

11. Nordhavnsvej - endelig vedtagelse af lokalplan og kommuneplantillæg (2010-43750)

Efter to høringer om forslag til plangrundlag og VVM-redegørelse for Nordhavnsvej skal plangrundlaget vedtages endeligt med konsekvensrettelser for valg af vejforslag.

INDSTILLING OG Beslutning

Indstilling om,

1. at lokalplan for Nordhavnsvej vedtages endeligt så den muliggør en fire sporet vej fra Helsingørmotorvejen til kysten ved Strandvænget, jf. rettelselser til planforslag i bilag 1, samt som konsekvens af vedtagelse af hvidbog for den offentlige høring af planforslagene 11. juni 2009,
2. at hvidbog for supplerende høring om støj tiltrædes, jf. bilag 2 (indsendte høringssvar bilag 7), samt
3. at tillæg til Kommuneplan 2009 vedtages endeligt så den muliggør en fire sporet vej fra Helsingørmotorvejen til kysten ved Strandvænget, jf. rettelselser til planforslag i bilag 3, samt som konsekvens af vedtagelse af hvidbog for den offentlige høring af planforslagene 11. juni 2009.

(Økonomiudvalget og Teknik- og Miljøudvalget)

Problemstilling

Borgerrepræsentationen besluttede den 29. januar 2009 at sende forslag til lokalplan og forslag til tillæg til Kommuneplan 2005 med VVM-redegørelse og miljøvurdering for Nordhavnsvej i offentlig høring. Hvidbogen for denne høring blev tiltrådt af Borgerrepræsentationen den 11. juni 2009. Som en følge af nye støjberregninger, er der blevet foretaget en supplerende høring i perioden 23. februar til 9. marts 2010.

Nordhavnsvej anbefales udført som en 4 sporet vej, der forbinder Helsingørmotorvejen med kysten ved Strandvænget. Vejen tilsluttes Helsingørmotorvejen med to nordgående ramper, hvorefter den føres under Ringbanen og efterfølgende i terræn frem til Svanemøllens Kaserne. Herefter føres vejen under dele af kaserneområdet, Nordbanen og Kystbanen og frem til øst for Strandvejen. Herfra føres vejen igen op i terræn og tilsluttes Strandvænget. Forslag til lokalplan og kommuneplantillæg med VVM-redegørelse for Nordhavnsvej gav mulighed for flere forskellige vejforslag. Det endelige plangrundlag skal rettes i overensstemmelse med den anbefalede udførelse af Nordhavnsvej.

Løsning

På baggrund af den første høring om planforslagene og VVM-redegørelsen i februar-april 2009 vurderede forvaltningerne, at de indkomne høringssvar ikke ændrer konklusionerne i VVM-rapporten. Men tre mindre forhold skulle ændres i kommuneplantillægget og lokalplanen ved den endelige vedtagelse.

I kommuneplantillægget skal der indarbejdes en oplysning om, at Vejdirektoratet som vejmyndighed skal godkende en tilslutning af Nordhavnsvej.

I lokalplanen skal der tilføjes et beplantningsbælte langs Nordhavnsvej i delområde II svarende til det lokalplanforslaget indeholder for delområde I. Herudover skal der som en følge af et veto fra Vejdirektoratet tages et umatrikuleret hovedlandevejsareal ud af området omfattet af lokalplanen.

Supplerende støjberegninger

Teknik- og Miljøforvaltningen har fået foretaget nye støjberegninger i forhold til dem foretaget i VVM-redegørelsen. Resultaterne af beregningerne har været i en supplerende offentlig høring i perioden fra den 23. februar til den 9. marts 2010. De nye beregninger er udført, fordi Teknik- og Miljøforvaltningen er blevet opmærksom på, at støjen på Nordhavnsvej kun blev beregnet for én vejklasse, som det er normalt at gøre, når der beregnes støj i et tæt bebygget område. Det er mere korrekt at regne med fire vejklasser, da området omkring Nordhavnsvej er mere åbent end Københavns Kommune generelt.

Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at de nye støjberegninger justerer de tidligere beregninger, men giver ikke anledning til ændringer i vurderingen af trafikstøj i VVM -rapporten. Støjforholdene forbedres stadig mange steder i området, men der er nogle ejendomme, som ikke får helt så store forbedringer, som de første beregninger viste. Detaljerede oplysninger om de nye støjberegninger kan ses i bilag 4.

I den offentlige høringsperiode fra den 23. februar 2010 til den 9. marts 2010 er der indkommet 10 høringssvar til de nye støjberegninger. De omhandler fortrinsvist andre forhold ved vejprojektet end de nye støjberegninger, forhold som blev behandlet i høring af selv planforslagene og som er besvaret i hvidbogen for denne høring. Høringssvar om de nye støjberegninger handler om det beklagelige i at de nye støjberegninger ikke var i høring sammen med VVM-redegørelsen og planforslagene, at det er beklageligt at de nye støjberegninger viser større støjbelastning af omgivelser end de tidligere støjbelastninger og et ønske om at der kompenseres herfor med bedre støjdæmpende foranstaltninger.

Forvaltningerne vurderer samlet set, at den supplerende høring ikke giver anledning til at ændre i forslag til kommuneplantillæg eller lokalplan, jf. forvaltningernes vurderinger i hvidbogen bilag 2.

Rettelser i forslag til kommuneplantillæg med VVM og lokalplan som konsekvens af valg af vej

Forslag til lokalplan og kommuneplantillæg med VVM-redegørelse indeholdt to sidestillede vejforslag, A og B. Den valgte vejudformning for Nordhavnsvej, en fire sporet vej fra Helsingørmotorvejen til kysten ved Strandvænget, er sammenlignelig med Vejforslag A, men uden nødspor. Miljøpåvirkningerne vil grundlæggende være de samme. Den valgte vej er således omfattet

af VVM-redegørelsen og miljøvurderingen.

Siden Borgerrepræsentationen godkendte forslaget til kommuneplantillæg for Nordhavnsvej, har Borgerrepræsentationen vedtaget Kommuneplan 2009 endeligt. Kommuneplantillægget for Nordhavnsvej bliver derfor et tillæg til Kommuneplan 2009 i stedet for til Kommuneplan 2005. Kommuneplantillægget konsekvensrettes i redegørelsesafsnittet, så der kun beskrives én udgave af Nordhavnsvej. Derudover ændres illustrationen af vejen i afsnittet om Hovedstrukturen. Det endelige valg af vej ændrer ikke ved rammerne for lokalplanlægning. Ændringerne i kommuneplantillægget er detaljeret beskrevet i bilag 3. Det oprindelige forslag til kommuneplantillæg er vedlagt som bilag 6.

I lokalplanen fastholdes de bestemmelser der modsvarer Vejforslag A, da de også vil være gældende for den lidt smallere vej uden nødspor. Afgrænsningen af lokalplanområdet fastholdes derfor med de 3 delområder. Redegørelsen ændres, så der kun omtales den valgte vej. Ændringerne i lokalplanen er detaljeret beskrevet i bilag 1. Det oprindelige forslag til lokalplan er vedlagt som bilag 5.

Økonomi

Endelig valg af plangrundlag har i sig selv ikke kommunaløkonomiske konsekvenser. Finansiering af vejen er beskrevet i indstilling om den økonomiske ramme for Nordhavnsvej.

Videre proces

Når Borgerrepræsentationen har vedtaget kommuneplantillægget med VVM-redegørelse og lokalplan for Nordhavnsvej, bekendtgør forvaltningerne vedtagelsen i henhold til reglerne i Planloven. Teknik- og Miljøforvaltningen skal samtidig med bekendtgørelsen udstede en VVM-tilladelse til Center for Anlæg og Udbud, der som projektejere, skal have en tilladelse til at anlægge vejen i overensstemmelse med det vedtagne plangrundlag og VVM-redegørelsen.

Claus Juhl

Hjalte Aaberg

Oversigt over politisk behandling

Nordhavnsvej - endelig vedtagelse af lokalplan og kommuneplantillæg

Efter to høringer om forslag til plangrundlag og VVM-redegørelse for Nordhavnsvej skal plangrundlaget vedtages endeligt med konsekvensrettelser for valg af vejforslag.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at lokalplan for Nordhavnsvej vedtages endeligt så den muliggør en fire sporet vej fra Helsingørmotorvejen til kysten ved Strandvænget, jf. rettelser til planforslag i bilag 1, samt som konsekvens af vedtagelse af hvidbog for den offentlige høring af planforslagene 11. juni 2009,
2. at hvidbog for supplerende høring om støj tiltrædes, jf. bilag 2 (indsendte høringssvar bilag 7)

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

3. at tillæg til Kommuneplan 2009 vedtages endeligt så den muliggør en fire sporet vej fra Helsingørmotorvejen til kysten ved Strandvænget, jf. rettelser til planforslag i bilag 3, samt som konsekvens af vedtagelse af hvidbog for den offentlige høring af planforslagene 11. juni 2009

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 6. april 2010

Der blev stemt om indstillingen:

For indstillingen stemte 5 udvalgsmedlemmer: Bo Asmus Kjeldgaard (F), Signe Goldmann (F), Peter Thiele (F), Lise Thorsen (A) og Lars Weiss (A).

Imod indstillingen stemte 4 udvalgsmedlemmer: Morten Kabell (Ø), Lars Berg Dueholm (V), Jakob Næsager (C) og Karin Storgaard (O).

Ingen undlod at stemme.

Indstillingen blev anbefalet.

Morten Kabell (Ø) afgav protokolbemærkning:

”Enhedslisten går ind for en boret tunnel i stedet for den foreslåede nedgravede, som vil give støj og møg på hele Østerbro og som vil give alvorlige barrierevirkninger for Ryvangkvarteret. Også indfletningen vil give store gener, hvilket ikke havde været nødvendigt. Kompensationen med en cykelpakke ser pæn ud, men vil ikke gavne Østerbro i byggefasen.”

Jakob Næsager (C), Lars Berg Dueholm (V) og Karin Størgaard (O) afgav protokolbemærkning:

”Det Konservative Folkeparti, Venstre og Dansk Folkeparti anerkender aftalen mellem Staten og Københavns Kommune om anlæg af en vej mellem Lyngbyvej og Øresundskysten, men vi kan ikke støtte en anlægsmetode, hvor Østerbro graves op på tværs, og hvor både Kystbanen og Østerbrogade skal afbrydes i anlægsperioden. Desuden er vi skeptiske overfor, hvorvidt vejen er fremtidssikret, idet vejen skal kunne rumme samme mængde trafik som på H.C. Andersens Boulevard, men kun på den halve bredde. Vi tvivler derfor på, at vejen er fremtidssikret til en kommende havnetunnel og evt. roadpricing.”

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 13. april 2010

Der blev stemt om indstillingen:

For stemte 8 medlemmer: A, B og F

Imod stemte 3 medlemmer: C, O og Ø

Indstillingen blev dermed anbefalet.

Mikkel Warming (Ø) videreførte Enhedslistens protokolbemærkning fra mødet i Teknik- og Miljøudvalget den 6. april 2010.

Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti videreførte partiernes protokolbemærkning fra mødet i Teknik- og Miljøudvalget den 6. april 2010.

bilag

[1 - Ændringer i lokalplanforslag som følge af valg af vej](#)

[2 - Hvidbog om supplerende høring om støj for Nordhavnsvej](#)

[3 - Ændringer i forslag til kommuneplantillæg som følge af valg af vej](#)

[4 - Redegørelse for ny beregninger af støj ved Nordhavnsvej](#)

[5 - Forslag til lokalplan for Nordhavnsvej](#)

[6 - Forslag til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse for Nordhavnsvej \(s. 10 og 11 er retteligt blanke\)](#)

[7 - Høringsbidrag til supplerende høring om støj](#)

Borgerrepræsentationens beslutning den 29.04.2010

Indstillingen blev godkendt med 32 stemmer imod 19.

For stemte: A, B og F.

Imod stemte: C, O, V og Ø.

Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti ønskede at videreføre deres protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

"Det Konservative Folkeparti, Venstre og Dansk Folkeparti anerkender aftalen mellem Staten og Københavns Kommune om anlæg af en vej mellem Lyngbyvej og Øresundskysten, men vi kan ikke støtte en anlægsmetode, hvor Østerbro graves op på tværs, og hvor både Kystbanen og Østerbrogade skal afbrydes i anlægsperioden. Desuden er vi skeptiske overfor, hvorvidt vejen er fremtidssikret, idet vejen skal kunne rumme samme mængde trafik som på H.C. Andersens Boulevard, men kun på den halve bredde. Vi tvivler derfor på, at vejen er fremtidssikret til en kommende havnetunnel og evt. roadpricing."

Enhedslisten ønskede at videreføre sin protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

"Enhedslisten går ind for en boret tunnel i stedet for den foreslåede nedgravede, som vil give støj og møg på hele Østerbro og som vil give alvorlige barrierevirkninger for Ryvangkvarteret. Også indfletningen vil give store gener, hvilket ikke havde været nødvendigt. Kompensationen med en cykelpakke ser pæn ud, men vil ikke gavne Østerbro i byggefasen."

