

”Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal”

Forslag til tillæg nr. 1 til lokalplan 443

Borgerrepræsentationen har den xx.xx.xxxx vedtaget forslag til tillæg nr. 1 til lokalplan 443
”Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal”
Lokalplanområdet ligger i bydelen Østerbro

Offentlig høring fra xx. xx xxxxxx 2011 til xx. xxxxx 2012

Bilag 1 – jf. rettelsesblad af 05.12.2011



Indhold

Redegørelse for tillægget til lokalplanen	3
Formål	3
Baggrund	3
Lokalplanområdet og kvarteret.....	3
Terminalområdet	4
Hegn	5
Udsigtspladser.....	5
Beplantning.....	5
Terminalbygningernes udformning.....	5
Bæredygtighed	6
Planmæssig og arkitektonisk vurdering	6
Trafik	7
Miljøvurdering af tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 443	7
Miljø i byggeri og anlægsarbejder.....	7
Regnvand	7
Affald	8
Jord.....	8
Grundvand	8
Museumsloven	8
Anden lovgivning	8
Tillæg nr. 1 til lokalplan 443 "Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal"	9
§ 1. Formål.....	9
§ 2. Område og zonestatus	9
§ 3. Anvendelse.....	9
§ 4. Bebyggelsens omfang og placering.....	9
§ 5. Bebyggelsens ydre fremtræden.....	9
§ 6. Ubebyggede arealer og parkering	10
§ 7. Forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse	10
§ 8. Retsvirkninger	10
§ 9. Delvis ophævelse af lokalplan	10
Principiel snittegning.....	10
Lokalplantegning.....	11
Hvad er en lokalplan?	12
Lokalplan.....	12
Lokalplanforslagets retsvirkninger	12
Lokalplanens endelige retsvirkninger.....	12
Mindretalsudtalelser	12
Lokalplan 443 "Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal"	13
Praktiske oplysninger	bagsiden

*Forsideillustration:
En 3D-visualisering af kajarealet set mod sydvest med et krydstogtskib til venstre og terminalbygningerne til højre.*

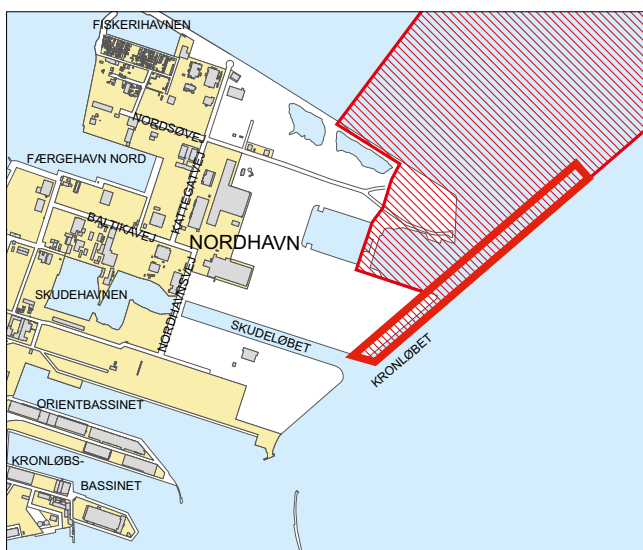
Redegørelse for tillægget til lokalplanen



Lodfoto, der viser sammenhængen mellem Nordhavn, Østerbro og Tuborg Havn. Det aktuelle lokalplantillægsområde er vist med hvidt.

Formål

Tillæg nr. 1 til lokalplan 443 "Udvidelse af Nordhavn og ny Krydstogtterminal" er udarbejdet på foranledning af ansøgning fra Udviklingsselskabet By & Havn I/S med det formål at muliggøre opførelse af permanente terminalbygninger på den nye krydstogtkaj, som lokalplan 443 danner grundlaget for.



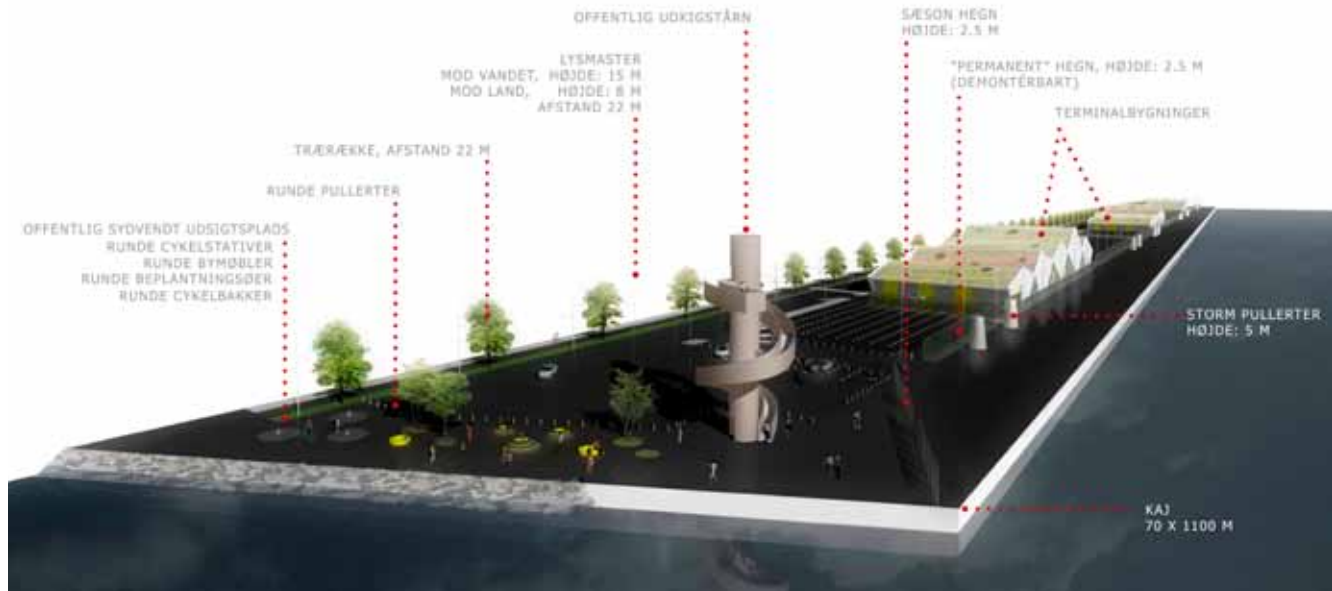
Lokalplantillægsområdet, som er en del af lokalplan 443, er vist med kraftig rød streg. Det ligger i bydelen Østerbro.

Baggrund

Lokalplan 443 muliggør opstilling af midlertidige telte i krydstogtsæsonen. Udviklingsselskabet By & Havn ønsker nu at opføre permanente terminalbygninger på krydstogtterminalen, fordi det har vist sig, at det er forbundet med tekniske vanskeligheder at opsætte og nedtage midlertidige terminaltelte med så store dimensioner uden samtidig at beskadige disse. Desuden stilles der store konstruktive krav til terminalteltene på grund af den udsatte placering ved krydstogtkajen. Samlet set vurderes det derfor, at det vil være mere bæredygtigt både økonomisk og ressourcemæssigt at opføre permanente, lette bygninger, som yderligere giver mulighed for eventuel anden anvendelse udenfor krydstogtsæsonen. Samtidig ønsker Udviklingsselskabet By & Havn byggefeltene ændret, så der kan opføres tre lige store bygninger. Projekt for vejprofiler og belægninger er ændret lidt i forhold til gældende lokalplan 443. Ændringen til permanente bygninger er så væsentlig, at det forudsætter udarbejdelse af et tillæg til lokalplanen.

Lokalplanområdet og kvarteret

Lokalplanområdet ligger i Københavns Nordhavn og består af umatrikulerede arealer på landterritoriet i Udenbys Klædebo Kvarter samt en del af søterritoriet, hvoraf den landmæssige del er udlagt til havneformål.



Projektet set mod nordøst.

Planlægning

Lokalplan 443 "Udvidelse af Nordhavn og ny Krydstogtterminal" blev bekendtgjort den 17. februar 2010 og danner grundlag for opfyldning af et vandareal i forbindelse med Nordhavn. På en del af dette, samt på eksisterende areal, muliggøres desuden etablering af en krydstogtterminal.

Lokalplanen består af to delområder - en del for opfyldningsområdet, der tillader placering af tekniske anlæg i form af modtagelses- og karteringsplads (delområde I) samt en del, der tillader anlæg af en krydstogtterminal (delområde II). Krydstogtterminalens kaj anlæg kan undtagelsesvist anvendes til honnørkaj.

Lokalplanen bestemmer, at krydstogtterminalen, delområde II disponeres med en offentlig tilgængelig del og en del, der i krydstogtsæsonen ikke har offentlig adgang. Der skal etableres fortove og adgangsveje i hele terminalens længde og udsigts- og opholdsarealer mod nord og mod syd. Lokalplan 443 fastlægger 3 principielle byggefelt for terminaltelte, som må opstilles i krydstogtsæsonen. Der åbnes desuden mulighed for at opføre permanente bygninger i form af et udsigtstårn og en kioskbbygning. Med vedtagelse af nærværende tillæg nr. 1 til lokalplan 443 aflyses nogle af bestemmelserne for område II i lokalplan 443 med henblik på, at der kan opføres permanente terminalbygninger. Samtidig ændres opdeling og udformning af færdselsarealerne.

Kommuneplan

Området er omfattet af tillæg til Kommuneplan 2009, som udlægger området til H1*-område. Anvendelsen fastlægges til havneformål. Bebyggelsesprocenten fastlægges til 60 og den maksimale bygningshøjde til 20 m. Parkeringsdækningen fastsættes til højst 1 p-plads pr. 100 m². Lokalplantillægget er i overensstemmelse med kommuneplantillægget. Området er også udlagt til H1*-område i forslag til kommuneplan 2011.

Projektet

I lokalplantillæggets område ønsker By & Havn at etablere en 1100 m lang og 70 m bred krydstogtterminal med terminalfaciliteter. Den nye krydstogtterminal forventes taget i anvendelse fra 2012.

Området omfatter i alt 78.400 m². Heraf anlægges 19.500 m² som en sikkerhedszone, hvortil der i krydstogtsæsonen ikke er offentlig adgang. Det offentlige areal udgør 27.000 m², kundeparkering 22.000 m² og terminalerne bliver i alt 9.900 m², heraf udgør passagerfaciliteter 5.400 m² og bagagehåndtering 4.500 m².

Terminalområdet

Da krydstogtterminalerne placeres i ydre Nordhavn, forventes det, at der vil gå årtier, før der opføres bydele i nærheden af terminalerne. Derfor er det vigtigt, at terminalerne fremstår som en enkel og nøgtern løsning på kajen.

Den sydligste del af kajen udføres på eksisterende kystlinje, som er udført som stenkastning. For at etablere den nye kaj fremrykkes kajflugten ca. 15 m. Det samlede terminalområde etableres med terræn i kote +3,0.

Tilkørsel til området skal ske ad ny vej fra krydset Baltikakaj/Kattegatvej. Fordelingsvejen på krydstogtterminalen, der får navnet Oceankaj, anlægges med en bredde på ca. 15 m og udføres med fortove i begge sider og med dobbeltrettet cykelsti på den nordvestlige side af vejen mod landsiden. Mellem cykelsti og kørebane etableres en grøn rabat med en markant træække. Adskillelsen mellem fortove og kørebane samt mellem fortove og cykelsti markeres med kantsten. Der indsættes fartdæmpere ved alle forgængerovergange.

Terrænfladen vil blive anlagt med en sort asfalteret flade med regulerende elementer og vendeplads i enderne ved krydstogtkajens nordlige og sydlige afslutninger.

Mellem terminalerne opstribes asfalten med grafisk udsmykning, som skal medvirke til at strukturere parkering af biler, taxaer og busser, men uden at udtrykket i for høj grad signalerer parkeringsplads uden for sæsonen. Grafikken danner en principiel fleksibel opstribning for henholdsvis gangzone og parkeringsareal og tænkes suppleret med specifik zoneanvisning ved sæsonbrug.

Gangzonen langs manøvrearealet etableres for at sikre fodgængere, der bevæger sig til og fra krydstogtskibene. På hele kajstrækningen opstilles lysmaster udformet i stål. Masterne placeres i en fast takt med 22 meters mellemrum fordelt over hele kajen i tre rækker. En række i rabatten mellem cykelsti og kørebane, samt to på hver side af terminalerne. Den samme type lysmast skal indgå som lysmaster på kajen, såvel som master mod fordelingsvejen mod landsiden. Ved fordelingsvejen anvendes lysmaster svarende til den løsning, der findes på Øster Allé, hvor der er anvendt lampen City Swan High, der er 8 m høj og lyser til to sider, mens masterne mod manøvrearealet er 15 m høje.

Hegn

Krydstogtterminalen bliver underlagt Kystdirektoratets regler for maritimsikring, der er den danske implementering af de internationale IPS-regler, hvilket indebærer, at der ikke vil være offentlig adgang til operationsområdet ved skibene i krydstogtsæsonen.

For at opfylde sikkerhedskravene etableres et gennemgående hegn mellem terminalbygningerne og krydstogtkajens nordlige og sydlige afslutning. Hegnet skal overholde IPS-standarden, som er et metalhegn i en højde på 2,5 m. Hegnene placeres således, at især den sydlige afslutning fremtræder fuldt offentlig også i sæsonen. Hegnet deles op i en permanent og en midlertidig del. Der monteres "inserts" i belægningen, således at den permanente del kan demonteres om nødvendigt, og den midlertidige del

monteres. I hegnet etableres flere porte. Hegnet vil svare til den løsning, der findes langs Langelinie kajen.

Udsigtspladser

I begge ender af kajen etableres der offentligt tilgængelige udsigtspladser og cykelparkering. Ved udsigtspladsen mod syd, hvor der er udsigt mod havnen, opføres et udsigtstårn, der ved indsejlingen til København kan fungere som pejlemærke/landmark. Tårnet skal gives en skulpturel udformning med et udsigtsplateau i 15 meters højde. I udsigtstårnet skal der etableres elevator.

Beplantning

Mellem den dobbeltrettede cykelsti og kørebanen på den nordvestlige side skal der plantes en træække i en 2,5 m bred rabat. Træerne skal placeres symmetrisk med en indbyrdes afstand på omkring 22 meter, så de står forskudt for de oven for nævnte lysmaster på den modsatte side af vejen. Rabatten tænkes beplantet med bøgehæk.

Der skal vælges en træsort, som med tiden bliver stor og bredkronet og som er tilstrækkelig robust til at kunne trives trods de givne vækstbetingelser. Som eksempler på velegnede træer kan nævnes storbladet lind, gråpoppel, eller sølvpil.

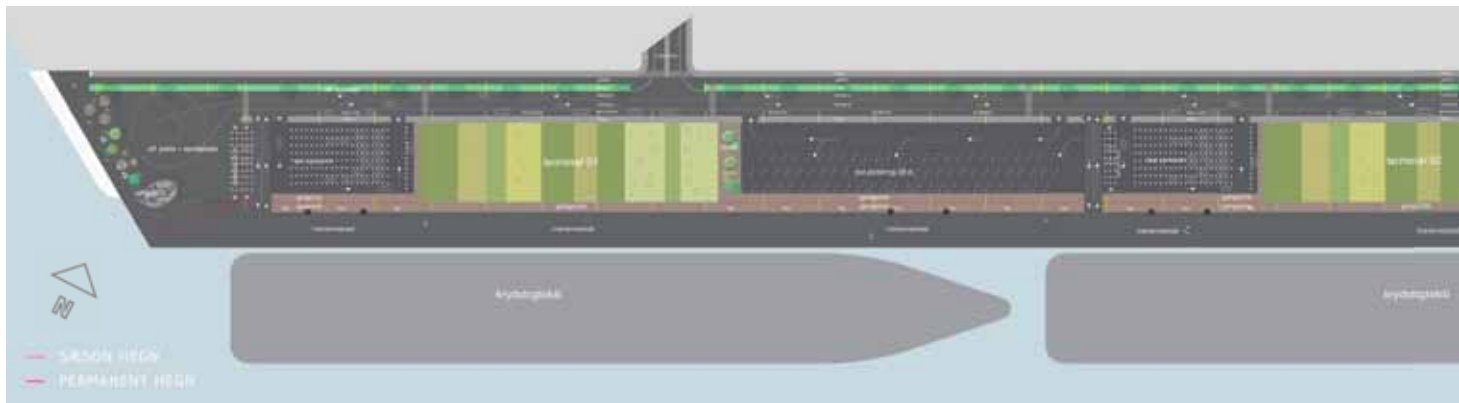
Terminalbygningernes udformning

Det er målet, at de nye terminalbygninger skal fremstå med et markant maritimt udtryk, der står i forhold til terminalens betydning som udstillingsvindue for København, og som understøtter Danmarks brand som design-nation.

Terminalerne skal fremstå som skulpturelle og lysende objekter på kajen. Facaderne tænkes udført i lyse kanalplastplader i forskellige farver samt i glaspartier, der bryder facaden op i varierende kubiske former. Gennem de transparente og translucente flader vil terminalerne om

En 3D-visualisering af opholdsarealet set mod vest med udsigtstårnet og den sydlige vendeplads samt terminalbygningerne til venstre.





Plan af hele Krydstogtterminalen. Til venstre ses opholdsarealet med udsigtstårnet og den sydlige vendeplads. De tre terminalbygninger har grønne

aftenen stå og lyse indbydende på kajen ved indsejlingen til København.

Tagene udføres som grønt sedumtag med varierede hældninger, så terminalerne rejser sig asymmetrisk mod kajensiden og de store krydstogtskibe. Der etableres eventuelt solceller på de sydvendte tagflader.

Terminalerne skal indeholde vente- og opholdszoner, reception, café, butik, toiletter og bagageopbevaring. Uden for sæsonen kan bagagehåndteringsarealet anvendes til andre formål af midlertidig karakter f.eks. til koncerter, foredrag, modeshows eller lignende arrangementer.

Bæredygtighed

Som en del af konceptet for en bæredygtig udvikling af Nordhavn indarbejdes der bæredygtige løsninger integreret i selve designet af terminalerne.

Den nye krydstogtkaj vil blive forberedt for fremtidig etablering af landstrøm, hvilket betyder, at der placeres kanaler for elkabler under belægningen. Landstrøm inddebærer, at skibene får mulighed for at tilslutte sig høj-

spænding fra det offentlige forsyningsnet i stedet for at anvende hjælpemotorer til egen strømforsyning.

I terminalbygningerne, som primært er aktive i sommerhalvåret, vil den primære udfordring være overophedning og luftskifte. I forhold til køling og luftcirkulation forventes dette håndteret som naturlig ventilation, eksempelvis ved at indarbejde selvregulerende luftsluser. Eventuel opvarmning af terminalerne forventes udført som bæredygtig, CO₂-neutral opvarmning.

For anlægget i øvrigt vil fokus primært ligge på at gøre lysmasterne energibesparende ved at bruge LED-armaturer.

Grønne tage/solceller

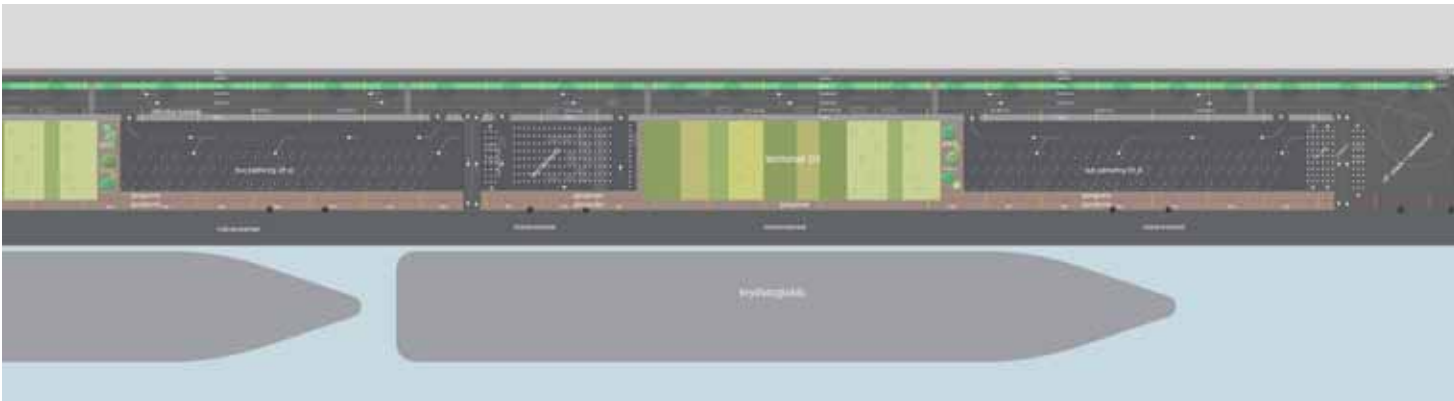
Tage på terminalbygningerne skal etableres som grønne tage. På de sydvendte flader kan evt. etableres solceller eller lign.

Planmæssig og arkitektonisk vurdering

Det er Københavns Kommunes vurdering, at det foreliggende projekt fremstår arkitektonisk velkvalificeret med de lette, lyse, skulpturelt udformede bygninger



Fordelejsvejen ses til højre for en af terminalbygningerne. Yderst til højre ses træækken, der afskiller kørebane fra fortov og cykelsti.



tage og varierede tagformer.

langs kajen som byder velkommen til København. De grønne tage i varierede højder leder tankerne hen på stiliserede bølger og sejle. Udsigtstårnet vil med sin placering og udformning referere til tidligere tiders fyrtårne.

Disponeringen af området sikrer hensigtsmæssig og sikker afvikling af trafik og adgang i samt til og fra området. Den grafiske udsmykning af de store asfaltereale strukturer trafikken i sæsonen og medvirker til at give associationer til en form for landingsbane for skibene og deres passagerer. Indretning af opholdsarealer og udsigtstårn medvirker til at kombinere krydstogtterminalens funktion som både ankomst for krydstogtskibe og udflugtsmål for københavnere. Mulighederne for midlertidigt at anvende terminalbygningerne til andre formål uden for sæsonen forstærker dette og sikrer samtidig en mere bæredygtig anvendelse.

Skitseprojektet har en enkelhed, der i sammenhæng med den offentlige adgang og det grønne element fremstår i harmoni med stedet og funktionen.

Trafik

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 ind på lokalplanområdet, hvor der etableres vejbaner, cykelstier samt fortov langs terminalområdet og ud til udsigtspunkterne.

Miljøvurdering af tillæg nr. 1 til lokalplan 443

Københavns Kommune har på baggrund af en screening af lokalplantillægget afgjort, at der ikke skal gennemføres en miljøvurdering af planen i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer (lovbekendtgørelse nr. 936 af 24. september 2009). Det skyldes, at planen ikke muliggør anlægsarbejder, der er optaget i lovens bilag 3 og 4. Endvidere er der ikke tale om et projekt, der i størrelse og omfang i forhold til den nuværende planlægning – se oven for – vil få væsentlig indvirkning i området eller de omliggende områder.

De permanente bygninger får næsten samme placering og volumen som de ikke permanente, der muliggøres i lokalplan 443. Forskellen består i, at krydstogtterminalen med bestemmelserne i lokalplan 443 vil ligge næsten ubebygget hen uden for krydstogtsæsonen og derfor vil kunne anvendes til forskellige aktiviteter, som kan foregå uden etablering af egentlige anlæg eller bygninger. Med gennemførelse af tillæg nr. 1 til lokalplan 443 vil området blive permanent bebygget. Bygningerne vil kunne anvendes til aktiviteter af midlertidig karakter uden for krydstogtsæsonen. Når der er opført permanente bygninger undgås tilbagevendende gener, herunder trafik, i forbindelse med opstilling og nedtagning af de ikke-permanente bygninger.

Trafikalt vurderes det, at konsekvenserne af tillægget 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 forventede trafikmængde som følge af lokalplan 443.

Miljø i byggeri og anlægsarbejder

Københavns Kommune har besluttet, at der skal tænkes miljørigtigt i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer, byfornyelse og anlægsarbejder. Derfor har Borgerrepræsentationen tiltrådt retningslinjerne "Miljø i byggeri og anlæg 2010", der omhandler miljørigtig projektering, energi og CO₂, materialer og kemikalier, vand og afløb, byens rum, liv og natur, affald, støj, indeklima og byggepladsindretning mv. Minimumskravene skal følges i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer og anlægsarbejder hvor Københavns Kommune er bygherre eller kontraktmæssig bruger, samt ved støttet byggeri og byfornyelse. Private opfordres til at hente ideer fra retningslinjerne.

"Miljø i byggeri og anlæg" kan hentes på www.kk.dk/MBA2010 eller fås ved henvendelse til Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Miljø eller Center for Bydesign.

Regnvand

Ifølge Københavns Kommunes Spildevandsplan skal regnvand håndteres lokalt for at imødegå klimaæn-

dringer og det øgede pres på kloakkerne, hvilket også benævnes LAR (Lokal Afledning af Regnvand). Ved lokal håndtering forstås, at regnvandet inden for det aktuelle område skal opsamles, forsinkes, genanvendes, fordampes, nedsives, afledes til eksisterende vandområde eller til rekreativt udformede vandelementer eller lignende. Eksempelvis kan regnvand med fordel udnyttes til vanding, toiletskyl, vaskeri og/eller bilvask mv.

Københavns Kommune har udgivet en projekthåndbog om LAR, der beskriver en række LAR-metoder og -løsninger.

Hvis bygherren kan dokumentere, at det ikke er muligt at etablere LAR, skal det specifikke dokumentationsmateriale vurderes og godkendes af Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Miljø.

Affald

Der skal afsættes plads til opsamling af kildesorteret affald i henhold til Københavns Kommunes "Regulativ for erhvervsaffald" og "Regulativ for husholdningsaffald". Beholderantal og deres placering skal aftales med Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Miljø, der desuden kan give rådgivning om indretning af kvarter- og gårdmiljøstationer mv.

Jord

Ifølge jordflytningsbekendtgørelsen af 1. januar 2008 er alle byzonearealer som udgangspunkt områdeklassificerede, hvilket vil sige, at overfladejorden formodes at være lettere forurenet. Områdeklassificering af et areal udløser pligt til at anmelde jord, der skal bortskaffes herfra.

Håndtering af jord og grundvand i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder skal udføres i henhold til Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Miljø's anvisninger og tilladelser.

Grundvand

Hvis der i forbindelse med byggeriet skal bortledes mere end 100.000 m³/år grundvand, eller hvis en grundvands-sænkning står på i mere end 2 år, skal Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Miljø, Jord, ansøges om en bortledningstilladelse. Her skal der ligeledes indhentes tilladelse til at udføre borer og udledning af forurennet vand fra byggegruben.

Skal der udledes oppumpet grundvand til kloak, skal Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Miljø, Virksomheder, søges om udledningstilladelse.

Skal oppumpet grundvand udledes til recipient (vandløb, åer, søer og/eller havnen mv.) skal Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Park og Natur, Vandteamet, søges om tilladelse.

Københavns Kommune tillader ikke permanent dræning af grundvand.

Regler, retningslinjer og anmeldesskema kan hentes på Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Miljø's hjemmeside www.miljoe.kk.dk eller rekvireres på tlf. 33 66 58 00.

Museumsloven

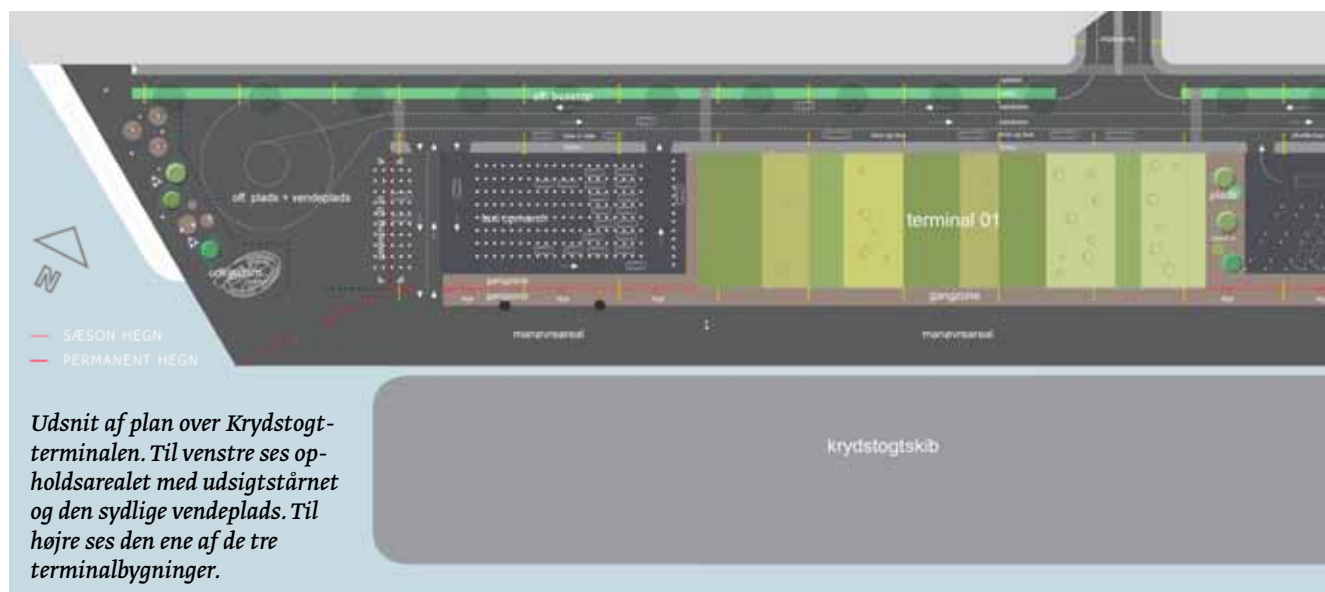
Arbejder, der forudsætter udgravning i grunden, kan medføre påbud om midlertidig standsning i henhold til museumslovens § 27 (beskyttelse af jordfaste fortidsminder). Københavns Museum skal kontaktes i god tid, så en forundersøgelse kan sættes i gang.

Anden lovgivning

Området er omfattet af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn.

Loven bestemmer bl.a., at "Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan opfylde et areal i Københavns Havn ved Ydre Nordhavn".

Tillægget er i overensstemmelse med den nævnte lov.



Udsnit af plan over Krydstogtterminalen. Til venstre ses opholdsarealet med udsigtstårnet og den sydlige vendeplads. Til højre ses den ene af de tre terminalbygninger.

Tillæg nr. 1 til lokalplan 443

”Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal”

I henhold til lov om planlægning fastsættes hermed følgende bestemmelser for lokalplanområdet vist på lokalplantegningen.

§ 1. Formål

Formålet med lokalplanen er:

- At muliggøre, at der kan opføres permanente terminalbygninger på den nye krydstogtterminal, som lokalplan 443 ”Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal” muliggør etablering af.
- At fastlægge bestemmelser for krydstogtterminalens udformning, bebyggelse og indretning, så der bygges i en høj arkitektonisk standard, der sikrer, at der opnås en god helhedsvirkning i forhold til stedet og dets omgivelser.
- At tilstræbe, at terminalbygningerne opføres efter miljørigtige principper, hvor økologiske tiltag integreres med arkitekturen og indikerer en bæredygtig by.

§ 2. Område og zonestatus

Stk. 1.

Lokalplanområdet er afgrænset som vist på lokalplantegningen og omfatter umatrikulerede land- og vandarealer, samt alle parceller, der efter den 1. januar 2012 udstykkes i området.

Stk. 2.

Området ligger, som angivet på lokalplantegningen i henholdsvis landzone og byzone.

§ 3. Anvendelse

Udover de i lokalplan 443 nævnte anvendelser kan der, fortrinsvis udenfor krydstogtsæsonen, gives tilladelse til midlertidigt at anvende området til aktiviteter af almen, offentlig karakter, der er forenelig med områdets anvendelse til havneformål.

Kommentar

Sådanne anvendelser kan være arrangementer af kulturel, sportslig eller lignede karakter.

§ 4. Bebyggelsens omfang og placering

Stk. 1.

Ny bebyggelse skal opføres inden for de på lokalplantegningen viste byggefelter.

Stk. 2

Det samlede etageareal inklusive de i lokalplan 443, § 5, stk. 2, punkt g) nævnte mindre bygninger må højst udgøre 10.000 m².

Stk. 3

Bygninger inden for de på lokalplantegningen viste byggefelter må ikke opføres længere end 110 m og ikke dybere end 30 m. Bygningshøjden må ikke overskride 15 m inklusive teknikhuse o. lign.

Stk. 4

Ved krydstogtaktivitet kan der opsættes et sikkerhedshegn i overensstemmelse med Kystdirektoratets regler for maritimsikring.

Hegnet skal nedtages, når det ikke kan begrundes i Kystdirektoratets regler for maritim sikring. Dog kan dele af hegnet med en placering som vist på lokalplantegningen, etableres som permanente hegn.

§ 5. Bebyggelsens ydre fremtræden

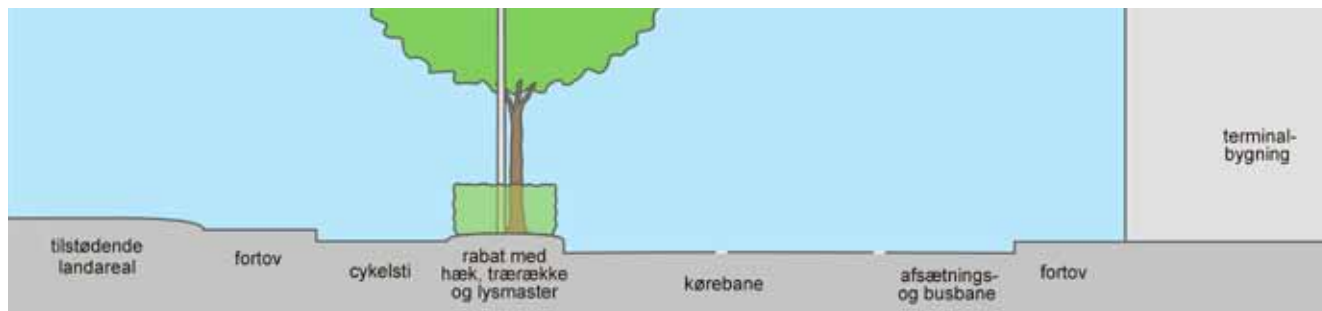
Stk. 1.

Terminalerne skal fremstå i ensartet arkitektur som skulpturelle, lysende objekter på kajen.

- a) Terminalbygningerne skal udføres med facader i lette, lyse materialer.
- b) Facaderne skal fremtræde overvejende translucente eller transparente.
- c) Facaderne skal opdeles i partier i varierede former og farver eller på anden måde opdeles, så der opstår variation og rytme i disse.

Stk. 2.

Tag på terminalbygningerne skal udføres som grønne tage i varierede hældninger, så terminalerne rejser sig asymmetrisk mod kaj siden. Dele af tagfladerne kan evt. udføres med solceller eller lignende anlæg til vedvarende energi.



Principsnit af Krydstogtterminalens landside med trafikarealer set mod nordøst.

§ 6. Ubebyggede arealer og parkering

Stk. 1.

Området skal disponeres i princippet som vist på lokalplantegningen og bestemmelserne i punkt a) til k).

- Langs områdets vestlige kant skal der etableres et 2,5 m bredt fortov og en dobbeltrettet cykelsti med en bredde på mindst 3 m, en 2,5 m bred beplantet rabat og et kørebaneareal på 2 x 3,5 m, en kombineret bus- og passager-afsætningsbane på 3,5 m og nærmest terminalområdet et fortov på 2,5 m.
- Adskillelse af færdselsarealer for bløde og hårde trafikanter skal markeres med skift i belægningen, hævede flader, beplantning eller lignede.
- Der skal etableres fartdæmpere ved fodgængerovergangene på fordelingsvejen.
- Belægninger skal etableres som mørk asfalt. Mellem terminalerne skal asfalten opstribes med grafisk udsmykning, som kan strukturere færdsel og parkering på arealet i krydstogtsæsonen, men som uden for sæsonen mere får karakter af udsmykning.
- På hele kajstrækningen skal der opsættes lysmaster i rækker i en takt på ca. 22 m - en række i rabatten mellem cykelsti og kørebane og to på hver side af terminalbygningerne. Den samme type lysmast skal indgå både på kajen og langs fordelingsvejen. Mod øst må lysmasterne maksimalt være ca. 15 m høje, mens de mod vest maksimalt må være 10 m høje.
- Der skal i den i punkt b) nævnte 2,5 m brede rabat plantes træer i en takt på ca. 22 m forskudt for de i punkt e) nævnte lysmaster. Træerne skal være enten sølvpil eller storbladet lind, der er relativt hurtigvoksende, robuste og vindføre arter, som samtidig når en højde, der kan spille op imod skalaen på terminalen. Rabatten skal beplantes med bøg eller lignende, der klippes til en hæk, som ikke må blive højere end ca. 1 m.

Stk. 2.

Parkeringsdækningen for biler fastsættes til højst 1 plads pr. 100 m² etageareal.

Der fastlægges følgende normer for cykler:

- 1,5 plads pr. 100 m² arbejdspladser generelt
- Mindst halvdelen skal være overdækkede i skure eller integrerede i byggeriet.

§ 7. Forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse

Ny bebyggelse i de på lokalplantegningen viste byggefelter må ikke tages i brug, før der er etableret vej- og færdselsarealer efter bestemmelserne i § 6 stk. 1 og parkeringsarealer efter bestemmelserne i § 5, stk. 2. Etableringen kan dog ske etapevis i takt med opførelsen af terminalbygningerne.

§ 8. Retsvirkninger

Stk. 1.

I henhold til planlovens § 18 må der ikke retligt eller faktisk etableres forhold i strid med lokalplanens bestemmelser. Lokalplanen hindrer ikke, at den eksisterende bebyggelse og dennes anvendelse kan opretholdes, hvis såvel bebyggelse som anvendelse ikke strider mod de i givne byggetilladelser tagne forbehold og i øvrigt er lovlig.

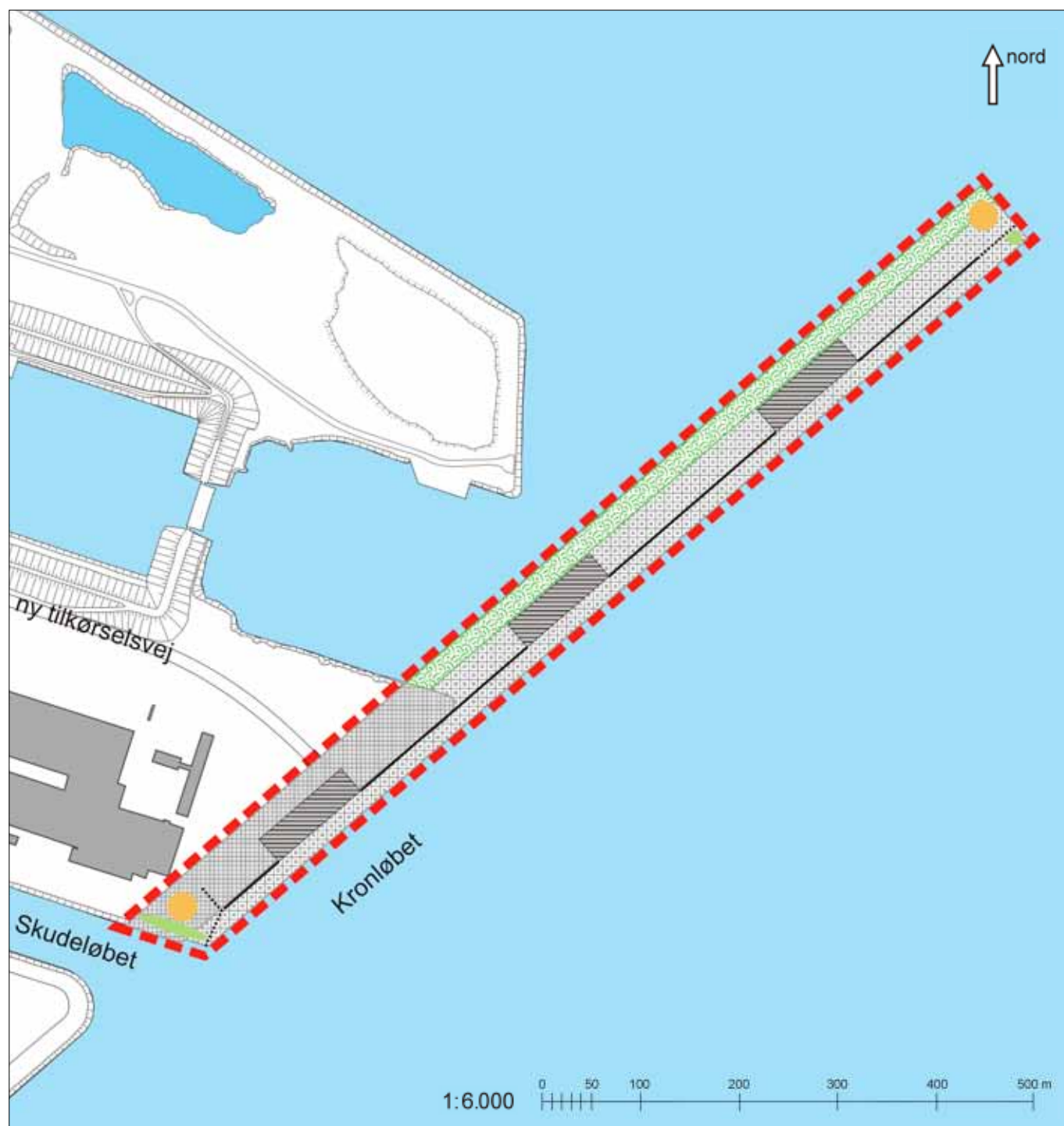
§ 9. Delvis ophævelse af lokalplan



Stk. 1.





Lokalplan 443, bekendtgjort den 17. februar 2010 ophæves for så vidt angår:

- § 5 stk. 2, punkt a), b), c), f) og g).
- § 6 stk. 2 punkt a), b), c) og d)
- § 7 stk. 2 punkt c), i), j) og l)

Lokalplantegning



-  Grænse for lokalplantillægsområde
-  Eksisterende landzone
-  Eksisterende byzone
-  Ny byzone
-  Byggefelter

-  Permanent hegn
-  Sæson hegn
-  Vendepladser
-  Udsigts- og opholdsarealer

Hvad er en lokalplan?

Lokalplan

En lokalplan er en detaljeret plan, der bestemmer, hvad der kan ske i et område.

Planen kan indeholde bestemmelser om anvendelse, vejforhold, bebyggelsens omfang, placering og udformning, evt. bevaring af bebyggelse, friarealer og parkering mv.

Kommunen har ret og ofte pligt til at udarbejde en lokalplan. Kommunen skal således ifølge planloven tilvejebringe en lokalplan, inden der eksempelvis kan gennemføres større bygge- og anlægsarbejder. Lokalplanen kan ændres eller suppleres med en ny lokalplan – eventuelt i form af et lokalplantillæg.

Lokalplaner skal sikre en sammenhæng i den kommunale planlægning samt borgernes indsigt og indflydelse i planlægningen. Lokalplanforslaget skal derfor offentliggøres således, at alle interesserede har mulighed for at tage stilling og komme med bemærkninger, inden Borgerrepræsentationen vedtager den endelige plan.

Lokalplanforslagets retsvirkninger

Ejendomme, der er omfattet af lokalplanforslaget, må ikke ændres, bebygges eller ændre anvendelse i perioden, fra lokalplanforslaget er offentliggjort, til den endelige lokalplan er vedtaget og bekendtgjort. Forbuddet gælder højst ét år.

Når fristen for at komme med bemærkninger til lokalplanforslaget er udløbet, og ingen statslig myndighed har modsat sig, at lokalplanen vedtages endeligt, kan kommunen tillade ejendommene bebygget eller anvendt, som beskrevet i lokalplanforslaget. En sådan tilladelse forudsætter, at det, der gives tilladelse til, er i overensstemmelse med kommuneplanen og ikke kræver lokalplan.

Lokalplanens endelig retsvirkninger

Når Borgerrepræsentationen har vedtaget den endelige lokalplan, og den er bekendtgjort, må der ikke foretages ændringer på de ejendomme, der er omfattet af planen, i strid med lokalplanens bestemmelser. Den eksisterende lovlige bebyggelse kan blive liggende og anvendelsen fortsætte som hidtil. Lokalplanens bestemmelser vil kun gælde, hvis ejeren ønsker at gennemføre ændringer på ejendommen.

Mindretalsudtalelser

Lokalplan nr. 443 "Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal"

BAGGRUND FOR LOKALPLANEN



Det aktuelle lokalplanområde er placeret på eksisterende og nyindvundet landareal i Nordhavnen på det ydre Østerbro.
(Side 13 og 14: JW Luftfoto april 2008)

Formål

Lokalplanen er udarbejdet på foranledning af ansøgning fra Udviklingselskabet By & Havn I/S med det formål at danne grundlag for opfyldning af et vandareal i forbindelse med Nordhavn. På en del af dette samt eksisterende areal muliggøres desuden etablering af modtagelses- og karteringsplads samt krydstogtterminal.

Baggrund

Det er med Lov om Cityringen (nr. 552 af 6. juni 2007) aftalt, at der skal ske en byudvikling af Nordhavn. Første etape forventes i løbet af få år at blive igangsat i Århusgadekvarteret. Af støjmæssige hensyn er det imidlertid nødvendigt at flytte de krydstogtanløb, der ligger natten over langs Orient- og Kronløbsbassinet, da disse om natten overskrider grænseværdierne for støjfølsom anvendelse, herunder boligbyggeri.

By & Havn ønsker derfor at anlægge en ny krydstogtterminal langs Kronløbet, der kan håndtere de skibe, der ligger natten over, samt hovedparten af den årlige tilvækst af krydstogtskibe og eventuelle julekrydstogter.

Cityringen samt andre store bygge- og anlægsprojekter, som Nordhavnsvejen, er på vej på et tidspunkt, hvor kapaciteten af de eksisterende depoter vil være opbrugt i løbet af cirka 2 år. For at undgå at skulle transportere jord og overskudsmateriale over lange afstande har Københavns Kommune vurderet, at det miljømæssigt vil være hensigtsmæssigt at nyttiggøre overskudsmateriale fra

de kommende års bygge- og anlægsprojekter med en ny bynær opfyldning i Nordhavn. By & Havn ønsker på den baggrund at opfylde et cirka 100 hektar stort areal i forlængelse af Nordhavn.

Nærværende lokalplan er en del af det samlede plangrundlag, der er nødvendigt, for at de to projekter vedrørende udvidelse af Nordhavn og en ny krydstogtterminal kan realiseres.

Lokalplanområdet og kvarteret

Lokalplanområdet er beliggende i Københavns Nordhavn, og består af umatrikulerede arealer på landterritoriet i Udenbys Klædebo Kvarter samt et større areal på søterritoriet, hvoraf den landmæssige del i dag er udlagt til havneformål.

Nordhavn ejes af Udviklingselskabet By & Havn I/S, og er i dag et cirka 200 hektar stort landområde, der primært anvendes til en række havnerelaterede aktiviteter, hvoraf Containerterminalen og Frihavnsområdet optager store arealer. Derudover udlejes dele af området til fx vognmandsforretninger, skibshandlere og skrotvirksomheder, mens andre dele af området ligger ubenyttet hen. Den nordligste del af området henligger som et ubebygget område med kratbevoksninger og to søer. Området er hjemsted for en varieret flora og fauna, og da det ligger i mange fugles trækruter, benyttes det blandt andet som rasteplads for trækfugle. I de to søer findes desuden en



Nordhavn er i dag primært udlagt til havneformål, hvor den nordligste del i vidt omfang henligger som et ubebygget område.

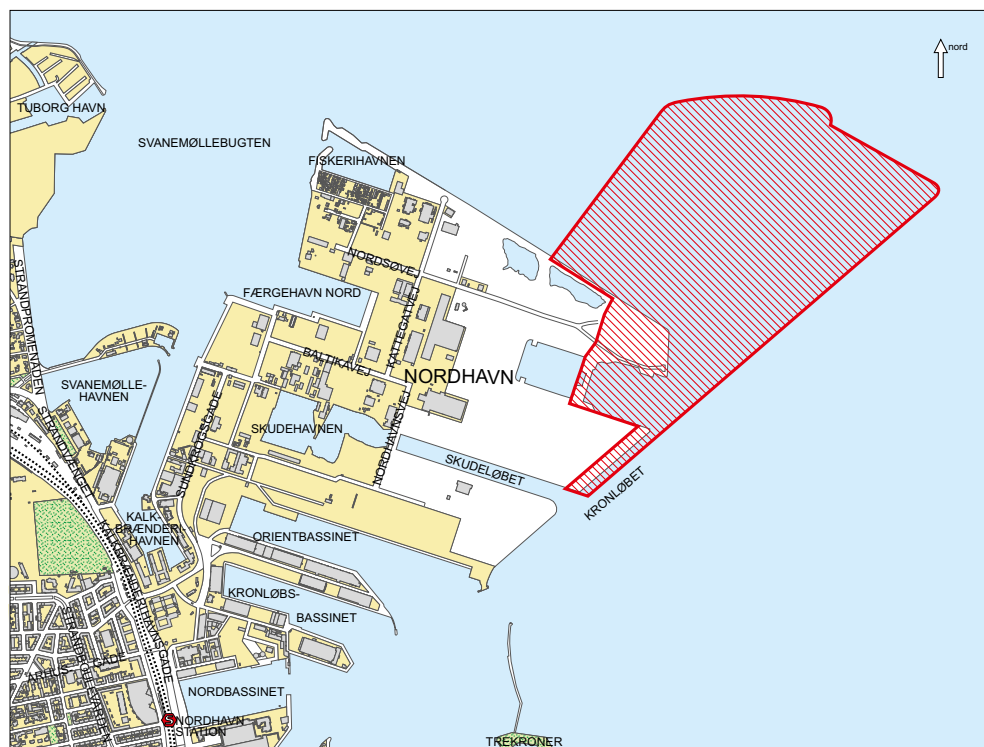
væsentlig bestand af den grønbrogede tudse, der er omfattet af EF-habitatdirektivet ”Rådets Direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter”.

Fremtidens Nordhavn forventes imidlertid at komme til at se helt anderledes ud, idet området har været omdrejningspunkt for en åben international arkitektkonkurrence afholdt af Udviklingselskabet By & Havn I/S. For-

målet er at udvikle en helt ny bæredygtig bydel, der på meget langt sigt kan rumme op til 40.000 arbejdspladser og et tilsvarende antal beboere. I et langsigtet perspektiv forventes også udvidelsen således at blive byudviklet.

PLANLÆGNING

Lokalplanen består af to delområder – en del for opfyldsområdet, der tillader tekniske anlæg i form af opfyld og



Lokalplanområdet og dets omgivelser.

Fra den nye krydstogtterminal vil der blandt andet være udsigt til krydstogtskibene ved Langelinie.



Lokalplanområdets eksisterende landarealer ligger i dag ubenyttede hen. Her ses udsigten mod byen fra placeringen af den nye krydstogtterminal.



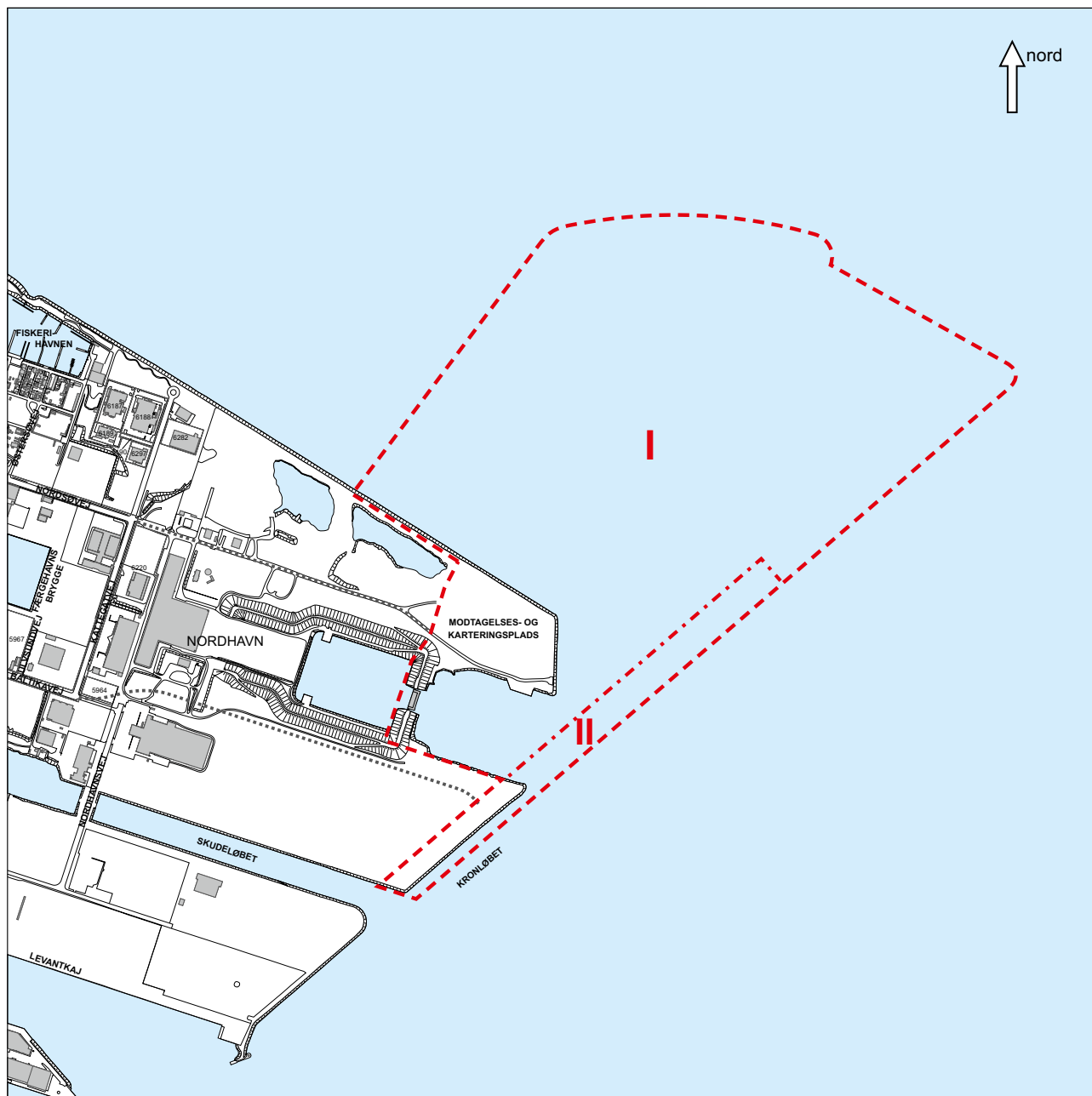
mulighed for placering af modtagelses- og karteringsplads (delområde I) samt en del, der tillader anlæg af en krydstogtterminal (delområde II). Krydstogtterminalens kajanlæg kan undtagelsesvis anvendes til honnørkaj, hvilket vil sige kortvarige besøg af fremmede skoleskibe, flådefartøjer eller lignende.

Det samlede lokalplanområde udgør cirka 108 hektar. Udvidelse på søterritoriet udgør med ca. 100 hektar størstedelen af arealet, mens en mindre del af krydstogtterminalen samt modtagelses- og karteringsplads etableres på eksisterende landareal.

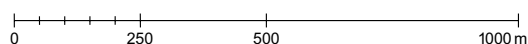
Lokalplanområdet er i dag delvist omfattet af lokalplan 244 "Ydre Nordhavn", og lokalplanforslaget lægger op til en ophævelse af lokalplan 244 i de overlappende områder.

Kommuneplanlægning

I Københavns Kommuneplan 2005 (uændret i 2009) er lokalplanområdets eksisterende landdele ved Nordhavns-halvøens nordøstlige spids og ved Skudeløbet ud til Kronløbet udlagt til havneformål (H1*-område). Området må anvendes til sådanne handels-, lager-, oplags-, transport-, værksteds-, og industrivirksomheder med dertil hørende administration og lignende, som har særlig tilknytning til havnen som følge af særligt behov for skibstransport eller som naturligt hører hjemme i et havneområde. Endvidere kan der tillades sådanne virksomheder af offentlig/almen karakter, der er forenelige med anvendelsen til havneformål, og endelig må der i henhold til områdets stjernebemærkning udøves virksomhed, hvortil der af hensyn til forebyggelse af forurening stilles særlige beliggenhedskrav.



- Grænse for lokalplanområde
- · - · Grænse mellem delområder I og II
- Principiel placering af vejadgang



1:15.000

Kommuneplantillæg

Det aktuelle projekt for udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal er hverken omfattet af Kommuneplan 2005 eller 2009. Der er derfor udarbejdet et kommuneplantillæg. I overensstemmelse med Miljøministeriets landsplandirektiv om krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn foreslås udlagt et nyt H1*-område øst for det eksisterende H1*-område, der anvendes til krydstogtterminal i overensstemmelse med VVM-redegørelsen herfor. Krydstogtterminalens kaj anlæg kan undtagelsesvis anvendes til honnørkaj, hvilket vil sige kortvarige besøg af fremmede skoleskibe, flådefartøjer eller lignende. Nordøst for det eksisterende H1*-område foreslås udlagt et T1*-område, der anvendes til depot

for forurenede jord og opfyldning med ren jord og muck fra bygge- og anlægsprojekter i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og miljøgodkendelser herfor. Der kan endvidere opføres enkelte bygninger, der er nødvendige i forbindelse med områdets drift.

PROJEKTET

Udvidelsen omkranses af tætte spunsvægge, og i en forventelig 10-årig periode opfyldes det derefter med materiale fra bygge- og anlægsarbejder. På Nordhavns nordøstligste spids indrettes modtagelses- og karteringspladsen, hvor opfyldningsmateriale inden anvendelse kan analyseres og karakteriseres efter depotbekendtgørel-



Principl computeranimation af den centrale del af Krydstogtterminalen i sæsonen.



Principl computeranimation af den centrale del af Krydstogtterminalen udenfor sæsonen.

sens anvisninger. Udvidelsen etableres med et plant terræn i kote + 3,0 meter, og tilkørsel sker af en forlængelse mod øst af den eksisterende Nordsøvej.

I lokalplanområdets delområde II ønsker By & Havn at etablere en 1100 meter lang og 70 meter bred krydstogtkaj med terminalfaciliteter. Den nye krydstogtterminal forventes at blive taget i anvendelse fra 2012.

Krydstogtkajen etableres med terræn i kote +3,0 meter og tilkørsel til området forudsættes, indtil byudviklingen tilsliger noget andet, at foregå fra krydset Baltikavej/Kattegatvej.

Terminalområdet

Arkitektfirmaet Christensen & Co har for bygherren By & Havn udarbejdet et skitseforslag for en ny krydstogtterminal. Krydstogtsæsonen løber fra april til og med september måned, og skitseforslaget er udført så det tager hensyn til, at der indenfor og udenfor krydstogtsæsonen er forskellige behov.

I sæsonen skal krydstogtterminalen servicere krydstogtskibe i anløb, og der er derfor behov for fortøjningspulleter, manøvreareal til forsyningskøretøjer, opmarcharealer for busser og taxaer samt sikkerhedskontrol og venteområder for passagerer og deres bagage. Da der samtidig stilles strenge sikkerhedskrav til håndtering af krydstogtskibe og deres passagerer, er det nødvendigt at dele af terminalområdet er indhegnet i denne periode.

Manøvrering for busser mv. til krydstogtpassagerer er samlet i ét felt, med principiel fleksibel opstribning, centralt på den langstrakte flade. Et grafisk landskab som understreges af en række træer langs vejen i den nordvestlige side og master der løber langs begge sider. Disse master indeholder den nødvendige belysning af arealet, og indgår samtidigt som konstruktive elementer i bæringen af teltoverdækningerne, der etablerer terminalens rum til ventearealer, ophold, toiletter og opbevaring af bagage.

I sæsonen placeres terminalbygninger i tre adskilte sektioner. Bygningerne udformes som lette teltlignende konstruktioner i lys dug, der har et maritimt udtryk med en gentagelse. Opvarmningen af de midlertidige teltkonstruktioner vil forventeligt blive udført med bæredygtig CO₂-neutral opvarmning.

Krydstogtterminalen vil være underlagt kystdirektoratets regler for maritimsikring, jf. bekendtgørelse om sikring af havne- og havnefaciliteter, nr. 989 af 29. september 2006. For at opfylde sikkerhedskravene vil der derfor blive etableret et gennemgående hegn af høj kvalitet mellem teltene og krydstogtterminalens nordlige og sydlige afslutninger, hvilket betyder, at der ikke vil være offentlig adgang til operationsområdet ved skibene i krydstogtsæsonen.

Hegnene vil blive placeret således, at begge terminalens afslutninger fremtræder offentligt tilgængelige i sæsonen. Hegnet udføres så det overholder sikkerhedskravene og der udføres desuden et antal porte i hegnet for at sikre adgangen for manøvreretøjer til manøvrearealet/sikkerhedszonen.

På krydstogtkajens vandside indrettes der manøvreareal til forsyningskøretøjer, og på hver side af terminalteltene indrettes gangzone for passagererne. Den inderste del af kajen mod land indrettes som tilkørselsvej med et spor i

begge retninger, en dobbeltrettet cykelsti med rabat mod de tilstødende vejbaner samt et fortov.

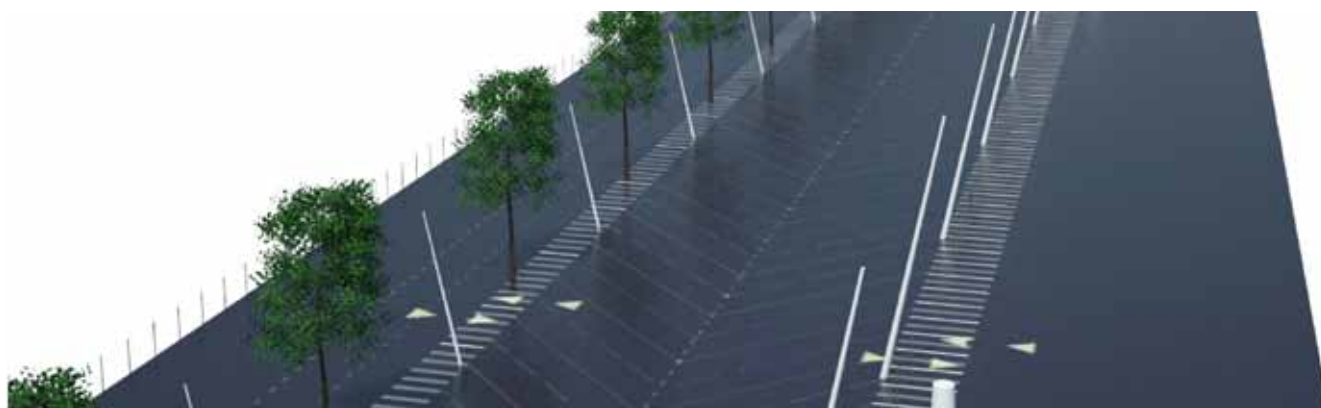
Terminalteltene og dele af sikkerhedshegnet fjernes, når de ikke anvendes til krydstogtaktivitet, så der bliver offentlig adgang til hele krydstogtkajen.

Endelig vil den nye krydstogtterminal blive forberedt for fremtidig etablering af landstrøm, hvilket betyder placering af trækrør for el-kabler under belægningen. Landstrøm indebærer, at skibene får mulighed for at tilslutte sig højspænding fra det offentlige forsyningsnet i stedet for at anvende hjælpemotorer til egen strømforsyning, hvilket mindsker skibenes forurening, når de er i havn.

Planmæssig og arkitektonisk vurdering

Det er kommunens vurdering, at man ved at gennemføre projekterne for udvidelse og ny krydstogtterminal i Nordhavn vil forbedre forudsætningerne for byudviklingen i området samtidig med, at overskydende byggemateriale fra de kommende års bygge- og anlægsprojekter kan håndteres bynært på en miljømæssig hensigtsmæssig måde.

Nordhavn er gennem mere end 100 år gradvist vokset ud fra kysten via inddæmning, og den kommende udvidelse med opfyld vil være en forlængelse af denne udvikling. Udvidelsen sker samtidig i plant terræn svarende til det



Opstribsningen giver krydstogtkajen et markant grafisk udtryk såvel indenfor som udenfor sæsonen.



Principiel computeranimation af krydstogtterminalens indretning.

eksisterende havneområde, og det er kommunens vurdering, at udvidelsen på sigt vil opleves som en naturlig og integreret del af det samlede område.

Med placeringen af den nye krydstogtterminal på udviklens østlige del vil terminalen blive det første møde mellem byen og skibstrafikken til Københavns Havn. Terminalområdet bliver samtidig det første projekt med forbindelse til den fremtidige udvikling af Nordhavn, og det bliver det sted, hvor tusindvis af krydstogtspasagerer de kommende år vil møde eller forlade byen. Terminalen skal derfor udvikles i en høj arkitektonisk kvalitet, som formidler dette møde med byen og fremstår i overensstemmelse med intentionerne om at skabe en bæredygtig byudvikling i Nordhavn.

Det er kommunens vurdering, at det foreliggende projekt fremstår arkitektonisk velkvalificeret, hvor de lette konstruktioners gentagelser af sejl i hvid dug på en enkel måde forholder sig til stedets maritime karakter og med sin begrænsede skala spiller harmonisk sammen med det bagvedliggende område. Det grafiske tryk på belægningen er en æstetisk god løsning på betjeningen af de terminalrelaterede funktioner, idet manøvrearealet dermed bruges aktivt til at understrege det langstrakte kajforløb, og samtidig giver associationer til en form for landingsbane for skibene og deres passagerer.

Skitseprojektet har en enkelthed, der i sammenhæng med den offentlige adgang og det grønne element fremstår i harmoni med stedet og funktionen.

Trafik

Adgangsvejen fra krydset Baltikavej/Kattegatvej og hen til krydstogtterminalen er planlagt med vejbaner, cykelstier og fortove.

Den offentlige adgang sikres via den nyetablerede adgangsgangvej, og fortsættes ind på lokalplanområdets delområde II, hvor der etableres vejbaner, cykelstier samt fortove langs terminalområdet og ud til udsigtspunkterne.

Tilkørsel til delområde I etableres som en forlængelse mod øst af den eksisterende Nordsøvej.

Miljømæssige konsekvenser

Kystdirektoratet og Københavns Kommune har afgjort, at projektet vedrørende udvidelsen af Nordhavn og anlæggelsen af en ny krydstogtterminal er VVM-pligtigt, og Københavns Kommune har derudover afgjort, at der samtidig skal foretages en miljøvurdering af lokalplanen og kommuneplantillægget. De to myndigheder har besluttet at samle dette i en fælles VVM-redegørelse. Vurderingen af projektet skal heri sammenlignes med 0-alternativet, der er situationen, hvor projektet ikke gennemføres. Nedenfor bringes derfor et kort resumé af VVM-redegørelsens og miljøvurderingens væsentligste pointer, set i relation til lokalplanforslaget.

Kystmorfologi

Da udvidelsen af Nordhavn vil føre til ændringer i strøm- og bølgeforholdene, vil projektet blandt andet medføre,

at tilsandingen i indsejlingen til Hellerup Havn i gennemsnit øges. Der er også en tendens til, at Hellerup Strand bliver 50 meter kortere på grund erosion af den nordlige del af stranden. Det vurderes, at reduktionen af strandens længde vil ske i takt med udvidelsen af Nordhavn med nogle få års reaktionstid. Der foreslås en tværhøjde nord for indsejlingen til Hellerup Havn for at mindske erosionen af Hellerup Strand og tilsandingen i Hellerup Havn.

Vandkvalitet

Ændringer i strømningsforholdene langs den nordlige kyststrækning som følge af udvidelsen medfører, at der under ugunstige forhold vil være øget risiko for forringet badevandskvalitet i form af E.coli i området ved Charlottentlund Fort. Det skyldes, at der i visse situationer kan forekomme reduktion i fortyndingen af udledninger fra overløbsbygværker i Gentofte Kommune. Idet Gentofte Kommune allerede har planer om at reducere udledningerne fra overløbsbygværk i kommunen, og har et eksisterende varslingsystem, vurderes der ikke at være behov for at iværksætte afværgeforanstaltninger i forhold til badevandskvaliteten.

Rekreative forhold og fritidsliv

Som følge af projektet vil kapsejladsbøjen på Stubben blive flyttet permanent til en ny position af hensyn til sejladssikkerheden. Lystsejlerne og roernes rute mellem Svanemøllebugten og Københavns Havn vil blive længere og foregå i mere strømfyldt vand ved opfyldningens nordøstlige spids, men mulighederne for at udøve roning og sejladse vurderes grundlæggende ikke at være mindre end før. Etablering af en eventuel kanal, som kan forbinde Svanemøllebugten med Københavns Havn, vil indgå i byudviklingsplanerne for Nordhavn.

Trafik og barriereeffekter

Transporten af jord til udvidelsen i anlægs- og driftsfasen vil belaste influensvejnettet betydeligt. Især vil Kalkbrænderihavngade/ Folke Bernadottes Allé opleve en høj intensitet af tung trafik. I worst case scenariet vil der i 2012 og 2013 køre knap 60 lastbiler i timen pr. retning på Sundkrogsgade og videre ud i Nordhavn. I forhold til trafiksituationen i dag vil trafikmængden på Strandvejen, Strandøre og Strandpromenaden også blive forøget. Den øgede trafikmængde på Ring 2, Strandvejen mm. kan betyde, at der opstår kapacitetsproblemer, men på hovedparten af strækningerne forventes trafikken dog at kunne afvikles tilfredsstillende. Al trafik til den nye krydstogtsterminal forventes at kunne afvikles tilfredsstillende på det eksisterende vejnet. Teknik- og Miljøforvaltningen vil følge trafikens omfang og afvikling og sikre en koordinering af trafikken som følge af de store anlægsprojekter.

Støj og vibrationer

Det fremgår af beregningerne for anlægsaktiviteterne, at ingen eksisterende boligområder, virksomheder eller støjfølsomme områder vil blive belastet med støj- og vibrationsniveauer over Miljøstyrelsens vejledende grænser som følge af projektet. Beregninger viser desuden, at merstøjen på de mest belastede veje ikke vil overstige 0,7

dB(A) i forhold til bidraget fra eksisterende trafik. Dette vil ikke umiddelbart kunne registreres af naboerne.

Landskabelige og æstetiske forhold

Samlet set vurderes det, at krydstogtskibene vil få en markant og fremtrædende position i havnefronten og visuelt påvirke store områder primært på grund af de tiliggende skibe. Krydstogtterminalen og selve udvidelsen har ikke væsentlige konsekvenser for de visuelle forhold, så længe der ikke bygges eller området beplantes. Det vil især være i udsigten fra land, at skibene vil fremtræde som et visuelt element. Der vurderes ikke at kunne iværksættes afværgeforanstaltninger til reduktion af krydstogtterminalens visuelle påvirkning på omgivelserne.

Alternativer

Ved placering af en krydstogtsterminal er der krav til de tilstødende vand- og landarealer. Der er ikke eksisterende kajer i Københavns Havn, som opfylder disse behov, hvilket peger på at etablere terminalen ved den foreslåede placering. I relation til udvidelsen af Nordhavn vurderes der ikke at være andre realistiske muligheder for at etablere deponeringsanlæg på allerede eksisterende arealer i Københavns Kommune. Deponering på de "tomme" arealer i Nordhavn, som det har været foreslået, vil skabe ændringer i terrænet, som ikke er ønskværdige set i sammenhæng med de planer, der er for området på sigt. Såfremt udvidelsen ved Nordhavn ikke etableres, vil nærmeste alternativ være at køre jorden til Køge Havn. Dette giver anledning til længere lastbiltransporter, det sikrer ikke anlægsprojekter i Københavns Kommune en hurtig afsætning af jorden og er ikke i overensstemmelse med Københavns Kommunes strategi for jord.

Samlet vurdering

Københavns Kommune har vurderet, at der med de i VVM-redegørelsen beskrevne afværgeforanstaltninger samlet set ikke er påvirkninger på miljøet, der er så væsentlige, at projektet ikke bør gennemføres.

Miljø i byggeri og anlæg

Københavns Kommune har besluttet, at der skal tænkes "miljørigtigt" i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer, byfornyelse og anlægsarbejder. Derfor har Borgerrepræsentationen tiltrådt retningslinierne "Miljø i byggeri og anlæg". Heri berøres emnerne miljørigtig projektering, energiforbrug, materialer, vand og afløb, byrum og natur, affald, støj, indeklima og byggepladsen.

Minimumskravene skal følges i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer og anlægsarbejder, hvor Københavns Kommune er bygherre eller kontraktmæssig bruger, samt ved støttet byggeri og byfornyelse. Private opfordres til at hente ideer fra retningslinierne.

"Miljø i byggeri og anlæg" oplyser i øvrigt om love, regulativer og publikationer om emnet, samt adresser på kommunale og statslige instanser, hvor der kan hentes oplysninger om miljøorienteret byggeri.

"Miljø i byggeri og anlæg" kan hentes på www.kk.dk/publikationer.

Regnvand

Det er Københavns Kommunes overordnede mål, at regnvand skal afledes eller nedsives lokalt for derigennem at fastholde grundvandet under byen til drikkevandsformål og for, at der tilføres vand til søer og vandløb, jf. Københavns Kommunes Spildevandsplan 2008. Dette kan ske enten ved et trestrengt system med direkte afledning af rent regnvand fra tage og promenader og rensset vejvand til recipient eller alternativt som et tostrengt system med direkte afledning af rent regnvand fra tage og promenader til recipienter, såsom vandløb, søer, moser, vandhuller, havnen og nedsivning til grundvandet via faskiner.

Af spildevandsplanen fremgår det, at regnvand skal forsøges afledt eller genanvendt inden for matriklen. Hvis bygherren mener, at dette ikke er muligt, skal der foreligge dokumentation herfor. En række tiltag kan medvirke til at opfylde dette krav, for eksempel ved at udnytte regnvandet til rekreative formål, grønne tage, toiletskyl, vaskeri, vanding, bilvask. Endelig giver planloven hjemmel til, at der kan stilles krav om brug af regnvand til toiletskyl.

Regnvand fra befæstede arealer med trafik i havneområdet ledes til spildevandskloakken. Det skyldes, at vejvand er stærkt forurenset og der sker en kraftig forringelse af vandkvaliteten i vandområderne ved udledningen af vejvandet.

Udbygningsaftale

Planlovens § 21b åbner mulighed for, at en grundejer frivilligt kan indgå en aftale med kommunen om bidrag til udbygning af infrastrukturen. Københavns Kommune har indgået en aftale med By & Havn, hvor By & Havn forpligter sig til:

- at etablere en adgangsvej fra krydset Baltikavej/Kattegatvej og hen til krydstogtterminalen.
- at indrette udsigts- og opholdsarealer i krydstogtterminalen med cykelstativer, skraldespande, belysning samt andet byinventar, der spiller sammen med det omkringliggende område og indbyder til ophold.
- at opføre et udsigtstårn ved krydstogtterminalens sydligste udsigts- og opholdsareal.
- at forberede krydstogtterminalen til fremtidig landstrøm ved at etablere trækrør til elkabler under belægningen.

LOKALPLANEN

I henhold til lov om planlægning fastsættes hermed følgende bestemmelser for lokalplanområdet vist på tegning nr. 1.

§ 1. Formål

Formålet med lokalplanen er;

- at muliggøre et depot- og opfyldsområde nord og øst for Nordhavns halvøen, hvor der kan placeres overskudsmateriale fra bygge- og anlægsarbejder.
- at muliggøre, at der kan etableres en modtagelses- og karteringsplads i forbindelse med depot- og opfyldsområdet, hvor overskudsmaterialet kan analyseres og karakteriseres forud for anvendelsen.
- at muliggøre, at der kan etableres en krydstogtterminal indenfor området.
- at fastlægge bestemmelser for krydstogtterminalens omfang, udformning og indretning, så der bygges i en høj arkitektonisk standard, der sikrer, at der opnås en god helhedsvirkning i forhold til stedet og dets omgivelser.
- at sikre offentligheden mest mulig adgang til krydstogtterminalområdet og vandet.
- at tilstræbe, at krydstogtterminalen udvikles ud fra miljøjrigtige principper, hvor økologiske tiltag integreres med arkitekturen og indikerer en bæredygtig by.

§ 2. Område

Lokalplanområdet er afgrænset som vist på lokalplantegning nr. 1 og omfatter umatrikulerede land- og vandarealer samt alle parceller der efter den 1. marts 2009 udstykkes i området.

§ 3. Opfyldninger og zonestatus

For delområde I gælder:

Stk. 1.

- a) Område A, som angivet på tegning 1, kan opfyldes med rent overskudsmateriale fra bygge- og anlægsarbejder, og indenfor området kan i overensstemmelse med miljøgodkendelsen opfyldes med forurenede overskudsmateriale fra bygge- og anlægsarbejder.
- b) De opfyldte områder overgår successivt til landzone i takt med opfyldningen.

For delområde II gælder:

Stk. 2.

- a) Området kan opfyldes med rene opfyldsmaterialer.
- b) Området overgår, som angivet på tegning 2, successivt til henholdsvis land- og byzone i takt med opfyldningen.

§ 4. Anvendelse

For delområde I gælder:

Stk. 1.

- a) Området fastlægges til tekniske anlæg af offentlig/almen karakter.
- b) En del af område A kan, i overensstemmelse med miljøgodkendelsen, anlægges som depot for forurenede overskudsmateriale fra bygge- og anlægsarbejder.
- c) Område B, som angivet på tegning 1, kan anvendes til oplag og kan i depotets driftsfase anvendes til modtagelses- og karteringsplads for overskudsmateriale fra bygge- og anlægsprojekter i overensstemmelse med miljøgodkendelsen.

For delområde II gælder:

Stk. 2.

- a) Område C fastlægges til havneformål i form af krydstogtterminal.

Kommentar

Med krydstogtterminal menes krydstogtrelaterede aktiviteter og undtagelsesvis anvendelse til honnrøjkaj, hvilket vil sige kortvarige besøg af fremmede skoleskibe, flådefartøjer eller lignende.

- b) Der må på område C derudover drives mindre servicevirksomhed i form af kiosk eller lignende.
- c) Område D fastlægges til tekniske anlæg af offentlig/almen karakter.

§ 5. Bebyggelsens omfang og placering

For delområde I gælder:

Stk. 1.

- a) I byggefeltet i område B, som angivet på tegning 1, må der kun opføres enkelte bygninger og anlæg i det omfang det er nødvendigt for områdets anvendelse til tekniske anlæg af offentlig/almen karakter, jf. § 4, stk. 1 a.
- b) Der må bygges med en maksimal bygningshøjde på 12 meter.

For delområde II gælder:

Stk. 2.

- a) Ny bebyggelse skal opføres som lette konstruktioner, jf. § 6, stk. 2. a, indenfor de på tegning 1 angivne principielle byggefelter.
- b) De lette konstruktioner skal nedtages, når der ikke er krydstogtaktiviteter.

- c) De lette konstruktioner må have en maksimal højde på ca. 7 meter.
- d) Ved krydstogsaktivitet kan der opsættes et sikkerhedshegn i overensstemmelse med Kystdirektoratets regler for maritimsikring.
- e) Sikkerhedshegn skal nedtages, når hegnet ikke kan begrundes i Kystdirektoratets regler for maritimsikring. Uanset dette kan dele af sikkerhedshegnet, med en placering som angivet på tegning 3, etableres som permanente hegn.
- f) Arealer, som er overdækket med lette konstruktioner, må ikke overstige 7500 kvadratmeter.
- g) Udover den i stk. 2 a nævnte bebyggelse kan der opføres enkelte mindre bygninger såsom udsigtstårn samt kiosk eller lignende i forbindelse med de på tegning 3 principielt viste udsigts- og opholdsarealer. Udsigtstårnet må ikke overstige ca. 10 meter i højden, mens kiosk eller lignende ikke må overstige 20 m² i grundareal og 4 meter i højden.

Kommentar

Bygninger udenfor byggefeltene må kun opsættes i forbindelse med udsigts- og opholdsarealerne, og i en form og et omfang der styrker forudsætningerne for byliv i området. Samtidig må bygningerne ikke forringe hegnets sikkerhedsmæssige effekt i en grad der gør, at det ikke kan leve op til Kystdirektoratets regler for maritimsikring.

§ 6. Bebyggelsens ydre fremtræden.

For delområde I gælder:

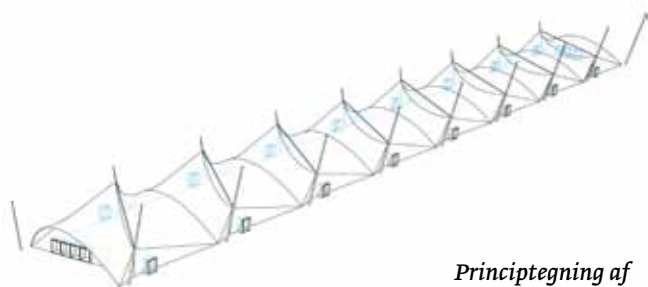
Stk. 1.

- a) Bebyggelsen skal i materialevalg, farve, udformning og øvrige ydre fremtræden fremstå, så der opnås en god helhedsvirkning med omgivelserne og områdets karakter.

For delområde II gælder:

Stk. 2.

- a) Lette konstruktioner skal udføres i lys dug eller tilsvarende, der ved hjælp af enkle konstruktive systemer, med støttebjælker og trækkabler mv. kan bæres af udvalgte lysmaster, principielt som vist nedenfor.
- b) De lette konstruktioner skal fremstå med et maritimt udtryk med en gentagelse, principielt som vist nedenfor.
- c) De lette konstruktioner skal i tværsnit udføres så de rejser sig asymmetrisk mod vandsiden og de store krydstogtskibe, principielt som vist nedenfor.



Principtegning af
Krydstogtterminalens telte.

- d) De lette konstruktioner skal i materialevalg, farve, udformning og øvrige ydre fremtræden i øvrigt fremstå, så der opnås en god helhedsvirkning med områdets øvrige konstruktioner af master, pullerter og hegn mv.
- e) Sikkerhedshegn skal udføres i en høj kvalitet efter Teknik- og Miljøforvaltningens godkendelse, og kan opføres i en højde, der stemmer overens med Kystdirektoratets regler for maritimsikring.

Kommentar

Ved sikkerhedshegn i en høj kvalitet forstås et hegn, der er indpasset i belægningen og er robust samtidig med, at det i materialer og udformning spiller sammen med krydstogtterminalens øvrige elementer, så der opnås en arkitektonisk helhedsvirkning.

- f) Skiltning, indgangspartier, reklamering samt andet facadeudstyr skal udføres så det fremstår med en enkelthed og i en god helhedsvirkning med det arkitektoniske udtryk efter Teknik- og Miljøforvaltningens godkendelse.
- g) Udsigtstårn samt kiosk eller lignende skal i udtryk og materialer udformes, så det indgår i et harmonisk samspil med krydstogtterminalen og det omkringliggende område. Bygningernes udformning kræver Teknik- og Miljøforvaltningens godkendelse.

§ 7. Ubebyggede arealer

For delområde I gælder:

Stk. 1.

- a) Område A etableres ved opfyldningens afslutning som plant terræn i kote +3,0 meter, dog med mulighed for at etablere mindre terrænbearbejdnings samt indfatning og stensætning mod vandet i overensstemmelse med miljøgodkendelsen.

Kommentar

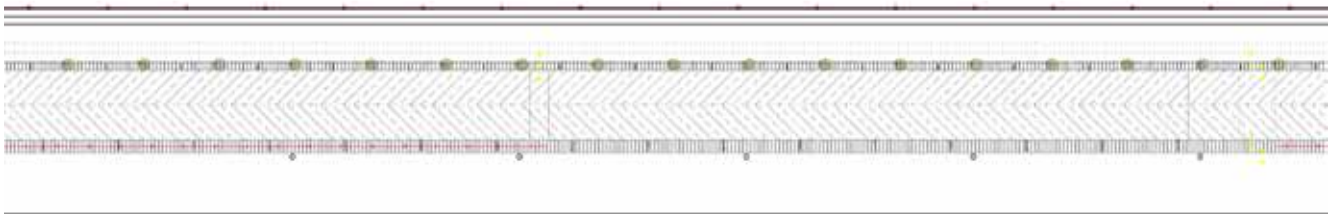
Der kan ved opfyldningens afslutning etableres mindre terrænbearbejdnings, der sammen med eventuel beplantning sikrer, at området kommer til at fremtræde landskabsmæssigt helstøbt. I områder, hvor der er ren jord, vil der kunne etableres offentlig adgang.

- b) I område B kan der i forbindelse med modtagelses- og karteringspladsens drift opføres en ca. 6 meter høj jordvold for at afskærme krydstogtterminalen mod støj. Der kan derudover udføres mindre terrænmæssige tilpasninger, herunder i forhold til omkringliggende arealer, i det omfang miljøgodkendelsen tillader det.

For delområde II gælder:

Stk. 2.

- a) Område C og D skal etableres i kote +3,0 meter.
- b) Der skal være offentligt tilgængelige udsigts- og opholdsarealer på områdets nordlige og sydlige del med en placering i princippet som vist på tegning 3.
- c) Langs områdets vestlige kant skal der etableres et 2,5 meter bredt fortov og en dobbeltrettet cykelsti



Principtegning af belægningens grafiske mønster.

med en bredde på 3,0 meter samt 1 meters rabat og et køreareal på 2 x 3,5 meter i princippet som vist på tegning 3.

Kommentar

Cykel-, gang- og kørearealet skal sikre, at der er en god offentlig adgang for både bløde, lette og tunge trafikanter til udsigts- og opholdsarealerne ved krydstogtkajens afslutninger.

- d) Der skal, efter Teknik- og Miljøforvaltningens godkendelse, etableres vendepladser ved områdets udsigts- og opholdsarealer med en placering i princippet som vist på tegning 3.

Kommentar

Bestemmelserne i stk. 2b, c og d skal sikre, at der hele året er offentlig adgang til de dele af området, der ligger vest for sikkerhedshegnet.

- e) Der skal etableres fodgængerfelt, der sikrer en sikker overgang fra adgangsvejens fortov/cykelsti til gangzonen langs områdets terminalfunktioner.
- f) Der skal være offentlig adgang til hele området, når det ikke anvendes til krydstogtaktiviteter.
- g) Udsigts- og opholdsarealerne skal efter Teknik- og Miljøforvaltningens godkendelse indrettes med cykelstativer, skraldespande, belysning samt andet byinventar, der spiller sammen med det omkringliggende område og indbyder til ophold.
- h) Færdselsarealer samt adgangs- og opholdsarealer skal udformes således, at de tilgodeser tilgængelighed for alle.
- i) Belægning skal etableres som mørk asfalt med et centralt beliggende hvidt grafisk mønster som skal hjælpe med at strukturere parkering af biler, taxaer og busser, men uden at udtrykket i høj grad signalerer parkeringsplads – i princippet som vist på ovenstående skitse.
- j) Opsætning af lysmaster kan ske langs det grafiske mønster, og lysmaster skal udføres i et materiale og en form, der, efter Teknik- og Miljøforvaltningens godkendelse, harmonerer med området som helhed og står med en takt på ca. 24 meter. Mod øst må lysmasterne maksimalt være ca. 15 meter høje, mens de mod vest maksimalt må være ca. 10 meter høje.
- k) Stormpullerter kan opsættes i forbindelse med terminalområdets østvendte del med en maksimal højde på ca. 5 meter og i en udformning og et materiale der, efter Teknik- og Miljøforvaltningens godkendelse, harmonerer med området som helhed og svarer til behovet.

- l) Der skal i forbindelse med terminalområdets vestvendte del plantes træer i en takt på ca. 24 meter, i princippet som vist på tegning 3. Træerne skal være enten sølvpil eller storbladet lind, der er relativt hurtigt voksende, robuste og vindføre arter, som samtidig kan nå en højde, der kan spille op imod skalaen på terminalen. Træer i åbne muldbede skal have minimum 10 m² bed pr. træ. Træer i lukkede befæstelser, herunder vejarealer skal have minimum 15 m² rodvenlig befæstelse pr. træ, heraf mindst 2,5 m² åbent muldbed omkring stammen, der kan overdækkes af en åben plantehulsrist efter Teknik- og Miljøforvaltningens nærmere godkendelse. For træer, som plantes i muldbede og i lukkede befæstelser, skal plante-hullet være mindst 50 cm dybt.

§ 8. Retsvirkninger

I henhold til planlovens § 18 må der ikke retligt eller faktisk etableres forhold i strid med lokalplanens bestemmelser. Lokalplanen hindrer ikke, at eksisterende bebyggelse og dennes anvendelse kan opretholdes, hvis såvel bebyggelsen som anvendelsen ikke strider mod betingelserne i de givne byggetilladelser.

§ 9. Delvis ophævelse af lokalplan

Lokalplan nr. 244, tinglyst den 12. juli 1996 ophæves for så vidt angår det aktuelle lokalplanområde.

Kommentarer af generel karakter

- a) På tidspunktet for lokalplanens tilvejebringelse er seneste udgave af planloven trykt som lovbekendtgørelse nr. 1027 af 20. oktober 2008.
- b) Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune har påtaleret overfor overtrædelse af bestemmelserne i nærværende lokalplan.
- c) I henhold til planlovens § 19, stk. 1 kan der dispenseres fra bestemmelserne i en lokalplan, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen.
- d) Der forudsættes tinglyst fornødne deklARATIONER vedrørende sikring mv. af ledninger.
- e) Arbejder der forudsætter udgravning i undergrunden, kan medføre påbud om midlertidig standsning af arbejdet i henhold til museumslovens § 26 (beskyttelse af jordfaste fortidsminder). Opmærksomheden henledes på, at Københavns Bymuseum som repræsentant for Kulturarvsstyrelsen bør kontaktes i god tid inden jordarbejde påbegyndes således, at en forundersøgelse kan iværksættes med henblik på

- at undgå påbud om midlertidig standsning af arbejdet.
- f) Der må ikke påbegyndes bygge- og anlægsaktiviteter på forurenede arealer, før der er opnået tilladelse fra Teknik- og Miljøforvaltningen, v. Center for Miljø. Håndtering af jord og grundvand i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder skal udføres efter Center for Miljø's anvisninger og tilladelser. Disse kan rekvireres på Center for Miljø's hjemmeside www.miljoe.kk.dk.
 - g) Der må ikke tilledes overfladevand til kloak uden, at der er indhentet tilladelse hos Center for Miljø, jf. Miljøbeskyttelsesloven § 28 stk. 3 samt Miljøbeskyttelsesloven § 30.
 - h) Der skal afsættes plads til opsamling af kildesorteret affald i henhold til Københavns Kommunes Regulatorer for erhvervsaffald og husholdningsaffald.
 - i) Uddybnings- og opfyldningsarbejder må ikke foretages uden tilladelse fra myndighederne (Kystdirektoratet).
 - j) Der må ikke optages (rent) havbundsmateriale med henblik på at bortskaffe det andetsteds på havbunden uden miljømyndighedernes, (Miljøcenter Roskilde) tilladelse i henhold til lov om havmiljø nr. 1073 af 20. oktober 2008 samt klapbekendtgørelse nr. 1406 af 7. december 2007 om dumpning af optaget havbundsmateriale med tilhørende vejledning nr. 9702 af 20. oktober 2008.
 - k) Optagning af forurenede sediment kræver tilladelse fra miljømyndighederne (Københavns Kommune, Center for Park og Natur) i henhold til lov om Miljøbeskyttelse, Lovbekendtgørelse nr. 1757 af 22. december 2006 § 27, stk. 2. Deponeres det optagne forurenede materiale på land skal det ske til et depot der er godkendt til at modtage forurenede havnesediment eller der skal indhentes godkendelse til etablering af et depot i henhold til Miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 (Center for Miljø).
 - l) Der må ikke foretages grundvandssænkninger uden miljømyndighedernes (Københavns Kommune, Center for Miljø) tilladelse, jf. Vandforsyningslovens § 26.
 - m) Der må ikke udpumpes grundvand/drænvand/overfladevand til vandområder uden tilladelse fra miljømyndighederne (Center for Park og Natur), jf. Miljøbeskyttelseslovens § 28.
 - n) Den grønbrogede tudses levevilkår må ikke forringes. I anlægs- og driftsfasen skal der derfor etableres passende afværgeforanstaltninger og kompenserende foranstaltninger med tilladelse fra Skov- og Naturstyrelsen og Københavns Kommune.
 - o) Opfyldning og anvendelse i øvrigt indenfor lokalplanområdet skal ske i overensstemmelse med VVM-redegørelsens og miljøvurderingens anvisninger.

Lokalplan nr. 443 er vedtaget af Borgerrepræsentationen den 11. februar 2010 og bekendtgjort den 17. februar 2010

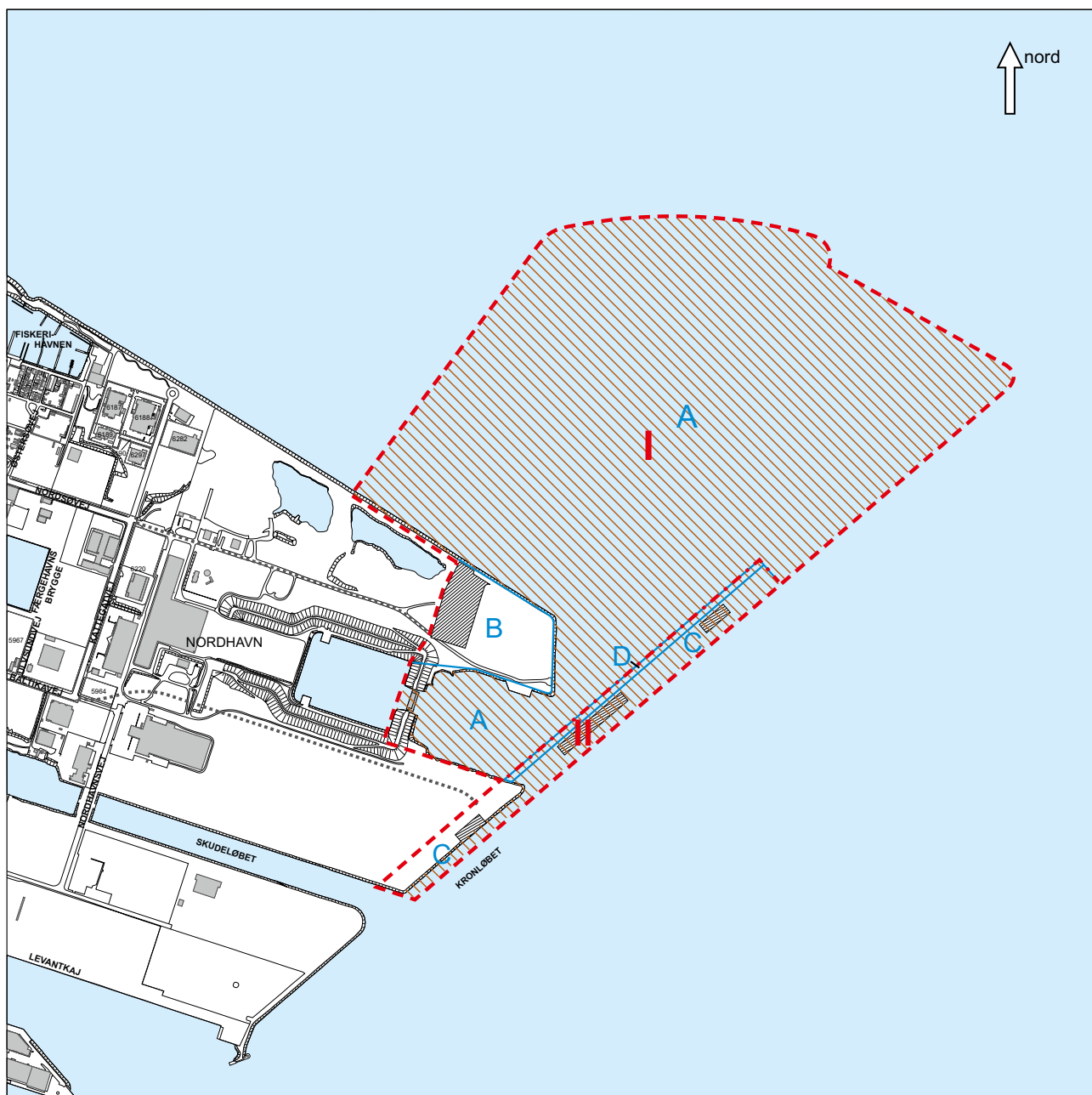
Teknik- og Miljøforvaltningen, den 17. februar 2010

Lise Palm
områdechef

/Kim Brodersen
specialkonsulent

TEGNING NR. 1

Lokalplantegning



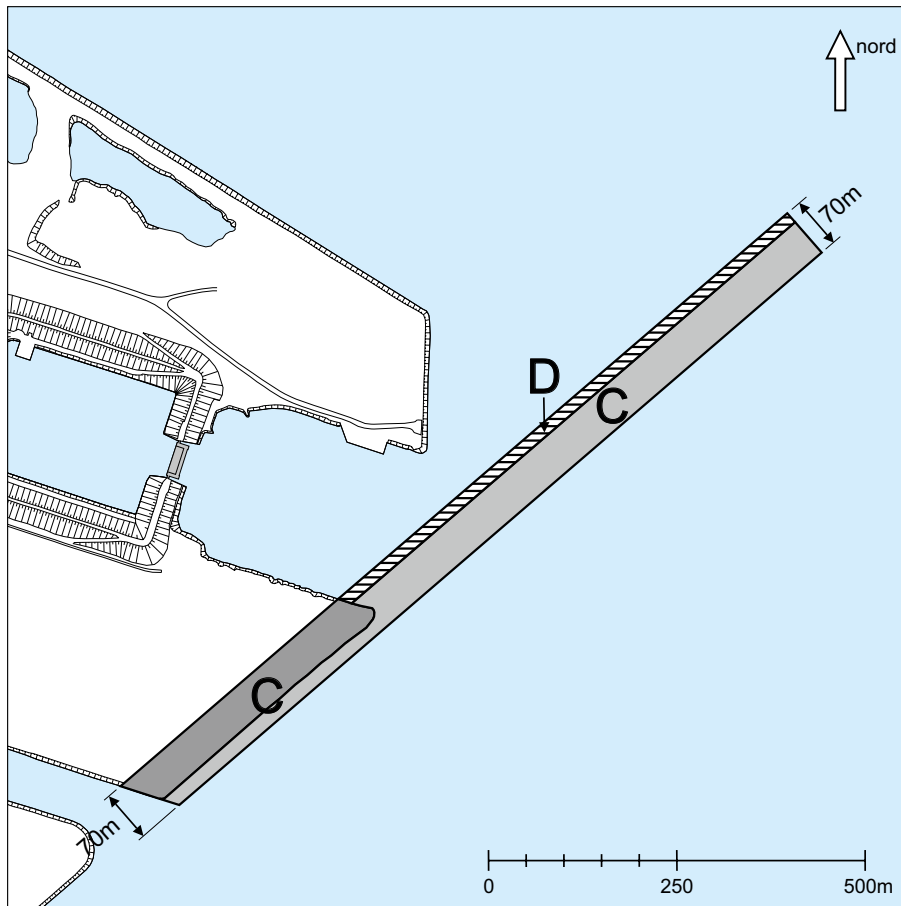
- - - - - Grænse for lokalplanområde
- · - · - Grænse mellem delområder I og II
- — — — — Grænse mellem underområder A-D
- Område, som kan opfyldes
- Principielle byggefelter
- Principiel placering af vejadgang




0 250 500 1000 m

1:15.000

TEGNING NR. 2

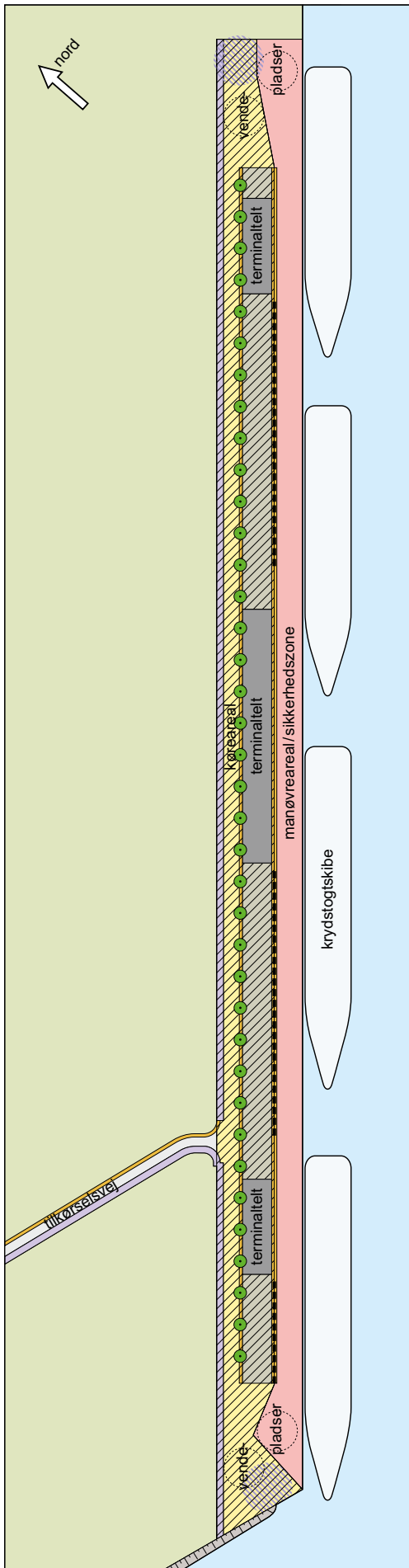
Zonestatus for delområde II








-  Landzone
-  Eksisterende byzone
-  Ny byzone
- C-D** Områdeangivelse

TEGNING NR. 3

Principiel arrangementsplan for Krydstogtterminalen.



-  Offentligt tilgængeligt areal
-  Permanent sikkerhedshegn
-  Fortov og dobbeltrettet cykelsti
-  Træer
-  Udsigts- og opholdsarealer

Praktiske oplysninger



Høringsperiode

Københavns Borgerrepræsentation har den xx. xxxxxx 2011 besluttet at offentliggøre et forslag til tillæg nr. 1 til lokalplan 443 "Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal".
Høringsperioden løber fra den xx. xxxxxx 2011 til den xx. xxxxxxxx 2012.
Enhver har ret til at komme med høringssvar til planforslaget.
Alle skriftlige høringssvar om forslaget vil indgå i den videre behandling.



www.kk.dk/lokalplanforslag

På hjemmesiden kan du se og downloade forslaget.



Hørings svar

På Københavns Kommunes høringsportal
www.blivhoert.kk.dk/lokalplaner
har du mulighed for at sende et høringssvar.

Høringssvar kan endvidere sendes til:

Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Bydesign
Postboks 447
1505 København V

e-mail: bydesign@tmf.kk.dk
tlf.: 33 66 35 00
www.tmf.kk.dk

Sidste frist for indlevering af indsigelser og/eller ændringsforslag er den xx. xxxxxxxx 2012.

**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen