



Bilag 1

08-03-2010

Ændringer i forslag til lokalplan for Nordhavnsvej som følge af endelig valg af vejforløb

Sagsnr.
2010-40406

Dokumentnr.
2010-165466

Teksten på næste side er teksten fra det oprindelige lokalplanforslag. Hertil er konsekvensrettet for valg af vejforslag, samt ændring som følge af vedtagelse af hvidbog. Det oprindelige lokalplanforslag er vedlagt indstillingen som bilag 5 og i nedenstående tekst refereres til sideskift i forslaget med følgende signatur: **<s1>**

Sagsbehandler
Tue Alstrup Avnby

Læsehjælp:

Understreget rød tekst er tilføjet til den oprindelige tekst. Slettet tekst står i bobler til højre for teksten.

Ændrede illustrationer:

Oversigt over vejforløb, s4 i lokalplanen konsekvensrettes til det valgte vejforslag.

Center for Bydesign

Islands Brygge 37, 5.sal
Postboks 447
1505 Kbh. V

Telefon
3366 1236

Telefax
3366 7022

E-mail
tueavn@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009495044

www.kk.dk

<s3>

BAGGRUND FOR LOKALPLANEN

Borgerrepræsentationen godkendte den 15. december 2005 principaftalen mellem Københavns Kommune og Staten om en vejforbindelse mellem Nordhavn og Helsingørmotorvejen. Det har medført, at der er udarbejdet forslag til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse og en lokalplan, der skal udgøre plangrundlaget for en sådan vejforbindelse. Forslaget til lokalplan muliggør, at Nordhavnsvej kan anlægges med en 4 sporet vej.

Slettet: med brede nødspor

Baggrund

I december 2005 blev der indgået en principaftale mellem staten og Københavns- og Frederiksberg kommuner om Metro Cityringen (Metroens etape 4). Aftalen indeholder en principbeslutning om etablering af en ny vejforbindelse – Nordhavnsvej - fra Lyngbyvej til Nordhavn.

Udover vejanlægget anlægges Københavns Kommune nye stier, en cykelbro mellem Østerbro og Nordhavn og et velfungerende kollektivt trafiksystem i forbindelse med udvikling af Nordhavn. Visionen er at leve op målsætningen for trafikudviklingen i København, således at mindst en tredjedel af det samlede antal ture i byen er cykelture, mindst en tredjedel af turene er med den kollektive trafik, og højst en tredjedel af turene er bilture.

Nordhavn skal i fremtiden rumme et nyt bolig- og erhvervsområde med op til 40.000 indbyggere og lige så mange arbejdspladser. Placeringen ved vandet, tæt på centrum og større trafikale færdselsårer vil gøre Nordhavn til en attraktiv ny bydel.

Udbygningen af Nordhavn vil ske i flere etaper i de næste 20 til 30 år. I første omgang udvikles den indre del med ialt 600.000 etagemeter, samt ca. 170.000 etagemeter på Marmormolen. På lang sigt planlægges en yderligere udbygning af Ydre Nordhavn med op til ca. 3 mio. etagemeter.

Slettet: m

<s4>

Udbygningen af Nordhavn forudsætter en ny vejforbindelse til Helsingørmotorvejen. I vejforløbet etableres tunnelstrækningen som en Cut & Cover tunnel*, på en delstrækning under Kalkbrænderiløbet dog evt. som en sænk tunnel. Der er udarbejdet fem forskellige forslag til udformning af tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen.

Slettet: Dette projekt omfatter to sidestillede forslag; Vejforslag A og Vejforslag B. Begge vejforslag omfatter åbne vejstrækninger, samt vej etableret i en tunnel.

Slettet: forslag A

Slettet: I Vejforslag B etableres størstedelen af tunnelstrækningen som en boret tunnel, ved enderne dog som Cut & Cover tunnel. Fælles for de to vejforslag er tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen.

Formål

Lokalplanen udgør, sammen med kommuneplantillægget, det planmæssige grundlag for at tilvejebringe en vejforbindelse mellem Helsingørmotorvejen og det nye udviklingsområde Nordhavn.

Lokalplanen skal desuden sikre, at

- den valgte linieføring tilpasses bedst muligt til omgivelserne
- vejens påvirkning af de omkringliggende områder begrænses mest muligt,
- eksisterende boligområder og friarealer der grænser op til vejen beskyttes mod støj i nødvendigt omfang på en æstetisk kvalitativ måde
- det bevaringsværdige bygningskompleks på Svanemølle Kaserne sikres ved bevaring eller genopførelse.
- området udvikles ud fra miljørigtige principper, hvor økologiske tiltag integreres med arkitekturen og indikerer en bæredygtig by.

<s5>

Bydelen

Arealanvendelsen langs vejtracéet er meget varieret og består af boligområder, offentlige bygninger, erhverv, friarealer, baneterræn samt en lystbådehavn. Den sammensatte struktur i området betyder at der er tilsvarende mange interesser, der skal tages hensyn til ved planlægningen af den nye vejforbindelse. Der er ingen tvivl om at et infrastrukturanlæg som Nordhavnsvej vil påvirke bydelen, derfor er det vigtigt at denne påvirkning begrænses mest muligt via, blandt andet, nødvendig og veldesignede afskærmende foranstaltninger og en gennemtænkt placering af vejen.

Mellem Farumbanen og den tætte karrébebyggelse syd for Borgervænget, findes et område med fritliggende, større institutionsbebyggelser. Bebyggelserne er opført som en række uafhængige enheder, således at området har fået en noget usammenhængende karakter. På sigt vil området muligvis kunne ændres til et stationsnært centerområde og derfor er det vigtigt at området ikke støjbelastes unødigt af den kommende Nordhavnsvej.

Farumbanen ligger på dette stykke på en dæmning, som vil have en støjskærmende effekt fra den nye vej. I en fremtidig planlægning af dette område må der arbejdes med disponeringen af området, så fremtidige brugere og beboere beskyttes mod støj fra både jernbanen og vejen.

Området nord-vest for Nordhavnsvej med parkbebyggelser, bl.a. Ryparken er mere åbent, med veldefinerede kanter. De enkelte bebyggelsers karakteristiske udformning, som skaber områdets særlige karakter må fastholdes og der skal arbejdes med en nødvendig støjbeskyttelse af områderne som vejen kommer til at løbe igennem.

Villaområderne i området nordøst for vejen har klare grænser mod banerealerne og mod Svanemøllebugten.

Strandvejens forløb gennem området markerer sig flere steder med etagebebyggelser der danner fronter mod villaområdet. Nærmest vejen ligger Ryvangskvarteret, udbygget med store herskabsvillae af høj arkitektonisk kvalitet. Øst for Strandvejen er området udviklet som et mere traditionelt villaområde, hvor havernes hække og beplantning dominerer.

De fornemme villakvarterer med de tidstypiske bebyggelser og med villavejenes grønne præg er kvaliteter, som må søges beskyttet. I lokalplanen fastlægges

støjafskærmning, således at villaområdet belastes mindst muligt af støj fra Nordhavnsvej.

<s6>

Grøn struktur

De overordnede træk i bydelens grønne struktur er Svanemøllens Kaserne og det grønne bælte langs Ryparken og Ringbanen. Svanemøllens Kaserne er stadig i funktion som kaserneområde, men rummer et stort potentiale som grønt område for bydelen. Det er et stort trekantet område, afgrænset af jernbanen på alle sider. Det grønne bælte vest for kaserneområdet dannes, nærmest Lyngbyvej, af græsklædte boldbaner, som skaber afstand mellem jernbanen og parkbebyggelsen Ryparken. Boldbanerne går mod nordøst over i Ryvangens Naturpark og ender i Mindelunden mod Tuborgvej. Kaserneområdet skal, på grund af det bevaringsværdige bygningsanlæg og sit potentiale som rekreativt areal, belastes mindst muligt af Nordhavnsvej.

Svanemøllebugten og Svanemøllehavnen giver bydelen en direkte adgang til vandet med dels de storslåede udsigter over bugten og sundet, dels de vandrekreative muligheder. Svanemøllehavnen med dens klubhuse og bådbroer samt græsarealerne, der danner en blød overgang mellem land og vand, udgør et samlet anlæg, som har en ganske særlig karakter og danner en fin helhed.

Lokalplanområdet

Lokalplanområdet omfatter ca. 324.500 m², hvor den største del udgøres af området ved Svanemøllens Kaserne.

Herudover vil lokalplanområdet på størsteparten af strækningen udgøre selve vejens tracé, dog vil der ved tilslutningen til Helsingørmotorvejen og tilslutningen til Strandvænget inddrages et større område for at kunne omfatte flere mulige løsningsforslag for tilslutning. Ved Svanemøllens Kaserne udvides lokalplanområdet for at muliggøre en nedrivning og nybygning af bebyggelsen vest for det oprindelige kaserneanlæg, samt for at sikre områdets status som bevaringsværdigt gennem lokalplanen. Dele af det bevaringsværdige anlæg, der nødvendigvis må nedrives for anlæg af vejen skal genopføres.

Området inddeles i tre delområder, der er opdelt efter jernbanens overskæring af vejtracéet. Se tegning nr. 1.

- **Delområde I** er området vest for ringbanen og udgør tilslutningen fra Helsingørmotorvejen og vejtracéet over boldbanerne. Områdets størrelse er udtryk for et maksimalt omfang af tilslutningsanlægget. Anlægget vil sandsynligvis, alt efter model for tilslutning, reelt blive mindre.
- **Delområde II** udgør trekantområdet mellem de tre jernbaner. Hele området er taget med af tre grunde.
- Primært for at sikre vejens linieføring i den sydlige del af området.
- Sekundært for at sikre bevaringsværdierne i det gamle kaserneanlæg og fastlægge et principielt byggefelt for de bygninger der ikke er en del af det bevaringsværdige anlæg og ikke genopføres på deres oprindelige placering, og til sidst
- for at fastlægge et større område som grønt anlæg.

- **Delområde III** er området omkring Strandvænget og er ligesom delområde I et udtryk for en maksimal arealudnyttelse og kan, alt efter valgt model for tilslutning, blive af mindre omfang.▼

<s7>

Delområde I

Der er udarbejdet fem hovedforslag til udformning af tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen.

De fem forslag er udvalgt blandt mange på baggrund af forslagernes trafikkapacitet, støj- og miljøforhold, æstetik, økonomi og fleksibilitet i forhold til udbygningsmuligheder.

Tilslutningsforslagene er nærmere beskrevet i rapporten "Nordhavnsvej - VVM-redegørelse og Miljøvurdering".

Delområde II

I forbindelse med anlæggelsen af vejen er det nødvendigt at gribe ind i Kasernens bygningsmasse og muligvis nedrive og genopbygge dele af det oprindelige kaserneanlæg. Bygningerne 1, 2, 21, 23, 27 og 49 kan blive berørt - se illustration nederst på siden.

Samtidig vil flere af de værkstedbygninger der ligger vest for det oprindelige anlæg blive nedrevet permanent og kan kun genopbygges inden for det principielle byggefelt udlagt i lokalplanen. Bygningerne nr. 94 og 81/110 bliver permanent nedrevet - se illustration.

Den bevaringsværdige del af bebyggelsen vil enten blive bevaret eller genopført som oprindeligt.

Tunnelportalen ligger direkte under de vestligst beliggende bygninger på Svanemøllens Kaserne, bygningerne 81/110 94 - se illustrationer nedenfor og næste side.▼

<s8>

Arkitektonisk kan tunnelportalen bearbejdes til et spændende byelement. Portalbygning, tunnelvægge, støjskærm og dagslysskærmning skal være en samlende form og danne ét arkitektonisk velbearbejdet element. Mod de grønne områder kan vejanlægget afsluttes med en terrænmæssig bearbejdning og beplantning, der skjuler indkigget. Se tegning nedenfor.

Slettet: Dette område udgår af lokalplanen, hvis der vælges en boret tunnelloøsning.

Slettet: Tunnelnedføringen og -portalen har samme udformning i Vejforslag A med 'cut & cover' tunnel og Vejforslag B med boret tunnel.

Der er mulighed for at optimere og rendyrke kasernens arkitektur og anlæg, når bygninger, der ikke udgør en del af det bevaringsværdige anlæg fjernes og genopføres et andet sted på kaserneområdet.

Området der berøres bærer i høj grad præg af at være et knopskydningsområde, hvor det kan ses som en positiv udvikling, at arkitekturen kan gentænkes i samspil med de historiske bygninger.

Delområde III

Området udgøres af Strandvænget mellem den eksisterende villabebyggelse nord for og DSB's banereal syd for. Vejen vil medføre permanente ændringer af bymiljøet, bl.a. som konsekvens af at en række bygninger på Strandvænget fjernes, hvoraf de 3 har bevaringsværdi 4 og en har 5.

Slettet: forslaget

Portalbygningen vil placeres hvor disse bygninger ligger idag. Et forslag til udformning kan ses på illustrationen nedenfor.

Vejens forløb ud af tunnelen i en løsning, der er forberedt for videreførelse til Nordhavn. Mod syd tilsluttes vejen Strandvængets nuværende tracé. Langs nordsiden af Nordhavnsvej etableres et nyt to-sporet forløb af Strandvænget, der tilsluttes Nordhavnsvej i et lysreguleret kryds. Langs Nordhavnsvejs nordside opsættes nødvendig støjskærm.

Tunnelen er forholdsvis kort og har begrænset visuel konsekvens for bilisterne, hvor fokus skal rettes mod den blænding, der vil være ved udkørsel fra tunnelen både mod øst og vest. Den forlagte del af Strandvænget vil ligge tæt på ejendommene nord for vejen. En del af den eksisterende bevoksning fjernes i forbindelse med anlægget, og området vil ligge åbent indtil den nye beplantning vokser til. Støjskærmningen vil reducere støjen fra Nordhavnsvej og samtidig også fra banestrækningen og DSB's arealer

Støjskærme, servicebygning, solafskærmning og terræn tilføres en samlende form så de danner ét arkitektonisk element. Transparente elementer foretrækkes, som skærme, for at tillade mest muligt lys i området nord for Nordhavnsvej, og for at

give bedst mulige oversigtsforhold for trafikanter fra den forlagte del af Strandvænget. Det er vigtigt at tunnelsiderne vokser ud og bearbejdes i sammenhæng med terræn og elementer udenfor.

Bevoksning, der fjernes i anlægsfasen, vil blive genplantet og suppleret.

Ved hjørnet af Strandvejen og Strandvænget hvor portalen placeres, kan der via et nyt grønt område dannes en sammenhæng på tværs af vejen, så der visuelt skabes kontakt til de store træer langs Ryvangs Allé.

Vejforløb

Helsingørmotorvejen-Nordhavn

Vejforløbet er delt i to etaper med A1 fra Helsingørmotorvejen til kysten ved Strandvænget og A2 fra kysten til Nordhavn, som kan etableres senere, når udbygningen af Ydre Nordhavn gør det nødvendigt.

A1 ligger i terræn fra Helsingørmotorvejen frem til Svanemøllens Kaserne, hvorefter vejen føres i "cut & cover" tunnel under dele af kaserneområdet frem til umiddelbart øst for Strandvejen. Herfra føres vejen igen op i terræn og tilsluttes Strandvænget.

A2 kan anlægges i 'cut & cover' tunnel eller sænketunnel under Kalkbrænderiløbet

<S9>

Slettet: slag A

Slettet: slag A

Tilslutningsanlæg

Tilslutningen ved Helsingørmotorvejen beskrives i fem forskellige forslag i VVM-delrapporten "NORDHAVNSVEJ - Byrum og Æstetik" til VVM-redegørelsen for Nordhavnsvej. Tilslutningen ved Strandvænget beskrives ligeledes i samme rapport.

Slettet:

Vurdering

Vejforløbet vil få betydelige visuelle konsekvenser i området mellem Helsingørmotorvejen og Svanemøllens Kaserne og i området ved Strandvænget. Påvirkninger i de enkelte fokusområder er nærmere beskrevet i VVM-delrapporten "NORDHAVNSVEJ - Byrum og Æstetik".

Slettet: slag A

Vejforløbet ligger dog i åbne arealer i stor skala, der visuelt og fysisk allerede er stærkt præget af infrastrukturelle knudepunkter. En ny vej langs de omfattende banedæmninger vil ikke danne yderligere barrierer i området.

Slettet: slag A

Efter anlægsfasen vil området og især Ryparken være tilført et dominerende og pladskrævende anlæg. Umiddelbart vurderet kan storskalarummet optage dette infrastruktur anlæg, forudsat at der etableres afværgeforanstaltninger, der kan beskytte området.

Planlægning

Københavns Kommuneplan 2009

I Kommuneplan 2009, Hovedstruktur, indgår Nordhavnsvejen med en principiel linjeføring for en ny vejforbindelse mellem Nordhavnen og Helsingørmotorvejen i afsnittet om Biltrafik. Overordnede veje i kommuneplanen er ikke omfattet af rammer for lokalplanlægningen.

I henhold til rammerne for lokalplanlægning i Kommuneplan 2009 er de overjordiske vejtracéer i vejforløbet omfattet af områder fastlagt til henholdsvis parker og andre grønne anlæg (O1 - boldbanerne ved Ryparken), offentlige formål (O1* - Svanemøllens Kaserne, der fortsat kan anvendes til samling og udbygning af forsvarrets aktiviteter og der kan ske en supplerende udbygning i tilknytning til det bestående bygningskompleks.), samt tekniske anlæg (T1 - området syd for Strandvænget). Området til vejen vil udgå af kommuneplanrammerne og få status af overordnet vej.

Tillægget til Kommuneplan 2009 skal sikre, at rammerne for lokalplanlægningen muliggør vejforslagene, at vejforslagene indgår i Hovedstrukturen, og at der optages en retningslinie i henhold til planlovens § 11 g om VVM-pligtige anlæg, der muliggør anlæg af vejforslagene i overensstemmelse med VVM-redegørelsen for Nordhavnsvej. Kommuneplantillæg og VVM-redegørelse findes i et selvstændigt dokument.

Lokalplaner

Der er ingen eksisterende lokalplaner i området

<s10>

Miljøforhold

Københavns Kommune har vurderet at Nordhavnsvej er VVM-pligtig, idet VVM-bekendtgørelsens bilag 1 punkt 7d omfatter anlæg af nye veje med mindst 4 kørespor på en længde på mindst 2 km. Samtidig har kommunen afgjort at der skal gennemføres en miljøvurdering af lokalplanen. Miljøvurdering efter begge regelsæt findes i en selvstændig rapport: Nordhavnsvej, VVM-redegørelse og miljøvurdering. Rapporten beskriver miljøpåvirkningerne fra Nordhavnsvej i både anlægsfasen og i vejens driftsfase. Som en del af VVM-redegørelsen er en selvstændig delrapport om

Slettet: Vejforslag B

Helsingørmotorvejen-Nordhavn
Vejforslag B anlægges i én samlet etape fra Helsingørmotorvejen til Nordhavn. Fra Helsingørmotorvejen til tunnelmundingen ved Svanemøllens Kaserne har Vejforslag B stort set samme forløb som Vejforslag A1.
Mellem Svanemøllens Kaserne og Nordhavn anlægges vejforslaget i boret tunnel under boligområder og havnebassin med opføring i ydre Nordhavn. Der støjskærmes langs vejen i nødvendigt omfang.
Tilslutningsanlæg
Tilslutningen ved Helsingørmotorvejen beskrives i forskellige forslag i VVM-delrapporten "NORDHAVNSVEJ - Byrum og Æstetik" til VVM-redegørelsen for Nordhavnsvej.
Vurdering
Vejforslag B vil, ligesom Vejforslag A1, medføre visuelle konsekvenser i området mellem Helsingørmotorvejen og Svanemøllens Kaserne.
Øst for Svanemøllens Kaserne vil Vejforslag B kun have visuel betydning ude i Ydre Nordhavn.
Der kan suppleres med nye rekreative områder i forbindelse med tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen, og områderne kan arkitektonisk indarbejdes i en helhed sammen med vejanlægget.

Slettet: 5

Slettet: 5

Slettet: 5

Slettet: de to vejforslag

Slettet: forslagene

Slettet: 5

Byrum og æstetik. Siden lokalplanforslaget var i offentlig høring er gennemført supplerende støjberegninger af støjen i 3. og 5. sals højde. Disse støjberegninger blev brugt til vurdering af høringssvar fra den offentlige høring. Der er desuden gennemført nye støjberegninger i fire vejklasser som gav mindre ændringer i støjen, men ikke gav anledning til ændring i vurdering af trafikstøj. Der er gennemført supplerende høring om resultaterne af disse støjberegninger.

Miljøvurderingen viser, at når vejen er i drift vil vejens miljøkonsekvenser overvejende være positive.

Den nye vej aflaster beboede veje på Østerbro og i Gentofte. Det er samtidigt vurderingen, at Nordhavnsvej med støjskærme og andre afværgeforanstaltninger ikke vil medføre uacceptable miljøpåvirkninger i vejens umiddelbare omgivelser, idet almindelige grænseværdier for trafikstøj og luftkvalitet forventes overholdt. Nordhavnsvej vil ikke påvirke overfladevand og grundvand i driftsfasen. Vejanlægget vil påvirke området permanent gennem sin fysiske størrelse, men området er i forvejen præget af store infrastruktur anlæg, der er ikke store naturværdier i området, fældede træer genplantes. Boldbanerne ved Ryparken vil blive indskrænket permanent og der er behov for en bearbejdning af området, så det fremstår attraktivt. Svanemøllen Kaserne og området ved Strandvænget vil ligeledes være påvirket permanent. De bevaringsværdige bygninger på kasernen påregnes genopført og andre bygninger er erstattet andre steder på kasernes areal. Området syd for Strandvænget vil ændre karakter fra bebygget område til åbent areal, hvor der eventuelt senere kan opføres nye bygninger.

Slettet: Både vejforslag A og vejforslag B

Slettet: Gennemføres vejforslag A vil

Slettet: ved vejforslag A

Vejen vil medføre store gener i anlægsfasen. Ved passage af Svanemøllen Kaserne, skal bygninger rives ned og genopføres. Ved passage af S- banen og Kystbanen påvirkes togtrafikken væsentligt, og det er derfor nødvendigt at arbejde hele døgnet. Dette vil medføre væsentlige støjgener fra anlægsarbejdet om natten og i weekender. Ryvangs allé og Strandvænget skal lukkes for trafik. Det vil medføre store forsinkelser for trafikken og gener for beboerne langs de alternative ruter, trafikken vil benytte. Trafik fra transport af jord og materialer er meget store i det valgte vejforslag.

Slettet: Miljøvurderingen viser endvidere, at der i anlægsfasen er stor forskel på miljøpåvirkningerne i de 2 vejforslag. Vejforslag B vil alene give miljøpåvirkninger ved tilslutningen til Helsingørmotorvejen og på Nordhavn. Begge vejforslag vil i anlægsfasen skabe gener for trafikken på Helsingørmotorvejen.

Slettet: forslag A

Slettet: derimod

Slettet: desuden

Slettet: ø

Slettet: r

Slettet: forslag A end i vejforslag B, hvor alt den opgravede jord skal køres til Nordhavn

Slettet: Miljøpåvirkningerne ved vejforslag B i anlægsperioden vurderes at være acceptable, når der ved planlægning af anlægsarbejderne tages de fornødne hensyn til miljøet, især ved anlæg af tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen.

Slettet: forslag A

Slettet: slag A

Slettet: vejforslag B

Slettet: slag A

Miljøpåvirkningerne ved vejen i anlægsperioden er samlet set langt større end en boret tunnel. Vejforløbet omfatter de samme udfordringer som en boret tunnel gjorde ved tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen, men i det valgte vejforløb er der store udfordringer i området omkring Strandvænget. Men set i lyset af at projektet stadig er i en tidlig fase og at miljøpåvirkninger i anlægsfasen vil indgå som en meget væsentlig parameter i det videre arbejde med projektet, vurderes, det at projektet kan gennemføres med acceptable miljøpåvirkninger, når de nødvendige afværgeforanstaltninger tages i anvendelse, og der tages hensyn til arbejdets midlertidige karakter.

Miljø i byggeri og anlæg

Københavns Kommune har besluttet, at der skal tænkes ”miljørigtig” 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” kan hentes på www.planogarkitektur.dk under ”Byøkologi” eller fås ved henvendelse til Center for Miljø og Center for Bydesign.

Varmeplanlægning

Hele Københavns Kommune er fastlagt som fjernvarmeområde i den kommunale varmeplan, der er vedtaget af Borgerrepræsentationen og godkendt af Energiministeriet (nu Økonomi- og Erhvervsministeriet) i 1988. I forlængelse heraf har Borgerrepræsentationen vedtaget et projekt om tilslutningspligt til fjernvarme. Herefter må større ejendomme med en kapacitet på over 0,25 MW kun anvende fjernvarme. Alternativ varmforsyning med f.eks. solenergi forudsætter dispensation i henhold

<s11>

til varmforsyningslovgivningen. For mindre ejendomme tillades normalt alternativ varmforsyning.

Jordforurening og grundvand

Bygge- og anlægsaktiviteter på forurenede arealer kræver tilladelse fra Teknik- og Miljøforvaltningen ved Center for Miljø.

En ny jordflytningsbekendtgørelse er trådt i kraft 1. januar 2008. Denne medfører, at alle byzonearealer som udgangspunkt er områdeklassificerede, dvs. at overfladejorden formodes lettere forurenede. Områdeklassificering af et areal udløser pligt til anmeldelse af jord, der skal bortskaffes herfra. Reglerne for anmeldelse og dokumentation i forbindelse med flytning af jord fremgår af Københavns Kommunes regulativ for jordflytning. Disse og anmeldelsesskema kan hentes på Center for Miljø's hjemmeside www.miljoe.kk.dk eller rekvireres på tlf. 33 66 58 00. Jorden kan også anmeldes via www.jordweb.dk

Hvis der i forbindelse med byggeriet skal bortledes mere end 100.000 m³/år grundvand eller hvis en grundvandssænkning står på i mere end 2 år, skal Center for Miljø ansøges om bortledningstilladelse. Skal der udledes oppumpet grundvand til kloak, skal Center for Miljø, Virksomheder tillige søges om udledningstilladelse. Tilladelse til udledning af oppumpet grundvand til recipient skal søges hos Center for Park og Natur, Vandteamet. Der skal endvidere indhentes tilladelse til udførelse af borer og udledning af forurenede vand fra byggegruben. ”Håndtering af vand ved byggeri og anlæg – regler og retningslinier” kan findes på www.miljoe.kk.dk.

Endvidere skal det pointeres, at permanent dræning af grundvand i Københavns Kommune ikke tillades.

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. København Kommunes Spildevandsplan 2008).

Dette kan ske enten ved et trestrengt system med afledning af rent regnvand og rensset vejvand til recipient eller alternativt som et tostrengt system med afledning af rent regnvand til recipienter så som vandløb, søer, moser, vandhuller, og nedsivning til grundvandet via faskiner.

Af spildevandsplanen fremgår det, at regnvand skal forsøges afledt eller genanvendt indenfor matriklen. Hvis en bygherre 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, vanding, permeable belægninger, forsinkelsesbassiner i form af vejkasse og nedsivning etc.

<s13>

LOKALPLANEN

I henhold til lov om planlægning fastlægges herved følgende bestemmelser for det i § 2 nævnte område.

§ 1. Formål

Lokalplanen udgør det planmæssige grundlag for ændringen i den overordnede vejstruktur for ydre Østerbro og for tilvejebringelse af en vejforbindelse mellem Helsingørmotorvejen og det nye udviklingsområde Nordhavn.

Lokalplanen skal desuden sikre, at

- den valgte linieføring skal tilpasses bedst muligt til omgivelserne
- vejens påvirkning af de omkringliggende områder begrænses mest muligt,
- eksisterende boligområder og friarealer der grænser op til vejen beskyttes mod støj i nødvendigt omfang på en æstetisk kvalitativ måde
- det bevaringsværdige bygningskompleks på Svanemølle Kaserne sikres ved bevaring eller genopførelse.

- området udvikles ud fra miljørigtige principper, hvor økologiske tiltag integreres med arkitekturen og indikerer en bæredygtig by.

§ 2. Område

Stk. 1.

Lokalplanområdet afgrænses som vist på lokalplantegning nr. 1 og omfatter - ud over umatr. vejareal - matr.nr.e 2196, 2270, 2315, 5104, 5105, 5590, 5741, 5953, 6274, Udenbys Klædebo Kvarter, København, del af matr. nr. 165, 5588, 5694, 6316 og 6318 Udenbys Klædebo Kvarter, København, del af matr.nr.e 1293 og 13378, Emdrup, København, samt alle parceller, der efter den 1. marts 2009 udstykkes i området.

Stk. 2.

Lokalplanområdet opdeles i delområderne I, II og III, som vist på tegning nr. 1.

Kommentar

Helsingørmotorvejen mellem Lyngbyvejens lokalgader er hovedlandevej og er som sådan ikke omfattet af lokalplanens bestemmelser

§ 3. Anvendelse

Stk. 1.

For delområde I og III, fastlægges arealerne til tekniske anlæg af offentlig/almen karakter, såsom trafik og kommunikationsanlæg, forsynings-, miljø- og andre tekniske driftsanlæg, der er nødvendige for vejens funktion. Overskydende areal kan anvendes til sports- og fritidsaktiviteter, samt rekreative formål, jf. § 7, Stk. 1.

Stk. 2

For delområde II gælder, at det areal der ikke udgør vejens tracé, som vist på tegning nr. 3, fastlægges til offentlige formål.

Stk. 3.

Den på tegning nr. 3 viste grønning skal i videst muligt omfang henligge uindhegnet for offentlig benyttelse i det omfang sikkerhedshensyn gør det muligt.

Kommentar

Hvis forsvaret på længere sigt måtte vælge at forlade området, overgår det til offentligt rekreativt område og tilgængeligheden fra de tilstødende områder må forbedres.

§ 4. Vejforhold

Stk. 1.

Arealerne der er vist med skraveret signatur på tegning nr. 2,3 og 4, fastlægges til vej med principiel beliggenhed og udstrækning som vist.

Stk. 2.

Nordhavnsvej fastlægges med en bredde på ca. 30 m. i en kombination af vej i terræn og vejstrækninger ført i en tunnel med rampeanlæg.

<s14> Kommentar

Fra tilslutningen ved Helsingørmotorvejen udføres ~~vejen~~, som et vejanlæg i terræn på strækningen, der løber over boldbanearealet. Herefter føres vejen under Ringbanen ved Ryparken Station og i terræn parallelt med Farumbanen på dennes nordside. Vejen føres i tunnel vest for Svanemøllens Kaserne. Vejen føres gradvist under terræn, indtil vejen føres i Cut and Cover tunnel. Øst for kaserneområdet videreføres vejen i tunnel under Kystbanen og Strandvejen, hvorefter tunnelen følger Strandvænget, hvor vejen igen føres op i terræn. Vejen kan i en senere etape, forlænges fra kysten til Nordhavn

Slettet: Vejforslag A:

Slettet: forslaget

Stk. 3.

Den nærmere udformning m.v., herunder af vejkryds og vejtilslutninger, sker efter Teknik- og Miljøforvaltningens godkendelse i henhold til vejlovgivningens regler.

Stk. 4.

Der skal opsættes støjafskærmning, således at beboelse og rekreative arealer beskyttes i fornødent omfang mod vejstøj.

Stk. 5

Kørebaner, autoværn, støjskærm, solafskærmning m.v. skal i et sammenhængende formsprog videreføres i en strukturel sammenhæng med rekreative anlæg.

Slettet: Vejforslag B: Vejen forløber på den første del af strækningen som vejforslag A, dvs. at vejen ligger i terræn på strækningen der ligger på tværs af boldbanerne ved Ryparken Idrætsanlæg. Vejen føres under Ringbanen ved Ryparken Station og fortsætter på en kort strækning i terræn, inden den føres i en Cut & Cover tunnel og derefter i en boret tunnel. Tunnelen fortsætter helt til Nordhavn og føres således under Svanemøllens Kaserne, Strandvænget, Strandboulevarden og lystbådehavnen.¶

Kommentar

For at nedbringe støjen fra trafikken på vejen opsættes der, jævnfør projektet, støjafskærmning langs tilslutningsanlægget ved Helsingørmotorvejen, ved boldbanerne og Svanemøllens Kaserne. Ved rampen ved Strandvænget planlægges opsættelse af skærm mellem rampen og Strandvænget. For at reducere støjgenerne ved Svanemøllehavnen planlægges opsættelse af afskærmning langs Strandvænget. I alt planlægges opsat ca. 2,5 km. støjafskærmning.

§ 5. Bebyggelsens omfang og placering

Stk. 1. Delområde I og III

Delområde I og Delområde III må bebygges med tekniske konstruktioner i tilknytning til vejanlægget, herunder servicebygninger i hver ende af tunnelen, som angivet på tegning nr. 4. Herudover kan der, med Teknik- og Miljøforvaltningens godkendelse, jf. § 7, stk. 4. opføres mindre bygninger, såsom overdækninger, mindre pavilloner, skure og lignende.

Stk. 2. Delområde II

- a) Den på lokalplantegning nr. 3 viste bevaringsværdige bebyggelse må ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændres uden Teknik- og Miljøudvalgets særlige tilladelse, jf. dog § 6.
- b) Dog kan bevaringsværdig bebyggelse nedrives og genopføres, i forbindelse med opførelsen af Nordhavnsvej, jf. dog § 6.
- c) Teknik- og Miljøudvalget kan tillade opførelse af nybyggeri til erstatning af bevaringsværdig bebyggelse, som ikke vil kunne istandsættes p.g.a. brand eller lignende "force majeure"-situation, når dette sker med en placering, et volumen og en udformning, jf. § 6, stk. 5, så nybyggeriet kan indgå som en del af den oprindelige bebyggelse.

Stk. 3.

Der kan opføres nybyggeri inden for det på tegning nr. 3 viste byggefelt, med et samlet omfang på maksimalt 3.000 m².

Stk. 4.

Bebyggelse i byggefeltet, skal opføres i tilknytning til eller forlængelse af eksisterende bebyggelse med retning og struktur der tilpasses den eksisterende bebyggelse. Bebyggelsen må udføres med en højde på maksimalt 10 m.

Kommentar

Ny bebyggelse skal bygges i byggefeltet, så det danner en ny ydre ring der bygger videre på den bevaringsværdige bebyggelses vingeformede struktur. Den grønne ring mellem den gamle bevaringsværdige bebyggelse og det nye byggefelt skal udover det eksisterende auditorium friholdes for bygninger. Derved skabes en klar skelnen mellem det gamle og det nye.

<s15>

Stk. 5.

Der må ud over den bebyggelse, der i medfør af stk. 2 - 4 er muliggjort, opføres garager, carporte, skure og lignende småbygninger i 1 etage, hvis samlede areal højst må udgøre 50 m².

§ 6. Bebyggelsens ydre fremtræden

Stk. 1

Teknikbygninger skal placeres ovenpå tunnelportaler og integreres i tunnelportalernes arkitektoniske formsprog, sammen med en overhængende dagslysskærm.

Portalbygning, solafskærmning, støjafskærmning og terræn, udformes efter en samlet plan og skal danne ét arkitektonisk element, der har en høj grad af transparens og minimering af materialer, efter Teknik- og Miljøforvaltningens godkendelse.

Stk. 2

Støjafskærmning ud til grønne og rekreative arealer, såsom boldbanerne og Svanemøllens Kaserne, skal have en terrænmæssig bearbejdning og beplantning i samspil med udformningen af det øvrige terræn, der skjuler indkigget til vejen.

Stk. 3

Støjafskærmning på hævede vejpartier, såsom ”fly-over”, tilslutningsanlæg og ud til vejareal, skal hovedsagelig udgøres af transparente skærme, så det fremstår som en let og elegant konstruktion og ikke skaber unødige synsmæssige barrierer. Skærmene kan f.eks. fremstå i hærdet glas med tryk eller lignende. Skærmene skal fremtræde så refleksioner minimeres.

Stk. 4. Delområde II

For den eksisterende bevaringsværdige bebyggelse, se tegning nr. 3, gælder særligt:

Bebyggelsen må med hensyn til materialer, udformning, farve og øvrige ydre fremtræden ikke ændres uden Teknik- og Miljøudvalgets tilladelse, medmindre ændringerne iagttager bestemmelsen i stk. 5.

I forbindelse med reparation, vedligeholdelse af bebyggelse i området skal materialernes kvalitet og den håndværksmæssige standard svare til den eksisterende bevaringsværdige bebyggelse, og arbejdet skal udføres efter retningslinierne i stk. 5.

Stk. 5

De genopførte bygninger, jf. § 5, stk. 2, der er en del af det oprindelige kasernekompleks skal opføres med facader, volumener, materialer og detaljer, så de fremstår med samme udtryk som de oprindelige bygninger. Vigtige detaljer skal så vidt muligt genanvendes ved genopførsel.

Stk. 6

For ny bebyggelse, jf. § 5, stk. 3 gælder særligt:

- a) Bebyggelsen i byggefeltet skal med hensyn til proportionering, tagform, materialeanvendelse og farveholdning m.v. tage udgangspunkt i og harmonere med den eksisterende bebyggelse, således at der opnås en arkitektonisk helhed.
- b) Facadematerialerne m.v. skal fortrinsvis være mørke, f. eks. malet træ, skifer, tegl, m.v. Facader og synlige tagflader skal have dæmpede farver og må ikke fremtræde med blanke og reflekterende overflader. Dog skal værksteder, garager og lignende fremstå i lyse tegl i gul nuance, svarende til den eksisterende garagebebyggelse.

§ 7. Ubebyggede arealer

Stk. 1. Delområde I

Areal inden for lokalplanens delområde I, der ikke anvendes til vejanlæg, skal udformes og anvendes som en naturlig del af Ryparkens idrætsanlæg, herunder for så vidt angår beplantning og bevoksning.

Stk. 2. Delområde II

De ubebyggede arealers udformning skal ske i samspil og med respekt for de historiske bygninger i kaserneområdet.

Indretning, belægning, møblering og belysning af arealer skal tilgodese forskellige brugeres behov. Den indbyrdes afgrænsning mellem arealerne skal ved sin udformning fremtræde som en integreret helhed i sammenhæng med de omgivne byrum. Belysning må ikke være til gene for brugere og omgivelserne. Hårde og bløde belægninger skal fortrinsvis udføres af naturlige materialer som træ, sten, grus, sand, jord og græs.

Ubebyggede arealer på matr. nr. 2196, 5590, 5741 og 6274 skal som hovedregel henligge uindhegnede. I særlige tilfælde hvor f.eks. sikkerhedsmæssige forhold nødvendiggør det, kan hegning af delområder finde sted efter Teknik- og Miljøforvaltningens godkendelse.

<s16>

Stk. 3. Delområde III

Området skal, ud over vejareal, have en grøn karakter og være præget af træbeplantning og buskads ved villaerne.

Stk. 4.

På hjørnet af Østerbrogade/Strandvejen og Strandvænget, oven over portalbygningen/teknikbygningen, kan der indrettes et grønt rekreativt område

Stk. 5.

For hele området gælder:

Træer i åbne muldbede skal have minimum 10 m² bed pr. træ. Træer i lukkede befæstelser, herunder vejarealer, eller på etagedæk skal have minimum 15 m² rodvenlig befæstelse pr. træ, heraf mindst 2,5 m² åbent muldbed omkring stammen. For træer, som plantes i muldbede og i lukkede befæstelser, skal plantehullet mindst være 50 cm dybt. Ved plantning af træer på dæk skal bedet være mindst 1,5 m dybt, og overkant af bedet må højst placeres 80 cm over de befæstede arealer.

For at forhindre jordkomprimering skal de eksisterende og kommende friarealers vækstzoner beskyttes mod tung trafik, byggepladsetablering og byggematerialeoplagering i nedrivnings- og anlægsperioder.

Stk. 6.

For hele området skal vej- og stiarealer samt adgangs- og opholdsarealer udformes så de er trygge at færdes og opholde sig i, og tilgodeser tilgængelighed for alle.

§ 8. Foranstaltninger mod forureningsgener

Stk. 1.

Bebyggelse og ubebyggede arealer herunder primære opholdsarealer skal i overensstemmelse med miljømyndighedernes krav og bestemmelser og Miljø- og Teknikforvaltningens nærmere godkendelse placeres, udføres og indrettes således, at beboere i og brugere af lokalområdet i fornødent omfang skærmes mod støj, vibrationer og anden forurening fra vejtrafik. Ved byomdannelse og inddragelse af nye arealer til bymæssig bebyggelse må der som udgangspunkt ikke fastlægges støjfølsom arealanvendelse (boliger, institutioner, rekreative formål mv.) i områder, der er eller kan forventes at blive belastet med et støjniveau på mere end 58 dB fra vejtrafik og 64 dB fra jernbanetrafik. For offentlig og privat administration, liberale erhverv mv. er de tilsvarende støjgrænser 63 dB fra vejtrafik og 69 dB for banetrafik. I områder med nybyggeri, hvor den udendørs støjbelastning vil overstige ovennævnte grænseværdier, skal det ved placering af byggeriet på grunden, afskærmning samt ved støjisolering, lejlighedsindretning m.v. sikres, at det indendørs støjniveau fra vejtrafik med åbne vinduer ikke overstiger 46 dB i boligernes sove- og opholdsrum. Det tilsvarende krav for det indendørs støjniveau i kontor- og hotelbyggeri er 51 dB. De tilsvarende krav for støj fra jernbaner er 52 dB for boligernes sove- og opholdsrum og 57 dB for kontor- og hotelbyggeri. Alle opholds- og soverum skal have vinduer, der kan åbnes og samtidig overholde disse støjkrav. Ved kontorer vurderes det om det er nødvendigt med vinduer, der kan åbnes eller om det nødvendige luftskifte kan foregå på en anden måde. For udendørs opholdsarealer gælder, at støjniveauet ikke må overstige 58 dB fra vejtrafik og 64 dB fra jernbanetrafik. For boliger med et eller flere udendørs opholdsarealer i direkte tilknytning til boligen, så som, altaner, atrium, terrasser o. lign. skal mindst et af disse overholde grænseværdien på 58 dB. Støjbelastede altaner medregnes ikke i beregning af friarealer. Nye boliger eller daginstitutioner må som hovedregel ikke etableres, hvis trafikstøjen overstiger 68 dB på facaden. Ved huludfyldning eller omdannelse af erhvervsbyggeri langs eksisterende veje kan der etableres boliger, hvor trafikstøjen er op til 73 dB. Det kræver, at ovennævnte grænser for støj på udendørs opholdsarealer og indendørs med delvist åbne vinduer kan overholdes.

Kommentar

Ovennævnte grænser er udtryk for en implementering af Miljøstyrelsens nye vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje" ligesom der kommet et "Tillæg juni 2007 til vejledning nr. 1/1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner", hvor der anvendes en ny beregningsmodel. Kommunen er i sammenhæng med udarbejdelsen af Kommuneplan 2009 i gang med implementeringen af retningslinierne i den nye

vejledning. Der vil i givet fald ske konsekvensrettelser af bestemmelserne i forbindelse hermed.

Stk. 2.

Håndtering af forurenede jord og grundvand i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder skal udføres i henhold til Teknik- og Miljøforvaltningens anvisninger og tilladelser.

Kommentar

Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Miljø, har udgivet vejledningerne "Arbejder du med jord fra Københavns Kommune, 2006" og "Håndtering af vand ved byggeri og anlæg – regler og retningslinier, 2004". Regler og retningslinier kan findes på www.miljoe.kk.dk.

<S17>

Stk. 3.

Når der opføres nye boliger, institutioner, gårdanlæg, legeplads og lignende, der betegnes som følsom arealanvendelse, skal den øverste ½ meter på de ubefæstede arealer bestå af dokumenteret rene materialer (jord, sand, grus el. lign.). Hvis der anlægges legearealer med bakker og små volde med stort slid, skal de dækkes med 1 meter dokumenteret ren jord.

§ 9. Regnvand

Af Københavns Kommunes Spildevandsplan 2008 fremgår det, at regnvand skal forsøges afledt eller genanvendt indenfor egen matrikel. Hvis bygherren mener, at dette ikke er muligt, skal der foreligge dokumentation herfor.

§ 10. Retsvirkninger

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 eller dennes anvendelse kan opretholdes, hvis såvel bebyggelsen som anvendelsen ikke strider mod de i givne byggetilladelser tagne forbehold og i øvrigt er lovlig.

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 for overtrædelse af bestemmelserne i lokalplanen.*

- 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.
Dispensationer meddeles af Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune.*
- d) *Arbejder, der forudsætter udgravning i grunden, kan medføre påbud om midlertidig standsning af arbejdet i henhold til museumsloven.
Opmærksomheden henledes på, at Københavns Bymuseum som repræsentant for Kulturarvsstyrelsen bør kontaktes i god tid, forinden et jordarbejde påbegyndes, således at en forundersøgelse kan iværksættes med henblik på at imødegå påbud om midlertidig standsning af arbejdet.*
- e) *Der forudsættes tinglyst fornødne deklarationer vedrørende sikring m.v. af ledninger.*
- f) *Bortskaffelse af forurenede overskudsjord skal anmeldes til Teknik- og Miljøforvaltningen og bortskaffes i henhold til "Regulativ for anvisning af forurenede jord i Københavns Kommune".*
- g) *Teknik- og Miljøforvaltningen kan efter forudgående undersøgelser og vurdering af et konkret projekt for nedsivning af uforurenede regnvand til uforurenede undergrund give tilladelse til nedsivning af regnvand. I henhold til "Spildevandsplan 2008" gælder for alle nybyggerier, hvor grundarealet er større end 300 m², at tagvand ikke ledes til kloaksystemet, men håndteres lokalt. Dette forhold kan fraviges, hvis der lokalt er forhold, der gør dette uhensigtsmæssigt.*
- h) *Der skal afsættes plads til opsamling af kildesorteret affald i henhold til Københavns Kommunes Regulativ for erhvervsaffald og Regulativ for husholdningsaffald. Beholderantal og -placering skal aftales med Teknik- og Miljøforvaltningen, der desuden kan give rådgivning om indretning af gårdmiljøstationer.*
- i) *Det bør tilstræbes, at der projekteres og bygges efter miljørigtige principper, jf. Københavns Kommunes retningslinier Miljø i byggeri og anlæg.*

<s18-21> Lokalplantegning 1-4

<Lokalplantegning 1, 2 og 3 er ændret og vedlagt sidst i bilaget, blandt andet som konsekvens af indsigelse fra vejdirektoratet.

(beskrevet i indstilling med eDoc-nummer: 2009-54397)

Lokalplantegning 4 fastholdes uændret>

<s23>

Forhold til øvrig planlægning og lovgivning

Fingerplan 2007

Fingerplan 2007 – Landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning – har erstattet en lang række retningslinier fra Regionplan 2005 for Hovedstadsregionen.

Det drejer sig især om overordnede principper for by- og landområdet og retningslinier for lokalisering i byområdet, men også retningslinier for trafi kanlæg – herunder vejanlæg.

I Fingerplan 2007, retningslinie § 23 h, stilles krav om en arealreservation i kommuneplanen til en vejforbindelse mellem Københavns Nordhavn og Lyngbyvej.

Kommuneplan 2009

I Kommuneplan 2009, Hovedstruktur, indgår Nordhavnsvejen med en principiel linjeføring for en ny vejforbindelse mellem Nordhavn og Helsingørmotorvejen i afsnittet om Biltrafik.

Slettet: 5

Slettet: 5

Overordnede veje i kommuneplanen er normalt ikke omfattet af rammer for lokalplanlægningen.

I henhold til rammerne for lokalplanlægning i Kommuneplan 2009 er de overjordiske vejtracéer i vejforslaget omfattet af områder fastlagt til henholdsvis parker og andre grønne anlæg (O1 - boldbanerne ved Ryparken), offentlige formål (O1* - Svanemøllens Kaserne, der fortsat kan anvendes til samling og udbygning af forsvarets aktiviteter og der kan ske en supplerende udbygning i tilknytning til det bestående bygningskompleks.), samt tekniske anlæg (T1 - området syd for Strandvænget) og boligformål (B1 - området ved Strandvænget/Strandvejen). Området til vejforslaget vil udgå af kommuneplanrammerne og få status af overordnet vej.

Slettet: 5

Slettet: de to

Slettet: ne

Tillægget til Kommuneplan 2009 skal sikre, at rammerne for lokalplanlægningen muliggør vejforslaget, at vejforslaget indgår i Hovedstrukturen, og at der optages en retningslinje i henhold til planlovens § 11 g om VVM-pligtige anlæg, der muliggør anlæg af vejforslagene i overensstemmelse med VVM-redegørelsen for Nordhavnsvej.

Slettet: 5

Slettet: ne

Slettet: ne

Lokalplanlægning

I området umiddelbart omkring lokalplanområdet gælder følgende lokalplaner m.v.:

- Lokalplan nr. 15 "Borgervænget" fastlægger området til offentlige formål.
- Lokalplan nr. 55 "Vangehusvej" fastlægger området til boligformål.
- Lokalplan nr. 251 "Ryvangskvarteret" fastlægger området til boliger og serviceerhverv.

- Lokalplan nr. 411 "Svanevænget" fastlægger området til boligformål.

Bydelsatlas

I "Bydelsatlas Østerbro", udarbejdet af Miljøministeriet og Københavns Kommune i 1992, er bevaringsværdien registreret for bygninger opført før 1940. Til brug for lokalplan- og byggesagsadministrationen er vurderingerne udført i en skala fra 1-9, hvor trin 1-3 er udtryk for høj bevaringsværdi, trin 4-6 for middel bevaringsværdi og trin 7-9 for lav bevaringsværdi. Den nuværende bebyggelse inden for lokalplanområdet er angivet med en bevaringsværdi fra mellem til høj. Af kortet på næste side fremgår bevaringsværdierne i området omkring lokalplanområdet.

<s24>

Miljøvurdering af planer og programmer

Det er vurderet, at lokalplanforslag med tilhørende kommuneplantillæg fastlægger rammer for tilladelser til projekter, som kan få væsentlig indvirkning på miljøet, og der er derfor foretaget en miljøvurdering i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer. Vurderingen er baseret på, at projektet er et anlæg der fremgår af lovens bilag 4, nr. 10 e: bygning af veje.

Miljøvurderingen er sammenfattet i en miljørapport, der ligeledes indeholder en VVM-redegørelse. Afgørelsen vil blive offentliggjort samtidig med lokalplanforslaget.

Tilladelse i henhold til anden lovgivning

Arbejder, der forudsætter udgravning i grunden, kan medføre påbud om midlertidig standsning i henhold til museumslovens § 27.

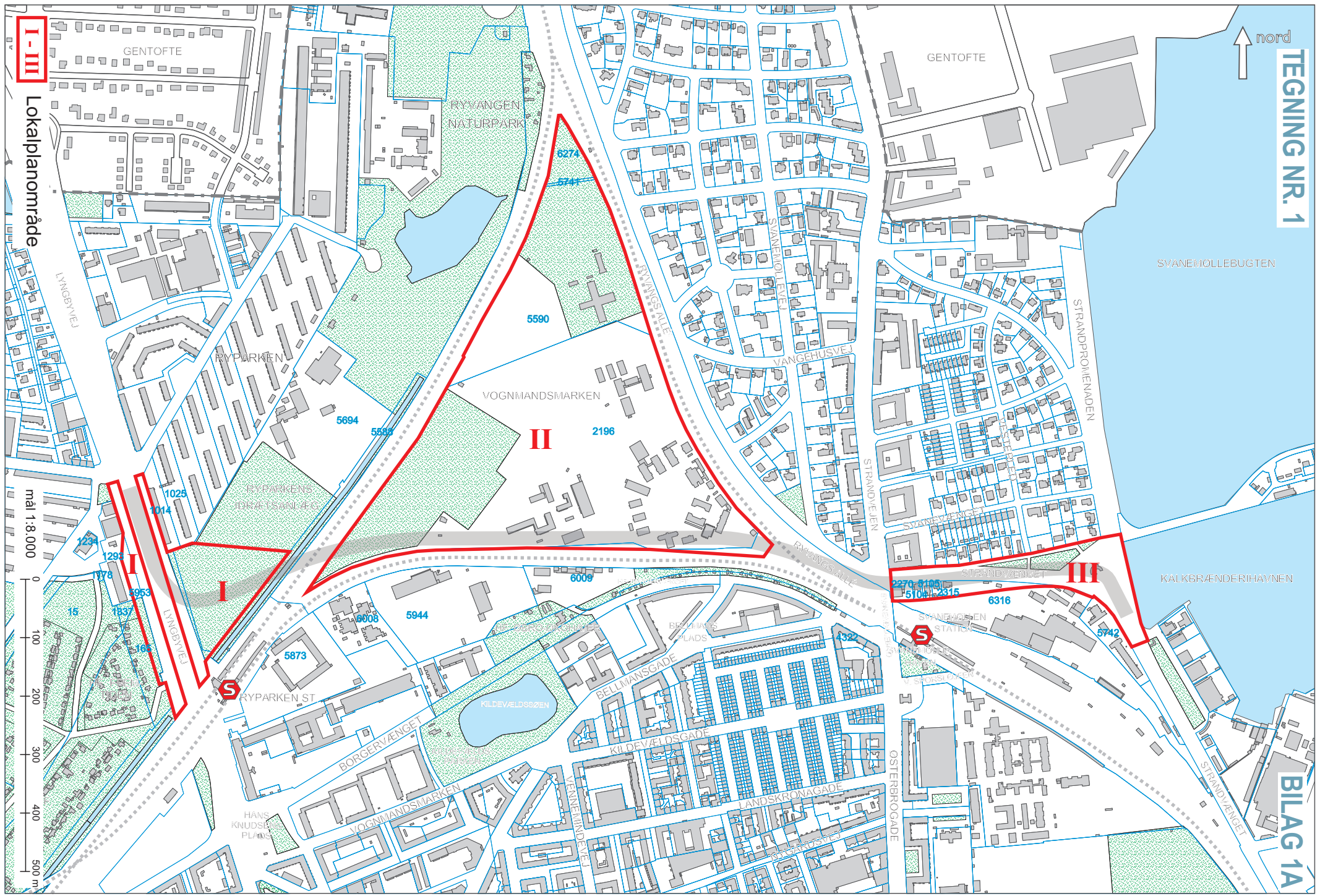
I - III

Lokalplanområde

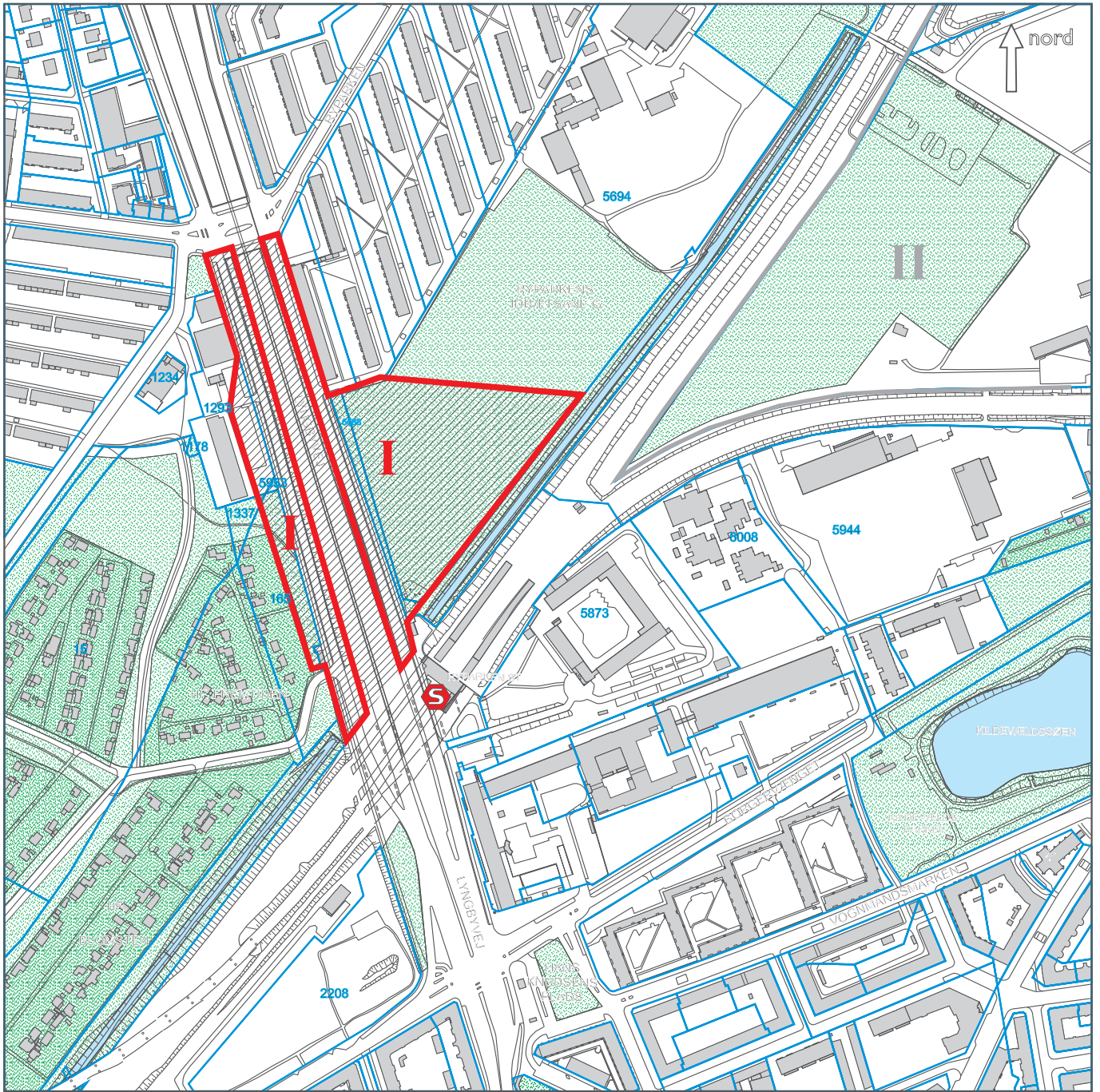
ma 1:8.000

0
100
200
300
400
500 m

TEGNING NR. 1

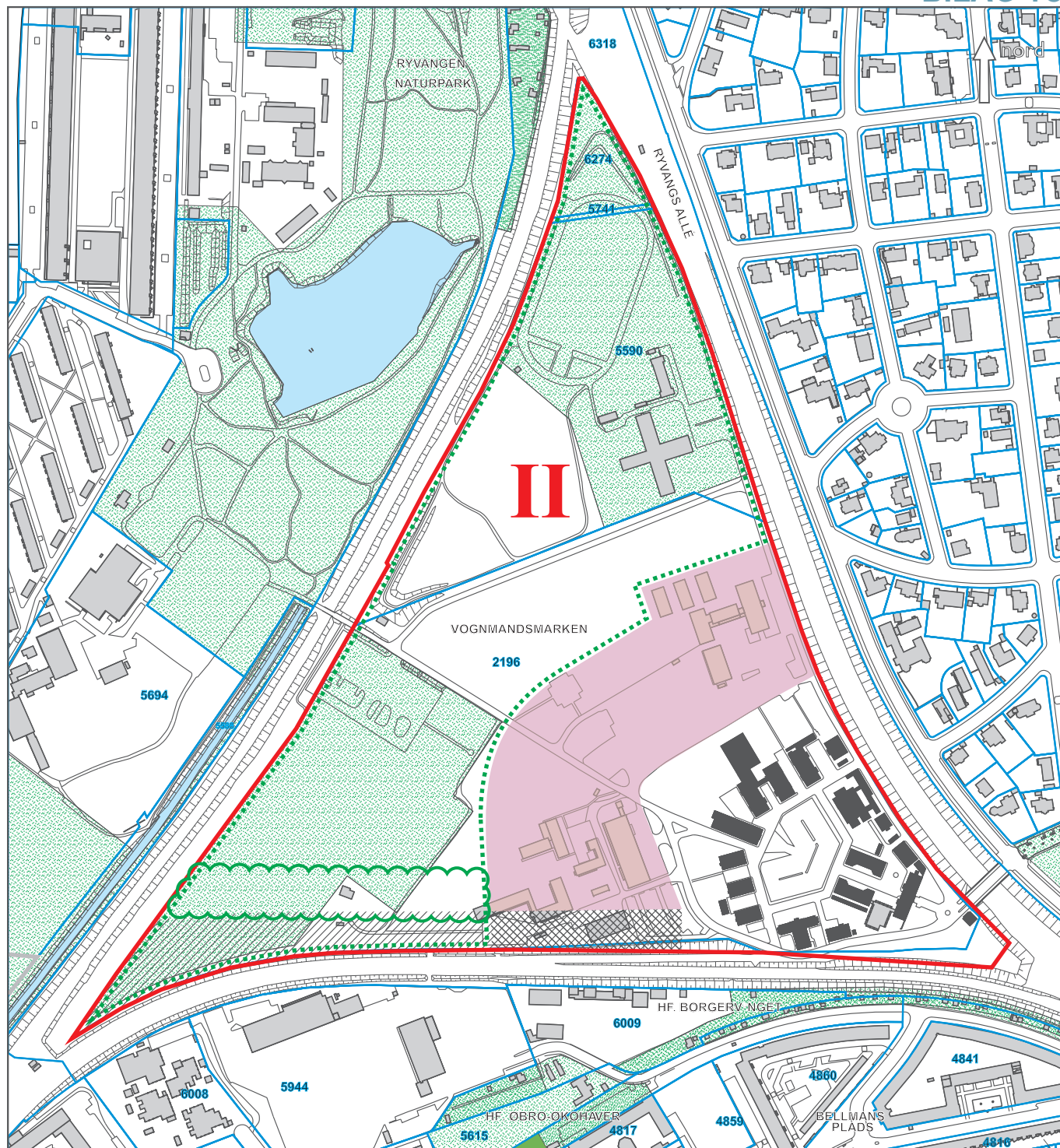


BILAG 1A



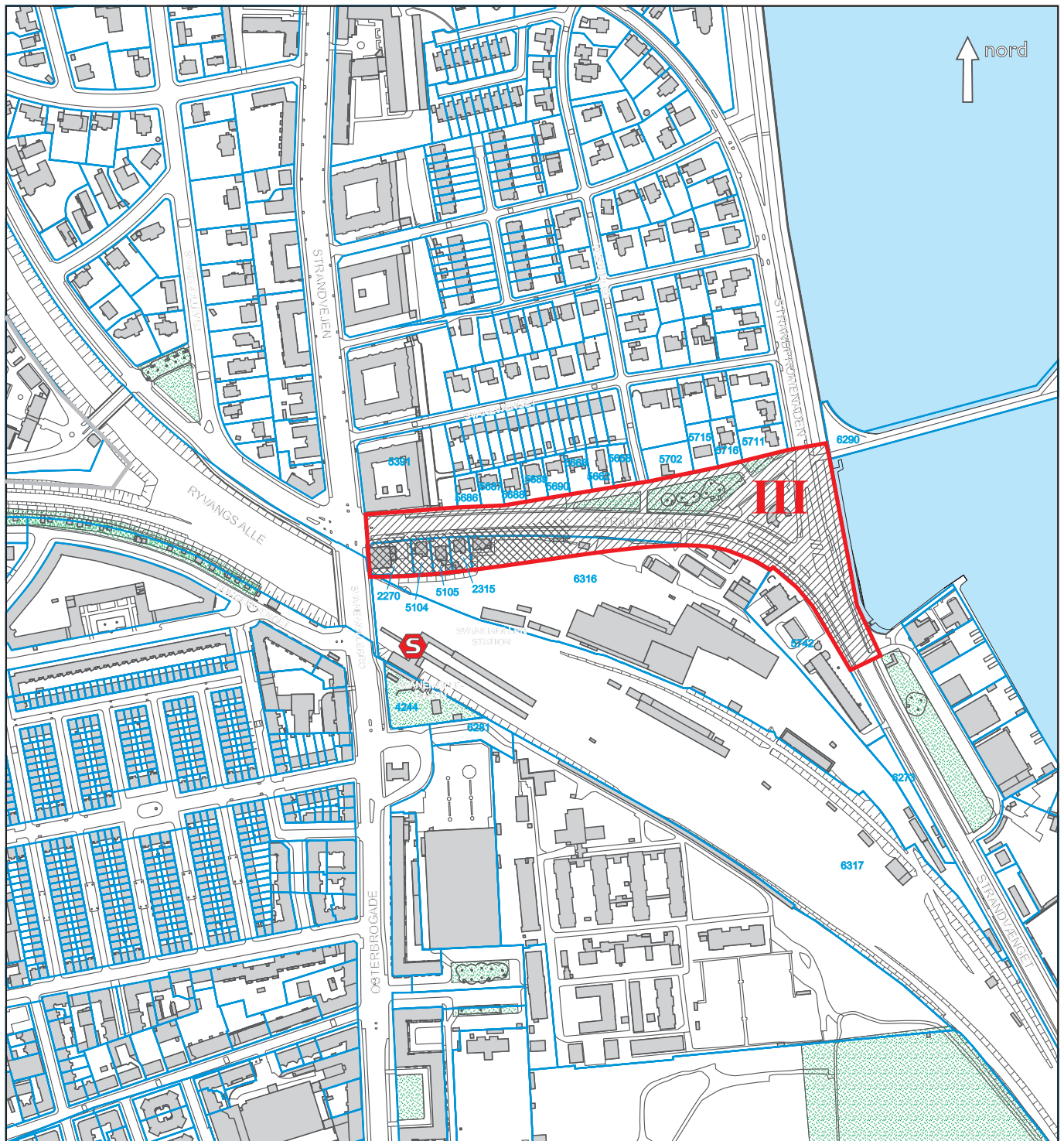
-  Delområde I
-  Vejtracé

mål 1:5.000 0 100 200m



mål 1:5.000 0 100 200m

- Delområde II
- Vejtracé
- Principiel placering af portalbygning
- Byggefelt
- Bevaringsværdig bebyggelse
- Grønning
- Beplantningsbælte



- Delområde III
- Vejtracé
- Principiel placering af portalbygning

mål 1:5.000 0 100 200m