



Bilag 4.

07-04-2009

Sagsnr.
2009-42419

Dokumentnr.
2009-202823

Sagsbehandler
Lise Palm

Notat om henvendelser modtaget i offentlighedsperioden vedrørende lokalplanforslag "Beauvaisgrunden" med kommuneplantillæg.

Forvaltningen har modtaget 22 henvendelser i forbindelse med den offentlige høring af planforslagene samt én modtaget for sent. I dette notat bliver de rettidige henvendelser refereret og sammenfattet i hovedsynspunkter samt kommenteret af forvaltningen. Høringsperioden var fra 17. december 2008 til 17. februar 2009.

Henvendelse fra offentlige myndigheder

1. Email af 5. januar 2009 fra Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen

Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen har ingen bemærkninger.

2. Email af 26. januar 2009 fra Friluftsrådet, Kreds København

Friluftsrådet havde helst set området som et rekreativt fritidsområde (O1- ramme), men man finder det tilfredsstillende, at lokalplanen indeholder store friarealer og opfordrer til, at lokalplanens intentioner om et landskab med bakker fastholdes.

3. Brev af 4. februar 2009 fra Københavns Energi.

Der henvises til Spildevandsplan 2008, hvoraf der fremgår, et krav om, at tagvand fra nybyggerier større end 300 m² ikke ledes til kloaksystemet, men håndteres lokalt. Dette krav kan fraviges, hvis der lokalt er forhold, der gør dette uhensigtsmæssigt. Ellers ingen bemærkninger.

Forvaltningens bemærkninger.

Under lokalplanens Kommentarer af generel karakter, er der henvist til Spildevandsplan 2008.

4. Brev af 4. februar 2009 fra Østerbro Lokaludvalg.

Lokaludvalget tilslutter sig udformningen med enkeltstående højhuse, og at bebyggelsen er åben og med mulighed for at bevare grundens grønne præg. Man er tilfredse, med at der er muliggjort en cykelforbindelse over Lyngbyvej.

Lokaludvalget mener ikke, der er behov for mere end 1- p-plads pr. 200 m², da der bør være mulighed for dobbeltudnyttelse af pladser med erhvervsbebyggelsen.

Center For Bydesign

Islands Brygge 37, 4.
Postboks 447
1505 Kbh. V

Telefon
3366 1380

Telefax
3366 7020

E-mail
lispal@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009495044

www.kk.dk

Man mener, at den nederste etage af bebyggelsen i hele område A skal fastlægges til erhverv med mulighed for at dispensere til boliger. Endelig opfordrer man til, at der etableres plangrundlag for et kulturhus i nærområdet.

Forvaltningens bemærkninger

Der er ikke fastlagt, hvor i bebyggelsen der skal indrettes erhverv, og hvor der skal være boliger. Der er derfor mulighed for at indrette erhverv i alle stueetager.

Vedrørende parkeringsdækning henvises til pkt. A. Trafik under afsnittet Hovedsynspunkter i henvendelserne og forvaltningens bemærkninger.

5. Brev af 10. februar 2009 fra Københavns Bymuseum.

Bymuseet har ingen kommentarer.

6. Email af 16. februar 2009 fra Banedanmark.

Banedanmark finder, at Banedanmarks arealer i område B bør udelades af lokalplanen, og forbeholder sig at arealerne anvendes til infrastrukturelle formål. Man bemærker, at fremtidige ejere, lejere og brugere skal tåle aktiviteterne i forbindelse med jernbanedriften, herunder evt. udbygning og intensivering af Banedanmarks aktiviteter.

Man bemærker, at evt. hegnsomkostninger følger sædvanlig praksis mellem Banedanmark og naboejendomme. Endelig vil Banedanmark have uhindret adgang til sine installationer, jf. bestemmelse i planerne om beplantningsbælte.

Forvaltningens bemærkninger

Da der ikke er nogen handlepligt forbundet med vedtagelse af en lokalplan, gælder for Banedanmarks arealer, at hidtidig lovlig anvendelse kan fortsætte uhindret. En evt. udbygning og intensivering af arealerne vil kunne foretages under hensyn til krav, der måtte blive stillet i henhold til miljølovgivningen. I lokalplanen kan der ikke fastlægges etableringsomkostninger til hegn mv. Overkørsler indpasses i beplantningsbæltet.

7. Email af 17. februar 2009 fra Ryvang Lokalråd vedlagt artikel fra Østerbro Avis uge 6, 4. februar 2009.

Lokalrådet henviser til artiklens indhold, hvoraf det fremgår, at med lokalplanforslaget er det et endeligt farvel til kulturhuset, som skulle have ligget på grunden. Man håber, at Borgerrepræsentationen omgør beslutningen om at placere kulturhuset på Hans Knudsens Plads, da Beauvaisgrunden vurderes som en god ramme. Vedrørende p-pladser bemærkes, at der er stillet krav om 1 plads pr 150 m² etageareal. Lokalrådet er enig i Østerbro Lokaludvalgs forslag om 1 p-plads pr 200 m². Lokalrådet finder at en placering af en genbrugsstation på DSB's tidligere arealer (område B) end i Borgervænget.

Forvaltningens bemærkninger

Vedrørende parkeringsdækning henvises til pkt. A. Trafik under afsnittet Hovedsynspunkter i henvendelserne og forvaltningens bemærkninger.

Vedrørende kulturhuset henvises til pkt. D. Diverse øvrige forhold.

Vedrørende genbrugsstationen har Københavns Kommune tidligere foreslået placeret en sådan på grunden. Forslaget mødte massiv modstand fra beboerne i området, hvorfor kommunen trak forslaget tilbage. Der er nu ved at blive placeret en genbrugsstation i Borgervænget (åbner efter planen til december i år). Der er også planer om at placere en nærgenbrugsstation ved kolonihaverne på den anden side af jernbanen samt en kvartermiljøstation ved Rovsingsgade/Haraldsgade. Der vurderes ikke umiddelbart at være behov for en genbrugsstation på Beauvaisgrunden.

Henvendelser fra ejere, lejere og brugere

8. Email af 19. december 2008 fra Helle Jensen.

Der gives udtryk for frygt for at miste udsigt til de grønne områder og miste sollys. Der gøres opmærksom på, at det forlyder, at jorden er blød, og at byggemetoder skal tage højde for dette. Der foreslås indrettet et parkeringshus med adgang videre til S-tog eller bus. Der spørges til kulturhusplanerne med ønske om et varmtvandsbassin.

9. Email af 11. januar 2009 fra Susanne Bock, Rovsingsgade 13, 4. tv., 2100 København Ø.

Det bemærkes, at byggeri på Beauvaisgrunden vil forøge de trafikale problemer på Rovsingsgade, hvor der er parkering i begge vejsider i dag langs med Beauvaisgrunden. Der er stærk og tung trafik mod krydset ved Lyngbyvej. Det betvivles, om bakker på området kan afhjælpe støjgener heller ikke fra togtrafik.

Nybyggeriet frygtes at give forringede lysforhold. Det er vanskeligt at se Kollektivhuset som en del af en byport. Der spørges til, om der kan dispenseres fra forurening, og om det bliver 5000 kr.-lejligheder. Det bemærkes, at områdets rekreative værdi vil forringes. Det forslås, at tanken om port fastholdes, men at området anlægges som park/skov og ud mod Lyngbyvej evt. med en høj skulptur med sammenhængskraft til Bjørn Nørugaards Bispebjerg Bakke og Grundtvigskirken.

10. Brev af 11. januar 2009 fra Mette Kiær, Rovsingsgade 23,2. tv.

Der foreslås bygget et parkeringshus ved Lyngbyvej med lukket forbindelse til Ryparken Station i en spændende arkitektonisk udformning. Busparkering, evt. fra Hans Knudsens Plads, foreslås etableret i sammenhæng hermed og evt. metrostation. Der foreslås indrettet café-etage og evt. bilværksted i parkeringshuset. Lyngbyvej foreslås ændret til almindelig vej ikke 6-spors vej, og Hans Knudsens Plads ønskes fredeliggjort.

Den resterende del af Beauvaisgrunden foreslås omdannet til en grøn oase evt. med mulighed for marked mv. Der rejses tvivl om, hvorvidt nye boliger kan udlejes.

Overordnet bemærkes, at Rovsingsgade opleves som en gade, der er glemt af kommunen med svineri, bygning der ikke er i anvendelse mv. Det nye byggeri vurderes ikke at give noget løft til området, men er fejlplaceret.

Parkeringsforholdene i området i dag betegnes som meget vanskelige.

11. Email af 13. januar 2009 Mikkel Overvad, Rovsingsgade 47, 4.

Det udtrykkes, at projektet bliver interessant at følge, men det er vanskeligt at forestille sig højder og skyggevirksomhed. Indsigelsens opmærksomhed er på trafikforholdene. Der er bekymring over mangel på trafikregulering. Cykelbroen ender på den forkerte side, og er ikke til megen hjælp. Den burde ligge ved Hans Knudsens Plads, for at betjene kørsel mod byen.

Der peges på de dårlige parkeringsforhold, som forstærkes af, at Rovsingsgade bruges til lastbiler, hvilket også skaber støjgener. De ekstra biler, som byggeriet vil generere, er ikke medregnet i lokalplanens støjestimering. Det frygtes, at p-pladserne inde på grunden ikke vil benyttes, såfremt de ikke er gratis, hvilket vil medføre flere parkeringsproblemer i området. Der foreslås en stor billig/gratis p-kælder, som vil forbedre projektet.

12. Email af 14. januar 2009 fra Søren Hummel, Studsgårdsgade 45.

Indsigelsen indeholder en række generelle betragtninger om samfundsforholdene set i forhold til at sætte nyt større byggeri i gang. Der udtrykkes uenighed om projektets arkitektoniske kvaliteter, som vil skade nærmiljøet bl.a. i forbindelse med byggeprocessen. Der opfordres til at tage afstand fra projektet.

13. Brev af 14. januar 2009 fra Jørgen Lang Jørgensen, Borthigsgade 8, 1. th.

Der gøres opmærksom på, at grunden er stærkt forurenet, og der gøres indsigelse imod, at Københavns Kommune ikke træffer foranstaltninger til at fjerne dette.

Der gøres indsigelse imod, at kommunen ikke respekterer reglerne om, at der ikke må etableres boliger i områder, der overskrider støjgrænserne.

Der gøres opmærksom på, at de støjmæssige konsekvenser for beboerne langs sydsiden af Rovsingsgade, skal vurderes. Det anses for uacceptabelt at bygge i området efter de gældende regler.

Det foreslås, at der i stedet indrettes parkeringspladser på grunden med forbindelse til Ryparken Station og buslinjer på Hans Knudsens Plads.

14. Email af 26. januar 2009 fra Mads Abrahamsen, Rudolph Berghs Gade 26.

Der gives udtryk for, at Rovsinggade opleves som barriere ligesom Lyngbyvej og banen på grund af stærk trafik. Der gives udtryk for, at mange vælger alternative kørselsruter gennem boligområdet, fordi der ikke er nok kapacitet ved Lyngbyvej-krydset. Det foreslås, at forlægge Rovsinggade langs med banen, så det nye boligområde kan komme bedre i kontakt med de eksisterende, og Rovsinggades barriereeffekt kan fjernes.

15. Email af 12. februar 2009 fra Claus Mark Rasmussen, Engelstedsgade 64, 2. tv.

Indsiger finder, at byggeriet er alt for stort i forhold til de omkringliggende byggerier, og at det vil bringe disharmoni i landskabet i forhold til kolonihaverne og de omkringliggende 5 etagers bygninger.

16. Email af 13. februar 2009 fra Anna Bonnichsen og Mette Schou-Christensen, AB Rovsinghus arbejdsudvalg. Det

bemærkes, at bakker og vinklede stier kan være skjulesteder og give utryghed i området, et nyt område med "hæng ud" steder og halvdød udenfor kontortider. Det foreslås, at der indrettes aktiviteter, som fx bowlingcenter, klatrehal, ishuse, caféer og lign., og udepladser som boldbaner, petanquebaner, skatepark, klatreområder, hvor mennesker mødes, kommer hinanden ved og skaber liv. Et medborgerhus/kulturhus ville kunne give kultur, hygge, fællesskab, lys og luft. Der bakkes op om at fastholde det grønne 10 m afskærmningsbælte og bevaringsværdige træer.

Der udtrykkes tilfredshed med cykelstier, og der spørges til forløbet på den østlige side af Lyngbyvej.

Der udtrykkes bekymring for den trafik og støj et bilværksted på DSB-grunden evt. med vaskehal kan medføre.

Den estimerede trafikstigning som følge af nybyggeriet på ca. 500 udkørsler om dagen vurderes urealistisk lav. Rovsinggade er i dag ekstremt trafikeret med meget parkering, og der køres hurtigere end de 50 km/t.

Rovsinggade foreslås som stillevej eller 40 km zone. Alternativt en lysregulering ved indkørsel til Beauvaisgrunden, så den lange lige strækning bliver brudt og evt. støjdæmpende asfalt. Som afværge mod støj på eksisterende bygninger foreslås fortovs-kanten flyttet ud, og evt. opført en støjskærm.

Parkeringsdækningen på 1 p-plads pr. 100 m² etageareal anses for mangelfuld. Som løsning foreslås parkeringskælder under kulturhuset og under højhusene samt større parkeringsområder på området.

Det påpeges, at kommunen skal have helt klare retningslinjer for, hvem der er ansvarlig for oprensning.

Der bakkes op om, at bebyggelsen opføres med materialer af høj kvalitet som patineres pænt, og at byggeriet opføres i en spændende arkitektur. Der spørges til, hvordan dette kan visualiseres. Erhvervsbygninger bør ikke være belyst om natten grundet energiforbrug, og hvordan sikres, at "byport"-konceptet bibeholdes.

17. Brev af 13. februar 2009, fra Jan Hansen, Hjelmsgade 5, 1.tv.

Der gives udtryk for, at de fem meget høje tårne/huse udgør en væsentlig uhensigtsmæssig ændring i forhold til Kommuneplan 2005 og vil være en kilde til direkte gener for mange. Kommuneplantillægget muliggør en bygningshøjde på op til 60 m i forhold til Kommuneplan 2005, hvor den maksimale bygningshøjde er 24 m. 60 m vurderes som en fuldstændig vanvittig højde, som vil skille sig alt for meget ud i forhold til det omkringliggende byggeri. De høje bygninger vil give reduktion af sol- og lysindfald i de omkringliggende områder og bygninger.

Det påpeges, at der vil være skyggegener for kolonihaveområdet mod nordvest i morgen- og formiddagstimerne og dermed ringere udnyttelse af solen som energikilde. Om eftermiddagen vil Kollektivhuset mod nordøst blive udsat for skyggepåvirkninger. Sent på eftermiddagen og om aftenen er det bygningerne mod øst, sydøst.

Området foreslås i stedet indrettet til rekreative formål med af forskellige aktiviteter. Og også med lavt byggeri op til 5 etager. Og gerne som 0-energibyggeri eller passivhuse.

18. Email af 16. februar 2009 fra Marianne Thorup-Nielsen, F.F.Ulriks Gade 3, st.

Der anmodes om et nyt borgermøde, da beboere i byggeforeningenshusene ikke var inviteret d. 27/1. Tårnene findes alt for markant og falder ikke i tråd med de omkringliggende kvarter (byggeforeningenshusene er fra 30'erne og kun i 2 etager.) Der bør etablere underjordisk parkering til alle beboere samt gæster.

Der skabes tvivl om levedygtighed for service og handel, og der henvises til tomme boliger i Rovsinggade samt i Byggeforeningskvarteret. Der spørges til planerne for kulturhuset.

19. Email af 16. februar 2009 fra Lone Søland, Advokat Phillip Comerford, Alhambravej 3, 1826 Frederiksberg C, på vegne A/B Borthigsgaard.

Det bemærkes, at Københavns Kommunes ikke præcist kender omfanget af forureningen, men at målinger har vist områder med stærk forurenede jord. Beboerne i A/B Borthigsgaard, er bekymrede for, om grunden nogensinde vil blive rensset, og om man sundhedsmæssigt lider under forureningen. Der henvises til, at der på borgermødet blev oplyst, at Københavns Kommune vil fraskrive sig ethvert ansvar ved salg af forurenede grunde. Denne form for ansvarsfraskrivning findes uacceptabel, og Københavns Kommune opfordres til at få rensset grunden op snarest.

A/B Borthigsgaard vurderer, at trafikbelastningen fra det nye byggeri bliver større end 500 biler, hvilket ikke findes trafikalt ansvarligt. Parkeringsforholdene i området, (som i forvejen er stærkt overbelastede), bliver yderligere komplicerede, og det krævede antal nye p-pladser anses for utilstrækkelig. Yderligere trafik vil medføre yderligere støjgener, hvilket A/B Borthigsgaard ikke kan anerkende. Det samme gælder den øgede luftforureningen som følge heraf.

Der vurderes ikke at være behov for nye boliger eller erhvervslejemål. Man frygter, at de vil stå mere eller mindre tomme.

Det bemærkes, at der ikke er overensstemmelse mellem illustrationen side 9 og side 17 og den udstillede model (på borgermødet). Man får i projektet en fornemmelse af, at bygningerne ikke bliver så høje endda, men bygningerne bliver 3 til 4 gange højere end A/B Borthigsgaards. Dette er uacceptabelt, beboerne vil føle deres privatliv krænket ved så høje bygninger, der "overvåger".

Kulturhuset forudsættes i det seneste projekt finansieret af overskud fra salg af "Beauvaisgrunden". Man ønsker oplyst, om dette er ensbetydende med, at Kulturhuset skrinlægges, hvis "Beauvaisgrunden" er vanskelig at sælge.

Det påpeges, at bebyggelsen vil give væsentlige skyggegener. Beboerne i A/B Borthigsgaard bruger gårdmiljøet meget hele året rundt.

Det vil præge trivslen negativt i gårdmiljøet med skyggegener.

Andelsboligforeningen er ikke enig i bebyggelsens arkitektoniske kvaliteter. Projektet ønskes forkastet i sin fulde form.

"Beauvaisgrunden" foreslås anvendt til rekreativt område med forskellige aktiviteter. Den fremtræder p.t. misligholdt, men kunne med få midler - inklusive beplantningsbælter mod Rovsingsgade og Lyngbyvej - blive et stort aktiv for alle borgere i området.

Det anbefales derfor, at Københavns Kommune oprensere den forurenede grund, for herefter at lave rekreativt område til beboerne i området.

20. Email af 16. februar 2009 fra Jesper Moos, F.F. Ulriks Gade 3, 1.
Bygningerne er for høje, og der mangler institutioner mv. åndehuller, metro og kulturhus. Det anføres som en forkert prioritering.

21. Email af 17. februar 2009 fra Karin Brogaard, Borthigsgade 6, 4. th.

Det fremføres, at der er trafikale problemer på Rovsingsgade, der køres med for stor fart, der er parkering, som optager cykelstierne. Der er gener fra trafikken i form af støj og luftforurening. Med det høje byggeri frygtes det, at man ikke får solen at se.

Området har med tiden fået en slags parkstatus, men oprydning og vedligeholdelse er mangelfuld. Området bliver brugt til mange forskelligeartede aktiviteter og er et stort aktiv for områdets beboere. Der er mange smukke træer og dyreliv. Derfor opfordres der til at bevare området som rekreativt areal.

Der påpeges, at der allerede er mange ledige bolig- og erhvervslokaler.

22. Email af 17. februar 2009 fra Per Olsson, Skanska Øresund.

Skanska Øresund bemærker, at udformningen af bebyggelsen ikke giver beskyttelse mod miljøgener fra motorvejen.

Det påpeges, at de fastlagte byggefelter på op til 600 m² er uhensigtsmæssige da elevatorer mv. vil optage et relativt stort areal og reducere

den effektive udnyttelse væsentligt. Det vil være hensigtsmæssigt med muliggjort parkering over terræn.

Dagligvarearealet bør være 2.000 m² og bebyggelsesprocenten 185 med baggrund i de store friarealer mod nordvest. Og en udstykning i en erhvervsdel og en boligdel skal være mulig.

Der foreslås derfor en anderledes udformning af bebyggelsen og tegnestuen BIG har for Skanska Øresund udarbejdet et skitseforslag med udgangspunkt i projektet "Bjerget", som kan ses i Ørestad. Dette vil skærme mod Lyngbyvej, give parkeringsarealer over terræn, erhvervsbebyggelse oven på og boligbebyggelse bag ved. Der er vedlagt et skitseforslag.

Hovedsynspunkter i henvendelserne og forvaltningens bemærkninger

A. Trafik

- Trafikale problemer og konsekvenser
- Parkeringsforhold og forslag om parkeringshus
- Cykelstiforhold

Forvaltningens bemærkninger

Trafikale problemer og konsekvenser

Flere hørings svar udtrykker bekymring for mere trafik end de 500 ture i døgnet til Rovsinggade, som er nævnt på borgermødet (ikke beskrevet i lokalplanforslaget).

De trafikale konsekvenser der peges på i denne forbindelse er:

- øget pres på især udkørslen fra Rovsinggade til Helsingørmotorvejen.
- forøgede støjgener

Høj fart nævnes som et gennemgående problem på vejen, grundet at bilisterne ikke kommer ned i fart efter endt kørsel på motorvejen. Bedre skiltning eller fartdæmpning ønskes. Problemet med høj fart ændrer lokalplanforslaget ikke på.

Rovsinggade er i kommuneplanen udlagt som bydelsgade og skal derfor kunne håndtere trafikken mellem regionalvejene/fordelingsvejene og lokalvejene i byen. Der er nordøst for Tagensvej registreret en årsdøgntrafik på ca. 10.000 køretøjer, hvilket vurderes at være det samme på strækningen ud mod Hans Knudsens Plads. Krydset ved Hans Knudsens Plads er i dag stærkt belastet af trafik i myldretiden, hvilket vil blive forstærket ved den planlagte udbygning af Beauvaisgrunden. Det kan betyde mere kø på Rovsinggade ved især venstresving mod Helsingørmotorvejen samt en udvidelse af myldretidsperioden morgen og eftermiddag.

Det er af forvaltningen vurderet at en ny bebyggelse på ejendommen vil generere ca. 500 bilture i døgnet. Denne beregning bygger på erfaringstal fra andre bebyggelser i kommunen.

For de berørte boligkarréer langs Rovsinggade, vurderes den primære støjkilde at komme fra Helsingørmotorvejen, hvor støjniveaue

vil være uændret som følge af lokalplanforslaget. Støjgenerne langs Rovsinggade vil heller ikke ændres hørbart som følge af trafik til Beauvaisgrunden, idet trafikstigningen i forhold til dagens trafik er meget lille.

Et forslag om at forlægge Rovsinggade langs banen vurderes ikke at være økonomiske realistisk.

Parkeringsforhold og forslag til parkeringshus

Et gennemgående tema i næsten alle høringssvar er et ønske om flere parkeringspladser. Svarene deler sig i to grupper:

- I stedet for bebyggelse etableres et P-hus, der kan fungere som parker og rejs anlæg ved skift af transportform til S-tog, bus og cykel på strækningen mellem Beauvaisgrunden og centrum.
- Parkeringsdækningen på 1 plads pr. 100 m² bolig er for lidt. Dette skaber bekymring for at overfladeparkeringen vil brede sig til Rovsinggade. Dobbeltudnyttelsen af parkeringen vurderes også urealistisk.

Ønsket om flere parkeringspladser på Beauvaisgrunden strider generelt imod beboernes ønske om mindre trafik på Rovsinggade. Flere parkeringspladser vil skabe mere trafik og forøge de trafikale konsekvenser der påpeges i øvrigt.

Parkeringsdækningen på 1 plads pr. 100 m² bolig svarer til den kommende kommuneplans maksimale værdier for området. Med det miks der er mellem boliger og erhverv, vil der til en vis grad kunne ske en dobbeltudnyttelse af parkeringen.

Forslaget til etablering af et P-hus eller lignende med henblik på transportmiddelskifte, vurderes som en dårlig løsning. Københavns Kommune vil gerne tilskynde til øget brug af cykel og kollektiv trafik, men ikke ved etablering af flere parkeringspladser i centrum af hovedstaden, men gerne så tæt på oplandspendlernes bopæl som muligt. Et stort parkeringsanlæg vurderes desuden ikke at blive benyttet, idet hovedparten af bilisternes ventetid ved pendling mod København, foregår på Helsingørmotorvejen frem mod signalanlægget ved Hans Knudsens Plads, der fungerer som et doseringsanlæg.

Cykelstiforhold

Flere høringssvar peger på den manglende cykelsti på Rovsinggade som et problem for trygheden. Den planlagte stibro over Helsingørmotorvejen på nordsiden af jernbanebroen er der generelt opbakning til, men det påpeges, at ruten ikke betjener bymidten direkte og at den burde have ligget syd for jernbanebroen i stedet.

Rovsinggade mangler i dag cykelsti på de sidste 400 meter frem mod Hans Knudsens Plads. Strækningen indgår i kommunens prioriterede liste over cykelstianlæg for 2006-2016. Cykelsti på sydsiden af Rovsinggade har været prioriteret højest, mens cykelsti på nordsiden har afventet de kommende planer for Beauvaisgrunden. Anlægsprisen for

cykelsti i begge sider ligger på ca. 2,5 mio. kr. Det er vurderet at ca. 22 parkeringspladser langs kantsten fjernes som følge heraf. Stibroen over Helsingørmotorvejen indgår som en del af det grønne cykelrutenet og vil i fremtiden binde Nørrebro-ruten sammen med Ryvangsruten og Svanemølleruten. Via Svanemølleruten er der en meget direkte forbindelse til Østerbro og centrum. Der gennemføres i øjeblikket en projektmodning for Svanemøllerutens forløb frem til Østerport Station.

B. Miljøproblemer

- Støjforhold og forurening fra ny trafik.
- Forureningen af undergrunden.
- Luftforurening

Forvaltningens bemærkninger

Støjforhold og forurening fra ny trafik

Flere høringssvar udtrykker bekymring over, at der bygges boliger på grunden, der er belastet af trafikstøj fra Lyngbyvej og Rovsingsgade. Der udtrykkes ligeledes bekymring over, at et byggeri på grunden vil medføre øget trafik i området og dermed også en forøgelse af trafikstøjen ved de eksisterende boliger langs Rovsingsgade.

Støjniveauet langs Lyngbyvej er beregnet til 76 dB(A) og langs Rovsingsgade til 66 dB(A).

I lokalplanforslaget er der ikke taget stilling, hvor der skal placeres boliger, og hvor der skal placeres erhverv. Det fremgår blot, at boligandelen skal være mindst 25 pct. og maksimalt 40 pct.

Ifølge Københavns Kommunes støjretningslinier må der ikke bygges boliger, hvor støjniveauet fra vejtrafik overstiger 65 dB(A). Det betyder, at boligbyggeri på grunden ikke kan etableres direkte ud mod Lyngbyvej og Rovsingsgade, men må placeres på de steder på grunden, hvor niveauet ikke overstiger 65 dB(A).

Ifølge kommunens retningslinier må støjniveauet på de primære udendørsopholdsarealer ikke overstige 55 dB(A). Det foreslåede bakkelandskab vurderes at kunne dæmpe støjen noget, men vil formodentligt ikke kunne stå alene. Her kan en støjafskærmning blive nødvendig, men det er meget afhængigt af, hvor i bygningerne boligerne og disses primære udendørsopholdsarealer placeres.

Det er ligeledes af betydning, hvordan lejlighederne indrettes, og hvordan facaderne udformes, da det også er et krav, at boliger skal have mindst en facade, hvor støjniveauet ikke overstiger 55 dB(A) - en stille facade.

I forbindelse med en kommende byggesagsbehandling vil det blive klart, hvor der skal være boliger og disses opholdsarealer, samt hvor der skal være erhverv. Det vil i den forbindelse blive stillet som krav i byggetilladelsen, at støjretningslinierne skal overholdes.

Togstøjen fra banen overstiger ikke retningslinien på 60 dB(A) og vurderes ikke at ville give anledning til miljøkonflikter ved boliger. Miljøstyrelsen har i 2007 udsendt en ny vejledning nr. 4 'Støj fra veje'. I vejledningen indføres en ny indikator for støjbelastningen L_{DEN} ,

hvor støjen vægtes over døgnet. Samtidig indføres en vejledende grænseværdi for indendørsstøj med åbne vinduer, der supplerer de vejledende grænseværdier for støjbelastningen på facaden og Bygningsreglementets krav til det indendørs støjniveau. Samtidig udgår kravet om en stille facade for boliger.

Implementeringen af den nye vejledning forventes at ske i forbindelse med vedtagelsen af Kommuneplan 2009. Beskyttelsesniveauet er vurderet som værende stort set uændret, hvorfor principperne om placering af boliger og opholdsarealer stadig vil være gældende.

Den kommende bebyggelse på Beauvaisgrunden vurderes ikke at ville medføre så væsentlig en forøgelse af trafikken på Røvsingsgade, at det vil medføre en mærkbar forøgelse af trafikstøjniveauet ved de eksisterende boliger på Røvsingsgade.

Forurening af undergrunden

Flere hørings svar udtrykker bekymring over, at der skal bygges på den forurenede grund, og at Københavns Kommune planlægger at sælge grunden inden den er rensset op.

Jorden på Beauvaisgrunden er kraftigt forurenede. Dette blev bekræftet ved en forureningsundersøgelse i 2005-2006, hvorefter Teknik- og Miljøforvaltningen registrerede grunden som forurenede på vidensniveau 2 i henhold til loven om forurenede jord (Lov nr. 370 af 2. juni 1999).

Ifølge samme lovs § 8 skal der søges om tilladelse inden ændring af arealet til mere følsom anvendelse fx boliger. Denne tilladelse skal gives af miljømyndigheden – Center for Miljø. I tilladelsen vil der blive stillet en lang række krav, der skal sikre, at forureningen håndteres korrekt, og at man kan bo og opholde sig på grunden uden risiko for sundhedsfare.

Tilladelsen fra Center for Miljø skal forelægges Region Hovedstaden, som er høringspart.

Tilladelsen vil blive stillet til bygherren/grundejeren, og det følger af loven, at de stillede vilkår følger med, hvis ejendommen sælges. Vilkårene i tilladelsen vil således være bindende for den til enhver tid værende ejer eller bruger. Vilkårene vil være de samme, uanset om det er Københavns Kommune eller en privat person, der vil igangsætte et givent byggeprojekt på arealet.

Region Hovedstaden er myndighed hvad angår grundvand og afværgeindsats overfor grundvandsforureninger. Hvis der i forbindelse med udførelse af bygge- og anlægsarbejdet er en øget risiko for grundvandsforurening, kan Region Hovedstaden fastsætte krav og vilkår, der er nødvendige for at forhindre denne risiko. Et byggeprojekt må heller ikke umuliggøre eller fordyre fremtidige undersøgelser og den offentlige afværgeindsats.

I en henvendelse gøres opmærksom på, at jorden er blød. I forbindelse med byggetilladelse og byggeproces bliver der taget højde for blød jordbund.

Luftforurening

Nogle indsigere frygter, at det planlagte byggeri vil medføre en øget trafikmængde i området, der igen vil øge luftforureningen i området, og at dette vil være sundhedsskadeligt for beboerne.

Med udgangspunkt i områdets åbne karakter og den relativt beskedne tilvækst i trafikken, som den planlagte bebyggelse på grunden vil give anledning til, vurderer Center for Miljø, at de fremtidige trafikforhold - som følge af den planlagte bebyggelse på Beauvaisgrunden - ikke vil give anledning til en mærkbar forøgelse af koncentrationen af forurenende stoffer i luften i området.

C. Bebyggelsen udformning og konsekvenser for de eksisterende bebyggelser

- Arkitektur, herunder indsigelser om bebyggelse i op til 60 m.
- Skyggevirkninger, udsigtsforhold mv. i forhold til eksisterende bebyggelser.
- Indretning af friarealer, tryghed, beplantningsbælte.

Forvaltningens bemærkninger

Arkitektur, herunder indsigelser om bebyggelse i op til 60 m.

Planlægningen for Beauvaisgrunden er baseret på en beslutning fra Borgerrepræsentation i juni 2005 om at sætte en proces i gang for udviklingen af grunden til et blandet bolig- og erhvervsområde. Den anvendelse skønnes at være den mest egnede til at tegne en naturlig afslutning på bykvarteret mod jernbanen og kolonihaveparken, og som vil tilføje byen nye boliger og erhvervsarealer med stationsnær placering.

Lokalplanen og medfølgende kommuneplantillæg tager udgangspunkt i en konkurrenceproces gennemført i efterår 2005 for området med parallelle opdrag og indkaldelse af idéoplæg. Et forslag fra Lundgaard & Tranberg Arkitektfirma og SLA Landskabsarkitekter blev udpeget som det bedste bud på disponering og udformning af Beauvaisgrunden. Forslaget muliggør opførelse af fem tårne i forskellig maksimal højde op til 60 m i en del af grunden (område A). Den særlige skulpturelle arkitektur er forventet at tilføje området en særlig identitet og markere bybilledet ved Ryparken Station. Københavns Kommune har lagt stor vægt på, at de grønne træk i området fastholdes, og at de er offentligt tilgængelige.

For at realisere vinderprojektet er det nødvendigt at lade den maksimale bygningshøjde være 60 m i planerne.

Den fastlagte nye anvendelse for Beauvaisgrunden muliggør, at daginstitution og legeplads mv. kan indpasses i området.

Flere giver udtryk for, at den høje bebyggelse ikke er tilpasset omgivelserne, at den bliver 3-4 gange så høj som bebyggelsen langs Røvsingsgade og byggeforeningshusene ved Lyngbyvej er i 2 etager. Der gøres også opmærksom på at der ikke er overensstemmelse mellem modellen, der kunne ses ved borgermødet og de viste illustrationer i lokalplanpjecen.

Bebyggelsen på Beauvaisgrunden er udformet med et helt andet udtryk og struktur end den traditionelle karrébebyggelse langs Røvsingsgade og byggeforeningshusene. Bebyggelsen på Beauvaisgrunden fremstår med sin egen identitet, og ikke som en fortsættelse af strukturen i de eksisterende bebyggelser. De enkeltstående højhuse et udtryk for at ville udnytte stedets potentialer på en anden måde ved at skabe optimere de ubebyggede arealer. Det er også grunden til at dette projekt blev valgt som det bedste i den før omtalte arkitektkonkurrence. Forvaltningen er ikke enig i, at bebyggelsen ikke er tilpasset stedet. Den danner modspil til Kollektivhuset og respekterer udsigtsmuligheden for de bagvedliggende bebyggelser ved udformningen med fritliggende højhuse i et grønt landskab. For så vidt angår difference mellem model og illustrationer, skal bemærkes, at det er det samme projektgrundlag, tegnestuen har brugt som grundlag for illustrationer og model.

Skanska Øresund foreslår en anden bebyggelsesform. Som ovenfor nævnt, er lokalplanen udarbejdet på baggrund af en konkurrenceproces, hvor det aktuelle forslag blev valgt som det, der på den mest overbevisende måde understøtter stedet byarkitektonisk med et markant og ikonisk byggeri. Bebyggelsen som Skanska Øresund har foreslået, adskiller sig markant fra lokalplanens rammer, og en muliggørelse af dette vil forudsætte en fornyet lokalplanproces. På baggrund af ovennævnte konkurrenceproces kan forvaltningen ikke anbefale, at der igangsættes en fornyet lokalplanproces med udgangspunkt i et helt andet forslag.

For så vidt angår bebyggelsesprocenten på 150, er den fastlagte S2-kommuneplanramme standard. Der er et ønske om, at bebyggelsen skal fremstå med åbenhed, og at det ubebyggede areal skal have en grøn karakter og forsat i et omfang skal være anvendeligt for offentligheden. Bebyggelsesprocenten på 150 vurderes i sammenhæng med disse ønsker at være hensigtsmæssig.

Det foreslås, at bebyggelsen opføres som 0-energibyggeri eller passivhuse. I lokalplanen indgår ikke krav om lavenergibebyggelse. Da kommunen ejer grunden, er der dog mulighed for at stille krav herom i forbindelse med udbud af ejendommen.

Skyggevirkninger, udsigtsforhold mv. i forhold til eksisterende bebyggelser

Flere indsigere peger på, at byggeriet vil forårsage ringere udsigtsforhold og give skyggegener. Byggeriet vil medføre, at den ugenerede udsigt, som findes i dag fra de eksisterende bebyggelser vil ændres. Som ovenfor nævnt, er der lagt vægt på at bebyggelsen fremstår med høje enkeltstående bygninger sådan, at der til dels forsat er udsigt fra de eksisterende bebyggelser langs Røvsingsgade mod de grønne arealer og Bispebjerg. Det var netop en af de kvaliteter, man fandt ved denne bebyggelse.

Skyggediagrammerne viser, at nybyggeriet kun vil give meget ringe skyggegener for de eksisterende bebyggelser. Kun i de sene timer i højsommerdagene vil slagskyggerne ramme bebyggelsen langs Røvsingsgade. Afstanden til eksisterende bebyggelser er mindst ca. 30 m,

hvilket forvaltningen vurderer rimelig, og ikke bør give anledning til fornemmelse af overvågning. Til sammenligning er en normal brokvartersgadebredde inklusive fortove mv. (facadeafstand) godt 18 m. Afstanden til såvel haveforeninger og Kollektivhuset er så stor så skyggevirkningerne vil være marginale.

For så vidt angår A/B Borthigsgårds anvendelse af egen gård vil det nye byggeri ikke give nogen skyggemæssige ændringer eller gener.

Indretning af friarealer, tryghed, beplantningsbælte

En række indsigere forslår, at arealet anvendes til rekreativt areal. evt. med forskellige aktiviteter. Hertil skal bemærkes, at dette ikke er prioriteret i kommunens budget. Som tidligere nævnt blev det i 2005 besluttet, at udvikle området til et område med blandet boliger og erhverv, og planerne er et resultat af den beslutning. I lokalplanen fastlægges, at bebyggelsen skal fremstå med åbenhed og med så store rekreative områder som muligt, og at disse skal fremstå uindhegnede. Da området først og fremmest skal være friareal for områdets beboere og brugere, vil en detailplanlægning af områderne ske i forbindelse med projektets endelige sagsbehandling. I den forbindelse vil det også blive tilset, at de ubebyggede arealer ikke indrettes, så der opstår utrygge områder.

Beplantningsbæltet vil blive anlagt i forbindelse med friarealplanen i øvrigt.

D. Diverse øvrige forhold

- Manglende fokus på områdets dårlige vedligeholdelse.
- Planer for kulturhuset.
- Problemer med salg og udlejning af bebyggelse, samt boligtyper.
- Butikker
- Høringsområde og nyt borgermøde

Forvaltningens bemærkninger

Manglende fokus på områdets dårlige vedligeholdelse.

De problemer der peges på i indsigelserne med dårlig vedligeholdelse af området langs Rovsingsgade generelt, kan ikke indeholdes i lokalplanen. Det skal dog bemærkes, at et generelt løft i området må forventes at have en positiv effekt. Desuden gennemføres aktuelt områdefornyelse i det tilgrænsende Haraldsgadekvarter, som også kan forventes på samme måde at have en positiv effekt.

Planer for kulturhuset

Flere spørger til planer for kulturhuset. Borgerrepræsentationen har besluttet, at kulturhuset skal placeres på Hans Knudsens Plads. I de oprindelige planer blev fastlagt, at af et salg af Beauvaisgrunden skulle der anvendes 30 mio. kr. til et kulturhus. Såfremt der skal ændres ved disse planer, forudsætter det en fornyet politisk beslutning. Kultur- og Fritidsforvaltningen havde fremsat ønske om, at kulturhuset blev tilgodeset i Budget 2009, hvilket ikke er sket. Der er derfor ikke

nye aktuelt planer for kulturhuset. Eftersom den foreløbige beslutning er, at kulturhuset skal ligge på Hans Knudsens Plads, er det ikke omfattet af de her omhandlede planer. Det er derfor heller ikke truffet beslutning om indretning, og hvilke aktiviteter kulturhuset skal indeholde.

Problemer med salg og udlejning af bebyggelse, samt boligtyper

Flere stiller sig skeptiske over for om nye erhvervsarealer eller boliger kan sælges eller udlejes. Forvaltningen peger i den sammenhæng på, at planlægningen er langsigtet, og lokalplanen ikke er tidsbegrænset. Planerne er således uafhængige af de aktuelle konjunktursvingninger. Der spørges til, om det bliver 5.000 kr. boliger, hvortil kan bemærkes, at bebyggelsen på Beauvaisgrunden var udpeget som en af de kommunale grunde, der skulle reserveres til 5X5 boligerne. Dette blev dog efter nærmere vurdering fravalgt, da den foreslåede udformning med høje huse ikke umiddelbart er foreneligt med det præfabrikerede modulkoncept, som blev brugt til 5x5 boligerne. Det skal desuden bemærkes, at der ikke indenfor planlovens muligheder kan stilles økonomiske betingelser for byggeriet. Kommunen kan dog inden for lovgivningens rammer som grundsælger fremsætte ønske om at få opført billige boliger.

Butikker

Der peges i indsigelse 22 på at butiksarealerne bør være 2.000 m² etageareal. Hertil skal bemærkes, at den fastlagte begrænsning af arealerne på maksimalt 600 m² er sket på baggrund af bebyggelsens udformning med et maksimalt bebygget areal på 600 m². Forvaltningerne vil dog foreslå en ændring i forhold til det fremlagte lokalplanforslag, for at imødekomme dette forslag.

Høringsområde og nyt borgermøde

Byggeforeningshusene ved Lyngbyvej vil ikke være umiddelbart berørt af eller kunne se byggeriet på Beauvaisgrunden eller nabogrunden. Derfor er de ikke omfattet af høringsområdet, og der er derfor ikke sendt høringsmateriale ud til denne bebyggelse. Borgermødet var offentligt - også offentligt annonceret, og alle var velkomne også beboere m.fl. udenfor høringsområdet.

Ændringer i forhold til de fremlagte planforslag

Henvendelserne giver ikke forvaltningerne anledning til at foreslå ændringer i forslaget til kommuneplantillæg.

Henvendelserne giver anledning til at foreslå følgende ændringer i forhold til det offentliggjorte lokalplanforslag:

- § 3, stk. 1, pkt. d, 2. punktum ændres til følgende ordlyd:
”Bruttoareal for hver enkelt butik må ikke overstige 1.200 m² for dagligvarebutikker og 600 m² for udvalgswarebutikker.”

Begrundelse: Med den foreslåede ændring muliggøres en større fleksibilitet for etablering af butikker. Dagvarebutikker på 1.200 m² svarer til 2 etager i bebyggelsen og 600 m² til udvalgsvarer til én etage.