



**Endelig vedtagelse - tillæg nr. 4 til lokalplan nr. 310
”Teglværkshavnen”.**

Notat om høringsproces og modtagne hørings svar

I dette notat bliver de 20 henvendelser, der er modtaget i høringsperioden, refereret og kommenteret.

Høringsproces

Offentliggørelse af forslag til tillæg 4 med miljøvurdering i perioden 16. juni til den 13. september 2010.

Der er udsendt 1.268 pjecer, 100 omslag og 288 forslag til ejere, brugere, interessegrupper, foreninger og lignende. Forslaget blev annonceret den 16. juni 2010 i Valby/Kgs. Enghave Bladet.

Den 25. august 2010 afholdt forvaltningen i samarbejde med lokaludvalget et borgermøde i TDC's gæstekantine, Tegholmmsgade nr. 1, hvor ca. 100 borgere deltog. Mødet var tilrettelagt med en guidet tur i området med efterfølgende orienteringsmøde med repræsentanter fra Teknik & Miljøforvaltningen, Økonomiforvaltningen, Børne- og Ungdomsforvaltningen og Kgs. Enghave Lokaludvalg. Derudover deltog BR-medlem Lise Thorsen (S).

Teknik- og Miljøforvaltningen, DesignGroup Architects og Lokaludvalget holdt oplæg. Efterfølgende var der et ”cafébordsarrangement”, hvor borgerne kunne stille spørgsmål til de nævnte forvaltninger. Afslutningsvis var der en samlet debat med spørgsmål til et panel bestående af repræsentanter for forvaltningerne og lokaludvalget.

Debatten drejede sig især om trafik, manglende infrastruktur og områdets friarealer og servicetilbud. Der er som *bilag 3 og 4* til indstillingen vedlagt referat fra borgermødet og resultatet af de evaluerings-skemaer, der blev omdelt på mødet.

I offentlighedsperioden har der på Center for Bydesigns hjemmeside været mulighed for at søge oplysninger om planforslaget og fremsende bemærkninger til planforslaget som e-mail. Der er modtaget hørings svar som e-mails via hjemmesiden.

I offentlighedsperioden er der modtaget 20 hørings svar, heraf 4 fra offentlige myndigheder.

Modtagne hørings svar

I *bilag 6* til indstillingen er hørings svarene opstillet i skemaform, inddelt efter emne. Nedenfor redegøres for disse emner, idet der dog

Sagsnr.
2010-152135

Dokumentnr.
2010-726173

Sagsbehandler
Lars Korn

Center for Bydesign

Njalsgade 13, 4. sal
Postboks 447
2300 København S

Telefon
3366 1296

Telefax
3366 7020

E-mail
soslyn@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009495044

www.kk.dk

ikke er et referat af indholdet af hvert enkelt høringssvar. I stedet er problemstillingerne gennemgået og kommenteret.

A. Høringssvar fra offentlige myndigheder

Miljøministeriet/Miljøcenter Roskilde bemærker, at ministeriet ikke kan se, at der konkret er redegjort for planforslagets sammenhæng med Fingerplan 2007. Endvidere vurderer ministeriet, at størrelsen på de arealer, der kan opfyldes i henhold til lokalplanforslaget, kan rummes inden for Fingerplanens rammer.

Bemærkninger:

Oplysningerne tages til efterretning, idet det skal oplyses, at forslaget af forvaltningen er vurderet som værende i overensstemmelse med intentionerne i Fingerplan 2007. Der bliver med lokalplanen ikke udlagt "nye byområder" i den forstand, som det i landsplandirektivet Fingerplan 2007 er formuleret. Fingerplan 2007 er således indarbejdet i kommuneplan 2009 og lokalplanen i overensstemmelse hermed.

Ydermere er planområdet beliggende i "håndfladen" i Fingerplanen og er derfor en del af det indre storbyområde.

Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen oplyser, at forvaltningen ingen bemærkninger har til lokalplanforslaget.

Københavns Energi oplyser at "Varme" har ledninger i området, der skal respekteres, og at man ønsker at energiforsyne det kommende byggeri ud fra et mål om at reducere CO₂-udledningen mest muligt.

Bemærkninger:

Oplysningerne tages til efterretning.

Kgs. Enghave Lokaludvalg mener generelt, at tillægget er godt men gør indsigelse mod bebyggelsesprocenten på 150 samt muligheden for boliger langs Vasbygade. Derudover opfordres kommunen til at sætte skrappe krav i byggetilladelser vedrørende etablering af veje, cykelstier, rekreative arealer og ikke mindst den grønne kile, herunder fremskyder egne og grundejeres projekter, med henblik på at styrke sammenbindingen af området. Der ønskes også en midlertidig bro til Enghave Brygge for at aflaste Teglmøllevej.

Bemærkninger: Lokaludvalgets høringssvar er behandlet og kommenteret under pkt. B. nedenfor, idet emnerne går igen i flere høringssvar.

B. Andre høringssvar

Høringssvarene er opdelt i følgende emner:

- 1. Miljø- og trafik**
- 2. Anvendelse og servicefaciliteter**
- 3. Infrastruktur, kanaler og sammenhæng til nærliggende bydele**
- 4. Bebyggelsens omfang og placering**
- 5. Lystbåde**
- 6. Ubebyggede arealer**
- 7. Særlige fællesanlæg og grundejerforeninger**
- 8. Andre emner.**

Ad 1. Miljø- og trafik

Kollektiv trafik

En række høringssvar påpeger, at der i øjeblikket mangler en tilstrækkelig betjening af området med kollektiv trafik. Det kunne f.eks. løses ved, at havnebussen lagde til i området og ved en bedre busbetjening i øvrigt. Endelig foreslås det, at Metroen føres til Sydhavnen.

Bemærkning:

Der forventes umiddelbart etableret effektiv busbetjening af området, der har tilknytning til de nærliggende stationer. I øjeblikket betjener busrute 10 området med 15 minutters drift. Når broen over Teglværkshavnen er etableret i 2011, vil busdrift gennem Sluseholmen og Tegholmen blive igangsat, hvilket vil optimere driften. Sydhavn Station har i dagtimerne ét tog pr. 5 min. og ellers hvert 10. minut. Dette er en god forbindelse.

I forbindelse med Kommunens Budget for 2011 er bevilliget midler til bedre busbetjening af Sluseholmen og Tegholmen. Driften af området fremover vil således betyde, at linje 30 føres over Tegholmen og Sluseholmen. Linie 30 får ligeledes 15 minutters drift i myldretiden. Ruten forventes taget i brug efter Teglværksbroens åbning primo 2011.

På Tegholmssiden lige øst for den nye bro planlægges en anløbsplads til havnebussen. Omlægning af havnebussen indgår i kommunens Budget for 2011.

Havnebussen ændres til en ny sammenhængende rute fra Nordre Toldbod til Sluseholmen, som kan medtage cykler og kørestole og som sejler i ½-times drift i dagtimerne og 40-minutters drift i aftentimer og i weekenderne. Ruten forventes taget i brug i første kvartal

I det lidt større perspektiv, kan der, såfremt persontogtrafikken genoptages på Øresundsbanen, være mulighed for at etablere en station ved Bådehavnsgræde, der ligger i en afstand af ca. 1000 m fra lokalplanområdet. Desuden vil der på langt sigt være mulighed for at

anlægge stationer i forbindelse med en eventuel metroudvidelse, der skal ses i sammenhæng med Cityringens planlagte klargøringscenter ved Vasbygade og den ovenfor nævnte mulighed for en station ved Bådehavnsgade.

Infrastruktur i øvrigt behandles under pkt. 3 og 4.

Ad 2. Anvendelse og servicefaciliteter

Flere indsigere er meget tilfredse med, at planen lægger stor vægt på, at der skal skabes et område med en blanding af kultur og vandmiljø, herunder at beboelse og erhverv blandes.

Imidlertid finder Lokaludvalget, at den planlagte randbebyggelse mod Vasbygade bør være rent erhverv, set i forhold til, at der kører 60.000 biler på Vasbygade hver dag. Lokaludvalget m.fl. finder i det hele taget, at blandede erhvervs- og boligområder ikke tilfører boligområdet nogen synergieffekt. Det anføres, at erhvervsbebyggelserne på Teglholmen ligger hen som døde oaser, når boligområderne er aktive.

Derudover finder en borger, at der bør være flere butikker på Teglholmegade og Støberigade. Der bør derfor stilles krav om ”publikumsorienterede serviceerhverv m.v. i stueetagen” langs med de to veje i overensstemmelse med det i kommuneplantillægget fastlagte bydelscenter.

MT- Højgaard ønsker Teglholmens bydelscenter omplaceret således, at det kommer til at omfatte selskabets ejendom, som er beliggende uden for lokalplantillæggets område med facade til den vestligst placerede del af Teglholmegade. Dette skal ses i sammenhæng med, at MT- Højgaard mener, at en dagligvarebutik bør ligge ved indkørslen til området, fordi kundegrundlaget er størst her.

MT- Højgaard ønsker konkret, at den i lokalplantegning nr. 3 viste signatur ”publikumsorienterede serviceerhverv m.m. i stueetagen” udgår for så vidt angår matrikel 146 og 270 Kongens Enghave. Endvidere gør MT Højgaard opmærksom på, at det ikke er i overensstemmelse med kommuneplanen, at der muliggøres butikker på ”Kanaltorvet”.

En indsiger foreslår, at udbygningen reguleres, så den sker gradvis. Et område bør gøres færdigt, før et nyt område startes. Derudover fremføres det, at kommunen skal sikre sig kontrol over de fælles områder som f.eks. den grønne kile og broerne.

Nordea Ejendomme ønsker, at butiksarealer i bebyggelsen omkring ”Kulturpladsen” kan udnyttes til boliger, indtil behovet for butikker er til stede. Desuden ønskes ikke, at butiksarealet samme sted skal gå rundt om hjørnet ved Belvederekanalen.

Nordea Ejendomme ønsker desuden, at det af § 4, stk. 2, skal fremgå, at pulterrum i lejlighederne kan medregnes i de angivne boligstørrelser.

Bemærkninger:

Lokalplanområdet er i Kommuneplan 2009 udlagt til C2-områder til helårsboliger og serviceerhverv, såsom administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, erhvervs- og fritidsundervisning, grundskoleundervisning samt håndværk og andre virksomheder, der naturligt kan indpasses i området. Der må indrettes kollektive anlæg og institutioner samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle og miljømæssige servicefunktioner, der er forenelige med områdets anvendelse til boliger og serviceerhverv.

Der er i lokalplantillægget lagt en fordeling af anvendelsen i området i overensstemmelse med disse retningslinjer. Det er forvaltningens opfattelse, at et område, der, så vidt det er muligt, er integreret med alle anvendelser, herunder boliger, erhverv og servicefunktioner, giver en by, der lever hele døgnet. Der er også fordele med dobbelt udnyttelse af parkeringspladser, dvs. at boligerne bruger de p-pladser, som bliver ledige, når arbejdspladserne lukker. Desuden har et integreret område som udgangspunkt kriminalpræventive fordele, i forhold til hærværk og indbrud, idet der altid er nogen hjemme eller på arbejde i et område med blandede funktioner.

Efter aftale med NCC Property Development A/S og for at imødekomme høringssvar foreslås § 4 stk. 3 lokalplantegning nr. 3 ændret således, at "muligheden for publikumsorienterede serviceerhverv m.v. i stueetagen" udvides på Teglholmsgade i overensstemmelse med det bydelscenter, der er fastlagt i kommuneplanen.

På baggrund af indsigelse fra MT-Højgaard foreslås signaturen på "Kanaltorvet" ændret således, at det ikke er et krav men ligeledes en mulighed, at der etableres publikumsorienteret serviceerhverv, og at lokalplanbestemmelsen præciseres således, at det klart fremgår, at der ikke kan etableres butikker på kanaltorvet

Ændringerne vurderes ikke at kræve supplerende høring i henhold til planlovens § 27.

Det er ikke muligt at dispensere til midlertidig anvendelse til boliger, hvis der er krav om publikumsorienterede serviceerhverv i stueetagerne. Forvaltningen finder ikke, at der er grundlag for at fravige dette krav ved "Kulturpladsen", som ønsket af Nordea.

Forvaltningen kan til MT Højgaards ønske om at flytte bydelscenteret til den nordlige del af Teglholmsgade bemærke, at det aktuelle

planforslag ikke omfatter MT Højgaards arealer. I øvrigt ligger arealet uden for det i Kommuneplan 2009 fastlagte bydelscenter.

For så vidt angår ønsket om, at kommunen gør ét område færdigt, før der udarbejdes nye lokalplaner for et andet, skal det anføres, at områdets ejendomme er privat ejede, hvilket også gælder hovedparten af den grønne kile. Planloven giver ikke mulighed for at stille krav om en gradvis udvikling af området, men udviklingen må ske i takt med, at der er de rette markedsmæssige muligheder for det. Etableringen af detailhandel og øvrige faciliteter må således forventes at ske i takt med opførelsen af byggeriet. Det samme gælder etableringen af diverse offentlige faciliteter i øvrigt.

Det er med kommunens budget for 2011 besluttet at sætte fokus på blandt andet færdiggørelse af dette udviklingsområde.

Med hensyn til etableringen af diverse fællesarealer, herunder den grønne kile, er der indbygget særlige bestemmelser i lokalplanen. Ibrugtagningen af hvert enkelt byggeri er således betinget af, at en række fællesanlæg, herunder kanaler, promenader, pladser og broer, er etableret. De første byggerier skal stille sikkerhed for deres andel af disse fællesanlæg, der så kan etableres efterhånden, som området udbygges.

Med hensyn til lokaludvalgets indsigelse mod, at en del af bebyggelsen langs Vasbygade kan anvendes til boliger, skal det anføres, at området langs Vasbygade kan udformes som erhvervs- eller boligbebyggelse. Hvis der bliver tale om boliger, skal bebyggelsen udformes med et gennemgående atrium af glas, der skal fungere som støjafskærmning mod Vasbygade. Atriet er også tænkt at indeholde et attraktivt miljø for boligerne, idet atriet skal udnyttes til opgange, beplantning og ophold. Fra Vasbygade vil atriumhusene fremstå oplyst som en samlet markant og gennemgående bebyggelse, der med sine lette glasfacader også vil fremstå oplyst, åben og levende om aftenen.

Det kan bekræftes, at lokalplanens bestemmelse vedrørende mindste størrelser på lejligheder giver mulighed for, at pulterrum i lejlighederne kan medregnes i de angivne boligstørrelser.

Ad 3. Infrastruktur, kanaler og sammenhæng til nærliggende bydele

Under denne overskrift behandles høringssvar, der vedrører broer, kanaler og generelle bemærkninger til trafikbetjening og sikkerhed.

To høringssvar foreslår en ny kanal anlagt mellem Frederiksholmsløbet og Teglværkshavnen. Kanalen foreslås etableret i

forlængelse af den kanal, der ifølge lokalplanforslaget skal etableres langs med Vestre Teglgade på tværs af Teglgade. Det foreslås, at der etableres en ny bro på Teglgade, og kanalen skal føres gennem den grønne kile til Teglværkshavnen. Herved forbedres vandkvaliteten og muligheden for fritidsaktivitet på vandet og langs vandet. En ny bro på Teglgade vil endvidere virke hastighedsdæmpende og være i harmoni med arkitektur og byplan.

Nordea Ejendomme ønsker ikke, at den planlagte broforbindelse over Belvederekanalen dimensioneres til busser.

Et høringssvar ønsker med begrundelse i den store trafikmængde på Teglgade en fodgængerovergang over Teglgade ud for A.C. Meyers Vænge til busstopstedet ved TDC.

Et andet høringssvar omhandler forholdene for cyklister og fodgængere på Vasbygade, der er præget af støj og vand, der som følge af biltrafikken, sprøjter på cyklerne. Desuden skabes der stor turbulens fra bl.a. lastbilerne. Det foreslås, at der opsættes en støjvold, alternativt hegn eller plankeværk langs med Vasbygade. Derudover foreslås det, at hastigheden på 70 km/t nedsættes, og at der i lokalplanen indsættes et nyt profil (tværsnit) for Vasbygade.

To høringssvar, der i blandt Lokaludvalgets, efterlyser en større integration mellem byområderne, herunder en sammentænkning af områderne i det nye og det gamle Sydhavn således, at infrastrukturen understøtter en bydelsudvikling, hvor borgere i det nye og gamle Sydhavn har let adgang til hinandens faciliteter. Der bør etableres flere bro- eller tunnelforbindelser over Sydhavnsgade ved Scandiagade samt ved den grønne kiles møde med Scandiagade m.fl., for at eliminere den fysiske barriere mellem den nye og den gamle bydel. Der ønskes derudover offentlige og rekreative byrum, som styrker brobygningen mellem byområderne i Sydhavnen, herunder at kommunen får etableret den grønne kile ned til Sydhavn Station hurtigst muligt og fokuserer mindre på den foreslåede sti- og cykelbroforbindelse til Amager i forlængelse af den grønne kile.

Lokaludvalget foreslår, at der i byggetilladelserne sættes krav til grundejerne angående tidlig anlæggelse af veje, cykelstier, rekreative arealer og ikke mindst den grønne kile.

Det foreslås endvidere, at der etableres en midlertidig vejbro til Enghave Brygge for at aflaste trafikken på Teglgade.

Udbuddet af faciliteter bør ligeledes sammentænkes i de to byområder, således at spektret af tilbud udvides og supplerer hinanden. Dette gælder for Sydhavnens allerede eksisterende kulturelle, rekreative, institutionelle og handelsmæssige kvaliteter og aktiviteter, som beboerne i Sydhavnens nye byudvidelser har behov

for, men som de har svært ved at benytte på grund af indfaldsvejens trafikbarriere.

Bemærkninger:

Under pkt. 1 er redegjort for betjeningen af området med kollektiv trafik. Lokalplanområdet ligger i en del af København, hvor der i de kommende år må påregnes at skulle ske en bymæssig udvikling, også på det trafikale område. Der er imidlertid også mere permanente barrierer, som gør, at der ikke er en optimal sammenhæng mellem lokalplanområdet og de tilstødende kvarterer.

Den grønne kile på Teglholmen er planlagt til at udgøre en væsentlig stiforbindelse mellem de eksisterende og de nye byområder og mellem Sydhavn Station og Amager Fælled. Ifølge Kommuneplan 2009 er stiforbindelsen en del af det grønne cykelrutenet, der vil forbinde Sydhavn Station med strandparken (Kastrup Fortruten). Der er i lokalplan nr. 310 fastsat en stipassage ved Scandiagade. Cykel- og fodgængerbroen til Amager fra Teglholmen vil forbinde de nye tætte boligområder med Amager Fælleds grønne områder. Denne stibro figurerer som mulig fremtidig investering, men den der er p.t. ikke finansieret.

Skolevejene til den nye skole på Teglholmen fra Sluseholmen og de andre boligområder sikres bedst mulig med cykelstier/fortove og på Teglholmen ligeledes ved gang- og cykelstien i den grønne kile. Der er med Budget 2011 afsat 50 mio. kr. til sikker skolevej i området.

Kanaler

En forlængelse af den planlagte kanal langs Vestre Teglgade har været overvejet, men den er blandt andet på grund af de meget omfattende installationer, herunder kloakker, vandledninger mv., der er beliggende langs med og under Teglmholmsgade, blevet fravalgt. Det bemærkes derudover, at kanalsystemet i den aktuelle plan er gennemgående, hvorved vandkvaliteten søges sikret.

For så vidt angår en mulig fodgængerovergang over Teglmholmsgade, skal det bemærkes, at Teglmholmsgade omprofileres, således at kørebanen indsnævres fra de nuværende 12 m til 7 m. I relation hertil sænkes hastighedsgrænsen til 40 km/t. Med åbningen af den planlagte forbindelse via Vestre Teglgade til Vasbygade forsvinder en del af trafikken også. Ombygninger og etablering af nye veje i området gør det derfor lettere at overskue og krydse gaden, hvilket fjerner behovet for en fodgængerovergang. Det skal derudover anføres, at uanset indretningen af Teglmholmsgade vil det være uhensigtsmæssigt at etablere en overgang på det pågældende sted, idet oversigt- og trafikforhold på grund af krydset A.C. Meyers Vænge/Teglmholmsgade såvel som krydset Teglmholmsgade/Vasbygade vurderes som værende for dårlige.

For så vidt angår hastighedsnedsættelse og nyt profil for Vasbygade, kan det oplyses, at der er planlagt to nye signalregulerede kryds på Vasbygade bl.a. ved Vestre Teglgade. Denne ændring af vejens indretning betyder, at Center for Trafik allerede har besluttet at nedsætte hastighedsgrænsen fra 70 km/t til 60 km/t. Dette gøres af hensyn til trafiksikkerheden, men har, også indflydelse på den oplevelse de ”bløde trafikanter” har, når de færdes langs Vasbygade. Ændringen gennemføres i 2010.

For så vidt angår eventuelle ændringer af Vasbygades profil, herunder ønsket om at få vist et tværprofil i lokalplanen, skal det anføres, at lokalplanen ikke som plan omhandler vejen, hvorfor et sådan ønske kan overvejes i anden sammenhæng.

Forvaltningen finder, at en midlertidig vejbro mellem Tegholmen og Enghave Brygge er urealistisk. Hvis et af formålene er at aflaste krydset mellem Tegholmegade og Vasbygade, opnås dette, når den planlagte forlængelse af Vestre Teglgade åbnes for trafik i 2011. Det bemærkes, at en midlertidig bro ikke er let at etablere og den kræver de samme forberedelser og tilslutninger som en permanent løsning. Det kan oplyses, at der p.t. forhandles om en permanent løsning. En midlertidig bro vil derfor ikke kunne etableres væsentligt før en permanent bro.

For så vidt angår dimensionering af broforbindelsen over Belvederekanaalen gælder det, at broen er en del af det samlede vejnet i området og, at den som alle områdets bilbroer derfor skal dimensioneres til at kunne klare almindelig færdsel, som også omfatter busser og lastbiler. Denne del af indsigelsen kan derfor ikke anbefales imødekommet.

Ad 4. Bebyggelsens omfang og placering

Høringssvarene omhandler konkrete forslag til mindre ændringer af bebyggelsesplanen. Der rejses i to tilfælde kritik af, at etageantallet punktvis kan være 10 etager, idet Nordea Ejendomme dog modsat ønsker det maksimale etageantal sat op til 13. Lokaludvalget finder bebyggelsesprocenten på 150 for høj. Udvalget ønsker en overordnet bebyggelsesprocent på 110, med henblik på, at der bliver skabt flere grønne rum og pladseplaner.

Nordea Ejendomme ønsker mulighed for en større højde på deres byggeri. Det anføres, at en etagehøjde på ca. 3,5 m er for lav, når det drejer sig om erhvervsbyggeri. Der ønskes i stedet en etagehøjde på 4 m. Det oplyses, at Nordea ejendomme ikke med de i lokalplanforslaget viste maksimale højder og bygningsplaceringer kan opfylde de fastsatte afstandskrav, hvorfor kravene indirekte kommer til at begrænse bebyggelsesprocenten.

Arkitema Architects anmoder på vegne af NCC Bolig A/S samt NCC Property Development A/S om, at lokalplanen tilpasses et fremsendt forslag til udformning af ny bebyggelse på byherrens ejendom Teglholmegade 16-18. Der ønskes en mulighed for at bygge i 4 etager mod den grønne kile, idet den mulige penthouseetage mod Teglholmegade ikke ønskes udnyttet. Dette er begrundet ud fra et energiregnskabsmæssigt synspunkt. Desuden ønskes en mindre udkrøgning af bebyggelsens 3 etager over den grønne kile. Endelig ønskes enkelte af de på lokalplantegning nr. 4 viste indkørsler til p-kælder mv. ændret, samt manglende ”stisignatur” ved Støberigade og signatur for ”p-areal på terræn tilføjet”.

Bemærkninger:

Med hensyn til Arkitema Architects’ (herunder NCC’s) anmodning om, at lokalplanen tilpasses et fremsendt forslag til udformning af ny bebyggelse på ejendommen Teglholmegade 16-18, og at der muliggøres en større fleksibilitet så overkørsler til P-kælder kan flyttes, herunder at der muliggøres en ekstra overkørsel på lokalplantegning nr. 4, kan disse indsigelser anbefales imødekommet, idet der er tale om mindre justeringer. Den omhandlende udkrøgning over den grønne kile kan anbefales, idet at bredden på kilen samlet set udgør 45 m i overensstemmelse med lokalplanen, og derfor ikke reducerer den unødigt. Det anbefales ligeledes, at lokalplantegning nr.4 tilføjes ”stisignatur” og signatur for ”p-areal på terræn” ved Støberigade/ Teglholm Allé, samt at placeringen og udbredelsen af ”de fælles grønne friarealer” på lokalplantegningerne justeres i overensstemmelse med lokalplanens bestemmelser i øvrigt.

Ændringen fremgår af de reviderede lokalplantegninger bilag 2.

Ændringen vurderes ikke at kræve supplerende høring i henhold til planloves § 27.

For så vidt angår høringssvarene, der omhandler etagehøjder og bygningernes afstandskrav, skal forvaltningen bemærke, at hovedintentionen har været at skabe en bymæssighed, hvis kvalitet skal ses i samspillet mellem den tætte by og de åbne vandflader. Planen er således udarbejdet under hensyn til nutidens standarder, herunder lysforhold og herlighedsværdier som vand og pladسدannelser. Eventuelle afvigelser kan overvejes i forbindelse med behandling af konkrete byggeandragender for de enkelte projekter. For så vidt angår Nordea Ejendommens ønske om en højere bygningshøjde/muliggørelse af en etagehøjde på 4 m, når der er tale om erhvervsbyggeri, skal det bemærkes, at planen giver mulighed for at bygge en etage mindre. Planen fastlægger en mulighed for en husdybe i op til 18 m for erhvervsbygninger, hvorved det vil være muligt at udnytte bebyggelsesprocenten ved erhvervsbyggeri med en etagehøjde på 4 m og en etage mindre.

Bygningshøjder foreslås fastholdt som hovedregel i op til 7 etager ligesom på Sluseholmen. Afvigelser, herunder, at der mod den meget brede Vasbygade kan bygges i 8 etager og, at der tre steder punktvis kan bygges i op til 10 etager, er begrundet ud fra arkitektoniske eller byplanmæssige overvejelser, såsom ønsket om en markant bygningsfront langs Vasbygade og et generelt ønske om en homogen, men varieret bygningsmasse, der også forholder sig til byrummernes proportioner.

For så vidt angår Kongens Enghave Lokaludvalgs ønske om, at den oprindelige bebyggelsesprocent på 110 fastholdes, er dette ikke foreneligt med ønsket om at udnytte stationsnærhedsprincippet samt at skabe en tæt by med velbesøgte byrum, der udnytter beliggenheden ved vandet.

Særligt om bebyggelsesforholdene ved Vasbygade, MAN Diesel & Turbo og H. C. Ørsted Værket og DieselHouse.

MAN ejer ejendommen matr. nr. 410 ibid., Teglmholmsgade 35-37, som rummer prøvemotoranlæg, værksteder m.m.

MAN anfører i deres høringssvar, at de ikke kan acceptere boligbebyggelse inden for en grænse på 165 m fra deres ejendom. Det gælder, selvom planerne lægger op til en erhvervsbebyggelse, der skærmer for boligbebyggelsen.

MAN mener heller ikke, at det vil være støjmæssigt hensigtsmæssigt at lægge en skole så tæt på virksomheden, og MAN har derfor gentagne gange foreslået, at skolen placeres på den sydlige del af kommunes grund, og at skolens idrætshal placeres mod MANs ejendom, med henblik på en afskærmning af de støjfølsomme skoleaktiviteter.

Nordea Ejendomme ønsker ikke at opføre en randbebyggelse mod Vasbygade først, men vil gerne opføre en nødvendig støjdæmpning, svarende til den, som denne bebyggelse ellers udgør. Der gøres således indsigelse mod, at erhvervsbyggeri i nogle tilfælde skal opføres, inden der bygges boliger.

Bemærkninger:

Der har i forbindelse med udarbejdelsen af tillæg nr. 3 og dette tillæg nr. 4 til lokalplan nr. 310 været foretaget nærmere undersøgelser af støjpåvirkningen fra MAN samt H.C. Ørsted Værket. Dette er nærmere beskrevet i bilag 8: "Sammenfattende redegørelse til miljøvurdering."

Efter forhandlinger med indsigerne og andre grundejere i området blev der udarbejdet en bebyggelsesplan, som reducerer muligheden for boligbyggeri, og hvor bebyggelse nærmest MAN's prøveanlæg kun kan benyttes til serviceerhverv og/eller p-hus. Sammen med støjisolering ved kilden og isolering af de enkelte nybyggerier

vurderes det at være tilstrækkeligt til, at de vejledende støjgrænser i både erhvervs- og boligbyggeri kan overholdes. Endvidere vil det være muligt at overholde støjgrænserne i skolen, der er placeret i overensstemmelse med tillæg 3 uden for det aktuelle lokalplantillægsområde.

Det har været styrende for disponeringen af bebyggelsen, at boliger og friarealer ikke belastes med uacceptable støjgener fra veje og virksomheder. Således placeres byggeri til erhverv og parkering i de zoner, hvor støjgrænserne ikke tillader beboelse. Desuden placeres bebyggelserne, så de kan fungere som støjskærme for bagvedliggende boliger og friarealer. I nogle tilfælde skal erhvervsbyggeri opføres, inden der bygges boliger. Bygninger med beregnede støjniveauer over de udendørs grænseværdier skal udføres med støjdæmpninger, f.eks. ved brug af specielle støjdæmpende vinduer eller glasfacader for at sikre, at det indendørs støjniveau også med åbne vinduer overholder de vejledende grænseværdier.

Dertil kommer, at MAN i øjeblikket er ved at støjdæmpe skorstensudkastet, for at kunne overholde de allerede gældende krav til virksomhedens drift.

Det samme gør sig gældende for så vidt angår placering af anvendelser op til H. C. Ørsted Værket og DieselHouse.

I forbindelse med byggesagsbehandlingen skal de enkelte bygherrer dokumentere at støjgrænserne kan overholdes og afholde udgiften til det.

Der er redegjort nærmere for dette i den sammenfattende redegørelse til miljøvurderingen, bilag 8.

Med lokalplanforslaget er der lagt vægt på at tilgodese de særlige interesser, som erhverv har, og dermed anses støjproblematikken for at være løst tilfredsstillende.

Sammenfattende finder forvaltningen, at der er skabt muligheder for en hensigtsmæssig udvikling af denne del af lokalplanområdet, som også er i overensstemmelse med ejernes ønsker. Det vil også være muligt at fortsætte den eksisterende udnyttelse af området.

Ad 5. Lystbådehavn

MAN bemærker, at planen giver mulighed for en fremtidig lystbådehavn i hele Teglskanalen. Der er ingen støjafskærmningsmuligheder i forhold til lystbåde, og derfor opfordres kommunen til at undersøge, om lystbåde kan påberåbe sig rettigheder i forhold til støj. I så fald mener MAN, at planen for dette skal revideres.

Fisketorvets Motorbådsklub ønsker 4 maritime lommeparker i Sydhavnen. Der ønskes tilknyttet bådebroer og bådforeninger, jolleklubber, kajakklubber m.v.

Et af de foreslåede områder er beliggende inden for lokalplanområdet, idet der i forbindelse med den grønne kile ud for den planlagte træbrygge ønskes placeret flydende bådebroer.

De tre andre placeringer er uden for det aktuelle lokalplanområde, herunder i Teglholskanalen ved MAN Diesel, for enden af Tegholmegade og ud for Elværksvej på Enghave Brygge.

Bemærkninger:

Lokalplanen fastlægger arealer, hvor der kan placeres lystbåde, og der er foreslået lystbådehavn 3 steder i Frederiksholmsløbet. Området er derudover i rigt omfang forsynet med træbrygger, hvor der i vis udstrækning også vil kunne placeres lystbåde m.v. Både vil ikke kunne placeres uden, at grundejerne op til den pågældende kaj er indforstået hermed. Muligheden for at placere yderligere flydende bådebroer uden for de nævnte anlæg må vurderes nøjere i forbindelse med konkrete ansøgninger.

For så vidt angår MAN's ønske om, at der ikke skal kunne etableres lystbådehavn i Teglholskanalen ud for deres virksomhed, kan forvaltningen anbefale dette imødekommet. Herved sikres, at virksomheden ikke belastes af klager over støj fra virksomheden fra lystbådesejlere, f.eks. i forbindelse med overnatning på bådene. Ændringen vurderes ikke at kræve supplerende høring i henhold til planlovens § 27.

Ad 6. Ubebyggede arealer

Parkeringspladser

I høringssvar fra Arkitema Architects samt to andre gøres der indsigelse mod, at der kun må være én parkeringsplads pr. 200 m². Arkitema Architects foreslår, at erhverv maksimalt kan få én parkeringsplads pr. 100 m², at boliger tilsvarende kan få maksimalt én pr. 150 m², og at der kan blive tale om en dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne mellem boliger og erhverv.

Nordea Ejendomme ønsker, at alle de mulige parkeringspladser kan etableres på terræn, indtil byggeriet på deres ejendom står færdigt.

Cykelparkering

Nordea Ejendomme såvel som NCC finder kravet om cykelparkering i direkte forbindelse med de enkelte byggerier, herunder at 50 % skal placeres i kælder eller stueetage, urimeligt. Der ønskes mulighed for, at cyklerne kan placeres på terræn med overdækning, da dette findes mere anvendeligt. NCC foreslår, at kravet om 2,5 cykelpladser pr. bolig reduceres til 2 pladser pr. 100 m² bolig.

Bemærkning:

Planforslaget begrænser parkeringsdækningen i overensstemmelse med Kommuneplan 2009. Herunder bemærkes, at området er stationsnært og, at en lav parkeringsdækning skal medvirke til at motivere til at anvende den kollektive trafik. Derudover skal områdets anvendelse som både bolig- og erhvervsområde medvirke til en dobbeltudnyttelse af områdets parkeringspladser generelt. En forøgelse af bebyggelsesprocenten fra 110 til 150 medfører krav om, at højst 20 pct. af parkeringsdækningen må indrettes på terræn. Kravet er således forbundet med den høje bebyggelsesprocent samt muligheden for dobbeltudnyttelse og skal ses i sammenhæng med mulighederne for at opnå tilstrækkeligt med friarealer i størrelse og kvalitet til de enkelte byggerier.

En vurdering af muligheden for at anvende midlertidig terrænparkering vil ske i forbindelse med byggesagsbehandlingen af de første projekter. Midlertidig terrænparkering vil forudsætte en dispensation fra lokalplanens bestemmelser. Det forudsættes, at der af ejerne udarbejdes en samlet udbygningsplan, som danner grundlag for forvaltningens vurdering af, om der kan dispenseres og under hvilke betingelser.

Antallet af cykelparkeringer er et krav, der stilles i overensstemmelse med byggeloven og Kommuneplan 2009 for at skaffe tilstrækkeligt med permanente pladser. En hensigtsmæssig placering af pladserne er en forudsætning, og cykelparkering i kældre udnytter eventuelle restarealer.

Ad 7. Særlige fællesanlæg og grundejerforeninger.

Nordea Ejendomme gør indsigelse mod, at lokalplanen fastlægger, at ”Grønningen med trappeanlæg” er et af de fællesanlæg, som selskabet skal være med til at etablere, før deres bebyggelse kan tages i brug. Nordea mener ikke, at grønningen ligger på deres ejendom matr. nr. 35.

Bemærkning:

Der er fastlagt en række fællesanlæg i form af broer, kanaler grønning m.m., som grundejerne i fællesskab skal etablere og drive. Det sker i praksis ved oprettelse af de grundejerforeninger, som lokalplanen stiller krav om skal oprettes til dette formål.

Bestemmelserne om fællesanlæg er udformet sådan, at grundejerne inden for tre forskellige delområder skal etablere de fællesanlæg, der ligger på eller op til deres grunde, og som har en funktion, som disse grundejere kan være interesseret i bliver etableret i tilknytning til deres byggerier.

Det gælder således grønningen, som i øvrigt ligger delvist på Nordea's grund. Grønningen vil være attraktiv for de beboere, der kommer til at bo i Nordea's byggeri.

Det er op til grundejerne i området at tage initiativ til at danne grundejerforeningerne og til at organisere gennemførelsen af fællesanlæggene.

8. Andre emner.

Nordea Ejendomme såvel som NCC (Arkitema Architects) finder kravet om, at regnvand skal anvendes til WC-skyl og tøjvask i maskiner urimeligt. Det vurderes som værende svært økonomisk at etablere, og set ud fra en betragtning om, at tagfladerne i gennemsnit udgør ca. 15 m² pr. lejlighed, er det for lidt til at give nogen nævneværdig besparelse.

Nordea Ejendomme ønsker at undgå at bebyggelsen skal opføres i lavenergiklasse 1, og man ønsker sig stillet frit i forhold til at udnytte solenergi og begrønne tage.

Endelig mener Nordea, at det er begrænsende at fastlægge bestemmelser om planteforhold.

Bemærkning:

Det er fastlagt i kommuneplanen, at dette område skal udpeges til lavenergiklasse 1.

Der gives i lokalplanen mulighed for, at facader og tagflader kan udformes, så der er mulighed for at udnytte solenergi. Endvidere er der krav om at flade tage så vidt muligt skal begrønnes.

Disse bestemmelser og bestemmelserne om anvendelse af regnvand er begrundet i et ønske om at fremme bæredygtigt byggeri mest muligt.

I forbindelse med byggesagsbehandlingen vil der blive taget stilling til, hvordan disse muligheder kan udnyttes mest hensigtsmæssigt.

Bestemmelserne om åbne befæstelser omkring træerne er fastsat ud fra erfaringer om træers vækstbetingelser i det urbane miljø, bestemmelserne skal således sikre, at træerne kan overleve.

C. Ændringer i lokalplanteksten

I det følgende afsnit sammenfattes samtlige ændringer i lokalplantillægget.

§ 4. Anvendelse

I § 4, stk. 3, ændres hele teksten:

”For de stueetager, der er markeret med fuldt optrukket blå linje på tegning nr. 3 gælder, at mindst 75 pct. af facadelængden skal anvendes til publikumsorienterede serviceerhverv, såsom restauranter, pengeinstitutter og lignende. Arealerne må tillige anvendes til andre former for udadvendte/fælles funktioner af social, kulturel eller fritidspræget karakter, såsom klub-, udstillings- og beboerlokaler. På tegningen er der desuden med blå stiplede linje vist, hvor der er mulighed for indretning af publikumsorienterede serviceerhverv mv. i stueetagen,”

I § 4, stk. 4, ændres teksten (tekstdele der fjernes er streget over og tilføjelser vist med kursiv):

”Langs Teglholmegade og Støberigade ~~skal kan der i de med fuldt optrukket eller stiplede blå linje markerede stueetager~~ indrettes butikker med et samlet bruttoetageareal, der ikke må overstige 3.000 m² ~~butiksareal~~. Arealet af dagligvare- og udvalgsvarerbutikker må ikke overstige henholdsvis 1.500 m² og 500 m². Der kan derudover indrettes 3.000 m² butiksarealer i de med blå linje markerede stueetager ~~herunder samt i den med mørkgrøn markerede "Pladehal" i bebyggelsen omkring "Kulturpladsen", jf. tegning nr. 3. Bruttoetagearealet i den enkelte butik må her ikke overstige 1.000 m² for dagligvarebutikker og ikke 500 m² for udvalgsvarerbutikker. Der kan derudover etableres enkelte mindre butikker i de med blå stiplede linje markerede stueetager på tegning nr. 3, som betjener nabolokalet. Arealet i dagligvare- og udvalgsvarerbutikker må her ikke overstige henholdsvis 500 m² 200 m².~~

Tegning nr. 3 ændres således, at ”mulighed for publikumsorienterede serviceerhverv m.v. i stueetagen” (stiplede blå linje) udvides på Teglholmegade, og signaturen på ”Kanalørret” ændres således, at det ikke er et krav men en mulighed, at der kan etableres ”publikumsorienteret serviceerhverv”.

Ændringerne fremgår af revideret tegning nr. 3.

Tegning nr. 2, 3, 4 og 6 ændres således, at signatur for lystbådehavn udgår i området ud for MAN Diesel & Turbo.

De reviderede tegninger er vedlagt som bilag nr. 2.

§ 6. Bebyggelsens omfang og placering m.v.

Tegning nr. 2, 3, 5 og 6 ændres i overensstemmelse med revideret forslag fra Arkitema Architects/Domea Ejendomme og NCC til bebyggelse på Teglholmegade 16-22. Herunder justeres såvel

bebyggelsesplan som etageantal, for så vidt angår de to bygninger Teglholmegade 16 m.fl., hvor penthouseetagen fjernes og der kan foretages en mindre udkragning af bygningernes første sal ved den grønne kile m.m. Det er vist på den reviderede tegning nr. 5.

De reviderede tegninger er vedlagt som bilag nr. 2.

§ 9. Ubebyggede arealer

Tegning nr. 4 og 6. ”Stisignatur” i den grønne kile samt signatur for ”p- areal på terræn” tilføjes ved Støberigade/Teglholm Allé, herunder justeres placeringen og udbredelsen af signaturen for ”de fælles grønne friarealer” i samme område. Derudover ændres teksten ved signaturen ”pil” fra: ~~Indkørsel til p-kælder mv.~~ til: *Principiel placering af indkørsel til p-kælder mv.* Tegningen tilføjes en ekstra indkørsel til p-kælder på NCC’s ejendom på Teglholmegade.

De reviderede tegninger er vedlagt som bilag nr. 2.

Herudover er der fundet enkelte trykfejl, der rettes i forbindelse med den endelige bekendtgørelse.

Ændringerne vurderes ikke at kræve supplerende høring i henhold til planlovens § 27.