



Forvaltningernes kommentarer til de samlede indsigelser

24-10-2011

Sagsnr.
2011-136918

Dokumentnr.
2011-759405

Sagsbehandler
Kristian Elleby Sundquist

Der er inden for den offentlige høringsperiode indkommet i alt 22 indsigelser. Nedenfor gennemgås og besvares indsigelserne efter emner: CO2/energi, miljø, bystruktur, trafik og parkering, sejlads og andre.

I. CO2/Energi

1. Roforeningen Kvik, Københavns Roklub og Danske Studenters Roklub stiller spørgsmål til om den foreslåede placering af geotermianlæg er hensigtsmæssig, så tæt på nye boligområder og fritidsaktiviteter.

Svar: Der vurderes ikke at være nogen konflikt mellem placering af et geotermianlæg ved Kalkbrænderiløbet og de omkringliggende funktioner. Et geotermianlæg er primært placeret under jorden, men skal være tilgængeligt på jordoverfladen i forbindelse med vedligeholdelse, tilsyn mv. Det er en forudsætning for planlægningen af anlægget, at relevante afstandskrav overholdes.

2. En borger mener at den nye by i Nordhavn bør have et mål om at være selvforsynende med energi, og ikke kun 'CO2 neutral' for at kunne fremstå som et ideal for andre bebyggelser. Indsigeren savner nytænkning i forhold til udfordringerne med energiforsyning og affaldshåndtering.

Svar: Københavns Kommune har et mål om, at hele byen skal være CO2 neutral i 2025. København har i dag et meget effektivt, kollektivt energisystem. Det er derfor ikke et mål, at Nordhavn skal være selvforsynende med energi, da dette ikke anses som den mest energieffektive forsyningsløsning. Der er lavet beregninger af fjernvarme kontra individuelle løsninger, hvor fjernvarme har vist sig at være CO2-mæssigt bedre end andre individuelle teknologier. Der arbejdes med at placere et varmelager og evt. et solenergianlæg i bydelen der også bliver en del af det kollektive energiforsyningsnet.

Københavns Kommune og By & Havn arbejder på at etablere et energirigtigt affaldsug for dagrenovation og papir, med henteordninger for batterier, pap, hård plast, metal, småt elektronik, storskrald og evt. farligt affald. Der planlægges en nærgenbrugsstation i området, hvor der blandt andet kan være et 'byttehjørne', hvor borgerne kan bytte ting de ikke længere kan bruge.

3. En borger fremhæver en løsning med energilagring i store vandreservoirs, som et bedre alternativ til en ustabil energiforsyning fra vindmøller. Efter en beskrivelse af teknologien/løsningen, som

Center for Bydesign

Njalsgade 13, 5
Postboks 447
2300 København S

Telefon
3366 1328

E-mail
AX91@tmf.kk.dk

allerede er i brug i andre lande, peges der på, at der i Nordhavn findes store havnearealer som kunne bruges til energilagring.

Svar: På grund af naturlige vandreservoirs i vores nabolande, er det ikke nødvendigt at etablere sådanne i Danmark. På længere sigt er det muligt, at eksempelvis den norske vandkraft vil blive så dyr, at det i Danmark vil kunne betale sig at supplere vandkraften med lagrigsteknologier. I øjeblikket er vi dog et stykke vej fra en sådan situation hvilket de seneste års analyser fra klima- og energiområdet viser. Med et tilstrækkelig veludbygget europæisk elnet, vil man kunne udnytte at vinden altid blæser nogle steder. I de sjældne situationer, hvor det ikke er tilfældet, vil den allerede etablerede vandkraft i vidt omfang kunne levere den nødvendige energi.

4. En borger nævner flere konkrete, lokale initiativer, og synes ikke, det er muligt at få øje på nogle af disse i planerne for Nordhavn: Sortering af plastfolier til genanvendelse fra husholdningsaffaldet, genanvendelse af malingsrester, reservation af sydvendte vægge og flader til solcelleanlæg, samt brug af kabinecykler.

Svar: I København starter vi en indsamling af hård plast, metal, småt elektronik fra alle etageboliger, som gradvist rulles ud i hele byen. Der vil også blive gennemført forsøg med sortering af plast på genbrugsstationerne.

Der er ingen aktuelle planer om at etablere en indsamling af malingrester, men kommunen vil i forbindelse med udarbejdelsen af den kommende affaldsplan undersøge, om malingrester skal indsamles på genbrugsstationerne med henblik på genanvendelse.

Nordhavn planlægges forsynet med energi fra kollektive anlæg som resten af København og ikke med energi fra individuelle bygningsanlæg. Det betyder ikke, at der ikke kan placeres solceller på facader, men det vil være lokalplanens bestemmelser om bygningsarkitektur, der vil være styrende. Københavns Kommune arbejder i øjeblikket på at lave retningslinjer, der skal gøre det lettere at finde placeringer til solceller. Desuden deltager kommunen i et energipartnerskab for Nordhavn, hvor vi bl.a. undersøger muligheder for at etablere et stort solcelleanlæg. Vi undersøger også muligheder for mindre anlæg i bydelen.

Da der med projektet for Nordhavn er arbejdet meget med at optimere forholdene for alle slags cyklister, vil kabinecykler o.lign. være et velkomment indslag i bydelen.

5. En borger støtter kritikken af at ”Gentofte Kommune har fået staten til at forbyde opstilling af vindmøller i Svanemøllebugten”. Der fremhæves en løsning med liggende vindmøller, som blandt andet ville kunne produceres af lokalt erhvervsliv.

Svar: Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S gør det i øjeblikket ikke muligt for Københavns Kommune at opstille vindmøller i Nordhavn, som oprindeligt planlagt af kommunen. Ændres lovgivningen på et tidspunkt vil det være muligt at opstille 4 møller à 3 MW (i alt 12 MW) eller 4 møller à 1,8 MW (i alt 7,2 MW). Der er intet til hinder for, at der monteres mindre møller på bygninger inden for det aktuelle planområde.

II. Miljø

1. Kystdirektoratet finder, at lokalplanforslagets bestemmelser om, at gulvkoter skal ligge min 0,8 m over terræn, mangler sammenhæng med vurderingerne i Københavns Klimatilpasningsplan. På baggrund af ”Lov om stormflod og stormfald” der blandt andet omhandler erstatning ved oversvømmelseskader, anbefaler Kystdirektoratet at, der for nybyggeri fastsættes en laveste sokkelkote på mindst 1,43 m. Direktoratet peger endvidere på, at der ifølge ’Klimatilpasning.dk’ kan forventes en accelereret havspejlsstigning på mellem 30 og 100 cm frem til år 2100.

Svar: For nuværende er Kystdirektoratets anbefaling en sokkelkote på mindst 1,43 m. hvilket umiddelbart er opfyldt med en terrænkote ved Sandkajen på 1,90 m. Dette vil muligvis ikke være tilfældet i hele bygningens estimerede levetid, som følge af et stigende havvandspejl. Det er stadig meget usikkert, hvor store vandstigningerne bliver, men hvis havvandspejlet stiger op mod en meter i løbet af de næste 100 år, hvilket mange forskere anser for sandsynligt, vil dele af København være i risiko for at blive oversvømmet under stormflod, herunder området ved Sandkaj.

I Københavns Klimatilpasningsplan beskrives to muligheder for sikring mod stormflod. Enten etableres en barriere ud mod Øresund, der kan beskytte det indre af København mod oversvømmelse, eller også sikres bygninger og kajstrækninger individuelt mod oversvømmelse. Det forventes, at der i løbet af det næste halve år tages politisk beslutning om, hvilke af de to principper der skal anvendes for at sikre byen mod stormflod.

Med de nuværende prognoser for ændring i vandstande i havene vil etablering af en beskyttelse mod stormflod fra havet først være aktuel om 30-40 år.

2. Gentofte Kommune redegør i deres indsigelse for, at den ”fastholder sin generelle holdning til den samlede byudvikling i Nordhavnsområdet og de heraf afledte negative følgevirkninger, som udvikling af Nordhavn kan få for borgerne i Gentofte Kommune.”

Der henvises til brev af 13. december 2010 hvor Gentofte Kommune havde bemærkninger om, at man ikke fandt at det fremsendte materiale tilgodeså en undersøgelse af de kumulative effekter af projektet, og at trafikforholdene burde medtages under den forudsætning at, der ikke etableres højklasset transport før fase 2. Yderligere finder Gentofte Kommune at, det i miljørapporten ikke fremgår om der foreligger en samlet redegørelse for støjbelastningen i anlægsperioden samt kumulative effekter fra aktiviteter der pågår samtidig.

Gentofte Kommune mener ”der bør tages langsigtede initiativer til at sikre en infrastruktur, der muliggør at den tunge og stigende containerlastbilstrafik fra Nordhavnen føres syd om København i for eksempel en havnetunnel, for at trafikken på Helsingørmotorvejen og støjkonsekvenserne for borgere i Gentofte Kommune kan blive reduceret.”

Gentofte Kommune anmoder om, ”at der udarbejdes en samlet kortlægning - beregninger og kort – der viser den samlede støjdbredelse over tid fra etablering og drift af containerterminal og krydstogtsterminal, sammenholdt med anlæg og drift af midlertidig genbrugsstation, støj i forbindelse med opfyldning, herunder støj fra jordtransporten, samt øvrige støjende aktiviteter, både hvad angår anlægs- og driftsfaser, både nat og dag året rundt. Hvis beregningerne viser, at støjniveauet øges i Gentofte Kommune, skal det kræves, at der etableres de nødvendige afskærmningsforanstaltninger.”

Svar: Københavns Kommune arbejder for, at der etableres en havnetunnelforbindelse fra Helsingørmotorvejen i nord til Amagermotorvejen i syd. En sådan vejforbindelse kan både aflaste de centrale byområder for gennemfartstrafik og vejbetjene nye byudviklingsområder. Det er en forudsætning for en fortsat byudvikling i Nordhavn, at Nordhavnsvej forlænges under Svanemøllehavnen til Ydre Nordhavn. Denne vejforbindelse vil i sammenhæng med udflytningen af containerterminalen til Ydre Nordhavn kunne sikre, at den tunge trafik fra havnen føres direkte til det regionale motorvejsnet.

Miljøvurderingen tilstræber at give et fyldestgørende billede af den kumulative støjpåvirkning som følge af den nye planlægning i Nordhavn med de informationer om støjkloder som kommunen er i besiddelse af. På baggrund af disse informationer er det Københavns Kommunes vurdering, at Gentofte Kommune ikke vil blive påvirket af støj, som ligger over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Herudover er det ikke muligt at udarbejde en samlet støjkortlægning, der giver mening, da de enkelte støjkloder kvalitativt er meget forskellige, og ikke kan sammenlægges til ét samlet billede.

3. Gentofte Kommune ønsker oplysninger om, hvorledes det sikres, at den øgede spildevandsmængde fra Århusgadekvarteret kan afledes uden at det får negative konsekvenser for Gentofte Kommunes muligheder for at aflede spildevand til Lynetten.

Svar: Århusgadekvarteret er i dag separatkloakeret, hvor regnvand ledes til havnen og det øvrige spildevand ledes til Renseanlæg Lynetten.

Regnvand i Århusgadekvarteret skal afledes lokalt. Tagvand kan udledes til havnen uden forudgående rensning. Vejevand fra let belastede veje og andre befæstede arealer skal renses før udledning til havnen. Vejevand fra veje med gennemgående trafik er forudsat ledt til forsøgsanlæg til videregående rensning før udledning til havnen. Der bliver således tale om et trestrengt separatsystem.

Københavns Energi skal vurdere det fremtidige behov for afledning af spildevand. I denne forbindelse vil også kloakkens dimensionering og kapacitet blive vurderet. Sikring af Gentofte Kommunes mulighed for at lede spildevand til Renseanlæg Lynetten vil indgå i disse overvejelser.

Der ses ikke at være tiltag i lokalplanen for Århusgadekvarteret som indskrænker Gentofte Kommunes mulighed for afledning af spildevand til Renseanlæg Lynetten.

4. Københavns Energi anfører, at udledningen af tagvand og rensset vejevand til havneområder formentlig vil betyde, at området ud for Sandkaj ikke kan anvendes til badeformål.

Svar: Placering af udledningspunkter for tag- og vejevand vil blive foretaget under hensyn til, at badeområderne i Nordbassinet kan opfylde badevandsdirektivets kvalitetskrav om vandkvalitet. Normalt anvendes et afstandskrav på mindst 50 meter fra udledningspunkter for overfladevand til et badeområde. Hvorvidt det er tilstrækkeligt i Nordbassinet vil blive vurderet i forhold til forslag om en endelig placering af et badeområde.

5. Københavns Energi påpeger vedrørende varmeplanlægningen, at det indtil videre især er varmelager, der undersøges, da solvarme ikke vurderes at bidrage til lagerets værdi og desuden kan risikere at fortrænge affaldsvarme.

Svar: Den fremtidige energiforsyning af Nordhavn, herunder om der skal etableres et solvarmeanlæg, vil blive undersøgt nærmere i energipartnerskabet for Nordhavn.

6. Østerbro Havnekomité mener at planlægningen af udvidelsen af containerterminalen og en ny genbrugsstation bryder med

vinderforslagets 'strukturplan' for området. Endvidere hævder havnekomitéen at containerterminal og genbrugsstation er planlagt uden at indhente data for CO2-udledning fra industri og trafik og uden en vurdering af betydningen af den øgede tunge trafik og høje støjniveau på Kalkbrænderihavnsvej og Sundkrogsgade.

Svar: Der er gennemført overslagsberegninger, der viser, at støjen langs Kalkbrænderihavnsvej vil ligge under 68 dB og i den inderste del af Sundkrogsgade på ca. 71 dB. Lokalplanen indeholder bestemmelse om, at der kan placeres boliger langs veje med op til 68 dB under forudsætning af, at det indendørs støjniveau med åbne vinduer ikke overstiger 46 dB i sove- og opholdsrum.

Vinderforslagets 'strukturplan' angiver en vision for den retning Nordhavn skal udvikle sig i, men må ikke opfattes som et præcist billede på, hvordan Nordhavn kommer til at se ud om 50 år. Meget kan ske inden da og en realisering vil bl.a. kræve tilladelse fra staten til opfyldninger og til at overføre arealer til byzone.

Genbrugsstationen i Ydre Nordhavn skal modtage bl.a. nedrivningsaffald fra de eksisterende bygninger i Nordhavn som skal nedrives. Genbrugsstationen er blevet VVM-screenet og her indgik en vurdering af trafikken til virksamheden. Det blev vurderet, at ca. 5-6 lastbiler i timen ikke vil have afgørende indflydelse på trafikafviklingen til Nordhavn, selvom området vil blive stærkt belastet af tung trafik i en årrække.

I Transportministeriets miljøvurdering af det lovforslag som muliggør udflytning af containerterminalen er der lavet en vurdering både af trafik til og fra containerterminalen og luftkvaliteten. Det er vurderet, at udflytningen af containerterminalen til Ydre Nordhavn kan medføre en forøget trafikbelastning i området, da havneaktiviteten forventes forøget. Dertil kommer en forventeligt forøget personbiltrafik som følge af byudviklingen i Indre Nordhavn, samt evt. trafikændringer som følge af den planlagte Nordhavnsvej. I miljøvurderingen peges der på, at den forventede trafikbelastning bør vurderes nøjere ved en konkret planlægning med hensyn til støj- og luftemissioner relateret til trafikken.

7. En borger spørger til om det kan være en god ide for vandkvaliteten at der bliver etableret en kanal eller rørforbindelse til bassinerne ved Svanemølleværket.

Svar: I forbindelsen med Nordhavnsprojektet er det undersøgt hvilken forbedring af vandkvaliteten en forbindelse mellem de to vandområder ville kunne skabe. Det viste sig, at en forbindelse mellem de to vandområder ikke umiddelbart ville give en forbedret vandkvalitet, medmindre den kommer op i en størrelsesorden der ikke er realistisk i forhold til områdets anvendelse. For at sikre vandkvaliteten arbejdes

der med tiltag omkring rensning af overfladevand så vandområderne kan anvendes rekreativt, f.eks. til badning.

III. Bystruktur

1. Københavns Museum finder det positivt, at lokalplanen bevarer fabriksmiljøet omkring Århusgade, men ønsker at yderligere mindst et fladpakhus samt de gamle toldvagtsbygninger bevares, i det fladpakhuse langs kajkanten fortæller historien om arbejdet på havnen og forholdet mellem skib, jernbane og fragten af varer. Museet mener at fabriksbygninger i Århusgade mister deres relation til havnen og at det samlede kulturmiljø svækkes, hvis de fjernes. Museet påpeger særskilt, at de gamle toldvagtsbygninger medvirker til at binde området sammen og formidler historien om frihavnen, herunder relationen til den indre del af frihavnen, hvor flere lignende bygninger er bevaret.

Museet sender en beskrivelse af bygningernes kulturhistorie fra 'Visuelt Bygningsregister' (Københavns Museum og Københavns Kommune, 2007). Museet sender yderligere oplysninger vedrørende beskyttelse af jordfaste fortidsminder i forbindelse med gravearbejder.

Svar: Lokalplanen muliggør nedrivning af fire fladpakhuse - Redhavnsvej 2 og 6, Lüdersvej 7 og Glückstadtsvej 10. Disse pakhuse har middel bevaringsværdi. Forvaltningerne anerkender, at den historiske bebyggelses relation til vandet svækkes, når fladpakhuse langs kajkanterne fjernes. Forvaltningerne vurderer dog, ud fra en samlet betragtning, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at opretholde de fire fladpakhuse, og at lokalplanen sikrer en god balance mellem områdets historiske karakter og muligheden for at realisere nye bymæssige kvaliteter. Lokalplanen opretholder to toldvagtsbygninger - Redmolen 4 og Århusgade 117, og muliggør nedrivning af to toldvagtsbygninger - Redmolen 1 og Århusgade 115A. De sidstnævnte bygninger har middel bevaringsværdi. Baggrunden for at fjerne Århusgade 115A er, at bygningen er i meget ringe stand, og ligger i vejen for det fremtidige tracé til en kollektiv trafikåre. Redmolen 1 skønnes ikke at have tilstrækkelig kvalitet til at kræves opretholdt.

Oplysninger vedr. jordfaste fortidsminder fremgår af lokalplanens redegørelse.

2. By & Havn I/S ønsker at der muliggøres påbygninger til "Portland-siloerne" i 9 meters dybde, mod at disse påbygninger hæves til 27 meter over terræn, så der stadig vil være gode, rummelige forhold på "Silo Plads." By & Havn er således interesserede i at der indføres en ny og anden mulighed for påbygninger til "Portland-siloerne."

Svar: Forvaltningen vurderer, at lokalplanen bør muliggøre andre løsninger, end den som er illustreret i bebyggelsesplanen og i

visualiseringerne fra projektet. Forvaltningerne vil ikke umiddelbart afvise ønsket om en påbygning i 9 meters dybde, men mener, at bygningsdybder på tilbygninger til siloerne må afhænge af et konkret projekt.

Forvaltningerne foreslår at lokalplanens angivelse af byggefeltet rundt om Portlandsiloens fjernes, så påbygningen følger de generelle bestemmelser for til- påbygninger i § 6 og 7. Der foretages derfor mindre justeringer i relevante bestemmelser i § 6 og 7 samt på tegninger.

3. By & Havn I/S ønsker lempeligere krav til gennemsnitsstørrelsen for boliger. By & Havn hævder, at idet mindst 330 af boligerne skal have en størrelse på 50 - 70 m², så skal gennemsnitsstørrelsen af de resterende boliger være godt 105 m² for at opfylde kravet om en samlet gennemsnitsstørrelse på 95m². By & Havn vurderer, at en sådan gennemsnitsstørrelse er for høj i forhold til formålet med at opnå en blandet by, og i forhold til hvilke boligstørrelser der generelt er efterspørgsel på. Der foreslås konkret, ”at den krævede gennemsnitsstørrelse sænkes til f.eks. 90 m², alternativt at de 330 ”små” boliger udelades ved beregning af gennemsnitsstørrelsen.”

Svar: Det er vigtigt for Københavns Kommune, at Nordhavn bliver en mangfoldig bydel med et varieret boligudbud. Derved skabes et godt grundlag for at bydelen vil kunne rumme mange forskellige typer københavnere. Et varieret boligudbud kræver som minimum tre forskellige boligstørrelser: små, mellemstore og store. Ikke blot en andel små boliger og en ’restgennemsnitsstørrelse’.

Ca. 15 % af alle boliger opført i København efter år 2000 er 120 m² eller mere. Hvis ambitionen om at Nordhavn skal være mere mangfoldig end de seneste 10 års boligbyggeri tilskriver, er det naturligt at samme andel eller mere skal være store boliger. Hvis man i et principregnestykke à la By & Havns indlægger 20 % store på boliger på 120 m², sammen med de 330 små boliger på max 70 m² (ca. 20 %), bliver gennemsnittet for de resterende ca. 60 % af boligerne 95 m². Dermed opnås netop et varieret boligudbud, hvor ca. 20 % er oplagte for singler, ca. 60 % for par med og uden barn og ca. 20 % for par med 2 børn eller mere.

I forhold til By & Havns pointe om efterspørgsel, mener kommunen, at det er nødvendigt at betragte efterspørgsel på både længere sigt og i hele Københavns kontekst. Et varieret boligudbud med 95 m² som gennemsnit, skaber en robust boligmasse med boliger til forskellige og også fremtidens behov. I forlængelse heraf må man, når man ser på Københavns samlede boligmasse, hvor gennemsnittet er ca. 80 m², konstatere, at byen har brug for flere store boliger, der kan fastholde familier med mere end ét barn, som ellers er nødt til at fraflytte

København for at finde boliger med tilstrækkelig plads. Derfor er kommunen ikke indstillet på hverken af sænke gennemsnitsstørrelsen i Nordhavn eller udelade de små boliger beregning af gennemsnitsstørrelsen. Begge dele ville ske på bekostning af kommunens boligpolitiske ambition om at Nordhavn og andre nye byområder skal have et mere varieret boligudbud og samtidig tilføje København flere store boliger.

4. Lokaludvalget på Østerbro fremhæver, at det ubebyggede areal i lokalplanens område I risikerer at give et tomt og distancerende indtryk i en meget lang årrække. Lokaludvalget efterspørger en ikke alt for midlertidig indretning af området, grønne elementer og faciliteter til idræt og lignende, til brug for skolebørn. Der foreslås udlagt et byggefelt langs Århusgade og Glückstadtsvej.

Svar: Underområde I bærer præg af planerne om et kommende metrobyggeri i Nordhavn. Arealet kan derfor ikke bebygges før forholdene omkring en eventuel metro er afklaret. Forvaltningerne er opmærksomme på, at dette kan skabe et åbent og tomt område mellem Østerbro og Århusgadekvarteret. Der arbejdes således løbende med hvordan dette område kan gøres attraktivt og indbydende i en pt. ikke defineret, midlertidig periode. Lokalplanen fastlægger området til terrænparkering og række sports- og aktivitetsarealer, eventuelt til brug for skolebørn. Det er planen at udlægge et byggefelt langs Århusgade og Glückstadtsvej, men pga. underområdets status, er det ikke tegnet op på lokalplankortet.

5. Lokaludvalget på Østerbro savner klare anvisninger på placeringen af henholdsvis erhverv og boliger i forhold til lys og skygge.

Svar: Lokalplanens overordnede mål er at sikre en varieret bebyggelse, med blandede funktioner omkring vigtige byrum mm. Af hensyn til funktionsblandingen og fleksibiliteten i planen, har det ikke været intentionen at fastlåse for mange byggefelter, endsige placeringer indenfor byggefelter til enten boliger eller erhverv. Når kommende byggeprojekter skal realiseres vil der blive arbejdet på at optimere de mikroklimatiske forhold i bebyggelsen, uanset funktion.

6. Lokaludvalget på Østerbro synes ikke at lokalplanbestemmelserne indfrier løftet om kvarterets grønne karakter, og mener at grønne elementer bør styrkes yderligere gennem regulering, trods en tilsyneladende god fleksibilitet i udlæggelsen af grønne arealer.

Svar: En del af begrønningen i Århusgadekvarteret vil findes på tagene, i form af grønne tage og tagterrasser. Herudover lægges der op til en markant begrønning af de enkelte 'storbyhaver' og ny allé- og promenadebeplantning. I forhold til områdets udtryk i dag er det

forvaltningernes opfattelse, at der med planen for Århusgadekvarteret er tale om en betragtelig begrønning af området, både i selve bebyggelsen og på gadeniveau.

7. Lokaludvalget på Østerbro finder anvendelsesbestemmelserne for vandfladerne meget brede og mener der bør ske en opstramning, så det begrænses, hvor der kan laves pontoner og hvor mange restaurationsskibe, teaterskibe osv. der må fylde op i bassinerne. Yderligere savner udvalget en præcisering af, husbådernes højde skal måles fra vandspejlet.

Svar: Der er i lokalplanen lagt vægt på at udlægge vandarealer som kan tiltrække forskellige slags aktiviteter på forskellige steder. Funktioner som flydende café eller teater kan ligge ved Sandkaj. At disse funktioner kan ligge her, er en vigtig del af idéen med dette byrum. Hvad husbåde angår måles højden, som almindelig praksis, fra vandoverfladen.

8. Lokaludvalget på Østerbro efterlyser bevarende bestemmelser for den røde bebyggelse i Århusgadekvarteret samt at noget af bebyggelsen sikres bevaret i dens nuværende udseende. Yderligere mener lokaludvalget, at et af de eksisterende og karakteristiske pakhuse bør bevares, så den eksempelvis kan indrettes til ”Aktivitetshal for 12 – 17-årige,” et projekt lokaludvalget i øjeblikket arbejder på at realisere. (Lokaludvalget har i indsigelsen beskrevet konceptet for dette projekt).

Svar: Den røde bebyggelse er en unik og vigtig del af Århusgadekvarterets egenart, hvilket også er beskrevet i lokalplanen. Med bestemmelserne for bygninger der skal opretholdes vil forvaltningerne sikre, at der kan renoveres og udvikles nyt, uden at gå på kompromis med kvarterets historiske miljø og egenart. Der er blevet lavet et omfattende arbejde, for at udpege de vigtigste bevaringsværdige bygninger og anlæg i indre Nordhavn, i forhold til at området også skal give plads til en hel del nybyggeri. I dette arbejde har der ikke været plads til at bevare pakhuse i selve Århusgadekvarteret, men derimod flere andre pakhuse i indre Nordhavn.

9. Østerbro Havnekomité peger på den generelle økonomiske ramme for arealudviklingen i Nordhavn. Havnekomitéen fremhæver i denne forbindelse By & Havns gæld, statens bidrag og samlede ekstraudgifter til anlæg af Metrocityringen som noget der præger den konkrete lokalplan på en negativ måde: Havnekomitéen, mener således, at der formentlig vil komme langt over de omkring 400.000 etagemeter byggeri som kommuneplanen giver mulighed for.

Svar: Forslaget til kommuneplantillæg giver med rammen C3-Århusgadekvarteret mulighed for at nyopføre op til 330.000 m²*

etageareal samt opretholdes af yderligere 20.000 eksisterende byggeri. Herudover kan der indrettes op til 35.000 m² etageareal i de eksisterende siloer ved den østlige ende af Århusgade.

Kommuneplantillægget giver således mulighed for maksimalt 385.000 etagemeter byggeri til bolig- og erhvervsformål. Forslaget til lokalplan for Århusgadekvarteret giver ikke mulighed for yderligere byggeri, men har i § 6 stk. 1 bestemmelser, der begrænser det maksimale antal etagemeter i de udpegede delområder. Derved sikres en jævn udbygning i Århusgadekvarteret i overensstemmelse med den ønskede bebyggelsesplan.

10. Østerbro Havnekomité ønsker flere grønne områder, både private og offentligt tilgængelige og fremhæver, at kommunens eget bæredygtighedsværktøj benævner de grønne områder som ikke indeholdende nævneværdige rekreative værdier.

Svar: De rekreative værdier i Århusgadekvarteret er i arbejdet med bæredygtighedsværktøjet primært knyttet til oplevelsen ved vandet: promenader, kanaler og "Lommevandrummet". I overensstemmelse med vinderforslaget får Århusgadekvarteret ellers en urban grøn karakter med lokale haver, træbeplantninger i gader og på pladser og promenader, grønne gårdrum, regnvandsbassiner samt grønne tagflader og mulighed for grønne facader.

11. Østerbro Havnekomité opfordrer til at man gentænker Sandkaj som byrum. Havnekomiteen finder ikke planlægningen for dette byrum god nok fordi; der etableres en dobbeltrettet vej til biler, bredden på promenadedækket er utilstrækkelig, badeanlægget ikke er en del af selve projektet men afhænger af ekstern finansiering, og der er for få aktive stueetager i bebyggelsen langs kajen.

Svar: Sandkaj er planlagt til at både sikre og muliggøre forskellige trafikale forhold, herunder adkomst for køretøjer til bebyggelsen. Der er i projektet lagt stor vægt på at udforme kajarealerne på bylivets præmisser, og dermed minimere bilkørslen. Bryggen/Promenaden langs Sandkaj skal ifølge lokalplanbestemmelserne have en bredde på mindst 5 m. Der er lagt op til at promenaden skal kunne være op til 18 meter bred og have en høj arkitektonisk kvalitet. En så bred promenade kræver imidlertid, at der afsættes betydelige midler samt opnås enighed om finansieringen af den. Da der fortsat arbejdes med dette har en 18 m bred promenade ikke kunnet indgå i lokalplanbestemmelserne. I forbindelse med de aktive og udadvendte stueetager er det vigtigt at se på lokalplanområdet som helhed, hvor det har handlet om at finde en god balance mellem butiksstrøget Århusgade/Århus Torv og funktionerne på Sandkaj. Samtlige hjørner i bebyggelsen langs Sandkaj, er udlagt til aktive eller udadvendte stueetager. I øvrigt eksisterer der ikke nogen 'øvre grænse' for hvor man kan placere aktive og udadvendte stueetager i Århusgadekvarteret.

12. Østerbro lokalråd udtrykker ønske om flere kanaler, så det fremstår klart at alle områder ligger tæt på vandet.

Svar: Der er indenfor lokalplanområdet ikke lagt op til at etablere mere end én ny kanal, "Redmolekanalen". Til gengæld bygger et fuldt udbygget Nordhavnsprojekt på en struktur med en række nye holme og kanaler. I selve Århusgadekvarteret vil man aldrig befinde sig mere end 200 m fra vandet.

13. Østerbro lokalråd spørger til om "det grønne loop" kan indeholde større grønne arealer.

Svar: Forvaltningerne ser gerne "det grønne loop", i lokalplanens underområde I, indrettet til større grønne arealer. Der vil løbende blive arbejdet med hvordan arealerne i dette område bedst kan tilgodese behovene for både parkering rekreative arealer i den tid der går inden et eventuelt metrobyggeri går i gang.

14. Østerbro lokalråd foreslår en opdeling af planområdet i flere mindre afsnit, bestående af hvert sit designerteam, for at skabe en varieret bolig og erhvervsbebyggelse.

Svar: Der kan ikke i en lokalplan fastlægges en model for hvem der skal udforme de enkelte bebyggelser. Der er dog i lokalplanen en række bestemmelser, der skal sikre en varieret arkitektur, både for boliger og erhverv.

15. Østerbro lokalråd efterspørger en mere grundig bearbejdning og vurdering af "Århus Torv", som bydelens nye hovedplads og samlingspunkt.

Svar: Lokalplanen behandler "Århus Torv" som kvarterets centrale handelstorv med tilhørende bestemmelser for udformning, brug og sikring af vigtige kvaliteter. Der er i arbejdet med pladsen lagt vægt på at skabe bedst mulige rammer for et kommende samlingspunkt for den nye bydel. En mere detaljeret udformning af "Århus Torv", vil ske i takt med at området rundt pladsen udbygges.

16. Østerbro lokalråd mener; at der bør sikres fri adgang til alle kajarealer; at særligt Sandkajen bearbejdes grundigt for her at sikre flest mulige oplevelser og aktiviteter samt at der skabes mulighed for etablering af flest mulig bådepladser, plads til kajaker, kanoklubber mm.

Svar: Der er med lokalplanen sikret fri adgang til alle kajarealer i Århusgadekvarteret. Endvidere er Sandkajen planlagt til at skulle indeholde et varieret udbud af rekreativmuligheder med fokus på havnebad, vandaktiviteter, herunder pladser til både, og gåture. Der

vil ellers kunne etableres pladser og faciliteter til både og kajaker mm, langs stort set samtlige kajarealer i kvarteret.

17. Østerbro lokalråd fremhæver vigtigheden af en optimal forbindelse for fodgængere og cyklister fra lokalplanområdet til den 'gamle' del af Århusgade på Østerbro.

Svar: Der arbejdes på at få en mere funktionel og visuel forbindelse mellem den gamle og nye del af Århusgade ved at forbedre de trafikale forhold under banen. Visuelt ved at udvide tunnelen mod syd og trafikalt ved at etablere perronadgang og busholdepladser til omstigning. I den sammenhæng skabes der også bedre forhold for cykelparkering.

18. Østerbro lokalråd anmoder om, at udsmykningen på viadukten under banevolden ved Nordhavn st. bliver bevaret og vedligeholdt.

Svar: Banevolden er ikke omfattet af lokalplanen. Dog kan det nævnes, at der er blevet arbejdet med at udnytte det eksisterende hul i banevolden for at skabe en ny forbindelse fra Østerbro til Marmormolen og Amerika plads. Der er umiddelbart ikke nogen planer om at fjerne udsmykningen, med mindre særlige betingelser nødvendiggør dette.

19. Socialdemokraterne på Østerbro peger på udfordringen med at undgå ghettodannelse og ønsker at det klart fremgår af planen hvordan afvekslende bolig- og erhvervsformer sikres så blandede befolkningsgrupper kan befolke bydelen.

Svar: Det er et mål for Københavns Kommune at skabe en mangfoldig by med bl.a. flere boligtyper. Derfor har kommunen i sit Budget 2012 afsat 65,0 mio. kr. i 2012 til lån til opførelse af ca. 230 almene boliger, heraf ca. 120 i Nordhavn. Kommunen kan i sin kommune- og lokalplanlægning ikke fastsætte bestemmelser om ejerforhold og herunder skelne mellem, hvor der skal ligge ejer-, andels- og almene boliger eller hvor meget der skal være af de forskellige typer. Kommunen har heller ikke mulighed for at bestemme prisniveauet på de boliger, der opføres. Derfor er der ikke medtaget bestemmelser om ejerformer og prisniveau i plangrundlaget. Derimod sikrer plangrundlaget som noget nyt, at der opføres boliger i forskellige størrelser, så netop blandede befolkningsgrupper kan befolke bydelen.

20. Socialdemokraterne på Østerbro ønsker, at det i planen tilstræbes at skabe sammenhæng mellem boligstrukturen og arbejdspladserne i området. Videre efterlyses det at planen klart beskriver, hvordan der skabes adgang til de attraktive arealer for øvrige brugere samt hvilke kulturelle tilbud der bruges for at tiltrække folk fra Østerbro og resten af København. Socialdemokraterne på

Østerbro ønsker, at planen klart viser hvor forskellige aldersgrupper kan være fysisk aktive og dyrke eksempelvis boldspil.

Svar: Sammenhængen mellem boliger og arbejdspladser går i sin helhed ud på at funktionerne blandes, så de mange steder komme til at ligge side om side. Intentionen er, at de to funktioner supplerer hinanden, så der altid er liv i hele området og at man undgår 'døde' enklaver af enten boliger eller erhverv. Der er fri, offentlig adgang til samtlige byrum og rekreative arealer i lokalplanområdet. Lokalplanen fastlægger ikke konkrete kulturtilbud, dog er der f.eks. med "Lommevandrummet", 'storbyhaver' og genanvendelse af siloer lagt op til at området kan modtage en bred vifte af kulturelle aktiviteter, der er åbne for alle borgere. I takt med at området udbygges, vil der ske en videre bearbejdning af de enkelte byrum, blandt andet med tanke på at sikre attraktioner for alle aldersgrupper.

21. Roforeningen Kvik, Københavns Roklub og Danske Studenters Roklub udtrykker bekymring for forslaget om at friarealprocenten i kommende lokalplaner kan fraviges med et areal svarende til arealet af træbrygger, der etableres langs kajkanter m.v. Der udtrykkes bekymring for, at eksempelvis husbåde mm, vil indsnævre og forringe mulighederne for sejlads.

Svar: Københavns Kommune tilstræber med bestemmelsen om træbrygger at udnytte og forstærke oplevelsen af vandet og havnebassinene i Nordhavn og at gøre disse tilgængelige for rosporten. Husbåde kan kun etableres i området vist med rød stregsignatur på retningslinjekort 4b i kommuneplantillægget.

22. En borger mener, at der langs de større træk ud til vandet burde findes en større skala, som bedre forholder sig til havnens store flader og overgangen fra vand til by. Der peges på, at højdegrænsen på 20 meter bør lempes, så der bliver mulighed for at varierende loftshøjder. Der opfordres til, at der imellem de røde og mørke facader kommer andre og kontrasterende farver, samt bebyggelse med skrå tage.

Svar: Lokalplanen udstikker rammer for en særlig arkitektonisk egenart som blandt andet fastholder de karakteristiske røde farver. Der muliggøres forskellige til-, på- og ombygninger af den eksisterende bebyggelse og nye facader skal opdeles og fremstå med varierede udtryk. Tagfladerne kan variere mellem 0 og 30 grader. Forvaltningen vurderer, at dette tilsammen sikrer en fin og oplevelsesrig arkitektonisk egenart i det forholdsvis lille bykvarter. Bebyggelsens højdegrænse på 20 m er ikke knyttet op på en bestemt loftshøjde, da denne naturligt vil variere, afhængig af form og funktion. Skalamæssigt relaterer bebyggelsen sig til den øvrige bebyggelse i Nordhavn og på Østerbro - en bebyggelse i 4-6 etager, med undtagelse af enkelte høje bygninger.

IV. Trafik og Parkering

1. Dansk Fodgænger Forbund udtrykker i sin indsigelse stor bekymring for at det vil være på fodgængernes bekostning at gaderne indrettes som "Gågader med kørsel tilladt" da det vil gå ud over fodgængernes tryghed. Det er ønsket at hele gaden kan anvendes af fodgængere og ikke kun fortove. Dansk Fodgænger Forbund mener bestemmelserne om promenader og fodgængerarealer udgør en forringelse ift. gældende praksis, og opfordrer til, at promenader fortsat forbeholdes gående og cyklister.

Svar: De arealer hvor der kan køre biler vil være indrettet som "Gågade med kørsel tilladt" Det er forvaltningernes vurdering at det vil være muligt at indrette disse gader så forholdene for fodgængerne ikke bliver dårligere end ved en mere traditionel indretning. Fodgængerforbundet opfordrer til at der ikke er biltrafik på promenaderne og ønsker at disse forbeholdes til gående og cyklister. Nordhavn er planlagt på en sådan måde at det vil være muligt at køre i bil til ejendomme der ligger ved kajkanter. Denne trafik forventes at være lille og forventes at kunne afvikles uden gener for fodgængere og cyklister. Der hvor kajerne forventes at tiltrække mange mennesker, som på Sandkaj vil der være en promenade med en bredde på mindst 5 m hvor der ikke vil være biltrafik.

2. Rådet for Bæredygtig Trafik gør i sin indsigelse rede for, at de, for at reducere biltrafikken, ønsker at antallet af parkeringspladser reduceres kraftigt, så der kun er parkeringsmuligheder for handicappede samt servicetrafik. Det fremhæves, at den stationsnære beliggenhed, forbedret kollektiv trafikdækning og bedre tilgængelighed for cykler taler imod anlæg af mange bilparkeringspladser. Sammen med en betalingsring, vil en reduktion af antallet af parkeringspladser således gøre det muligt at opfylde kommunes målsætning om at skabe en bydel med en trafikfordeling på mindst 1/3 cyklister, mindst 1/3 kollektivrejser og højst 1/3 bilrejser. Trafikberegninger viser at trafikfordelingen i den første fase af udbygningen af Nordhavn vil give en fordeling 24 % cykeltrafik, 24 % kollektiv trafik og 52 % biltrafik.

Rådet for bæredygtig trafik finder, at plangrundlaget undergraver målsætningen om en mere miljøvenlig by. Rådet mener videre, at byudviklingsaftalen mellem Københavns Kommune og By & Havn modarbejder intentionen om Nordhavn som et 'grønt fyrtårn' ved at der stilles så store krav til p-pladser ved nybyggeri. Der udtrykkes bekymring for, at en høj procentdel erhverv vil generere meget bilpendling, og dermed også store trafik- og miljøbelastninger, og samtidig gøre bustrafikken til den store taber.

Svar: Antallet af parkeringspladser i Århusgadekvarteret er fastlagt med udgangspunkt i Kommuneplan 2009s rammer for parkering. Det

betyder at der i Nordhavn vil blive etableret færre parkeringspladser end hvad der ville have været muligt tidligere. Dette forventes at bidrage til at anvendelsen af bil til og fra området reduceres. Samtidigt er områdets indretning planlagt således, at biltrafikken generelt minimeres. Trafikberegningerne viser, at det ikke i den første fase af udbygningen er muligt at opfylde den trafikale målsætning. Årsagen til dette er, at området i begyndelsen vil være relativt dårligt kollektivtrafikbetjent. Samtidig er der en meget god adgang for biler. I den fuldt udbyggede Nordhavn vil der være etableret en Metrolinje som vil betyde at adgangen til kollektiv trafik vil blive markant forbedret. Ud over Metro arbejdes der på sigt med en cykel- og gangbro mellem Nordhavn og Østerbro som vil forbedre forholdene for cyklister.

Der er i forbindelse med planlægningen af udviklingen af Nordhavnsområdet gennemført en lang række beregninger af trafikens omfang og fordeling på transportmidler. Beregningerne viser bl.a., at med fuld udbygning af området og med den planlagte metrobetjening kan den kollektive trafiks andel nå op på 35 %, og at bilandelen i så fald vil udgøre ca. 37 % af samtlige kørende ture til og fra samt i området. Københavns Kommune arbejder for, at den første etape af en metrobetjening af den indre del af Nordhavnsområdet kan tages i brug allerede kort efter at Cityringen er taget i brug.

Et stort flertal på Københavns Rådhus har i juni 2011 indgået aftale om udmøntning af en fornyet parkeringsstrategi. Det fremgår af denne aftale bl.a., at der skal skabes bedre parkeringsforhold for byens beboere og erhvervsliv inden for de nye økonomiske rammer, under hensyntagen til byens fortsatte udvikling, herunder udvikling af rekreative grønne byrum, cykelinfrastruktur og busfremkommelighed. Med parkeringsnormerne for bilparkering og cykelparkering i forslag til Kommuneplan 2011 og i forslaget til kommuneplantillæg og lokalplan for Århusgadekvarteret tages der et afbalanceret hensyn til behovet for parkering og til behovet for et trafikalt fredeligt bykvarter.

3. Østerbro Havnekomité mener ikke Københavns målsætning for trafikken med 1/3 fodgængere, 1/3 cyklister og 1/3 bilister kommer til at gælde i det kommende Nordhavn efter som miljøvurderingen taler om ca. 52 % biltrafik, og at der i lokalplanområdet placeres to store parkeringshuse i et ellers stationsnært område.

Svar: Lokalplanen for Århusgadekvarteret dækker kun den første fase af hele planen for Nordhavn, som i begyndelsen vil være relativt dårligt kollektivtrafikbetjent. Samtidig er der en meget god adgang for biler. I den fuldt udbyggede Nordhavn vil der være etableret en Metrolinje som vil betyde at adgangen til kollektiv trafik vil blive markant forbedret. Ud over Metro er der også planlagt en cykel- og gangbro mellem Nordhavn og Østerbro som vil forbedre forholdene

for cyklister. Det forventes at trafikfordelingen vil nærme sig målsætningen i takt med den videre udbygning.

Parkeringsanlæg i Århusgadekvarteret er placeret langs Lüdersvej som er den primære adgang for biler til området. Det sikrer at så store dele af bydelen påvirkes så lidt som muligt af bilerne. Parkeringsanlæggene er derudover placeret så afstanden til dem ikke bliver så stor at bilister vælger at parkere på gaderne i de områder der planlægges fredeliggjort for biltrafik.

4. Østerbro Havnekomité mener der bør forhandles om tilstrækkelige midler til området ved Nordhavn Station, så barrieren mellem Østerbro og vandet nedbrydes.

Svar: Københavns Kommune er i dialog med bl.a. Transportministeriet om en modernisering af Nordhavn station. I dette arbejde inddrager kommunen tidligere indgående aftaler med grundejere m.v. om at der skal sikres bedre sammenhæng med en cykel- og gangforbindelse mellem Østerbro og de nye byudviklingsområder på de tidligere havnearealer, Marmormolen og Amerika Plads.

5. Østerbro Havnekomité peger på barrierevirkningen jernbanedæmningen og den kommende Nordhavnsvej vil få for Østerbroernes adgang til vandet, og dermed mulighederne for at skabe liv i de nye bydele. Havnekomitéen mener, at hele jernbanedæmningen bør graves ned, og at man etablerer et mere omfattende trafikknudepunkt i forbindelse med Nordhavn St.

Svar: Der er ikke planer om at nedgrave jernbanesporene mellem Østerbro og havnen for at forbedre sammenhængen mellem de eksisterende bydele og havnen. For at forbedre sammenhængen mellem Østerbro og havnen vil der blive etableret en cykel- og gangtunnel mellem Marmormolen og Ndr. Frihavsgade. Samtidigt planlægges det i forbindelse med ombygningen af Nordhavn Station at lukke den eksisterende tunnel på Århusgade for biltrafik for at sikre forbedrede forhold for fodgængere og cyklister. Det er forventningen at Århusgade i fremtiden vil udgøre det vigtigste bindeled for cyklister og gående mellem Østerbro og havnen.

6. Socialdemokraterne på Østerbro ønsker, at planen, for at sikre en sammenhængende trafikal løsning allerede i denne fase af projektet afsætter arealer til metrostation og havnetunnel mod Amager, samt at den tager højde for fremtidens trafik fra Østerbro og resten af København til Nordhavnen.

Svar: Københavns Kommune har i forbindelse med planlægningen af Nordhavnsområdet belyst de trafikale konsekvenser for hele København af en række forskellige udviklingsscenarier. Der er i

planlægningen taget højde både for placering af en fremtidig havnetunnelforbindelse og for placering af fremtidige metrostationer. Københavns Kommune arbejder desuden for at den første etape af en metrobetjening af den indre del af Nordhavnsområdet kan benyttes allerede kort efter at Cityringen er taget i brug.

7. Danske Studenters Roklub peger på muligheden for at etablere en cykelrute fra Århusgadekvarteret til Svanemøllehavnen, så beboerne i den nye bydel får nem og sikker adgang de eksisterende idrætsklubber der ligger i dette område. Det nævnes, at cykelruten vil kunne forbindes med de cykelstier, der etableres ifm. Nordhavnsvejen.

Svar: I forbindelse med etablering af Nordhavnsvejen etableres der en dobbeltrettet cykelforbindelse mellem Strandøre og ro- og sejlkлубberne på Kalkbrænderihavns-gade. Der er ikke umiddelbart planer om at forlænge denne forbindelse frem til Sundkrogsgade. Cyklister vil derfor skulle anvende de eksisterende cykelstier på Kalkbrænderihavns-gade. Den foreslåede cykelforbindelse ligger udenfor lokalplanområdet og kan derfor ikke indgå i lokalplanen. Forvaltningen er dog opmærksom på problemstillingen og forslaget vil indgå i det løbende arbejde med at forbedre forholdene for cyklister.

8. Roforeningen Kvik, Københavns Roklub og Danske Studenters Roklub finder det bekymrende, at der er reserveret areal til en fremtidig forlængelse af Nordhavnsvej uden at det er belyst hvilke konsekvenser det vil få for Svanemøllehavnen og mulighederne for at kunne etablere kanaler igennem Nordhavnsområdet.

Svar: Det er en forudsætning for en fortsat byudvikling i Nordhavn, at Nordhavnsvej forlænges under Svanemøllehavnen til Ydre Nordhavn. Denne vejforbindelse vil kunne sikre, at en stor del af biltrafikken fra havnen føres direkte til det regionale motorvejsnet. Forlængelsen af Nordhavnsvej til Ydre Nordhavn er ikke besluttet, og der kan derfor ikke redegøres detaljeret for udformningen eller for eventuelle gener i anlægsfasen. Det kan dog skønnes, at der i selve anlægsfasen vil være gener for bådtrafikken ind og ud af Svanemøllehavnen. I driftsfasen forventes der ikke at være særlige gener, heller ikke i form af begrænsede muligheder for at etablere kanaler gennem Nordhavnsområdet.

9. En borger synes at lokalplanen bør tilgodese mulighederne for at skabe et trafikknudepunkt mellem forskellige trafikformer, og at der etableres nemme adgangsveje mellem de forskellige trafikforhold samt mulighed for at bygge større parkeringsanlæg tæt på den nye Nordhavnsstation.

Svar: Udbygningen af infrastrukturen, med Nordhavnsvej, flytning af Nordhavn Station og planlægning af en metroforbindelse til

Nordhavn, sker for at sikre at så stor en del af de nye brugere af den nye bydel vil anvende kollektiv trafik og at den biltrafik som en ny bydel skaber ikke belaster resten af byen unødigt. Det er ikke Københavns Kommunes politik at pendlere skal køre i bil til stationer inde i byen for at skifte til kollektiv trafik. Det ses som langt mere hensigtsmæssigt at pendlere kun bruger bilen til at køre til den station der er nærmest på udgangspunktet for turen til byen. Der skal derfor ikke etableres parkeringspladser for andre end de der har ærinde i den nye bydel.

10. En borger mener der bør sættes areal af til, at der ved den nye Nordhavns station kan etableres perroner til kystbanen og arbejdes på at få DSB til at få kystbanen til at stoppe ved Nordhavns st.

Svar: Århusgadekvarteret i Nordhavn skal kollektivbetjenes via Nordhavn station. Moderniseringen af stationen har været prioriteret i diverse infrastrukturplaner, blandt andet i "aftale om en grøn transportpolitik" fra januar 2009 indgået mellem syv partier i Folketinget, hvorved staten afsatte midler til sin del af en stationsmodernisering. Københavns Kommune er i dialog med bl.a. Transportministeriet om moderniseringen. Stationen er et statsligt anlæg, og særlige ønsker om betjening af Kystbanen på Nordhavn station kan der rettes henvendelse om til Transportministeriet.

V. Sejlads

1. Gentofte Kommune noterer sig, at det i rammerne for lokalplanlægningen for områderne Skudehavnen midt og Skudehavnen vest fastlægges, at der efter bestemmelser i lokalplaner skal udgraves kanaler, uden at det fremgår hvor og hvornår disse kanaler vil blive etableret. Der henvises til skrivelse til Kystdirektoratet, hvori Gentofte Kommune har fremsat forslag til at; "By & Havn skal etablere en kanal gennem indre Nordhavn fra Kalkbrænderiløbet til Orientbassinet, der sikrer forbindelse for roere gennem rolige vandområder. Kanalen skal etableres umiddelbart efter etableringen af krydstogtterminalen, eller så snart etableringen er fysisk mulig, dog således at etableringen af kanalen skal være sket senest 2014."

Svar: Kommuneplanens rammebestemmelser om kanaler har til hensigt at sikre et minimums areal til kanaler. Den nærmere placering af kanalerne vil blive fastlagt i kommende lokalplaner for de enkelte rammeområder. Hverken kommune- eller lokalplaner kan bestemme tidspunktet for anlæg af kanalerne. Tidspunkt og rækkefølge for anlæg af kanaler kan aftales i udbygningsaftaler efter planloves § 21b, som evt. vil blive indgået i forbindelse med lokalplanen. Se i øvrigt kommunens vurdering vedrørende roerkanal efter pkt. 9.

2. Østerbro Lokaludvalg udtrykker dyb beklagelse over, ”at staten har vedtaget en lov, der fuldstændig ændrer planerne for den yderste del af Nordhavnsområdet i modstrid med det konkurrenceforslag, som kommunen baserer sin planlægning på.” Uanset hvad staten har vedtaget omkring Nordhavn, finder Lokaludvalget derfor, at der i kommuneplanens rammer bør fastlægges bestemmelser der allerede nu sikrer, at der lægges en kanal ind imellem den planlagte containerterminal og den eksisterende Nordhavn i overensstemmelse med konkurrenceforslaget.

Svar: Konkurrencens vinderforslag angiver en vision for den yderste del af Nordhavn og er således ikke et præcist billede på hvordan området kommer til at se ud.

Københavns Kommune vurderer, at området med den planlagte containerterminal skal være omfattet af et T1-område, idet arealet er planlagt til et modtage- og karteringsanlæg for jord til deponering. Dette stiller store krav til infrastruktur og afvikling af transport. Det er derfor ikke ønskeligt at etablere en kanal i dette område.

Se i øvrigt kommunens vurdering vedrørende roerkanal efter pkt. 9.

3. Roforeningen Kvik, Københavns Roklub og Danske Studenters Roklub finder det bekymrende at kommuneplantillægget ikke viser de kanaler, som ifølge teksten skal graves i områderne C3 og C2. Indsigerne lægger vægt på, at ønsket om en kanal er det centrale spørgsmål, og der opfordres til at tegne omtalte kanaler ind på kommuneplankortet.

Svar: Se kommunens vurdering vedrørende rammer for byudvikling efter pkt. 2

4. Danske Studenters Roklub ønsker at gøre opmærksom på, at en kanal fra Kalkbrænderihavnen/ Svanemøllehavnen til Orientbassinet eller Skudeløbet væsentligt vil forbedre vilkårene for roerne og rosporten i København, ikke mindst når det gælder sikkerheden for roerne i og med opfyldningsarbejdet til den nye containerterminal. DSR ønsker derfor, at kanalen bliver etableret så tidligt som muligt.

Svar: Se kommunens vurdering vedrørende roerkanal efter pkt. 9.

5. Roklubben Gefion bemærker, at de ser vi frem til en præcisering af tidsperspektivet og opfordrer til at fremskynde etableringen af en ”roernes kanal” så robåde og kajakker kan passere syd om anlægget af krydstogtskaj og containerterminal. Videre udtrykker roklubben bekymring for havnens rolle som samlende kraft for rosporten i København hvis roning må indstilles på grund af en lang anlægsfase og ser derfor helst, at kanalen etableres før arbejdet med udvidelsen af Nordhavn påbegyndes.

Svar: Se kommunens vurdering vedrørende roerkanal efter pkt. 9.

6. Roforeningen Kvik, Københavns Roklub og Danske Studenters Roklub finder det bekymrende, at kommuneplantillæggets vil udskyde muligheden for etablering af en kanal fra Svanemøllebugten via Skudehavnsløbet til Københavns Havn til efter 2021. Dette menes at ville ramme de nuværende og fremtidige idrætsklubbers aktiviteter i Svanemøllehavnen og i Københavns Havn.

Svar: Se kommunens vurdering vedrørende roerkanal efter pkt. 9.

7. Roforeningen Kvik, Københavns Roklub og opfordrer til at nye kanaler kvalitetssikres og at det overvejes at fremme etableringen af dem så tidligt i planperioden som muligt.

Svar: Se kommunens vurdering vedrørende roerkanal efter pkt. 9.

8. Hellerup Dameroklub udtrykker bekymring over vanskeliggjorte besejlingsforhold i og med etableringen af den nye krydstogtskaj og containerterminal. Hellerup Dameroklub er glade for aftalen mellem Københavns Kommune og By & Havn om en ”roernes kanal”, og ser frem til en præcisering af tidsperspektivet for kanalen og opfordrer til at etableringen af den fremskyndes. Der fremhæves, at de tidligere har foreslået at kanalen i anlægsfasen føres med en anden linjeføring, fra det gamle Skudehavnsbassin til Skudehavnsløbet, så kulturen med roture til og fra Københavns Havn i denne periode ikke går tabt.

Svar: Se kommunens vurdering vedrørende roerkanal efter pkt. 9.

9. Dansk Forening for Rosport, Københavnskredsen peger på vanskelige og farlige vandveje fra området nord for Nordhavn til Københavns Havn indtil der er etableret en ”roernes kanal” fra Kalkbrænderihavnsløbet til Københavns havn. Foreningen håber på en snarlig etablering af kanalen og udtrykker at den ser faciliteterne i Kronløbsbassinet som en ”afværgeforanstaltning” frem til etableringen. Der foreslås således en tidspræcisering for hvornår kanalen etableres samt at selve etableringen fremskyndes til før arbejdet med udvidelsen af Nordhavn påbegyndes, så havnens rolle som samlende kraft for ro- og kajaksporten i København ikke lider unødvendig skade.

Svar: Københavns Kommune er enig i, at kajaker og robåde bidrager positivt til havnens atmosfære.

Flere indsigere peger på et alternativ til det kanalforløb, som Københavns Kommune og By & Havn er blevet enige om at etablere gennem Indre Nordhavn, nemlig gennem Skudeløbet. Den foreslåede strækning er interessant, men er dog allerede analyseret af Køben-

havns Kommune og By & Havn i forbindelse med udarbejdelsen af udbygningsaftalen for udvidelsen af Nordhavn og den ny krydstogtterminal.

Det er desværre ikke muligt at realisere det foreslåede kanalforløb på nuværende tidspunkt, da området mellem Skudehavnen/Skudeløbet fungerer som adgang til Frihavnen. Frihavnen er til daglig toldfrit område og bruges for eksempel til varetransporter, hvor varerne ikke skal til Danmark, men hvor Danmark blot er mellemstation. Området er adskilt fra resten af havnen ved et gitter, og man skal passere en toldvagt på vej ind og ud af området. Land- såvel som vandarealerne indenfor Frihavnen er overvågede for at forhindre uvedkommende adgang.

Udover de krav, der er til en Frihavn, er der også en række internationale maritime sikkerhedskrav til terrorforebyggelse i havne, der skal overholdes. Ifølge disse krav vurderes det hensigtsmæssigt at sikre containerterminal og krydstogtterminal ved at adskille disse fra lystsejladserne. Derved mindskes terminalernes sårbarhed.

Også sikkerhedsmæssigt er den foreslåede kanal ikke optimal, idet den vil give lystsejladser dårlige oversigtsforhold til bagbord, når der ligger forøjede krydstogtskibe i den nye terminal.

Københavns Kommune beklager de forringede forhold, som særligt roerne vil opleve i tiden indtil containerterminalen er flyttet, og der kan etableres en kanal gennem Indre Nordhavn. Samtidig er kommunen af den overbevisning, at vi til den tid vil få den helt rigtige forbindelse.

På baggrund af de vanskeligheder, som udvidelsen af Nordhavn mv. medfører for roerne, er Københavns Kommune og By & Havn blevet enige om at etablere en kanal gennem Indre Nordhavn, som roerne kan anvende ved passage mellem Yderhavnen og Svanemøllebugten. Det er således skrevet ind i den udbygningsaftale, der blev indgået mellem By & Havn som bygherre og Københavns Kommune i forbindelse med vedtagelsen af kommuneplantillægget og lokalplanen for udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal, at en kanal skal etableres fra Kalkbrænderløbet via Skudehavnen og videre derfra til Orientbassinet.

Da det ikke er muligt at etablere en kanal samtidig med udvidelsen af Nordhavn, er det aftalt, at By & Havn i anlægsperioden i sommerhalvåret udlægger en ponton ud for rundkørslen for enden af Kattegatvej, der kan tjene som rasteplads for roere. Efter ibrugtagning af Nordhavnsudvidelsen etablerer By & Havn et brohoved på det nordvestlige hjørne af jorddepotet, der gør det muligt for robåde og kajaker at anløbe og holde hvil.

10. Dansk Forening for Rosport, Københavnskredsen foreslår, at byggefeltet på Stubbkajen fastlægges som udadvendt stueetage ud mod 'lommevandrummet', til brug for aflåste klub- og omklædningsfaciliteter. Foreningen foreslår desuden en række konkrete tiltag for at optimere slæbesteder, ramper, nedkørsler til bådvoerne mm.

Svar: For at invitere alle slags brugere til ophold omkring selve vandrummet er stueetagen i byggefeltet på Stubbkaj ud mod "lommevandrummet" udlagt til offentligt tilgængelige funktioner. Der er mulighed for at kunne etablere klub- og omklædningsfaciliteter i byggefeltets stueetage, dog ikke direkte ud mod selve vandrummet, da denne del af bygningen skal være tilgængelig for alle.

Den detaljerede udformning af faciliteter til brug for roklubber i den videre bearbejdning af projektet, i forbindelse med selve udbygningen af området.

11. Roklubben Gefion foreslår, for at kunne hænge sammen med aktiviteterne i "Lommevandrummet" at byggefeltet på Stubbkajen fastlægges som udadvendt stueetage ud mod "Lommevandrummet", til brug for aflåste klubfaciliteter. Yderligere har roklubben har en række bemærkninger til den fysiske udformning af ramper og slæbesteder. Endeligt ser roklubben faciliteterne omkring "Lommevandrummet" som en "afværgeforanstaltning" frem til etablering af kanal fra Kalkbrænderihavnsløbet, idet besejlingsforholdene til Købehavns Havn fra klubberne nord for havnen vil blive vanskeliggjort med etableringen af den nye krydstogtskaj.

Svar: For at invitere alle slags brugere til ophold omkring selve vandrummet er stueetagen i byggefeltet på Stubbkaj ud mod "Lommevandrummet" udlagt til offentligt tilgængelige funktioner. Der er mulighed for at kunne etablere aflåste klubfaciliteter i byggefeltets stueetage, dog ikke direkte ud mod selve vandrummet, da denne del af bygningen skal være tilgængelig for alle. I den videre proces og bearbejdning af byggeprojekter, vil der også blive arbejdet med den konkrete udformning af anlæg til roere og andre brugere af vandarealerne, gerne i samarbejde med roklubberne. "Lommevandrummet" er i sin helhed tænkt som et attraktivt byrum, tilgængeligt for alle. Det er derfor ikke fra forvaltningernes, eller arkitekternes, side tænkt som nogen form for "afværgeforanstaltning".

12. Danske Studenters Roklub (DSR) peger på behovet for at lave kanalerne brede nok og broerne høje nok samt egnede landgangssteder, så roere får gode betingelser for at færdes i den nye bydel. DSR vil gerne indgå i et fremtidigt samarbejde om udformning af faciliteter til roere.

Svar: Aktiviteter på vandet udgør et af de vigtigste parametre for at skabe byliv i Århusgadekvarteret. Kanalerne er dimensioneret så de er velegnede til alle former for roning. Lokalplanen lægger op til, at der etableres gode anlæg til brug for roere, eksempelvis i bydelens "lommevandrum" og langs Sandkaj. Forvaltningerne ser gerne, at der etableres et konkret samarbejde mellem roklubber og grundejere for at optimere disse anlæg og andre faciliteter til roere.

VI. Andre

1. Naturstyrelsen Roskilde bemærker, i overensstemmelse med tidligere drøftelser mellem Københavns Kommune og Naturstyrelsen, at vedrørende det opfyldte areals størrelse, er der etableret praksis for, at nyudlæg på op til omkring 1 ha kan accepteres uden landsplandirektiv. Naturstyrelsen peger imidlertid på, at sammenhængen mellem Planloven, Fingerplan 2007 og lokalplanforslaget bør fremgå i planmaterialet.

Svar: På baggrund af ønske fra Naturstyrelsen indskrives i redegørelsen til planerne, hvordan sammenhængen er mellem planlovens § 5j, stk. 1 nr. 1, Fingerplan 2007 § 6 og lokalplanforslagets § 5, stk. 6, således at det fremgår at overførslen af et opfyldt areal på 0,99 ha til byzone, er i overensstemmelse med den etablerede praksis for overførsel af landzone til byzone.

2. By og Havn I/S ønsker, at der kun stilles krav om én fælles grundejerforening, da lokale grundejerforeninger i de enkelte underområder ellers vil blive belastet forskelligt i forhold til de påkrævede fællesanlæg.

Svar: Forvaltningerne vil på baggrund af bemærkningen imødekomme dette ønske, således at der alene stilles krav om etablering af én grundejerforening for hele området, der skal forestå delvis etablering, drift og vedligehold af alle de nævnte fællesanlæg inden for lokalplanområdet.

3. Østerbro lokaludvalg finder det besynderligt, at der midt i offentlighedsprocessen for Københavns Kommunes kommuneplan 2011 fremsættes et forslag til ændringer af kommuneplan 2009s rammebestemmelser, i stedet for at indarbejde dette i forslaget til Kommuneplan 2011.

Svar: Der udarbejdes mange tillæg hvert år til den gældende kommuneplan, da der kan være behov for at justere specifikke rammebestemmelser som ikke kan afvente den næste samlede revision af kommuneplanen. Udarbejdelsen af tillæg til kommuneplanen har som oftest en snæver kreds af aktører og borgere, hvilket gør det mest hensigtsmæssigt at håndtere dem som selvstændige projekter,

sideløbende og i koordination med, revisionen af den samlede kommuneplan. Arbejdet med Nordhavn og det plangrundlag som nu har været i høring er således påbegyndt før arbejdet med Forslag til Kommuneplan 2011. Ligesom flere andre kommuneplantillæg vil det om Nordhavn blive indarbejdet i Kommuneplan 2011 i forbindelse med dens forventede bekendtgørelse i begyndelsen af 2012.

4. Østerbro Lokaludvalg fremhæver vigtigheden af, at naturområdet nord for vandarealet for støbning til Øresundsbroen bevares som natur i overensstemmelse med konkurrenceforslaget. Lokaludvalget ønsker at området i kommuneplanbestemmelserne skal tages ud af både det fremlagte forslags T1 og H1 område og fastlægges til grønt, rekreativt område uden mulighed for byggeri. Ikke mindst for at undgå at, at der en dag gives tilladelse til et jorddepot el. lign. uden at nogen bliver hørt.

Svar: Københavns Kommune vurderer, at den yderste del af det eksisterende Nordhavn skal vedblive at være omfattet af et T1-område, idet arealet er planlagt til et modtage- og karteringsanlæg, der er det sted, hvor jorden til jorddepotet analyseres, for at sikre at den placeres korrekt. Med hensyn til H1-området, forventer kommunen først på et senere tidspunkt at præcisere arealets anvendelse. Desuden er området i Landsplandirektivet "Fingerplan 2007" reserveret til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, hvorfor kommunen ikke kan fastlægge det til rekreative formål.

5. Østerbro Lokaludvalg peger på, at bestemmelser om grundejerforeninger bør udformes, så også lejere, andelshavere og ejerboligejere får indflydelse, så foreningerne ikke kan blive "eksklusivforeninger af store entreprenører og grundspekulanter som det i dag er tilfældet omkring bl.a. Amerika Plads."

Svar: Der er ikke hjemmel i planloven til at kræve oprettet foreninger for brugere. Andelsforeninger og ejerlejlighedsejere/ ejerlejlighedsforeninger er som grundejere pligtige medlemmer af de i henhold til lokalplanen krævede grundejerforeninger.

6. Østerbro Havnekomité mener, at der bør afsættes en kulturpulje i samarbejde med Kulturministeriet til ansøgninger om nedsat leje for kunstinitiativer i Århusgadekvarteret.

Svar: Finansiering af projekter behandles ikke i kommune- eller lokalplaner, der regulerer fysiske forhold, men er noget Borgerrepræsentationen vedtager i kommunens budget. Københavns Kommune udarbejder handlingsplaner for de større byudviklingsområder, hvori der gives en oversigt over investeringer i de forskellige områder, og som indgår i de politiske budgetforhandlinger. En kulturpulje har ikke indgået i handlingsplanen for Nordhavn i 2011.

7. En borger lægger vægt på at den 'gamle' del af Århusgade bør blive renoveret så der ikke trækkes en skarp linje mellem den nye bydel og den eksisterende Århusgade.

Svar: Der har været konkrete planer om en allébeplantning på den 'gamle' del af Århusgade, så den ville hænge bedre sammen med den 'nye' del i Århusgadekvarteret. Der er i budgetaftalen dog ikke afsat midler pt. til en renovering af Århusgade.

8. En borger henviser til Københavns handicappolitiske strategi, og bemærker at der bør tages hensyn til pollenallergikere i den videre planlægning for området, både når det gælder beplantning og lokal afledning af regnvand. Der advares særligt mod brug af græs, både på grønne tage og i løsninger med regnvandsbede.

Svar: Københavns Kommune stiller ikke i forbindelse med lokalplaner krav om begrænsning af plantearter i forbindelse med allergi. Det er en vurdering den enkelte bygherre foretager i henhold til gældende vejledninger og byggreglement. Krav til plantearter i forbindelse med allergi vil kræve en meget omfattende liste over enten godkendte eller ikke godkendte arter, og vil udgøre en detaljering af bestemmelserne i lokalplanen, der er svært administrerbar.