



**Endelig vedtagelse - tillæg nr. 3 til lokalplan nr. 310
"Teglværkshavnen" med kommuneplantillæg**

25-11-2008

Bilag 7 Notat om høringsproces og modtagne henvendelser

Sagsnr.
2007-51989

Dokumentnr.
2008-651594

Høringsproces

Sagsbehandler
Lars Korn

Offentliggørelse af forslag til tillæg 3 med kommuneplantillæg og miljøvurdering i perioden 5. marts til 7. maj 2007

Der er udsendt 2.510 pjecer, 101 omslag og 269 forslag til interessegrupper, ejere, brugere interessegrupper, foreninger og lignende. Forslaget blev annonceret den 4. marts i Søndagsavisen og den 7. marts i Kgs. Enghave Bladet. Der har i høringsperioden været en udstilling med plancher på biblioteket på Wagnersvej 19 i Kongens Enghave.

Den 18. april 2007 afholdt forvaltningen et borgermøde i Karens Minde Kulturhus, hvor ca. 100 borgere deltog. Mødet var tilrettelagt som et orienteringsmøde med repræsentanter fra Teknik & Miljøforvaltningen i panelet. Debatten drejede sig især om trafik, miljø og områdets offentlige arealer 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, bidrage med debatindlæg og fremsende bemærkninger til planforslaget som e-mail. Der er indsendt 2 indlæg til debatsiden, og der er modtaget indsigelser som e-mail via hjemmesiden.

I offentlighedsperioden er der modtaget 28 henvendelser, heraf 4 fra offentlige myndigheder.

Høring om miljøvurdering i perioden 16. juni til den 20. august 2007

Ved en fejl blev der ikke ved offentliggørelsen af lokalplantillægget ikke direkte nævnt, at miljøvurderingen også var i høring. Den blev derfor sendt i fornyet høring.

Der kom i den forbindelse høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg, "CityDiætisten" ved Annette H. Haugbølle samt Københavns Bymuseum.

Supplerende høring i forbindelse med lokalplantillægget i perioden 18. januar til 11. februar 2008

Center for Bydesign

Njalsgade 13, 2. + 3. Sal
Postboks 447
1505 Kbh. V

Telefon
3366 1378

Telefax
3366 7020

E-mail
larkor@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009495044

www.kk.dk

De i alt 31 henvendelser og efterfølgende forhandlinger med nogle af de involverede parter gav forvaltningen anledning til at foreslå ændringer af bestemmelser i lokalplantillægget og de tilhørende tegninger. Kommuneplantillægget berøres ikke af ændringerne.

Disse ændringer krævede en supplerende høring, jf. planlovens § 27, stk. 2, inden den politiske behandling.

Der indkom i forbindelse med denne høring 8 henvendelser.

En liste over samtlige henvendelser er vedlagt som *bilag 5* til indstillingen.

I afsnit ”C. Ændringer til lokalplanen” sammenfattes alle ændringer

Modtagne henvendelser

I *bilag 6* til indstillingen er indsigelserne opstillet i skemaform, inddelt efter emne. Nedenfor redegøres for disse emner, idet der dog ikke er et referat af indholdet af hver enkelt indsigelse. I stedet er problemstillingerne gennemgået og kommenteret.

Der indkom blandt andet vægtige indsigelser, der vedrører støjgener, afstedkommet af MAN’s prøvemotor i den nordlige del af lokalplanområdet. Forvaltningen har derfor efter høringen haft en række forhandlinger med parterne om løsningen af dette spørgsmål, og der er foretaget støjmålinger i området. Det har resulteret i, at der foreslås en række ændringer i bebyggelsesplanen og mindre ændringer i, hvad bygningerne nær dette anlæg kan anvendes til. Ligeledes er en række øvrige indsigelser foreslået imødekommet.

Gennemgangen af indsigelserne er således præget af, at nogle af disse medfører forslag til ændringer i lokalplantillægget, og derfor gennemgås alle synspunkter og indsigelser ikke lige detaljeret.

A. Henvendelser fra offentlige myndigheder

Københavns Bymuseum (1 og 29) oplyser, at Sydhavnen er en del af Københavns industrielle kulturhistorie. Det er dog museets vurdering, at de nedrivninger, der tidligere er foretaget, har forringet denne kulturhistorie i en sådan grad, at forslaget ikke vil have en yderligere negativ påvirkning. Museet har ikke kendskab til arkæologiske forekomster i området, men skal kontaktes, hvis der skulle vise sig at være det.

Bemærkninger:

Oplysningerne tages til efterretning.

Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen (2) oplyser, at forvaltningen ingen bemærkninger har til lokalplanforslaget.

ENERGINET DK (3), gør indsigelse mod, at der med lokalplanforslaget kan bygges i op til 7 etager på den nordøstligste del

af Tegllholmen. Der henvises i denne sammenhæng til Planstyrelsens cirkulære af 26. november 1984, der omhandler arealer, hvor der åbnes mulighed for ny bebyggelse, indenfor 200 meter på hver side af de eksisterende transmissionsledninger af naturgas. Dette medfører, at der på den nordlige del af Tegllholmen kun kan bygges i op til 3 etager inden for en afstand af 200 m fra transmissionsledningen.

Bemærkninger:

Oplysningerne tages til efterretning, idet forvaltningen bemærker, at det i forbindelse med byudviklingen omkring H.C. Ørsted Værket på Enghave Brygge forventes, at gasledningen bliver omlagt med henblik på at muliggøre boligbebyggelser i større omfang og i nærmere afstand af den nye ledning. Det foreslås derfor, at der i § 8 optages følgende supplerende bestemmelse:

”Bebyggelse og ubebyggede arealer skal efter Teknik- og Miljøforvaltningens nærmere godkendelse anvendes, placeres, udføres og indrettes således, at beboere og brugere overholder gældende sikkerhedscirkulære vedr. transmissionsledninger af naturgas. Bestemmelsen indebærer, at den fastlagte bebyggelse på den nordøstligste del af Tegllholmen ikke vil kunne få en ibrugtagningstilladelse til mere end de 3 nederste etager, før transmissionsledninger af naturgas er omlagt. Ændringsforslaget fremgår af afsnittet ”Ændringer til lokalplanen § 6 stk. 2 og 3 samt § 8 stk. 3”.

I brev af 23. april 2007 fra Københavns Energi (4) oplyses, at selskabets varmeledninger skal respekteres, og at broer skal etableres så brede, at ledningsanlæg til vand kan anlægges hensigtsmæssigt. For så vidt angår afløb, henvises til kommentar fra den 8. juni 2006.

Bemærkninger

Oplysningerne tages til efterretning, forvaltningen henviser i øvrigt til udvalgsindstillingen om lokalplanforslaget behandlet på TMU-mødet den 6. februar 2007, hvor forvaltningen har kommenteret selskabets oplysninger om afløb.

B. Andre henvendelser

Indsigelserne er opdelt i følgende emner:

- 1. Miljø- og trafik**
- 2. Anvendelse og servicefaciliteter**
- 3. Infrastruktur**
- 4. Bebyggelsens omfang og placering**
- 5. Husbåde**

6. Bebyggelsens ydre fremtræden

7. Ubebyggede arealer

8. Særlige fællesanlæg og grundejerforeninger samt vejlaug

9. Andre emner, herunder indsigelser om mangler i planlægningsprocessen

Ad 1. Miljø- og trafik

Kollektiv trafik

En række indsigere herunder Sydhavnrådet 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, hvilket der gives forskellige forslag til.

Bemærkning:

Der forventes umiddelbart etableret effektiv busbetjening af området, der har tilknytning til de nærliggende stationer. I øjeblikket betjener busruterne 4A og 10 området med henholdsvis 10 og 20 minutters drift. Når broen over Teglværkshavnen er etableret i 2011, vil busdrift gennem Sluseholmen blive igangsat, og det vil optimere driften. Sydhavnen Station har i dagtimerne ét tog pr. 5 min. og ellers hvert 10. minut. Dette er en god forbindelsesmulighed. Bus 30 kører i dag til Fisketorvet, hvor der både er indkøbsmuligheder og den nærliggende Dybbølsbro Station. En fremtidig bus til denne såvel som til Sydhavn Station overvejes.

Forlængelse af Havnebussens rute til Sluseholmen vil betyde en sejlur fra Langebro på op til ½ time, så busbetjening af området er umiddelbart hurtigere. Forvaltningen vil dog anbefale Movia, at fremtidige ruter nøje overvejes ud fra det befolkningsmæssige grundlag og den byplanlægning, der i øvrigt har fundet sted langs havneløbet.

Såfremt persontogtrafikken genoptages på Øresundsbanen vil der være mulighed for at etablere en station ved Bådehavnsgade. 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.

Cykelparkering

Grundejerne på Sluseholmen Syd så gerne, at der ikke var krav om 2 cykelparkeringspladser pr. bolig, og om at 50 % blev placeret i kældre, fordi det er svært at få plads til cykler i kælderen.

Bemærkning:

Det er et krav, der stilles i overensstemmelse med byggeloven for at skaffe tilstrækkeligt med permanente pladser. En hensigtsmæssig placering af pladserne er en forudsætning, herunder at cykelparkering i kældre, for så vidt det er muligt, udnytter eventuelle restarealer.

Infrastruktur i øvrigt behandles under pkt. 3 og 4.

Støj fra motocross-banen ved Sluseholmen og skydebanen på Kalvebod Fælled

Beboere i området har fremhævet, at der er støjgener fra skydebanen og motocrossbanen, og at der også forekommer støvgener fra motorbanen.

Bemærkninger:

Skydebanen (Skyttecentret) har ikke været nævnt i miljøvurderingen af lokalplantillægget, men der er indarbejdet et afsnit i redegørelsen om høringen om miljøvurderingen, jf. bilag 8 til indstillingen. Der er vilkår i Skyttecentrets miljøgodkendelse, som regulerer støjen fra virksomheden. Skyttecentret overholder disse vilkår. I området for lokalplantillægget ligger støjniveauet fra skyttecentret under støjgrænsen fra miljøgodkendelsen.

Center for Miljø har den 4. december 2007 varslet et påbud om, at støjen fra motocrossbanen skal reduceres, så de vejledende støjgrænser i Miljøstyrelsens vejledning ”Støj fra motorbaner” overholdes. Dette betyder i praksis, at der ikke kan køres på banen efter 18.00 og ikke i weekenden. Det er endvidere pålagt banen at påvise, at de vejledende støjgrænser kan overholdes inden for tidsrummet ”hverdag 14-18.00”.

Gener fra trafikstøj og -os.

Nogle grundejere på Sluseholmen Syd mener, at de planlagte broer på bydelsgaden Sluseholmen vil betyde, at der kommer unødigt støj og os fra biltrafikken, fordi der skal bremses op, når man kører over broerne. I stedet foreslås det, at der etableres rørgennemløb.

Bemærkning:

Under pkt. 3 og 4 er redegjort nærmere for infrastrukturspørgsmål, herunder hensigtsmæssigheden af broerne. Det kan indgå i detailprojekteringen af broerne, at der ved belægninger og udformning i øvrigt skal tages hensyn til, at støjen bliver så lidt generende som muligt.

Generelle bemærkninger om støj

Som der også er redegjort for under pkt. 3 og 4 har en række indsigelser betydet, at der er udarbejdet forslag til ændringer i tillægget til lokalplan. Disse ændringer er blandt andet begrundet i den

støj, der kommer fra MAN's prøvemotoranlæg og trafikstøj fra Sjællandsbroen. I bilag 8 til indstillingen er også redegjort for disse forhold i relation til den Særlige Miljøvurdering.

Det fremføres, at en Netto på grund af støj fra tidlige vareleverancer ikke bør placeres centralt i et boligkvarter.

Bemærkning:

En "Nettobutik" integreret i boligblokken betyder, at varelevering og støj fra butikken skal overoverholde gældende miljølovgivning, herunder krav til støjforurening. Forvaltningen anser det således ikke for problematisk at integrere en mindre fødevarebutik i karréstrukturen. Hensynet til en varieret og servicebetonet bydel er væsentlige grunde til at muliggøre en sådan integration.

Ad 2. Anvendelse og servicefaciliteter

Flere indsigere er meget tilfredse med, at planen lægger stor vægt på, at der skal skabes et attraktivt område. Imidlertid bør der gøres mere for at sikre, at der etableres kommunale faciliteter som bibliotek, medborgerhus, svømmehal, borgerservice m.m. Der er også et ønske om, at planen indeholder flere samlingssteder for beboerne i form af diverse klub- og idrætsfaciliteter, herunder et havnebad, park, og der må gerne være noget, der også kan bruges i vinterperioden, så der er liv året rundt. Flere er også inde på, at butikkerne gerne må have et meget varieret udbud af varetyper.

Det foreslås endvidere, at udbygningen reguleres, så den sker gradvis, og at kommunen sikres kontrol over de fælles områder som den grønne kile og broerne.

Byggemodningsselskabet Teglholmen ønsker, at boligerne i gennemsnit skal reduceres fra 95 m² til 85 m² samt, at den mindste tilladte boligstørrelse skal reduceres fra 75 m² til 65 m². Derudover ønskes det, at indtil 5 pct. af boligarealet indrettes som 2 rumsboliger på mindst 65 m²

Bemærkninger:

Lokalplanområderne vil med kommuneplantillægget være udlagt til C2-område 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 og den senere supplerende høring lagt en fordeling af anvendelsen i området i overensstemmelse med disse retningslinjer, som i vidt omfang giver mulighed for en udvikling, som ønsket af indsigerne. Der er således i lokalplanen krav om indretning af ca. 8.000 m² udadvendte funktioner, såsom cafeer, klublokaler, beboerlokaler, gallerier m.v. i bebyggelsernes stueetager mod havnepromenaden, de primære pladser og bydelsgaderne. I lokalcentrene omkring Sluseholmen og Støberigade samt i karréhjørner i det øvrige lokalplanområde vil der også være muligheder. Ud af de nævnte 8.000 m² kan der indrettes ca. 4.500 m² butiksareal i stueetagen.

Det forventes, at kommunen overtager den grund, der er udlagt til en skole, som forventes åbnet i 2013, og der åbnede en daginstitution på Sluseholmen Nord i maj 2008. De øvrige ejendomme er privatejede, og de fleste øvrige funktioner skal derfor etableres på privat basis. 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, der vil skabe et kundeunderlag. Det samme gælder klublivet og etableringen af diverse offentlige faciliteter i øvrigt.

Med hensyn til kontrol med etableringen af diverse fællesarealer 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 i første omgang stille sikkerhed for deres andel af disse fællesanlæg, der så kan etableres efterhånden, som området udbygges.

Det kan nævnes, at der i naboområderne er etableret en del kajak- og bådeklubber, ligeså vel som der ud for højhuset Metropolis er planlagt et badeanlæg. Derudover er det lokalplanens intention, at sikre gode sti- og broforbindelser til Amager Fælled herunder eksisterende boldbaner ved Lossepladsvej.

Byggemodningsselskabet Teglhølmens ønske om, at boligerne i gennemsnit kan reduceres fra 95 m² til 85 m² kan imødekommes se ændringsforslaget i afsnittet ”Ændringer til lokalplanen § 4, stk. 2.”. Kommuneplan 2005 muliggør, at kravet om mindst 95 m² kan fraviges i lokalplanen. Det skal tilføjes, at der i forslaget til kommuneplan 2009 er optaget en særlig bestemmelse om, at den gennemsnitlige boligstørrelse i heromhandlede område skal være mindst 85 m². Bestemmelsen om, at indtil 5 pct. af boligarealet indrettes som 2 rumsboliger på mindst 65 m² kan ikke fraviges. Det bemærkes, at indtil 5 pct. af boligetagearealet må indrettes til kollegieboliger eller andre boliger under 75 m².

Om bebyggelsesplaner og anvendelse af bygninger i området ved MAN henvises til det under 4 anførte.

Ad 3. Infrastruktur

Under denne overskrift behandles indsigelser, der vedrører alternativer til broer, broernes etablering og udformning og generelle bemærkninger til trafikbetjening og sikkerhed.

Alternativer til broer på Sluseholmen

På Sluseholmen er foreslået tre broer over de tværgående kanaler. Grundejerne ønsker, at broerne erstattes af rørføringer af kanalvandet under vejen. Begrundelsen for det er, at broerne vil hæve vejbanen med op til 1 m., og det vil virke som et bump. Vejbanen vil indsnævres fra 23 til 16 m, og det vil betyde, at der vil være støjgener i forbindelse med, at trafikken skal bremse og accelerere. Samtidig vil broerne set fra kanalerne kunne virke som 16 m lange tunneller, og vandgennemstrømningen er ikke undersøgt tilstrækkeligt til, at det kan vurderes, hvilken løsning der er den rigtige. Broløsningen er endvidere en dyr løsning. En indsiger ønsker "høje" broer ligesom i Venedig med tilkøringsramper, således at broerne ikke skal være oplukkelige.

Bemærkninger:

Forslaget om broerne er begrundet i såvel æstetiske som funktionelle hensyn. Sluseholmen er byplanmæssigt tænkt som en bydel bestående af kanaler, boligkarreer på øer og broer. Kanalerne har både en visuel herlighedsværdi og kan endvidere bruges af mindre både og fungere som en attraktion i bylivet. Områdets karakter som kanalby vil sløres, hvis den gennemgående adgangsvej "Sluseholmen" anlægges på en dæmning. Broerne vil modsat virke hastighedsdæmpende og være i harmoni med Sluseholmens arkitektur og byplan, og de oplevelser, som bydelen er tænkt at skulle bidrage med. Kanalerne og deres nære omgivelser bør leve op til de historiske referencer i København, herunder Slotsholmskanalen og Christianshavns Kanal. Som reference til "brede broer" kan det nævnes, at Børnehusbroen ved Torvegades krydsning af Christianshavns Kanal har en bredde på mellem 30 og 35 m og en gennemsejlingshøjde, der er sammenlignelig med den foreslåede på 1,6 m.

Det er sandsynligt, at en rørløsning (culvertløsning) som alternativ vil kunne sikre tilstrækkelig gennemstrømning i kanalerne, men det vil være en væsentlig ringere løsning generelt set.

For så vidt angår ønsket om "højere" broer vil dette ikke kunne lade sig gøre i praksis, dels af tilgængelighedsmæssige årsager dels vil ramper af pladsmæssige grunde ikke kunne indpasses i byplanen.

Broen over Teglværksløbet

Der er et stort ønske om, at broen fra Sluseholmen over Teglværksløbet til Tegllholmen etableres hurtigst muligt, fordi det vil skabe en sammenhæng i området og sikre den fremtidige udvikling.

Bemærkning:

Det forventes, at broen kan tages i brug primo 2011.

Broen over Sydhavnen

I forslaget til tillægget er der vist en bro over Sydhavnen fra Tegllholmens Østkaj til Amager Fælled. Der er fremsat ønske om en anden dimensionering af denne bro for at gøre det muligt at besejle området med flere typer både.

Bemærkning:

I overensstemmelse med den supplerende høring er foreslået en ændring af gennemsejlingsbredden fra 15 til mindst 25 m. og af frihøjden fra 3 m til mindst 5,4 m. Det vides endnu ikke, hvornår denne bro kan etableres. Ændringsforslaget fremgår af afsnittet ”Ændringer til lokalplanen § 5, stk. 3.”

Udformning af broer og trafik generelt

Der er fremsat forskellige ønsker om udformning af broerne generelt, herunder om en udformning, så der er mindst mulig trafikstøj. Nogle indsigere peger også på, at der især under omdannelsen af området er betydelige trafikale vanskeligheder, ligesom man kan frygte, at Sluseholmen og Tegllholmsgade, efter broen er etableret vil blive brugt som en smutvej, og derfor vil få en betydelig mængde mere trafik, end planen forudsætter.

Endelig er der fremsat en del bemærkninger om, hvordan sammenhængen mellem de tilstødende områder sikres trafikalt. Kgs. Enghave Lokaludvalg ønsker ikke den foreslåede sti- og cykelbroforbindelse til Amager i forlængelse af den grønne kile. Udvalget finder, at gående og cyklister betjenes tilstrækkeligt af andre forbindelseslinjer f.eks. ved Sjællandsbroen. Den foreslåede broplacering har ikke direkte adgang til Amager Fælled, men forudsætter, at besøgende bevæger sig nord- eller sydpå. Hvis en broforbindelse alligevel gennemføres, bør broen som minimum have samme fri gennemsejlingshøjde som Knippelsbro og Fisketorvsbroen, nemlig 5,4 m, idet det nuværende forslag bevirker, at Bådeklubben ”Valby” og klubberne på ”Nokken” samt en planlagt restauration og et mindre værft ved Slusen vil berøres negativt af en ”frihøjde på kun 3 m. Desuden vil en bro forringe udsigten op gennem havnen.

Lokaludvalget 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 brede bro- eller tunnelforbindelser over Sydhavns- og Scandiagade m.fl. for at eliminere den fysiske barriere mellem den nye og den gamle bydel. Udvalget ønsker derudover offentlige og rekreative byrum, som styrker brobygningen mellem byområderne i Sydhavnen.

Udbuddet af faciliteter bør ligeledes sammentænkes i de to byområder således, at spektret af tilbud udvides og supplerer hinanden. Dette gælder for butikker, bank/posthus, sports- kultur- og rekreative faciliteter og for skolernes specifikke tilbud.

Bemærkninger:

I forbindelse med detailprojekteringen er der en række forhold, der vil skulle afklares, men som omvendt ikke kan indgå på lokalplanlægningens niveau. Forslagene/indsigelserne vil indgå i denne detailplanlægning.

Der vil selvfølgelig være en række gener forbundet med at bo eller drive erhverv i et område under udvikling også set i forhold til tung trafik til og fra byggepladser.

Trafikken på Teglholmsgade bliver primært af lokal karakter. Gaden er bydelsgade og vil blive udformet, så den ikke indbyder til at blive brugt som en smutvej. Belastningen i krydsene ud af området vil også medvirke hertil.

Under pkt. 1 er redegjort for betjeningen af området med kollektiv trafik. Lokalplanområdet ligger i en del af København, hvor der også i de kommende år må påregnes at skulle ske en bymæssig udvikling, herunder 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 2005 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 i indstillingen til lokalplanforslaget som mulig investering fra 2009 til 2011 men den er ikke p.t. budgetteret.

Derudover vil den i planforslaget fastlagte stiforbindelse fra Slusen og over Sluseholmen til det eksisterende fodgængerfelt skabe forbindelse til Borgmester Christiansens Gade og dermed medvirke til en bedre sammenhæng mellem det nye område og de eksisterende områder

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.

En række trafikale spørgsmål, der vedrører områdets nordlige del er behandlet under pkt. 4.

Ad 4. Bebyggelsens omfang og placering

Indsigelserne omhandler konkrete forslag til ændringer af bebyggelsesplanen herunder, at opfyldninger i havnen begrænses. Der rejses kritik af, at planen bygger på karrestrukturer, der giver for lidt luft og lys samt, at de ligner Vesterbro før sanering. Endvidere findes det problematisk, at der nogle steder er kanaler i stedet for gader. Det fremføres af en indsiger, at husene ikke bør stikke ud i vandet, idet eksisterende kajkanter/kystlinjer findes elegante og bygningerne vil reducere udsynet til vandet. Faktisk vil det være i strid med Landsplandirektiv for Hovedstadsområdet (Fingerplanen), som bestemmer, at der ikke må inddrages nyt areal til byzone. Der ønskes et "frit udsyn" over Fordgraven fra Sydhavnsgade/ Sjællandsbroen samt snoede kanaler. Enkelte ønsker, at etageantallet maksimalt bør være 5, og bebyggelsesprocenten på 150 findes for høj. Det foreslå i anden indsigelse, at den maksimale etagehøjde langs Sjællandsbroen skal være 7 etager i stedet for 9.

Kasper Danielsen arkitekter a/s anmoder på vegne af deres bygherre Poul Refstrup Automobile A/S om, at lokalplanen tilpasses et fremsendt forslag til udformning af ny bebyggelse på bygherrens ejendom Sluseholmen 2-4. Derudover fremkom Kieler Architects A/S for Danica Ejendomme ligeledes med et tilsvarende ønske om en anden udformning af bebyggelsesplanen ved deres ejendom ved Sjællandsbroen (Stigbordene 8).

Byggemodningsselskabet Teglholmen ønsker, at der i bebyggelsesprocenten ikke medregnes den del af etagearealet, som anvendes til parkeringsarealer i parkeringshuse/-etager/-anlæg som er indrettet som led i opfyldelsen af det i § 9, stk. 7, fastsatte parkeringskrav.

Der spørges, til hvordan "Metropolis" i naboområdet på Sluseholmens molespids kan bygges uden forudgående naboorientering.

Bemærkninger:

Med hensyn til Kasper Danielsen arkitekter a/s' anmodning om, at lokalplanen tilpasses et fremsendt forslag til udformning af ny bebyggelse på bygherrens ejendom Sluseholmen 2-4 samt nyt forslag til bebyggelsesplan for naboejendommen langs Sjællandsbroen

udarbejdet af Danica Ejendomme har forvaltningen i perioden 18.01.08 til 11.02.08 som tidligere omtalt sendt et forslag hertil ud i en supplerende høring.

Der indkom ved denne høring protester fra selskabet Sydporten, som er ejeren af nabogrunden. Efterfølgende forhandlinger med de involverede grundejere har ikke resulteret i enighed blandt grundejerne om en revideret bebyggelsesplan for dette område. Forvaltningen foreslår derfor den oprindelige bebyggelsesplan fastholdt. Eventuelle afvigelser kan overvejes i forbindelse med behandling af konkrete byggeandragender for de enkelte projekter.

For så vidt angår indsigelserne, der omhandler etagehøjder og bygningernes og kanalernes udformning og placering i øvrigt, 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 pladsdannelser.

Planen kan derfor ikke sammenlignes med Vesterbro i forhold til tæthed eller bygningsstrukturer. Husene, der stikker ud i vandet vinkelret på Tegllholmens Østkaj, forhindrer ikke færdsel langs vandet. Færdsel kan ske på promenaden, hvor der er frit udsyn mellem de foreslåede huse til vandspejlet og mod Amager, og husenes træbrygger vil være offentligt tilgængelige. Færdsel i området i øvrigt sker af promenader langs alle havnekajer. Derudover bliver der en offentlig stigennemgang gennem alle karreer samt primære sti- og cykelforbindelser gennem den grønne kile og langs kanalen parallelt med Sjællandsbroen til Slusen.

Der kan med lokalplanen ikke udlægges "Nye byområder" i den forstand, som landsplandirektivet Fingerplan 2007 er formuleret. Der er tale om opfølgning/udfyldning af plangrundlag, som blev introduceret allerede med lokalplan 310 fra 1999 og i Kommuneplan 2001. Herefter blev planlægningen yderligere konkretiseret i form af en helhedsplan fra 2002 og med deciderede rammebestemmelser og et byomdannelsesområde indarbejdet i Kommuneplan 2005.

Ydermere er planområdet beliggende i håndfladen i Fingerplanen og er derfor en del af det indre storbyområde, hvorfor det citerede afsnit om udflytning af traditionelle erhverv fra de indre til de ydre dele af storbyen ikke ses at have relevans i det aktuelle tilfælde.

Området ud for Fordgraven foreslås bebygget parallelt med Sydhavnsgade/ Sjællandsbroen, men med to markante åbninger i randbebyggelsen, hvor der vil være mulighed for udsigt over Fordgraven. Den tidligere plan fra 1999 udlagde området til erhverv,

mens planforslaget udlægger området omkring Fordgraven med en stor andel af boliger. Randbebyggelsen langs Sjællandsbroen, der er fastlagt som erhverv, skal danne en støjskærm således, at boligerne og de besøgende omkring lystbådehavnen i Fordgraven beskyttes mod støjgener.

Det bemærkes, at det 12 etager høje hus "Metropolis", er muliggjort i tillæg nr. 2 til lokalplan nr. 310 med tilhørende kommuneplantillæg, der blev vedtaget i Borgerrepræsentationen 11. september 2003. Der blev efter forudgående naboorientering meddelt dispensation til bl.a. placeringen og størrelsen af opfyldningen rundt om huset.

Byggemodningselskabet Teglhølmens ønsker om at overskride bebyggelsesprocenten med den del af etagearealet som anvendes til parkeringsarealer i parkeringshuse/-etager/-anlæg, foreslås imødekommet. Ændringsforslaget fremgår af afsnittet "Ændringer til lokalplanen § 6 stk. 2".

Særligt om bebyggelsesforholdene i den nordlige del af området ved MAN Diesel A/S

ATP Ejendomme ejer sammen med MP Pension ejendommen matr. nr. 452 Kongens Enghave, Teglhølmegade 41. Den er lejet ud til MAN Diesel A/S, som anvender bygningerne til administration m.m. MAN ejer ejendommen matr. nr. 410 ibid., Teglhølmegade 35-37, som rummer prøvemotoranlæg og værksteder m.m.

Såvel ATP som MAN anfører i deres indsigelser, at den planlagte bebyggelse ikke er forenelig med den virksomhed, der i dag er på ejendommene, og som skal kunne foregå uhindret i mange år frem i tiden. Den boligbebyggelse, der er muliggjort på blandt andet disse ejendomme, vil ikke være hensigtsmæssig, fordi den støj, der uundgåeligt kommer fra denne type virksomhed, vil være generende i boligbebyggelse. Det gælder, selvom planerne lægger op til en erhvervsbebyggelse, der skærmer for boligbebyggelsen. Der er endvidere en hel del trafik i området, idet ca. 1.100 personer er beskæftiget på virksomheden. Dertil kommer den varetilkørsel med ofte tung trafik, der er til virksomheden. Indsigerne mener heller ikke, at det vil være trafikalt hensigtsmæssigt at lægge en skole så tæt på virksomheden. I hvert fald er de trafikale konsekvenser ikke beskrevet tilstrækkelig godt i planerne.

Indsigerne mener ikke, at disse forhold er vurderet tilstrækkeligt fyldestgørende i forbindelse med udarbejdelsen af forslagene, og at de burde have været inddraget i konkrete forhandlinger, så der havde været mulighed for på et tidligere tidspunkt at påvirke planlægningen.

Bemærkninger

Om processen ved udarbejdelsen af forslagene henvises til pkt. 9.

Indsigelserne førte til, at der blev indledt nærmere undersøgelser af støjpåvirkningen fra MAN. Det er nærmere beskrevet i bilag 8 Redegørelse om høring om miljøvurdering.

Efter forhandlinger med indsigerne og andre grundejere i området blev udarbejdet en ændret bebyggelsesplan, som reducerer muligheden for boligbyggeri, og hvor bebyggelse nærmest prøveanlægget 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. Under pkt. 3 Infrastruktur er det anført, at der er forskellige muligheder for at tage trafiksikkerhedsmæssige hensyn ved anlæg af skolevejen fra boligområderne. Der skal selvfølgelig også i den konkrete udformning af vejanlæg tages hensyn til den trafik, der er til og fra erhvervsvirksomhederne.

Forvaltningen har anset løsningen af de trafikale forhold i området for en væsentlig del af planlægningen. Derfor er der også redegjort nøje for udviklingen i trafikken og for håndteringen af støjgrænserne i redegørelsesdelen. Det er fortsat vurderingen, at den øgede trafik i området vil kunne afvikles hensigtsmæssigt. Med ændringerne i bebyggelsesmuligheder i denne del af området er der lagt større vægt på at tilgodese de særlige interesser, som erhverv har, og dermed anses indsigelserne for i vidt omfang at være imødekommet.

ATP tilkendegav i forbindelse med den supplerende høring, at man gerne ser, at der bliver mulighed for både boliger og erhverv i nybyggeriet og i de eksisterende bygninger på Teglnholmsgade 41. Det vil imidlertid ændre den overordnede fordeling mellem boliger og erhverv, og det vurderes endvidere ikke, at det vil være umiddelbart muligt at indrette den store administrationsbygning ud mod havneløbet til boliger.

ATP ønsker endvidere, at det indarbejdes i lokalplanen, at der kan ske en omfordeling af de nuværende parkeringsarealer på terræn i perioden, indtil det bliver aktuelt at bygge nyt. Forvaltningen finder, at dette ønske kan imødekommes. Ændringsforslaget fremgår af afsnittet ”Ændringer til lokalplanen § 9, stk. 7”.

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. Husbåde

ATP og MAN mener, at placering af husbåde ud for Teglnholmsgade 41, strider mod den nuværende anvendelse som hovedsæde for en international koncern. Det anføres ligeledes, at der er klare sikkerhedsmæssige problemer ved husbåde og lystbåde tæt op af MANs kontorhuse og at MAN derudover har en medarbejderbygning på den sydlige del af Teglnholmsgade 41, der anvendes til festlige

arrangementer. Dette vil kunne medføre unødvendig risiko for konflikter og støjklager fra beboere på husbådene.

Enkelte indsigere finder, at der ikke bør være husbåde, eller at antallet af husbåde skal begrænses, så havnen ikke bliver ”fyldt op”. Der mangler desuden visuelle krav til husbåde, og det fremføres, at der skal angives en begrænsning på husbådernes skure til affald m.v.

Andrea Van Webber tilhører en husbådsforening, der holder til i Slusehavnen. Foreningen ønsker et støjhegn mod Sjællandsbroen således, at hele området kan blive åbnet op med cafeer og lignende.

Bemærkninger:

Lokalplanen fastlægger arealer, hvor der kan placeres husbåde vinkelret på og langs med kajen samt ved bådebroer i en vekselvirkning med lystbåde. Som det fremgår af lokalplantegningerne 3 A og 3 B, er der tale om et relativt begrænset antal husbåde. Derudover fastsætter lokalplanen størrelser på bådene, og at husbådene skal fremtræde med et maritimt udtryk, der ikke må virke skæmmende for omgivelserne. Materialerne kan være træ, glas og ikke reflekterende metal. Husbåde kan ikke anbringes i områderne uden Københavns Havns og lodsejernes samtykke. Det bemærkes, at der ikke kan bygges skure til husbådene, men at mindre installationsskabe kan blive nødvendige. Antal og størrelse af disse søges i videst mulig omfang begrænset. Husbåde vil ikke kunne placeres, uden at grundejerne op til den pågældende kaj er indforstået hermed.

For så vidt angår en mulig støjafskærmning mod Sjællandsbroen der tager hensyn til eksisterende husbåde, noteres ønsket, idet det bemærkes, at det omtalte område ligger uden for denne lokalplans afgrænsning.

Ad 6. Bebyggelsens ydre fremtræden

Byggemodningsselskabet Teglholmen ønsker ikke, at karreerne facademæssigt skal opdeles i enkeltbygninger med mange lodrette inddelinger, eller at der skal ske en variation i højden ved forskellige etagehøjder. Selskabet ønsker, at karnapper og altaner kan få et fremspring på op til 1,8 m i stedet for de 0,6, der er angivet i lokalplanen, og det ønskes, at lokalplanens bestemmelse om, at der i enkelte tilfælde, hvis det findes arkitektonisk begrundet, kan tillades fremspring fra gade- og kanalfacaden på op til 1,2 m udgår.

Bemærkninger:

Bestemmelsen om, at karreerne facademæssigt skal opdeles i enkeltbygninger med lodrette inddeling og en variation i højden ved

forskellige etagehøjder gælder, som en overordnet retningslinje og refererer først og fremmest til, at arkitekturen skal tage udgangspunkt i et fælles byarkitektonisk helhedspræg. Bestemmelsen angiver således ikke størrelsen/længden på enkeltbygningerne, hvorfor der i den videre bearbejdning vil være rig mulighed for at fremkomme med forslag til, hvordan karrerne kan udformes.

De øvrige ønsker til facadeudforming foreslår forvaltningen kun delvist imødekommet. Forvaltningen skønner, at kun et fremspring på 0,8 m fra gade- og kanalfacader bør tillades. En større altandybde kan opnås ved delvis indlægning i facaden. Det bemærkes, at der på gårdfacaden kan være fremspring på op til 2 m. Der er positive erfaringer fra Sluseholmen Nord, hvor facaderne fremstår som sammenhængende lodrette murflader. Dette motiv forsættes, hvis der kun tillades mindre fremspring. Ændringsforslaget fremgår af afsnittet ”Ændringer til lokalplanen § 7 stk. 3”.

Ad 7. Ubebyggede arealer

Det fremføres at en indsiger, at vandarealer er farlige for børn. Der mangler derfor alternative legesteder i sikker afstand fra vandet, herunder mangler skolen en fodboldbane, der også kan bruges efter skoletid.

En indsiger mener, at Sluseholmen som handelsgade mangler parkeringsmuligheder, parkeringsbåse med 30 minutters begrænsning langs begge sider af Sluseholmen.

Det fremføres, at de 100 parkeringspladser syd for bygningerne R må genskabes andetsteds. Der er behov for 1½ parkeringsplads pr. lejlighed, eller ca. 1. pr 60 m², der bygges. Man kunne anlægge kældre i 2 etager under nogle af karrerne.

Byggemodningsselskabet Tegllholmen ønsker, at parkeringskravet skal kunne reduceres med 35 pct. ved dobbeltudnyttelse herunder, at parkeringshuse ikke bygges før parkeringsbehovet opstår. Selskabet ønsker en mulighed for at anvende midlertidig terrænparkering og at planen ændres, så der kan bygges 3 parkeringshuse i forbindelse med nærmere angive karrer som alternativ til parkeringskældre.

Bemærkninger:

For så vidt angår de 100 parkeringspladser syd for bygningerne R vil disse først blive nedlagt, hvis den forøgede byggeret ønskes udnyttet. 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 og skal

ses i sammenhæng med mulighederne for at opnå tilstrækkeligt med friarealer i størrelse og kvalitet til de enkelte byggerier. Lokalplanen er ikke til hinder for, at der anlægges mere end en parkeringsplads pr. lejlighed, hvis parkeringspladserne etableres i konstruktion f.eks. som nævnt ved at anlægge parkeringskældre i to etager.

Ønsket om mulighed for etablering af 3 parkeringshuse på Teglholmen imødekommes. Ændringsforslaget fremgår af afsnittet ”Ændringer til lokalplanen § 6 stk. 3 pkt. a og b med tilhørende tegning 6 B”.

For så vidt angår ønsket om, at parkeringskravet skal kunne reduceres med 35 pct. ved dobbeltudnyttelse i forbindelse med erhverv i stedet for 25 pct. som angivet i lokalplanforslaget, foreslås indsigelsen imødekommet, idet den skal ses i relation til de reducerede parkeringskrav i forslaget til kommuneplan 2009. Ændringsforslaget fremgår af afsnittet ”Ændringer til lokalplanen § 9 stk. 7.”

En vurdering af muligheden for at anvende midlertidige terrænparkering vil ske i forbindelse med byggesagsbehandlingen af de første projekter. Midlertidig terrænparkering vil forudsætte en dispensation fra lokalplanens bestemmelser, og skal ses i relation til en samlet udbygningsplan.

Ønsket om flere parkeringsmuligheder langs begge sider af vejen Sluseholmen er ikke i overensstemmelse med andre hensyn, herunder at trafikken i området skal begrænses mest muligt, og at der skal være et vejprofil, der også giver plads til træer.

Hvad angår ønsket om alternative legesteder for børn i sikker afstand fra vandet, herunder skolens manglende fodboldbane, der også kan bruges efter skoletid, må der henvises til den grønne kile på Teglholmen, der dog ikke indeholder afmærkede foldboldbaner, og til de eksisterende fodboldbaner på Amager Fælled ved Lossepladsvej, hvortil stibroen over havneløbet i fremtiden vil give en bedre adgang.

Ad 8. Særlige fællesanlæg og grundejerforeninger samt vejlaug

Fællesanlæg og grundejerforeninger

Grundejerne på Sluseholmen Syd gør indsigelse mod, at lokalplanen stiller krav om, at der kun skal etableres én grundejerforening i hvert af de to underområder. Grundejerforeningen skal stå for etableringen af de særlige fællesanlæg herunder kanaler, broer m.v., men der er ikke nærmere bestemmelser om, hvordan grundejerforeningen skal løfte denne for en grundejerforening meget store anlægsopgave organisatorisk og økonomisk. Grundejerne har forskellige interesser, og derfor forventes uenighed omkring vedtægternes udformning. Det vil være nemmere, hvis grundejerne i de 3 delområder kan etablere 3 grundejerforeninger, som vil have et sammenfald mellem interesser og ejerandele.

Den ene grundejerforening foreslås at skulle bestå af alle ejendomme ud mod Sjællandsbroen/Sydhavnsgade. Den anden af hele Metroområdet og den sidste af Nordicoms og Sydportens ejendomme, der ligger i den nordvestlige del af området.

Grundejerne vil så rent praktisk etablere fællesanlæggene ved, at de arealer, der skal anvendes til kanaler, veje og broer, overdrages til grundejerforeningen, og at det påhviler den enkelte grundejer i samarbejde med grundejerforeningen at opføre fællesanlæggene på de respektive arealer. Øvrige fællesanlæg (promenader, pladser, træbrygger og trappeanlæg) påhviler det den enkelte grundejer at etablere i samarbejde med grundejerforeningen.

Der er endvidere forslag til, hvordan Sluseholmens Vejlaug og grundejerforeningen kan anlægge Sluseholmen i den sydlige del, herunder at grundejerne fordeler de samlede udgifter efter den byggeret, der tilkommer hver enkelt grundejer i området. Med hensyn til de øvrige veje skulle privatvejlovens regler gælde.

En af ejerne (Nordicom) har endvidere peget på, at hvis der er et ønske hos ejerne om opdeling i flere grundejerforeninger, så bør det ikke være muligt senere at stille krav om en samlet grundejerforening.

Byggemodningsselskabet Teglholmen ønsker ikke, at udnyttelsen af matr. nr. 434 og 387 ibid. til de i lokalplanen angivne bebyggelser, er betinget af de foreslåede broforbindelser til matr. nr. 452 ibid.

(Teglholmsgade 41) Der ønskes ikke, at Grunderforeningen skal forestå broen over Frederiksholmsløbet, Sluseløbet samt stibroen til Amager Fælled.

Bemærkninger:

Pligten for en grundejerforening til at forestå etablering, drift og vedligeholdelse af fællesarealer indtræder, når lokalplanens muligheder udnyttes. Det kan være hensigtsmæssigt, at der oprettes underinddelinger inden for de enkelte grundejerforeninger, og derfor foreslås denne mulighed indarbejdet i lokalplanen. Ændringsforslaget fremgår af afsnittet ”Ændringer til lokalplanen § 11 stk. 3”.

De nærmere detaljer ved etableringen af grundejerforening(er), godkendelse af vedtægter og forhold til vejlovgivningen i øvrigt vil blive drøftet og afklaret i forbindelse med virkeliggørelsen af byggeplanerne. Hvis grundejerne skal have en mulighed for at opfylde kravet om fællesanlæg, skal denne afklaring finde sted tidligt i udviklingen af området, inden der gives byggetilladelser. I praksis vil den organisering, der kan blive enighed om, ikke blive ændret medmindre samtlige ejere og kommunen er enige om ændringen.

Det bemærkes derudover, at grundejerforeningerne ikke er forpligtet til at forestå etableringen af den i lokalplanen fastsatte bro fra Teglholmens Østkaj til Amager Fælled, men derimod de i § 5, stk. 4,

fastsatte broer. Lokalplanforslaget indeholder imidlertid en forkert henvisning i § 10, stk. 1, punkt d, og stk. 2, punkt d., hvor der skal henvises til § 5, stk. 4, og ikke som der står til § 5, stk. 3. Henvisningen rettes.

Vejlaug

Københavns Havn repræsenterer vejlauget i området, der foreslår, at der indledes en dialog mellem områdets grundejere og kommunen om etablering og efterfølgende kommunal overtagelse af bydelsgaderne Støberigade, Teglholmegade og Sluseholmen.

Desuden forudsættes det, at den nye bydelsgade fra Teglholmegade til Frederiksholmsløbet etableres af grundejerforeningen, og derfor ikke kommer til at belaste vejlauget.

Alliancevej og den østlige del af Teglholmegade samt ved Stigbordene indgår i planerne på den måde, at der vil kunne beregnes byggeret af arealerne. Der er et ønske om, at det skal være muligt at pålægge grundejerforeningerne at overtage vejstrækningerne, hvis det ikke lykkes at afsætte grundene til byggeri. Derved sikres det, at det alligevel bliver muligt at nedlægge vejlauget.

Endelig forudsætter laugene, at grundejerforeningerne etablerer nye adgangsveje og omlægger forsyningsledninger uden udgift for laugene, hvis de eksisterende vejadgange nedlægges.

Bemærkninger:

Kommunal overtagelse af de kommende bydelsgader må bero på nærmere forhandlinger.

Det kan bekræftes, at bydelsgaden fra Teglholmegade til Frederiksholmsløbet er et fællesanlæg, som grundejerforeningen skal stå for anlægget af.

De øvrige punkter i indsigelsen må overlades til nærmere forhandlinger mellem grundejerforeningen og vejlauget i overensstemmelse med vejlovgivningens regler.

9. Andre emner, herunder indsigelser om mangler i planlægningsprocessen

Ford-bygningen

Johannes Abildtrup spørger som tidligere ejer af Ford-bygningen, om den ikke er fredet og om, hvordan det har været muligt at ophæve en sådan fredning.

Bemærkninger:

Ford-bygningen blev i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplan nr. 310, der blev vedtaget af Borgerrepræsentationen i 1999, vurderet "ikke bevaringsværdig". I en lokalplan udpeges bevaringsværdige bygninger i overensstemmelse med byatlassets registreringer. Ford-

bygningens mange ombygninger blev vurderet at have haft så stor indflydelse på bygningens udseende, at bevaring ud fra et arkitektonisk og historisk synspunkt ikke blev fundet rimelig. Bygningen var ikke fredet.

Affaldshåndtering

MT Højgaard A/S ønsker, at affaldshåndteringen udføres som mobilsug for de enkelte bygninger hver især, idet afstanden til centralsug-terminalen på Sluseholmen vurderes at være for stor.

Bemærkninger:

Lokalplanens bestemmelser er ikke til hinder for sådanne løsninger. Forvaltningen skal dog opfordre til, at der samarbejdes mellem de enkelte grundejere med henblik på, at der findes en fælles løsning.

Mangler i planlægningsprocessen

ATP-Ejendomme og MAN Diesel A/S mener, at der på en række punkter er begået fejl i planlægningsprocessen. ATP-Ejendomme mener for det første ikke, at der her er tale om et tillæg til den oprindelige lokalplan nr. 310 "Teglværkshavnen", fordi det ikke er en detaljering af planerne med udgangspunkt i den gældende lokalplans principper, men i realiteten en helt anden plan. Ved at betegne planen som et tillæg risikerer man, at nogen i høringsperioden opfatter planen som underordnet, og derfor ikke giver den fuld opmærksomhed. ATP anfører endvidere, at det er i strid med Landsplandirektiv for Hovedstadsområdet (Fingerplanen), at der ikke er taget tilstrækkeligt hensyn til at bevare erhverv i et område, som egner sig til det. Endvidere er de afledte trafikale virkninger af det ikke beskrevet.

Bemærkninger:

Københavns Kommune har valgt at betegne lokalplanforslag af denne type som tillæg, selvom det ikke er et begreb, som findes i planloven, fordi der er tale om planlægning i et område, der allerede er omfattet af en lokalplan. I offentliggørelsesmaterialet er det meget tydeligt angivet, at der er tale om ny planlægning og at alle procedureregler for lokalforslag og forslag til kommuneplantillæg er overholdt. Der er med ændringerne i planerne taget de ønskede hensyn til de eksisterende erhverv.

MAN mener, at kommunen har overset, at der er en konflikt mellem de ønsker som MAN har til udvikling af området og så det forhold, at kommunen selv ønsker at erhverve et 1,8 ha stort område fra

Byggemodningsselskabet Teglholmen P/S, som er en anden stor interessant i området. Kommunen burde derfor have inddraget MAN i overvejelserne på et langt tidligere tidspunkt, så planlægningsprocessen havde været mere gennemskuelig.

Det burde også have været omtalt i lokalplanforslaget, at kommunen selv er repræsenteret i bestyrelsen for Københavns Havn, fordi kommunen skal erhverve areal fra Byggemodningsselskabet Teglholmen P/S. Endvidere burde der være orienteret om de planer, der var for etablering af Arealudviklingsselskabet I/S, som kommunen skulle være medejer af.

Endelig finder MAN, at kommunen burde have forholdt sig til, om den havde habilitet som planmyndighed, når den har så væsentlige interesser i ejerskab og udvikling af området.

Bemærkninger:

Kommunens rolle som medejer af By & Havn og dermed en del af bygherregruppen er fastlagt ved lov. Tilsvarende gælder myndighedsbeføjelserne, både ved gennemførelse af planlægningen og ved udøvelse af de hertil knyttede godkendelsesbeføjelser. Der er således ikke hjemmel til at delegere denne kompetence til andre, og alene på den baggrund er det ikke formelt relevant at rejse diskussionen om habilitet.

Kommunerne har selvfølgelig adskilte procedurer, og de myndighedsbeføjelser, der er tillagt kommunerne i medfør af lovgivningen, varetages på samme måde som overfor enhver anden bygherre.

Ved udarbejdelsen af redegørelser til lokalplanforslag foretager kommunen en nøje afvejning af, hvilke oplysninger, der er relevante for vurderingen af planforslaget. I dette tilfælde har kommunen ikke fundet, at det var af væsentlig betydning at redegøre for ejerskabet til de enkelte grunde, der planlægges for.

MAN påpeger i øvrigt i deres indsigelse, at kommunen ikke har mulighed for, som anført i redegørelsen i lokalplanforslaget, at skærpe kravene i virksomhedens miljøgodkendelse, når formålet er, at det skal være muligt at bruge de omliggende arealer til støjfølsom anvendelse. Der efterlyses endvidere den støjundersøgelse, der refereres til i redegørelsen.

Virksomheden mener heller ikke, at reglerne i planlovens § 15 a er overholdt.

§ 15 a bestemmer, at en lokalplan kun må udlægge arealer til støjfølsom anvendelse, hvis der i planen er bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger. Dog anføres det i stk. 2, at i byomdannelsesområder kan man gøre det, hvis der er sikkerhed for,

at støjbelastningen er bragt til ophør i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år.

Når der ikke er afskærmningsforanstaltninger i denne plan, og når der ikke er planer om ophør af virksomheden, så er der ikke hjemmel til at vedtage denne lokalplan.

Bemærkninger:

Efter offentliggørelsen af planerne blev kommunen blandt andet på baggrund af MAN's og ATP's indsigelser opmærksom på, at der ikke i planerne var taget tilstrækkeligt hensyn til den særlige betydning, som støjen fra MAN's virksomhed har for planområdet. Som der er redegjort for i dette notat og i bilag 8 Redegørelse om høring om miljøvurdering, har de nye oplysninger ført til ændringer i planlægningen, som indstilles til vedtagelse. Hermed anses indsigelserne for imødekommet.

Hvorvidt der er grundlag for at revurdere virksomhedens miljøgodkendelse, vil blive afklaret i forbindelse med den støjundersøgelse, som er ved at blive færdiggjort.

C. Ændringer i lokalplanteksten

I det følgende afsnit sammenfattes samtlige ændringer i lokalplantillægget.

I afsnittet "Baggrund for lokalplantillægget" indsættes et nyt afsnit om "Kystnære byområder (etablering af bebyggelse i kystnærhedszonen) i lokalplanens redegørelsesdel.

Begrundelse:

I følge planlovens § 16, stk. 4, skal redegørelsesdelen indeholde et sådant afsnit.

§ 3. Vandarealer, bolværker og zonestatus

I område X foreslås der mindre ændringer af placeringen af de 2 nordlige kanaler og den vestlige afgræsning af det indre havnebassin. Desuden er etablering af den nordøstlige kanal ikke et krav, men en mulighed. Ændringerne fremgår af revideret tegning 2B.

Begrundelse:

Der henvises til det nedenfor under § 6 anførte om bebyggelsesplanen.

§ 4. Anvendelse

Som konsekvens af ændringerne af afgrænsningen i bebyggelsesplanerne (§ 6) og af vandarealer (§ 3) foreslås også mindre ændringer i anvendelsesbestemmelserne. Det er vist på de reviderede tegningen 3B.

Begrundelse:

Der henvises til det nedenfor under § 6 anførte om bebyggelsesplanen.

I § 4, stk. 2, er gennemsnitsstørrelsen på boliger angivet til mindst 95 m².

Det ændres til, at gennemsnitsstørrelsen på boliger skal være mindst 85 m².

Begrundelse:

Det giver mulighed flere typer boliger, og alt andet lige en bredere befolkningssammensætning.

§ 5. Vej- og stiforhold samt broer

Broer til Tegholmegade 41

Da den nordøstlige kanal i område X kun er en mulighed og ikke et krav, vises broerne over denne også som en mulighed i sammenhæng med kanalen på revideret tegning 4B.

Bro til Amager Fælled

I § 5, stk. 3, er gennemsejlingsbredden angivet til 15 m, og frihøjden til 3 m.

Det ændres til, at gennemsejlingsbredden skal være mindst 25 m, og frihøjden mindst 5,4 m.

Begrundelse:

Det giver mulighed for besejling med flere typer både uden, at broen skal lukkes op.

Placering af sti i område IX

I § 5, stk. 4 med tilhørende tegning 4A er angivet placering af stier. I område IX foreslås det, at stien på Fordgrunden nord for Fordgraven ændres, så den ikke går mellem de udlagte boligblokke, men i stedet placeres syd for dem. Det er vist på revideret tegning 4A.

Begrundelse:

Indsigelsen imødekommes, fordi adgangen til havnefronten ikke forringes.

§ 6. Bebyggelsens omfang og placering

Bebyggelsesprocent

§ 6, stk. 1, 1. pkt. ændres til: Bebyggelsesprocenten må ikke overstige 150.

Begrundelse:

Se supplement til kommentaren nedenfor med tilhørende begrundelse.

I § 6, stk. 1 er angivet muligheden for, at den maksimale bebyggelsesprocent kan overskrides med det etageareal, der medgår til tekniske anlæg og glasoverdækninger m.v.

Det foreslås, at bestemmelsen suppleres med følgende:

”Det samme gælder parkeringsarealer i parkeringshuse/-etager/-anlæg indrettet som led i opfyldelsen af det i henhold til § 9, stk. 7, fastsatte parkeringskrav.”

Begrundelse:

Ændringen er i overensstemmelse med retningslinjerne for tekniske anlæg m.v. i Kommuneplan 2005.

Kommentaren suppleres desuden med følgende bemærkninger:

”Bebyggelsesprocenten kan ikke overstige 150 på den enkelte matrikel, medmindre der tillægges arealer fra selvstændigt matrikulerede fællesarealer efter aftale med ejerne af disse og efter Teknik- og Miljøforvaltningens nærmere godkendelse. Desuden vil Teknik- og Miljøudvalget, såfremt de berørte grundejere er enige, være indstillet på at dispensere til en højere bebyggelsesprocent på den enkelte ejendom under forudsætning af, at det ved tinglyst deklaration sikres, at bebyggelsesprocenten for de berørte ejendomme under ét som helhed ikke overstiger 150.”

Begrundelse:

Naturklagenævnet har truffet en afgørelse i en konkret sag om beregning af bebyggelsesprocenter for områder under ét. Formuleringen af kommentaren følger denne afgørelse.

Bebyggelsesplan og etageantal i område X

I § 6, stk. 3 a) og b) med tilhørende tegning 6B, ændres såvel bebyggelsesplan som etageantal, for så vidt angår karreerne mrk. k, l og m samt enkeltbygninger mrk. d, e, f og u. Det er vist på den reviderede tegning 6B.

Begrundelse

Tæt på den nordlige del af område X ligger MAN's bygninger med blandt andet et anlæg med en prøvemotor, som udsender flere slags støj. Den reviderede plan fastsætter et bredere byggefelt til et rationelt parkeringshus og erhverv mod MAN's prøveanlæg. Herved undgås, at fremtidige beboere i den nærliggende bebyggelse bliver genereret af støj. Derudover er der lagt en fleksibilitet ind i anvendelse af den tilstødende bebyggelse efter ejers ønske. I princippet bliver der herefter mulighed for at lægge erhverv i størstedelen af bebyggelsen i denne nordlige del af området. Endelig er placeringen af byggefeltet til skole /børneinstitution/idræt justeret ud fra ønsket om et større indre havnebassin.

§ 7. Bebyggelsens ydre fremtræden

§ 7, stk. 3, ændres, så karnapper og altaner kan have et fremspring fra gade- og kanalfacaden på 0,8 m i stedet for 0,6 m.

Begrundelse

Der er et ønske om et fremspring på 1,8 m, men det finder forvaltningen ikke er foreneligt med det facadeudtryk, som ønskes i området. Der er dog stadig mulighed for, at godkende 1,2 m i særlige tilfælde.

§ 8. Foranstaltninger mod forureningsgener

I § 8, stk. 2, indsættes i 3. linje efter ”forurening”: ”og risiko”.
Samt tilføjelse til kommentaren stk. 2:

Der indsættes som stk. 3:

”Som betingelse for ibrugtagning af boligbebyggelse i områderne på tegning 6 B mærket k, l, m, skal bebyggelse mærket d, e, f være etableret som støjværn mod aktiviteter på matr. nr. 410 ibid.”

Der indsættes supplerende bestemmelse som stk. 3: ”Bebyggelse og ubebyggede arealer skal efter Teknik- og Miljøforvaltningens nærmere godkende anvendes, placeres jf. dog § 6, stk. 2 og 3, udføres og indrettes således, at beboere og brugere overholder gældende sikkerhedscirkulære vedrørende transmissionsledninger for naturgas.”

Der indsættes følgende som kommentar:

”Den fastlagte bebyggelse på den nordøstlige del af Tegholmen vil ikke kunne få byggetilladelse til mere end tre etager, før transmissionsledningen for naturgas er omlagt på en sådan måde, at risikozonen ikke berører området.”

§ 9. Ubebyggede arealer

I § 9, stk. 7, indsættes:

Parkeringskravet kan reduceres med 35 pct. ved dobbeltudnyttelse i forbindelse med erhverv.

Begrundelse: I forslaget til kommuneplan 2009 lægges der op til en reduceret p-norm bl.a. i områder for boliger og serviceerhverv.

I § 9, stk. 7, indsættes:

”Uanset denne bestemmelse må de i henhold til stk. 5 fastlagte pladser i Tegholmsgade ud for matr. nr. 434 samt 452 ibid. anvendes til terrænparkering, indtil bebyggelsen mrk. U opføres.

Begrundelse: Indsigelse imødekommes.

§ 10. Særlige fællesanlæg og § 11. Grundejerforening

I § 10 stk. 2 a) indsættes:

”Undtaget herfra er den på tegning 2B med krydsskravering viste kanal på matr. nr. 434 og 452 ibid.”

I § 10 stk. 2 d) indsættes:

”Undtaget herfra er de på tegning 4B viste vej- og stibroer over den i stk. 2, pkt. a nævnte kanal.”

I § 10 indsættes nyt pkt. g i stk. 2.:

”Uanset pkt. a, b, c, d og e stilles der først krav om anlæg af pladserne i Teglholmegade ud for matr. nr. 434 og 452 ibid. samt anlæg af bro ud for matr. nr. 434 ibid., når bebyggelsen mrk. U opføres.

Kanalen, der gennemskærer matr. nr. 434 ibid. skal, indtil broen etableres, sikres tilfredsstillende vandudskiftning ved etablering af et rør under vejen.

Begrundelse:

Ændringerne er konsekvens af ændringerne i § 3 og 5.

Grundejer og lejer finder, at etablering af broer og pladser i umiddelbar fremtid vil være vanskelig og til stor gene for lejers virksomhed. Etablering af de nævnte anlæg kobles derfor til det tidspunkt, hvor grundejeren ønsker at udnytte den forøgede byggeret, som lokalplanen giver. Med samme begrundelse er kanalen langs ejendommen ikke længere et fællesanlæg, men i stedet muliggjort så den f.eks. kan etableres i forbindelse med udnyttelse af den omtalte byggeret.

I § 10 indsættes et nyt stk. 3:

”Uanset stk. 1 og 2, kan Teknik- og Miljøudvalget tillade, at fællesanlæggene i hvert underområde opdeles i fællesanlæg for delområder.”

I § 11 indsættes et nyt stk. 3:

”Uanset stk. 1 og 2, kan Teknik- og Miljøudvalget tillade, at der oprettes grundejerforeninger, der alene omfatter delområder inden for hvert underområde.”

Og som kommentar:

”Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med, at det forventes, at områderne udbygges etapevis.”

Begrundelse:

En række grundejere mener, at det vil være langt mere praktisk at gennemføre dannelse af grundejerforeninger og etablering af fællesanlæg i etaper.

Det bemærkes derudover, at grundejerforeningerne ikke er forpligtet til at forestå etableringen af den i lokalplanen fastsatte bro fra Teglholmens Østkaj til Amager Fælled, men derimod de i § 5, stk. 4, fastsatte broer. Lokalplanforslaget indeholder imidlertid en forkert

henvisning i § 10, stk. 1, og stk. 2, punkt d., hvor der skal henvises til § 5, stk. 4, og ikke som der står § 5, stk. 3. Henvisningen rettes.

D. Kommuneplantillægget:

Den fulde formulering var ikke medtaget i planforslagets tekst side 55, men fuldt beskrevet på lokalplanforslagets side 15. Indholdet er således uændret.

Økonomiforvaltningen har ønsket, at kommuneplantillægget gengives i sin fulde ordlyd, på følgende måde:

Tillæg nr. xx til Københavns Kommuneplan 2005

I medfør af lov om planlægning (lovbekendtgørelse nr. 813 af 21. juni 2007) ændres rammerne for Teglholmen Øst og den sydlige del af Sluseholmen.

På Teglholmen Øst slås det tidligere C2 og C2*-område sammen til **C2* - Teglholmens Østkaj**: Den maksimale bebyggelsesprocent og friarealkrav gælder for området under ét. Det maksimale etageantal er 7. I lokalplan skal fastlægges areal til en skole med tilknyttede idræts- og kulturfaciliteter. Publikumsorienterede erhverv skal placeres i stueetagerne efter bestemmelser i lokalplan. Der kan efter bestemmelser i lokalplan opfyldes et mindre vandareal langs Sydhavnsløbet.

På Sluseholmen syd ændres C2*-stigborderne, E1-området nord for Sjællandsbroen samt en del af E1*-området Frederikskaj til: **C2* - Ved Stigbordene og ved Fordgraven**: Den maksimale bebyggelsesprocent og friarealkrav gælder for området under ét. Det maksimale etageantal er 9. Der skal efter bestemmelser i en lokalplan opføres en afskærmende erhvervsbebyggelse langs Sjællandsbroen/Sydhavnsgade. Publikumsorienterede erhverv skal placeres i stueetagerne efter bestemmelser i lokalplan. Der kan efter bestemmelser i lokalplan opfyldes et mindre vandareal ved Fordgraven.

Rammer for detailhandel og husbåde:

I det nye lokalcenter omkring Støberigade fastlægges et maksimalt bruttoetageareal til butikformål på 2.000 m², og arealet i de enkelte dagligvare- og udvalgsvarerbutikker må ikke overstige henholdsvis 1.000 m² og 500 m². I det nye område til butikker med særlig pladskrævende varer ved Sjællandsbroen fastlægges det maksimale butiksareal til 4.500 m², arealet i den enkelte butik må ikke overstige 1.500 m².

I rammerne for husbåde er der foreslået mindre ændringer på kajstrækninger i planområderne, og der åbnes mulighed for husbåde på en ny kajstrækning på Teglholmens sydkaj.

Bilag 2 til Kommuneplantillægget:

Der er i kommuneplantillægget en uoverensstemmelse i kortbilagene vedr. placering af husbåde. Dette rettes på Bilag 2, således at der er mulighed for placering af husbåde langs Sluseholmens østkaj, som vist for oversigtskortet på efterfølgende side.