

# **HENVENDELSER MODTAGET I HØRINGSPERIODEN**

## **FORSLAG TIL LOKALPLAN SVANEMØLLEHOLM**

**Høringssvar**

Besvarelser indkommet på anden vis nr. 31 - 28

Besvarelser indkommet via Bliv Hørt nr. 27 - 1

Offentlig høringsperiode fra den 6. april til den 2. juni 2020.



Nr.	Dato	Navn	Adresse	Postnr
31	03.06.2020	HOFOR <i>Tillæg til svarnummer 29</i>	Ørestads Boulevard 35	2300
30	03.06.2020	Morten Leen, AP Pension	Østbanegade 135	2100
29	02.06.2020	HOFOR	Ørestads Boulevard 35,	2300
28	29.05.2020	Stefanie Høy Brink, Københavns Museum	Stormgade 20	1555
27	02.06.2020, Kl. 23.45	Danmarks Naturfredningsforening - København v. Knud Erik Hansen	Vestre Allé 21	2500
26	02.06.2020, Kl. 22.45	Østerbro Lokalråd /ved Torkil Groving	Bellmanskgade 17, 7. th.	2100
25	02.06.2020, Kl. 22.26	Peter	Nokken	2300
24	02.06.2020, Kl. 21.51	<i>Dublet</i>	Ribegade 18,3	2100
23	02.06.2020, Kl. 18.01	Østerbro Havnekomité <i>Tillæg til svarnummer 6</i>	Ribegade 18,3	2100
22	02.06.2020, Kl. 12.27	Roklubberne i Svanemøllehaven v. Niels Bak Henriksen	Strandvænget 55	2100
21	02.06.2020, Kl. 12.14	By & Havn	Nordre Toldbod 7	1259
20	01.06.2020, Kl. 20.28	Marie Louise Poulsen	Vardegade, 17, 5.th	2100
19	30.05.2020, Kl. 11.41	Østerbro Lokaludvalg	Svendborggade 5, 4. sal.	2100
18	29.05.2020, Kl. 20.16	Bjarne Larsen	Olufsvej, 48	2100
17	29.05.2020, Kl. 12.47	Ørsted v. Anna Hellmers	Nesa Allé 1	2820
16	29.05.2020, Kl. 10.48	Vejdirektoratet v. Rikke Schade Weje	Toldbuen 6	4700
15	25.05.2020, Kl. 21.18	Steffen Hougaard	Østerbrogade 212 4 tv	2100
14	25.05.2020, Kl. 00.17	Kristine Hammer	Hans Egedes Gade, 25 sttv	2200
13	24.05.2020, Kl. 20.26	Didde Fe	Bjerrevej 4	8970
12	24.05.2020, Kl. 16.38	Mille Samia Hansen	Degnemose Allé 86	2700
11	24.05.2020, Kl. 16.19	Jeppe	Utterslev torv 6 2.tv	2400
10	24.05.2020, Kl. 16.10	Anne Alstrup Pedersen	Nyborggade 11C 353	2100
9	24.05.2020, Kl. 15.10	Valentina Crast	Kirkebjergvej 2	4623
8	24.05.2020, Kl. 15.09	Veganerpartiet v. Michael Monberg	Ryesgade 17	2200
7	21.05.2020, Kl. 07.20	LAJLA HJORTH	ØRDRUPDALVEJ 20	2900
6	20.05.2020, Kl. 11.57	Østerbro Havnekomité v. Inger Hutters	Ribegade 18,3	2100
5	17.05.2020, Kl. 20.13	Steffen Hougaard	Østerbrogade 212 4 tv	2100
4	05.05.2020, Kl. 16.06	Metroselskabet I/S	Metrovej 5	2300
3	10.04.2020, Kl. 22.29	Jan Mogensen	Ryesgade 120	2100
2	08.04.2020, Kl. 11.17	L. Vestergaard <i>Tillæg til svarnummer 1</i>	Mimersgade	2200
1	08.04.2020, Kl. 09.13	L. Vestergaard	Mimersgade	2200

TILLÆG TIL  
SVARNR. 29

**Fra:** Karim Friis Arfaoui <[kfar@hofor.dk](mailto:kfar@hofor.dk)>

**Sendt:** 3. juni 2020 16:57

**Til:** TMFKP BU <[byensudvikling@kk.dk](mailto:byensudvikling@kk.dk)>

**Emne:** Præcisering af høringssvar lokalplan Svanemølleholm

Til rette vedkommende,

I forlængelse af svar på høring om lokalplanforslag Svanemølleholm af 2. juni 2020, og den verserende dialog om Lynetteledningen, skal HOFOR for god ordens skyld præcisere, at afsnittet "Spildevand", s. 3-4, i høringssvaret, skal forstås således, at udlæg af byggefelt også kan ske i det omfang, at udnyttelsen af byggefeltet ikke medfører, at ledningen skal tages ud af drift.

Det er således HOFORs opfattelse, at ledningen undtagelsesvis vil kunne overbygges, hvis overbygningen sker i et begrænset trace, og hvis den tekniske løsning for en sådan begrænset overbygning, af HOFOR, kan vurderes til at være forsyningssikkerhedsmæssig forsvarlig.

Med venlig hilsen

**Karim Friis Arfaoui**  
Specialkonsulent  
Regn- og Spildevand  
Plan - VS

Direkte tlf.: +45 27 95 42 10

E-mail: [kfar@hofor.dk](mailto:kfar@hofor.dk)



**HOFOR A/S**

Ørestads Boulevard 35 | 2300 København S | Telefon: 33 95 33 95 | CVR-NR.: 1007 3022 | [www.hofor.dk](http://www.hofor.dk)

---

**Fra:** Morten Leen <mol@appension.dk>

**Sendt:** 3. juni 2020 14:45

**Til:** Lars Korn <larkor@kk.dk>

**Cc:** Helen Kristensen <hk@ramboll.dk>; Anette Grønbæk <ang@plh.dk>

**Emne:** SV: Svanemølleholm - lokalplan - Østerbro - høringsvar fra AP Pension

Kære Københavns Kommune

Høringsvar fra AP Ejendomme i forbindelse med vedtagelse af ny lokalplan for Svanemølleholm (vestlige del af lokalplansområdet).

I forbindelse med vores projekt på Svanemølleholm (opførelse af nyt kontordomicil til Nykredit, AP Pension samt flerbrugerhus), har HOFOR tilkendegivet overfor AP, at HOFOR p.t er ved at undersøge alternative løsninger til at udlede urensset spildevand ud i Øresund, idet HOFOR ikke ønsker at udnytte den myndighedstilladelse, som HOFOR har modtaget hertil (med planmæssig opstart den 24. maj 2020 - nu udsat til den 1. oktober 2020).

AP Ejendommens er kommet med forskellige løsningsforslag til, hvordan projektet kunne tilrettes, således at det ikke vil være nødvendigt at nedlukke driften på Lynetteledningen, idet forundersøgelsen af ledningens stand + forankring kan undgås.

I de næste par uger vil vi i samarbejde med HOFOR få verificeret, hvilken af de foreslåede løsningsforslag der vurderes at være den mest hensigtsmæssige. Et af vores forslag går imidlertid ud på, at "knækket" på Lynetteledningen ikke overbygges (den eksisterende jord ovenpå knækket bibeholdes og der støbes en kerne rundt om knækket). Denne løsning medfører, at vi får en ny lukket kerne i parkeringskælderens på ca. 4-6 m<sup>2</sup>, hvilket forventes at give nogle afledte konsekvenser for projektet (f.eks. ændret flow, reduktion af parkeringspladser, ændret sikkerhed- og brandstrategi i parkeringskælderens). Da "knækket" på Lynetteledningen pt. ikke er fastlagt af HOFOR (dette er vi også i dialog med HOFOR om), har vi på nuværende tidspunkt vanskeligt ved at redegøre for de præcise udfordringer, som den valgte løsning måtte medføre for projektet set i forhold til bestemmelserne i udkast til lokalplan.

**Morten Leen**

Projektchef, advokat



+45 2687 2305 | [MOL@appension.dk](mailto:MOL@appension.dk)

Østbanegade 135 | 2100 København Ø | +45 3916 5000

[www.appension.dk](http://www.appension.dk) | AP Pension livsforsikringsaktieselskab

[CVR-numre](#) | [Persondatapolitik](#)

Dato: 02.06.2020  
Afsender: Katrine Georg Rasmussen,  
energiplanlægger, HOFOR A/S  
Modtager: Byplan Nord, Byens Udvikling  
Njalsgade 13, 2300 København S

Plan-Fjernvarme Bygas & Kraftvarme  
**Direkte tlf.** 2795 2935  
**E-mail** katras@hofor.dk

## Svar på høring om lokalplanforslag Svanemølleholm

**Høringsperiode:** 9/4-2020 – 2/6-2020

Hermed fremsendes samlet høringssvar fra HOFOR vedrørende forslag til lokalplan Svanemølleholm.

### **Svanemølleværket**

Af lokalplanforslaget fremgår det, at Svanemølleværket forventes at lukke i 2023 som kraftværk, og at HOFOR vil bygge et mindre spidslastanlæg i nærområdet der forventes at tage højde for den nye bebyggelse.

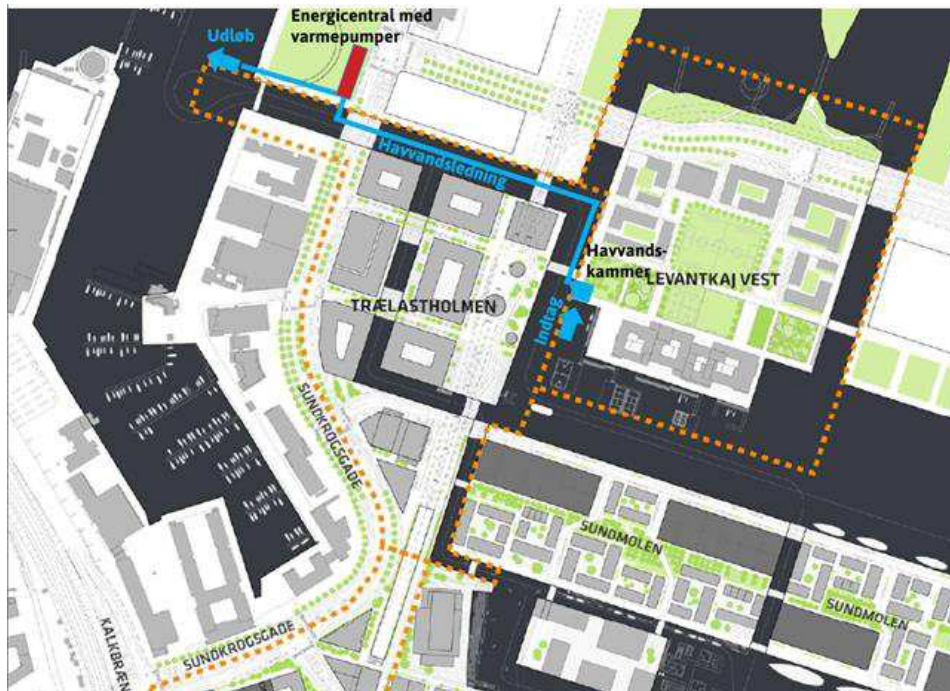
HOFOR bemærker i den forbindelse, at fjernvarmeforsyningen i området er afhængig af Svanemølleværket og at varmeselskaberne CTR og HOFOR har en varmeaftale knyttet til værket. Denne aftale går længere end 2023. Som det også er fremgået af medierne, arbejdes der på en løsning om at placere ny kapacitet til erstatning af Svanemølleværket. Denne kapacitet skal placeres i nærheden af det eksisterende Svanemølleværk. Den såkaldte trekantsgrund (del af Matrikel 5483 Udenbys Klædebo Kvarter) eller fortsat drift i dele af Svanemølleværket er mulige fremtidige placeringer. Det må derfor påregnes, at planlægningen af lokalplansområdet skal tage højde for, at der vil være et anlæg med lignende emissioner og støjniveau i et område på, ved eller nær det eksisterende Svanemølleværk. Det bemærkes desuden, at der bør laves en støjberegning i Kranparken for at sikre at den udlagte anvendelse ikke vil begrænse drift af et varmeanlæg på eller nær Svanemølleværket hvad angår støj og emissioner.

### **Energicentral, Kranparken:**

I lokalplanen nævnes "et allerede planlagt teknisk anlæg på 2.500 m<sup>2</sup> til HOFOR", som har fået byggetilladelse. Anlægget er en energicentral bestående af en kobineret kølecentral og varmepumpecentral, der vil levere hhv. fjernkøling og fjernvarme til lokalområdet og derved bidrage til den grønne omstilling af Københavns energiforsyning.

HOFOR gør opmærksom på at der ikke er redegjort for Energicentralen under afsnittet "Miljømæssige gener fra virksomheder" på side 13 i lokalplanforslaget. På baggrund af dette ønsker HOFOR dialog om støj med Københavns kommune

Energicentralen vil bl.a. anvende havvand som energikilde og har derfor et havvandskammer tilknyttet med en forventet placering på hjørnet af Levantkaj Vest. Havvandet tilføres energicentralen fra kammeret via havvandsledninger i kanal-tracéet. Derudover etableres et havvandsudløb fra energicentralen mod vest til Kalkbrænderiløbet, hvilket enten føres i kanal-tracéet eller igennem Kranparken (overbygning bør her undgås). Se foreløbig skitse nedenfor.



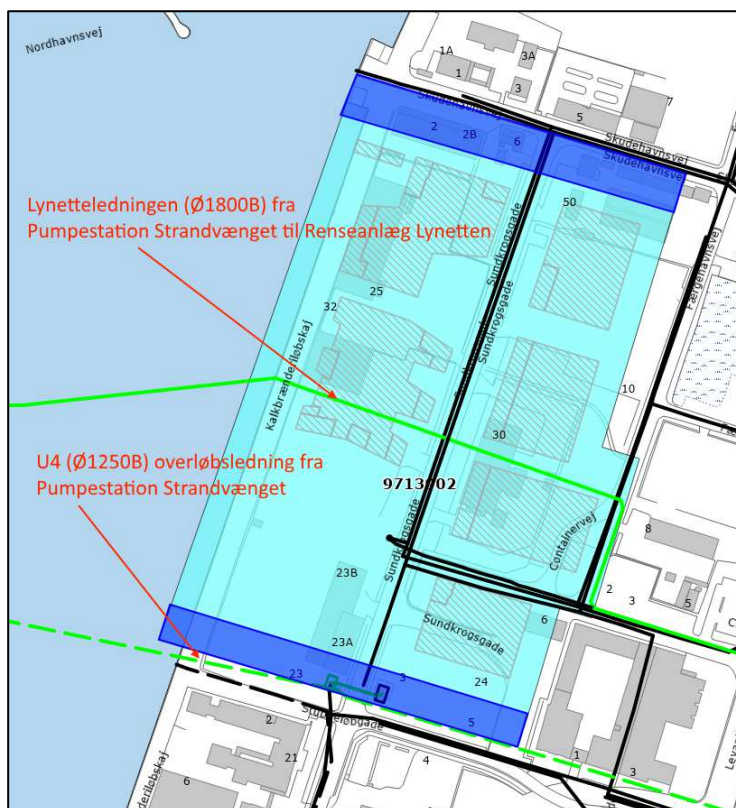
## Spildevand

HOFOR har på lokalplanområdet to yderst forsyningskritiske spildevandsledninger liggende.

Midt på lokalplanområdet har HOFOR den såkaldte Lynetteledning fra Pumpestation Strandvænget til Renseanlæg Lynetten liggende. Lynetteledningen sikrer, at spildevand fra de nordlige dele af København, Gentofte og dele af Gladsaxe kan ledes til rensning på Renseanlæg Lynetten.

Det ses på billedet til højre, at der er placeret et byggefelt oven på ledningen. HOFOR skal fremhæve, at der på nuværende tidspunkt ikke foreligger dokumentation for, at det er muligt at udlægge byggefelt i traceet for Lynetteledningen. Et udlæg af byggefelt inden for traceet vil for denne yderst forsyningskritiske ledning alene kunne ske, såfremt det er muligt midlertidigt at tage ledningen helt eller delvist ud af drift for at konstatere, om ledningen er tilstrækkelig sikret, og hvis ikke det er tilfældet at etablere sådan sikring. Endvidere bør det ved udlæg af byggefelt sikres, at der inden for lokalområdet forefindes arealer, der kan udgøre alternativt tracé for ledningen, hvis ledningen på et senere tidspunkt efter teknisk afskrivning skal omlægges til en placering uden for byggefeltet, eller der skal etableres en supplerende ledning. Det understreges, at HOFOR ikke kan tillade en overbygning af ledningen, før end de rette undersøgelser og den efterfølgende ekstra sikring af ledningen er foretaget.

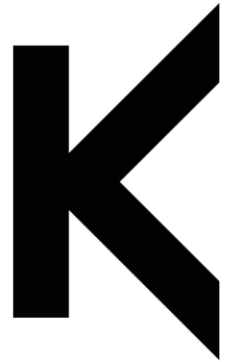
I den sydlige del af området ligger HOFORs overløbsledning U4 fra Pumpestation Strandvænget, der sikrer, at opblandet spildevand fra Pumpestation Strandvænget kan ledes til Kongedybet i Øresund i tilfælde af nødsituationer, kraftige regnskyl og skybrud. U4 sikrer dermed, at spildevandet ledes væk fra de mest samfundsmæssigt, kritiske områder. Der er løbende blevet arbejdet på at reducere brugen af U4, men ledningen er stadig kritisk for spildevandsforsyningen i København. U4 er i øjeblikket i gang med at blive omlagt på strækningen, der krydser lokalplanområdet, hvorfor denne ledning ikke er problematisk i lokalplanudkastet. Det bemærkes endvidere, at der i den kommende flytning af U4 også skal flyttes et 12 m. højt udluftningstårn for ledningen. Tårnet er



planlagt til ligeledes at blive flyttet nordpå til lokalplanområdet, og er nødvendig for at en omlægning af U4 kan gennemføres. HOFOR gør opmærksom på at der ikke er redegjort for udluftningstårnet under afsnittet "Miljømæssige gener fra virksomheder" på side 13 i lokalplanforslaget.

Med venlig hilsen  
HOFOR



KØBENHAVNS  
MUSEUMMUSEUM OF  
COPENHAGEN

Til

Byens udvikling

Byensudvikling@tmf.kk.dk

28.05.2020

**Vedr. høring om forslag til lokalplan "Svanemølleholm"**

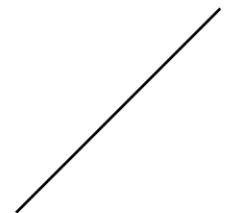
Københavns Museum har modtaget materiale vedrørende ovennævnte forslag og har foretaget en gennemgang af sagen med henblik på vurdering af de kulturhistoriske forhold.

Ifølge lokalplanforslaget skal de industrihistoriske spor som bolværker, skinner, fortøjningsringe mv. bevares. Dette er særdeles positivt og det vil museet gerne bakke op om. Færgestedet med rampe bør inkluderes og ligeledes bevares. Området er i det hele taget kendetegnet ved en rå og lidt sammensat karakter, som vi gerne så afspejlet i lokalplanforslaget.

Dog opfordrer museet til, at lokalplanforslaget justeres og bygningernes volumen får en mere menneskelig skala. Netop områdets historie gør, at facadeforløbet ikke bør være stramt, men snarere mere tilfældigt og sammensat. Hvis det nuværende forslag bliver gennemført, vil endnu en del af Københavns Havn fremstå som en anonym domicilmur, hvor det er svært at gennemskue, hvor man er. Museet mener, at der med nærværende forslag er lagt op til at danne en mur mellem vandet og byen, og der trods hensigter om servicefunktioner, udadvendte funktioner og rekreative arealer, at forslaget stadig vækker minder om Kalvebod Brygge.

Området 'Svanemølleholm' er skabt ved opfyldning mellem 1920 - 1970 og disse nye opfyldslag skønnes ikke at være af arkæologisk interesse. Boreprøver fra området viser, at der i kote -3,2- (-4) er intakte gytje-og sandlag. Sammenholdt med det store antal stenaldersfund gjort vest for planområdet, kan der være risiko for at påtræffe stenalders ved jordarbejde. Københavns Museum vil derfor gerne kontaktes, hvis der udføres jordarbejde på området og gerne i god tid, inden dette sker.

Hvis der ved jordarbejder i forbindelse med anlægsarbejder påtræffes arkæologiske levninger, skal museet kontaktes omgående. På baggrund af fundene vil museet vurdere, om levningerne er af en sådan karakter, at de skal registreres inden bortgravningen. I fald

STORMGADE 20  
1555 KØBENHAVN V  
WWW.COPENHAGEN.DKKØBENHAVNS KOMMUNE  
KULTUR- OG FRITIDS-  
FORVALTNINGEN  
HISTORIE & KUNST

fundene vurderes af væsentlig karakter vil jordarbejdet blive standset midlertidig (jf. museumslovens § 26).

Københavns Museum står altid gerne til rådighed for en vurdering af kommende anlægsarbejder med henblik på forud for anlægsarbejdets iværksættelse at afklare behovet for en arkæologisk forundersøgelse på projektarealet. En afklaring af de aktuelle arkæologiske interesser vil som regel kunne forhindre en midlertidig standsning af igangværende arbejde.

Med venlig hilsen

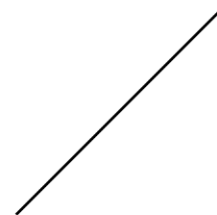
Stefanie Høy Brink  
Museumsinspektør  
Etnolog  
Københavns Museum  
+45 29479903  
P95R@kk.dk

Lena Diana Tranekjer  
Arkæolog  
Sagsbehandling  
Københavns Museum  
+45 29671472  
P03N@kk.dk



KØBENHAVNS  
MUSEUM

MUSEUM OF  
COPENHAGEN



STORMGADE 20  
1555 KØBENHAVN V  
WWW.COPENHAGEN.DK

KØBENHAVNS KOMMUNE  
KULTUR- OG FRITIDS-  
FORVALTNINGEN  
HISTORIE & KUNST



# **Svar til: Hearing 50372 af: Knud Erik Hansen**

APPLICATION DATE

2. juni 2020

SVARNUMMER

27

INDSENDT AF

Knud Erik Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Danmarks Naturfredningsforening - København

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Vestre Allé 21

HØRINGSSVAR

**OGSÅ VEDLAGT SOM FIL**

---

## ***Høringssvar til lokalplanforslag for Svanemølleholm***

### **Ikke tænkt som en del af et grønt Nordhavn**

Svanemølleholm ligger et sted i Nordhavn, der har potentiale til at blive en super populær havnepark. Den ligger mod vest og til eftermiddagssolen. Den ligger ud til Kalkbrænderiløbet med livlig sejleaktivitet – i sejlbåde, robåde m.m. Det ligger tæt ved Østerbro. Det kan blive Østerbros og Nordhavns – og måske hele Københavns havnepark.

Den foreslåede promenade kan slet ikke leve op til den kvalitet en havnepark kan levere til københavnere. Den vil sandsynligvis mest blive en promenade og ikke et sted til ophold. Det kræver mere bredde og inventar til ophold og grønne arealer.

Svanemølleholm ligger tæt ved den gamle skudehavn. Der ligger omkring den nogle grønne områder, som i sig selv er meget værdifulde – bl.a. Tangen og det grønne område vest for Skudehavnsbassinet. Både Svanemølleholm og området ved Skudehaven kan sammen komme til at udgøre et yderst attraktivt rekreativt område.

Fra Skudehavnen kan der skabe forbindelse til den Nordhavns Naturpark, som Nordhavns Naturvenner har foreslået.

Samlet kan det blive et af københavnernes mest attraktive grønne område. Der er brug for det. Flere og flere københavnere både bruger og sætter pris på de grønne områder. Det er derfor vigtigt at bruge de efterhånden begrænsede muligheder, der er i København for nye områder med natur og grønt til københavnere.

DN København vil derfor foreslå, at der langs kajen til Kalkbrænderiløbet skabes 50 m grønt bælte, og at der i den nordlige del af området skabes en 150 m bred korridor ind til skudehavnen. Det kunne være en grøn korridor langs den nordlige kanal langs Skudehavnsvej.

Det kan fint kombineres med den foreslåede Kranpark og de to kanaler ind til skudehavnen. Begge dele er fine elementer i planen. Vi forudsætter, at Kranparken udlægges om offentligt tilgængelig park.

## **Bebyggelsen**

Den foreslåede bebyggelse er præget af, at der skal bygges mange etagemeter. Det er trist for os alle, at det skal være en hovedpræmis for et byområde. Det bliver en kompakt og tæt bebyggelse og med efterhånden traditionelle og lidet opløftende glasfacader. De bliver bebyggelser med minimale lyskakter i karreerne og smalle lyskiler i bygningskroppene. Alt sammen for at presse flest mulige etagemeter ind. Det er en trist at se, at det skal præge bygningskvaliteten i København.

Området fortjener bedre og mindre kompakte bebyggelser, og med mindre højder – og slet ikke 38 meter høje bygninger.

Den gode beliggenhed ud til Kalkbrænderihavnen bør bruges til boliger og ikke til serviceerhverv. Det vil give boliger en god beliggenhed i forhold til lys. Alle andre placeringer i området er med den tæthed, der er foreslået, er fyldt med skygger det meste af tiden.

Der bør til bebyggelserne stilles høje krav til arkitekturen, bebyggelsesprocenten og højden bør sænkes markant for byggefelterne.

## **Vandet**

Det åbnes op for, at der kan bygges træbrygger langs Kalkbrænderiløbet. Det bør ikke ske. Kalkbrænderiløbet er et stærkt trafikeret løb med især sejlbåde og robåde. De har brug den bredde løbet har nu – så både at ubesværet og sikkert kan passere hinanden og til at de mange både, der skal ind i Svanemøllehaven kan krydse tværs gennem sejlretningen.

Det er prisværdigt at der etableres 2 nye kanaler og at de i følge tegninger føres ind til skudhavnen (det fremgår dog ikke af selve lokalplanen, der rummer et mere afgrænset område).

## **Træer**

Der er i området 12 bevaringsværdige som foreslås fældet. Der placering er ikke nærmere angivet. Det er derfor ikke muligt konkret at vurdere om det er rimeligt at de fældes. DN København finder, at der bør gøres store anstrengelser for at bevare sådanne træer og at det også kan være rimeligt at bygningers placering m.m. tilpasser sig så sådanne træer kan bevares.

De er positivt at planlægges plantet et stort antal nye træer. Det er ikke angivet at der skal plantes træer langs de to kanaler ind til skudehavnen. DN København finder, at der bør plantes træer langs kanalerne.

## **Ubebyggede områder**

I lokalplanens §8 stk. 5 (ubebyggede arealer, byrum) fastlægges at 40% af arealet skal udlægges i græs og 10 % som bede. Endvidere skal der plantes 429 nye træer.

I stedet for plænegræs bør der tænkes i mulighederne for at etablere en mere artsrig og varieret vegetation. I stedet for at udlægge næringsrig muldjord bør der udlægges næringsfattig jord og udsås forskellige eng- og overdrevsurter. De nyplantede træer bør være af hjemmehørende arter for at fremme biodiversiteten mest muligt.

## **Trafik**

Sundkrogsgade foreslås udvidet til 4 spor. Det bliver derfor en helt anden gade end gaden med de nuværende 2 spor. Det vil gøre skade på bymiljøet. Der ligger en metrostation tæt ved og der bør lægges op til at det er den der bruges. 4 spor kan endvidere medføre, at det bliver en brugt vej ud til en kommende containerterminal på Stubben og Krydstogtterminalen, skabe støj og dele området markant i to dele. Det vil medføre en yderligere belastning af krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavngade. Vejstrukturen bør fremme den nye havnetunnel bliver forbindelsen til disse mål.

DN foreslår derfor at Sundkrogsgade bibeholdes med 2 spor.

## **Lynetteholmledningen**

Det er udtryk dårlig planlægning, at Lynetteholmledningen 'akut' har været søgt lukket. Der er ikke noget akut over den prøvning af ledningens styrke, der skulle gennemføres. Det må have været de involverede bekendt lang tid før.

Det er problematisk, at alternativer til lukning af ledningen ikke har været belyst, men blot afvist med, at de ikke er proportionelle.

DN København finder, at håndteringen af lukningen har været præget af ligegyldighed over for de konsekvenser en udledning i især sommertiden vil have for flora og fauna i Øresund.

DN København finder det forkert, at Lynetteholmledningen ikke angivet i forudsætningerne for lokalplanen. Det er endvidere problematisk, at der ikke før lokalplanen fremsættes, er en afklaring af om Lynetteholmledningen kan klare den store belastning de store bygninger giver og om der derfor er brug for en anden udformning af lokalplanen.

**DN København**

Dato: 2. juni 2020

Til: Københavns kommune - hørings svar

Fra: Knud Erik Hansen, næstformand, 40 40 43 44, koebenhavn@dn.dk



# Hørings svar til lokalplanforslag for Svanemølleholm

## Ikke tænkt som en del af et grønt Nordhavn

Svanemølleholm ligger et sted i Nordhavn, der har potentiale til at blive en super populær havnepark. Den ligger mod vest og til eftermiddagsolen. Den ligger ud til Kalkbrænderiløbet med livlig sejleaktivitet – i sejlbåde, robåde m.m. Den ligger tæt ved Østerbro. Den kan blive Østerbros og Nordhavns – og måske hele Københavns havnepark.

Den foreslåede promenade kan slet ikke leve op til den kvalitet, en havnepark kan levere til københavnere. Den vil sandsynligvis mest blive en promenade og ikke et sted til ophold. Det kræver mere bredde og inventar til ophold og grønne arealer.

Svanemølleholm ligger tæt ved den gamle skudehavn. Der ligger omkring den nogle grønne områder, som i sig selv er meget værdifulde – bl.a. Tangen og det grønne område vest for Skudehavnsbassin. Både Svanemølleholm og området ved Skudehaven kan sammen komme til at udgøre et yderst attraktivt rekreativt område.

Fra Skudehavnen kan der skabes forbindelse til den Nordhavns Naturpark, som Nordhavns Naturvenner har foreslået.

Samlet kan det blive et af københavnernes mest attraktive grønne område. Der er brug for det. Flere og flere københavnere både bruger og sætter pris på de grønne områder. Det er derfor vigtigt at bruge de efterhånden begrænsede muligheder, der er i København for nye områder med natur og grønt til københavnere.

DN København vil derfor foreslå, at der langs kajen til Kalkbrænderiløbet skabes et 50 m grønt bælte, og at der i den nordlige del af området skabes en 150 m bred korridor ind til skudehavnen. Det kunne være en grøn korridor langs den nordlige kanal langs Skudehavnsvej.

Det kan fint kombineres med den foreslåede Kranpark og de to kanaler ind til skudehavnen. Begge dele er fine elementer i planen. Vi forudsætter, at Kranparken udlægges om offentligt tilgængelig park.

## **Bebyggelsen**

Den foreslåede bebyggelse er præget af, at der skal bygges mange etagemeter. Det er trist for os alle, at det skal være en hovedpræmis for et byområde. Det bliver en kompakt og tæt bebyggelse og med efterhånden traditionelle og lidet opløftende glasfacader. De bliver bebyggelser med minimale lysskakter i karreerne og smalle lyskiler i bygningskroppene. Alt sammen for at presse flest mulige etagemeter ind. Det er trist at se, at det skal præge bygningskvaliteten i København.

Området fortjener bedre og mindre kompakte bebyggelser og med mindre højder – og slet ikke 38 meter høje bygninger.

Den gode beliggenhed ud til Kalkbrænderihavnen bør bruges til boliger og ikke til serviceerhverv. Det vil give boliger en god beliggenhed i forhold til lys. Alle andre placeringer i området er med den tæthed, der er foreslået, fyldt af skygge det meste af tiden.

Der bør til bebyggelserne stilles høje krav til arkitekturen, bebyggelsesprocenten og højden bør sænkes markant for byggefeltene.

## **Vandet**

Der åbnes op for, at der kan bygges træbrygger langs Kalkbrænderiløbet. Det bør ikke ske. Kalkbrænderiløbet er et stærkt trafikeret løb med især sejlbåde og robåde. De har brug den bredde løbet har nu – så både ubesværet og sikkert kan passere hinanden og så de mange både, der skal ind i Svanemøllehaven, kan krydse tværs gennem sejlretningen.

Det er prisværdigt at der etableres 2 nye kanaler, og at de ifølge tegninger føres ind til skudhavnen (det fremgår dog ikke af selve lokalplanen, der rummer et mere afgrænset område).

## **Træer**

Der er i området 12 bevaringsværdige træer, som foreslås fældet. Deres placering er ikke nærmere angivet. Det er derfor ikke muligt konkret at vurdere, om det er rimeligt at de fældes. DN København finder, at der bør gøres store anstrengelser for at bevare sådanne træer, og at det også kan være rimeligt, at bygningers placering m.m. tilpasser sig, så sådanne træer kan bevares.

Det er positivt, at der planlægges plantet et stort antal nye træer. Det er ikke angivet, at der skal plantes træer langs de to kanaler ind til skudehavnen. DN København finder, at der bør plantes træer langs kanalerne.

## **Ubebyggede områder**

I lokalplanens §8 stk. 5 (ubebyggede arealer, byrum) fastlægges, at 40% af arealet skal udlægges til græs og 10 % til bede. Endvidere skal der plantes 429 nye træer.

I stedet for plænegræs bør der tænkes i mulighederne for at etablere en mere artsrig og varieret vegetation. I stedet for at udlægge næringsrig muldjord bør der udlægges næringsfattig jord og udsås forskellige eng- og overdrevsurter. De nyplantede træer bør være af hjemmehørende arter for at fremme biodiversiteten mest muligt.

## **Trafik**

Sundkrogsgade foreslås udvidet til 4 spor. Det bliver derfor en helt anden gade end gaden med de nuværende 2 spor. Det vil gøre skade på bymiljøet. Der ligger en metrostation tæt ved, og der bør lægges op til, at det er den der bruges. 4 spor kan endvidere medføre, at det bliver en brugt vej ud til en kommende containerterminal på Stubben og Krydstogtterminalen, skabe støj og dele området markant i to dele. Det vil medføre en yderligere belastning af krydset

## MATERIALE:

svanemoelleholm - dn koebenhavns hoeringssvar til lokalplanforslaget.pdf

Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavngade. Vejstrukturen bør fremme, at den nye havnetunnel bliver forbindelsen til disse mål.

DN foreslår derfor, at Sundkrogsgade bibeholdes med 2 spor.

### **Lynetteholmledningen**

Det er udtryk for dårlig planlægning, at Lynetteholmledningen 'akut' har været søgt lukket. Der er ikke noget akut over den prøvning af ledningens styrke, der skulle gennemføres. Det må have været de involverede bekendt lang tid før.

Det er problematisk, at alternativer til lukning af ledningen ikke har været belyst, men blot afvist med, at de ikke er proportionelle.

DN København finder, at håndteringen af lukningen har været præget af ligegyldighed over for de konsekvenser, en udledning i især sommertiden vil have for flora og fauna i Øresund.

DN København finder det forkert, at Lynetteholmledningen ikke er angivet i forudsætningerne for lokalplanen. Det er endvidere problematisk, at der ikke før lokalplanen fremsættes, er en afklaring af, om Lynetteholmledningen kan klare den store belastning, de store bygninger giver, og om der derfor er brug for en anden udformning af lokalplanen.



# Svar til: Hearing 50372 af: Østerbro Lokalråd /ved Torkil Groving

APPLICATION DATE

2. juni 2020

SVARNUMMER

26

INDSENDT AF

Østerbro Lokalråd /ved Torkil Groving

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Østerbro Lokalråd

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Bellmangsgade 17, 7. th.

HØRINGSSVAR

Høringssvar til forslag til lokalplan for "Svanemølleholm"

## **Undgå yderligere kontorbyggeri ved Kalkbrænderiløbet og udnyt i stedet områdets potentiale for en rekreativ sammenhæng med det bagvedliggende Østerbro.**

- Iværksæt en ny planlægning med udgangspunkt i visionsoplægget "Kalkbrænderiløbskaj – et oplevelsesmekka med lokale kvaliteter", udgivet af Østerbro Lokaludvalg 2012 og indarbejdet i "Bydelsplan for Østerbro 2013".

Østerbro Lokalråd anser strækningen ved Kalkbrænderiløbskaj som et af Nordhavns mest oplagte områder til rekreative formål, hvor beliggenheden med rigelig eftermiddags- og aftensol og placeringen tæt på det bagvedliggende brokvarter indbyder til at udvikle denne kajstrækning som en aktiv havnepromenade med faciliteter, der kan skabe sammenhæng mellem den nye og den gamle bydel.

Vi må derfor på det kraftigste advare mod gennemførelse af det forslag til lokalplan, som nu er sendt i høring for "Svanemølleholm" og som vil medføre massivt og alt for højt kontorbyggeri.

Der er ikke brug for her i Nordhavn at gentage de planlægningsmæssige fejltagelser fra f. eks. Kalvebod Brygge, hvor der på nogen af havnens mest attraktive kajstrækninger er blevet etableret kontorbyggeri, som kun er befolket i dagtimerne og om aftenen ligger øde hen uden liv – som kolde og grå spørgelsesbygninger. Den samme fejl er desværre allerede blevet begået med noget af det tidlige kontorbyggeri, som allerede findes i bunden af Kalkbrænderiløbet. Her kan man ved selvsyn se hvor kedeligt et ellers attraktivt område kan udvikle sig.

- Og nu sidder vi så og må forholde os til et lokalplanforslag, der oven i købet lægger op til endnu højere bebyggelse – helt op til 34 m, hvilket er fuldstændigt i strid med intentionerne om

bæredygtighed i det tidligere plangrundlag for Nordhavn, hvor den maksimale bebyggeshøjde skulle begrænses til samme niveau som det bagvedliggende brokvarter.

Østerbro Lokalråd må ud fra alle erfaringer appellere til, at lokalplanforslaget trækkes tilbage, og at der i stedet indledes en planproces, hvor der tages udgangspunkt i den eneste mulige, der er for at udvikle Kalkbrænderiløbskaj rekreativt og skabe sammenhæng mellem ny og gammel bydel. Som det er vist i visionsoplægget, ligner området mellem kajkanten og Sundkrogsgade med sin bredde på ca. 100 m det tilsvarende område ved Islands Brygges havnepark.

I bydelsplanen for Østerbro fra 2013, er der skitseret et hav af muligheder, hvor der er plads til både grønne og blå områder med udnyttelse af nærheden til vandet og etablering af faciliteter for robåde og kajakker, men også idrætsfaciliteter på land, hvor der kan dyrkes motion og sundhed, samtidig med at der kan etableres markedsdage og caféliv. Indretningen af området kan sagtens variere, men hvis det skal kunne udvikle sig som en attraktiv folkepark for gammel og ny bydel, kræver det mere end et 25 m bredt bælte.

Kajstrækningen vil kunne udvikles med både bredere og smallere forløb med muligheder for at skabe rammer om et aktivt byliv med anvendelse til forskellige fritidsformål og som mødested for folk med mange forskellige aktiviteter. Desværre nåede udviklingen at løbe fra visionsoplæggets kulturhistoriske dimension med idéen om indpasning af de gamle kranspor i et grønt område, men muligheden for udvikling af Kranparken må fastholdes, selv om kransporene nu er væk.

Det er desuden vigtigt, at der som tidligere forudsat etableres tilstrækkeligt brede kanaler, der kommer til at forbinde Kalkbrænderiløbet med Skudehavnsløbet, så der for roere etableres mere tilgængelige passager, der forbinder området. Så de i lokalplanforslaget viste kanaler skal selvfølgelig føres igennem og videre til vandområderne i Skudehavnen.

Omvendt er det helt i modsætning til tankerne om den bæredygtige bydel at ville foretage vejudvidelse af Sundkrogsgade fra 2 til 4 spor. De tidligere forudsætninger har været trafikforsyning i form af kollektiv trafik og gode forhold for bløde trafikanter. En vejudvidelse vil skabe en barriere, som ikke styrker sammenhængen i området, men tværtimod vil forringe adgangsmulighederne til den aktive havnepromenade.

Så sammenfattende vil Østerbro Lokalråd opfordre til, at planerne om omfattende kontorbyggeri i lokalplanområdet tages af bordet, at vejudvidelsen droppes og at der i stedet indledes en planlægning for en bæredygtig og rekreativ udnyttelse af Kalkbrænderiløbskaj, hvor der arbejdes videre ud fra visionsoplægget fra 2012.

Vi tænker, at denne planlægning skal omfatte hele Kalkbrænderiløbskaj på strækningen fra den eksisterende lystbådehavn og dennes klubhus og op til Færgehavn Nord, der ligger uden for området i det aktuelle lokalplanforslag. (På denne – den nordligste del af kajen opererer visionsoplægget i øvrigt med etablering af badefaciliteter – i så god afstand fra sejlads og roning, at det ikke skulle kunne give konflikter eller medføre fare for ulykker).

Med venlig hilsen

Torkil Groving

fmd. Østerbro Lokalråd

P.S.

(Vi forudsætter i øvrigt, at HOFOR opgiver eventuelle tanker om at lade den kommende store

skybrudsledning udmunde ved Færgehavn Nord, og at der i stedet – som ønsket af Miljøstyrelsen – udarbejdes forslag til alternativ linjeføring, hvor skybrudsledningen føres længere ud til dybere vand i Øresund. Vi forudsætter i det hele taget, at der også på spildevandsområdet arbejdes med etablering af bæredygtige løsninger).



Høringsvar til forslag til lokalplan for "Svanemølleholm"

**Undgå yderligere kontorbyggeri ved Kalkbrænderiløbet og udnyt i stedet områdets potentiale for en rekreativ sammenhæng med det bagvedliggende Østerbro.**

– Iværksæt en ny planlægning med udgangspunkt i visionsoplægget "Kalkbrænderiløbskaj – et oplevelsesmekka med lokale kvaliteter", udgivet af Østerbro Lokaludvalg 2012 og indarbejdet i "Bydelsplan for Østerbro 2013".

Østerbro Lokalråd anser strækningen ved Kalkbrænderiløbskaj som et af Nordhavns mest oplagte områder til rekreative formål, hvor beliggenheden med rigelig eftermiddags- og aftensol og placeringen tæt på det bagvedliggende brokvarter indbyder til at udvikle denne kajstrækning som en aktiv havnepromenade med faciliteter, der kan skabe sammenhæng mellem den nye og den gamle bydel.

Vi må derfor på det kraftigste advare mod gennemførelse af det forslag til lokalplan, som nu er sendt i høring for "Svanemølleholm" og som vil medføre massivt og alt for højt kontorbyggeri.

Der er ikke brug for her i Nordhavn at gentage de planlægningsmæssige fejltagelser fra f. eks. Kalvebod Brygge, hvor der på nogen af havnens mest attraktive kajstrækninger er blevet etableret kontorbyggeri, som kun er befolket i dagtimerne og om aftenen ligger øde hen uden liv – som kolde og grå spøgelsesbygninger. Den samme fejl er desværre allerede blevet begået med noget af det tidlige kontorbyggeri, som allerede findes i bunden af Kalkbrænderiløbet. Her kan man ved selvsyn se hvor kedeligt et ellers attraktivt område kan udvikle sig.

– Og nu sidder vi så og må forholde os til et lokalplanforslag, der oven i købet lægger op til endnu højere bebyggelse – helt op til 34 m, hvilket er fuldstændigt i strid med intentionerne om bæredygtighed i det tidligere plangrundlag for Nordhavn, hvor den maksimale bebyggelseshøjde skulle begrænses til samme niveau som det bagvedliggende brokvarter.

Østerbro Lokalråd må ud fra alle erfaringer appellere til, at lokalplanforslaget trækkes tilbage, og at der i stedet indledes en planproces, hvor der tages udgangspunkt i den enestående mulighed, der er for at udvikle Kalkbrænderiløbskaj rekreativt og skabe sammenhæng mellem ny og gammel bydel. Som det er vist i visionsoplægget, ligner området mellem kajkanten og Sundkrogsgade med sin bredde på ca. 100 m det tilsvarende område ved Islands Brygges havnepark.

I bydelsplanen for Østerbro fra 2013, er der skitseret et hav af muligheder, hvor der er plads til både grønne og blå områder med udnyttelse af nærheden til vandet og etablering af faciliteter for robåde og kajaker, men også idrætsfaciliteter på land, hvor der kan dyrkes motion og sundhed,

## MATERIALE:

oesterbro lokalraad hoerings svar til lokalplanforslag svanemoelleholm .pdf

samtidig med at der kan etableres markedsdage og caféliv. Indretningen af området kan sagtens variere, men hvis det skal kunne udvikle sig som en attraktiv folkepark for gammel og ny bydel, kræver det mere end et 25 m bredt bælte.

Kajstrækningen vil kunne udvikles med både bredere og smallere forløb med muligheder for at skabe rammer om et aktivt byliv med anvendelse til forskellige fritidsformål og som mødested for folk med mange forskellige aktiviteter. Desværre nåede udviklingen at løbe fra visionsoplæggets kulturhistoriske dimension med idéen om indpasning af de gamle kranspor i et grønt område, men muligheden for udvikling af Kranparken må fastholdes, selv om kransporene nu er væk.

Det er desuden vigtigt, at der som tidligere forudsat etableres tilstrækkeligt brede kanaler, der kommer til at forbinde Kalkbrænderiløbet med Skudehavnsløbet, så der for roere etableres mere tilgængelige passager, der forbinder området. Så de i lokalplanforslaget viste kanaler skal selvfølgelig føres igennem og videre til vandområderne i Skudehavnen.

Omvendt er det helt i modsætning til tankerne om den bæredygtige bydel at ville foretage vejudvidelse af Sundkrogsgade fra 2 til 4 spor. De tidligere forudsætninger har været trafikforsyning i form af kollektiv trafik og gode forhold for bløde trafikanter. En vejudvidelse vil skabe en barriere, som ikke styrker sammenhængen i området, men tværtimod vil forringe adgangsmulighederne til den aktive havnepromenade.

Så sammenfattende vil Østerbro Lokalråd opfordre til, at planerne om omfattende kontorbyggeri i lokalplanområdet tages af bordet, at vejudvidelsen droppes og at der i stedet indledes en planlægning for en bæredygtig og rekreativ udnyttelse af Kalkbrænderiløbskaj, hvor der arbejdes videre ud fra visionsoplægget fra 2012.

Vi tænker, at denne planlægning skal omfatte hele Kalkbrænderiløbskaj på strækningen fra den eksisterende lystbådehavn og dennes klubhus og op til Færgehavn Nord, der ligger uden for området i det aktuelle lokalplanforslag. (På denne – den nordligste del af kajen opererer visionsoplægget i øvrigt med etablering af badefaciliteter – i så god afstand fra sejlads og roning, at det ikke skulle kunne give konflikter eller medføre fare for ulykker).

Med venlig hilsen  
Torkil Groving  
fmd. Østerbro Lokalråd

P.S.

(Vi forudsætter i øvrigt, at HOFOR opgiver eventuelle tanker om at lade den kommende store skybrudsledning udmunde ved Færgehavn Nord, og at der i stedet – som ønsket af Miljøstyrelsen – udarbejdes forslag til alternativ linjeføring, hvor skybrudsledningen føres længere ud til dybere vand i Øresund. Vi forudsætter i det hele taget, at der også på spildevandsområdet arbejdes med etablering af bæredygtige løsninger).

## **Svar til: Hearing 50372 af: Peter**

APPLICATION DATE

2. juni 2020

SVARNUMMER

25

INDSENDT AF

Peter

BY

København

POSTNR.

2300

ADRESSE

Nokken

HØRINGSSVAR

Hvordan kan kommunen vedtage en lokalplan for et område som de selv skal tjene penge på til finansieringscirkus af metro.

Kommunen sælger grunde til by og havn.

kommunen ejer by og havn

kommunen vedtager lokalplan, der sikrer by og havn maksimal fortjeneste selvom der er forsyningsledninger i jorden.

## Svar til: Hearing 50372 af: Inger Hutters

APPLICATION DATE

2. juni 2020

SVARNUMMER

24

INDSENDT AF

Inger Hutters

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Østerbro Havnekomité

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Ribegade 18,3

HØRINGSSVAR

DUBLET

Hørings svar til forslag til lokalplan for Svanemølleholm

TILLÆG fra Østerbro Havnekomité

Østerbro Havnekomité har den 20. Maj 2020 indsendt hørings svar til det fremlagte forslag til lokalplan for Svanemølleholm. På grund af manglende oplysninger i Lokalplanforslaget, er dette en tilføjelse til det oprindeligt fremsendte.

*Spildevandsledninger fra Østerbro og Gentofte til Lynetten*

Det er kommet frem, at der mangler meget væsentlige oplysninger i Lokalplanen vedrørende den grund, som By & Havn agter at sælge til opførelse af 7-etagers kontorhuse. Nedenunder ligger der nemlig en samling af to hovedkloaker til Lynetten, fra hhv. Østerbro og Gentofte. Karsten Krogh Andersen, tidligere drikkevands- og spildevandsingeniør og nuværende direktør for Institut for Bæredygtig Udvikling, skriver i Politiken den 30. maj, at "det er teknisk uforsvarligt og fagligt helt uacceptabelt at bygge ovenpå spildevandsledninger. Det vil være umuligt at reparere og ombygge en ledning udefra, hvis der ligger en bygning ovenpå ledningen. Endvidere vil tryk og sætninger fra en bygning, der ligger ovenpå, kunne beskadige selve ledningen."

Vi opfordrer til at det tunge byggeri opgives og dette dejlige område indrettes som opholdssted med kultur og fritidsaktiviteter, som vi har foreslået i vores hørings svar (*Kalkbrænderiløbskaj - et oplevelsesmekka med lokale kvaliteter*, som foreslået af Østerbro Lokaludvalg, 2012).

*Miljø- og sundhedsproblemer ved udledning af mekanisk (u-renset) spildevand til Øresund*

At der i forbindelse med undersøgelser af ledningen skal udledes 290.000 kubikmeter mekanisk rensed (u-renset) spildevand over 5 dage til Øresund, er ligeledes uacceptabelt. Hvad nu, hvis undersøgelsen ikke kan gennemføres på 5 dage? Hvordan ser nødplanen så ud? Det bør under alle omstændigheder undgås, dels af hensyn til folkesundheden, dels af hensyn til livet i Øresund. Spildevand er ferskvand og derfor lettere end havvand. Så det svømmer ovenpå. Der skal ikke mange ændringer i vindretning til, før det u-rensede spildevand føres ind mod kysten til fare for folkesundheden, ikke mindst i denne Corona-tid. Havnebade og badestrande vil ikke kunne bruges.

Hvis det af hensyn til byggeriet er nødvendigt at flytte spildevandsledningen, kan det ikke gøres på hverken 5 eller 7 dage. Det vil koste flere måneders udledning af u-renset spildevand til Øresund. I henhold til international lovgivning, er det ganske enkelt forbudt at udlede store mængder u-renset spildevand til Øresund over længere tid, da det vil give ubodelig skade på plante- og dyrelivet. Det vil påvirke iltforholdene negativt, tilføre tungmetaller og andre giftige forbindelser, give øget algevækst, skade fisk og deres formering. Ålegræssletterne, som er af essentiel betydning for den marine fauna, vil lide alvorlig skade.

Af disse årsager kan Østerbro Havnekomité ikke gå ind for en flytning af spildevandsledningen.

#### *Miljøproblemerne omkring Sundkrogsgade*

Miljøproblemerne ved at gøre Sundkrogsgade til en 4-sporet motorvej af hensyn til containertrafikken, vil blive uacceptabelt store. Derfor bør alternative forslag til placering af en containerterminal vurderes endnu en gang.

Fra Havnekomiteen vil vi atter pege på at undersøge muligheden for at finde ny placering af Containerterminalen og Benzinøen, der begge er forurenende virksomheder, som ligger i nærheden af tæt bebyggelse. En flytning ville frigøre en række attraktive nye byggegrunde langs vandet.

Et evt. opfyld ved Avedøre Holme eller Peberholmen bør undersøges, og hvis vanddybden dér er utilstrækkelig eller fredningsforhold forbyder det, må man længere ud.

Efter den nye politiske udmelding fra Lars Weis, synes der at være en åbning for, at der kan findes et flertal for, at containerterminalen flyttes til Køge Havn, som Køge tidligere har foreslået.

Hvis det også skulle vise sig umuligt af hensyn til de moderne, meget store containerskibes krav til vanddybden, kunne havnen ved det nedlagte kulkraftværk, Stignæs ud for Skælskør eventuelt komme på tale. Stignæs Havn er den dybeste havn i Nordeuropa. Den ligger p.t ubenyttet hen og ville kunne tage imod de nyere meget store containerskibe, der kræver stor vanddybde.

Den 1. Juni 2020

Inger Hutters, formand for Østerbro Havnekomité



## Høringssvar til forslag til lokalplan for Svanemølleholm

### TILLÆG fra Østerbro Havnekomité

Østerbro Havnekomité har den 20. Maj 2020 indsendt høringssvar til det fremlagte forslag til lokalplan for Svanemølleholm. På grund af manglende oplysninger i Lokalplanforslaget, er dette en tilføjelse til det oprindeligt fremsendte.

#### *Spildevandsledninger fra Østerbro og Gentofte til Lynetten*

- Det er kommet frem, at der mangler meget væsentlige oplysninger i Lokalplanen vedrørende den grund, som By & Havn agter at sælge til opførelse af 7-etagers kontorhuse. Nedenunder ligger der nemlig en samling af to hovedkloaker til Lynetten, fra hhv. Østerbro og Gentofte. Karsten Krogh Andersen, tidligere drikkevands- og spildevandsingeniør og nuværende direktør for Institut for Bæredygtig Udvikling, skriver i Politiken den 30. maj, at "det er teknisk uforsvarligt og fagligt helt uacceptabelt at bygge ovenpå spildevandsledninger. Det vil være umuligt at reparere og ombygge en ledning udefra, hvis der ligger en bygning ovenpå ledningen. Endvidere vil tryk og sætninger fra en bygning, der ligger ovenpå, kunne beskadige selve ledningen."
- Vi opfordrer til at det tunge byggeri opgives og dette dejlige område indrettes som opholdssted med kultur og fritidsaktiviteter, som vi har foreslået i vores høringssvar (*Kalkbrænderiløbskaj – et oplevelsesmekka med lokale kvaliteter*, som foreslået af Østerbro Lokaludvalg, 2012).

#### *Miljø- og sundhedsproblemer ved udledning af mekanisk (u-renset) spildevand til Øresund*

- At der i forbindelse med undersøgelser af ledningen skal udledes 290.000 kubikmeter mekanisk rensset (u-renset) spildevand over 5 dage til Øresund, er ligeledes uacceptabelt. Hvad nu, hvis undersøgelsen ikke kan gennemføres på 5 dage? Hvordan ser nødplanen så ud? Det bør under alle omstændigheder undgås, dels af hensyn til folkesundheden, dels af hensyn til livet i Øresund. Spildevand er ferskvand og derfor lettere end havvand. Så det svømmer ovenpå. Der skal ikke mange ændringer i vindretning til, før det u-rensede spildevand føres ind mod kysten til fare for folkesundheden, ikke mindst i denne Corona-tid. Havnebade og badestrande vil ikke kunne bruges.
- Hvis det af hensyn til byggeriet er nødvendigt at flytte spildevandsledningen, kan det ikke gøres på hverken 5 eller 7 dage. Det vil koste flere måneders udledning af u-renset spildevand til Øresund. I henhold til international lovgivning, er det ganske enkelt forbudt at udlede store mængder u-renset spildevand til Øresund over længere tid, da det vil give ubodelig skade på plante- og dyrelivet. Det vil påvirke iltforholdene negativt, tilføre tungmetaller og andre giftige forbindelser, give øget algevækst, skade fisk og deres formering. Ålegræssletterne, som er af essentiel betydning for den marine fauna, vil lide alvorlig skade.
- Af disse årsager kan Østerbro Havnekomité ikke gå ind for en flytning af spildevandsledningen.

## MATERIALE:

oesterbro havnekomite tillaeghoeringssvar.pdf

### *Miljøproblemerne omkring Sundkrogsgade*

- Miljøproblemerne ved at gøre Sundkrogsgade til en 4-sporet motorvej af hensyn til containertrafikken, vil blive uacceptabelt store. Derfor bør alternative forslag til placering af en containerterminal vurderes endnu en gang.
- Fra Havnekomiteen vil vi atter pege på at undersøge muligheden for at finde ny placering af Containerterminalen og Benzinøen, der begge er forurenende virksomheder, som ligger i nærheden af tæt bebyggelse. En flytning ville frigøre en række attraktive nye byggegrunde langs vandet.
  - o Et evt. opfyld ved Avedøre Holme eller Peberholmen bør undersøges, og hvis vanddybden dér er utilstrækkelig eller fredningsforhold forbyder det, må man længere ud.
  - o Efter den nye politiske udmelding fra Lars Weis, synes der at være en åbning for, at der kan findes et flertal for, at containerterminalen flyttes til Køge Havn, som Køge tidligere har foreslået.
  - o Hvis det også skulle vise sig umuligt af hensyn til de moderne, meget store containerskibes krav til vanddybden, kunne havnen ved det nedlagte kulkraftværk, Stignæs ud for Skælskør eventuelt komme på tale. Stignæs Havn er den dybeste havn i Nordeuropa. Den ligger p.t ubenyttet hen og ville kunne tage imod de nyere meget store containerskibe, der kræver stor vanddybde.

Den 1. Juni 2020

Inger Hutters, formand for Østerbro Havnekomité

## Svar til: Hearing 50372 af: Inger Hutters

APPLICATION DATE

2. juni 2020

SVARNUMMER

23

INDSENDT AF

Inger Hutters

VIRKSOMHED / ORGANISATIO

Østerbro Havnekomité

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Ribegade 18,3

HØRINGSSVAR

Høringssvar til forslag til lokalplan for Svanemølleholm

TILLÆG fra Østerbro Havnekomité

TILLÆG TIL  
SVARNR. 6

Østerbro Havnekomité har den 20. Maj 2020 indsendt høringssvar til det fremlagte forslag til lokalplan for Svanemølleholm. På grund af manglende oplysninger i Lokalplanforslaget, er dette en tilføjelse til det oprindeligt fremsendte.

*Spildevandsledninger fra Østerbro og Gentofte til Lynetten*

Det er kommet frem, at der mangler meget væsentlige oplysninger i Lokalplanen vedrørende den grund, som By & Havn agter at sælge til opførelse af 7-etagers kontorhuse. Nedenunder ligger der nemlig en samling af to hovedkloaker til Lynetten, fra hhv. Østerbro og Gentofte. Karsten Krogh Andersen, tidligere drikkevands- og spildevandsingeniør og nuværende direktør for Institut for Bæredygtig Udvikling, skriver i Politiken den 30. maj, at "det er teknisk uforsvarligt og fagligt helt uacceptabelt at bygge ovenpå spildevandsledninger. Det vil være umuligt at reparere og ombygge en ledning udefra, hvis der ligger en bygning ovenpå ledningen. Endvidere vil tryk og sætninger fra en bygning, der ligger ovenpå, kunne beskadige selve ledningen."

Vi opfordrer til at det tunge byggeri opgives og dette dejlige område indrettes som opholdssted med kultur og fritidsaktiviteter, som vi har foreslået i vores høringssvar (*Kalkbrænderiløbskaj - et oplevelsesmekka med lokale kvaliteter*, som foreslået af Østerbro Lokaludvalg, 2012).

*Miljø- og sundhedsproblemer ved udledning af mekanisk (u-renset) spildevand til Øresund*

At der i forbindelse med undersøgelser af ledningen skal udledes 290.000 kubikmeter mekanisk rensed (u-renset) spildevand over 5 dage til Øresund, er ligeledes uacceptabelt. Hvad nu, hvis

undersøgelsen ikke kan gennemføres på 5 dage? Hvordan ser nødplanen så ud? Det bør under alle omstændigheder undgås, dels af hensyn til folkesundheden, dels af hensyn til livet i Øresund. Spildevand er ferskvand og derfor lettere end havvand. Så det svømmer ovenpå. Der skal ikke mange ændringer i vindretning til, før det u-rensede spildevand føres ind mod kysten til fare for folkesundheden, ikke mindst i denne Corona-tid. Havnebade og badestrande vil ikke kunne bruges.

Hvis det af hensyn til byggeriet er nødvendigt at flytte spildevandsledningen, kan det ikke gøres på hverken 5 eller 7 dage. Det vil koste flere måneders udledning af u-renset spildevand til Øresund. I henhold til international lovgivning, er det ganske enkelt forbudt at udlede store mængder u-renset spildevand til Øresund over længere tid, da det vil give ubodelig skade på plante- og dyrelivet. Det vil påvirke iltforholdene negativt, tilføre tungmetaller og andre giftige forbindelser, give øget algevækst, skade fisk og deres formering. Ålegræsletterne, som er af essentiel betydning for den marine fauna, vil lide alvorlig skade.

Af disse årsager kan Østerbro Havnekomité ikke gå ind for en flytning af spildevandsledningen.

#### *Miljøproblemerne omkring Sundkrogsgade*

Miljøproblemerne ved at gøre Sundkrogsgade til en 4-sporet motorvej af hensyn til containertrafikken, vil blive uacceptabelt store. Derfor bør alternative forslag til placering af en containerterminal vurderes endnu en gang.

Fra Havnekomiteen vil vi atter pege på at undersøge muligheden for at finde ny placering af Containerterminalen og Benzinøen, der begge er forurenende virksomheder, som ligger i nærheden af tæt bebyggelse. En flytning ville frigøre en række attraktive nye byggegrunde langs vandet.

Et evt. opfyld ved Avedøre Holme eller Peberholmen bør undersøges, og hvis vanddybden dér er utilstrækkelig eller fredningsforhold forbyder det, må man længere ud.

Efter den nye politiske udmelding fra Lars Weis, synes der at være en åbning for, at der kan findes et flertal for, at containerterminalen flyttes til Køge Havn, som Køge tidligere har foreslået.

Hvis det også skulle vise sig umuligt af hensyn til de moderne, meget store containerskibes krav til vanddybden, kunne havnen ved det nedlagte kulkraftværk, Stignæs ud for Skælskør eventuelt komme på tale. Stignæs Havn er den dybeste havn i Nordeuropa. Den ligger p.t ubenyttet hen og ville kunne tage imod de nyere meget store containerskibe, der kræver stor vanddybde.

Den 1. Juni 2020

Inger Hutters, formand for Østerbro Havnekomité

# Svar til: Hearing 50372 af: Roklubberne i Svanemøllehavnen v. Niels Bak Henriksen

APPLICATION DATE

2. juni 2020

SVARNUMMER

22

INDSENDT AF

Roklubberne i Svanemøllehavnen v. Niels Bak Henriksen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Danske Studenters Roklub, Roforeningen KVIK, Roklubben Skjold og Roklubben Gefion

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Strandvænget 55

HØRINGSSVAR

Høringssvar

Lokalplanforslag for Svanemølleholm

På vegne af roklubberne i Svanemøllehavnen

**Danske Studenters Roklub**

**Roforeningen KVIK**

**Roklubben Skjold**

**Roklubben Gefion**

## **Indledning**

Roklubberne støtter, at der sker en byudvikling på Svanemølleholmen, som vil give et løft, der er til gavn for den almene befolkning og liv i området. Samtidig vil de planlagte kanaler være en væsentlig forbedring af vores rofarvand, især for den rekreative roning.

Farvandet ud for området (Kalkbrænderihavnsløbet) er samtidig ikke alene adgangsvejen til vores klubber, men er også vores ubetinget vigtigste træningsområde for de roere, som træner mere intenst. Det er det eneste område vi har med læ i østenvind, som er almindeligt især i forårssæsonen,

og det er det, som sikrer, at man kan regne med at kunne komme på vandet størstedelen af dagene, og dermed planlægge en kontinuerlig træning. Dette gælder ikke bare for konkurrenceroere, men også for en stigende del af motionsroerne, da vi lige som mange andre sportsgrene oplever, at træningsindholdet er blevet vigtigere og vigtigere for de medlemmer, som søger os. Med andre ord: Det er vores sportshal, vores træningsbane.

**Det er altså afgørende, at vilkårene for brugen af farvandet ikke bliver forringet af byggeriet på Svanemølleholmen.**

## **Sikkerhedsforhold**

Det nuværende udkast lokalplan vil efter vores opfattelse og erfaring skabe alvorlige sikkerhedsmæssige problemer i det tæt trafikerede farvand i Kalkbrænderihavnsløbet.

Det gælder især på to væsentlige områder:

Kastevinde og vindspring på grund af højt byggeri

Øget risiko for at publikum bader i løbet

### **Kastevinde fra højt byggeri:**

Problemet med vindnedfald fra høje bygninger er kendt. Man skal ikke længere væk end ind i selve Kalkbrænderihavnen for at opleve voldsomme kastevinde og vindspring, som suser rundt mellem bygningerne og gør det svært for både med ringe eller helt uden motorkraft at manøvrere.

Derfor advarede vi også mod dette på det formøde om lokalplanprocessen for Svanemølleholmen, som ro- og sejlkлубberne deltog i, i anden halvdel af 2019. Det blev her lovet, at vindforholdene ville blive undersøgt.

Alligevel kunne vi konstatere, da ændringerne til kommuneplanen skulle i supplerende høring, at byggehøjden ud mod vandet pludselig var hævet til 34 meter til forskel fra det oprindelige kommuneplanforslag. Dette protesterede vi mod, blandt andet med følgende bemærkninger:

*"Løbet er uden tvivl Danmarks tættest besejlede lystbådefarvand, og det er med ret blandet trafik (en optælling i forbindelse med tunnelbyggeriet viste op til 60 sejl- og motorbåde og op til 60 robåde og kajakker ind og ud af løbet i timen).*

*En del af sejlådene er uden motor (det gælder bl.a. alle de meget benyttede skolebåde for sejlere og sejlskolerne) og er tvunget til at manøvrere for sejl. Samtidig manøvreres robåde og kajakker udelukkende ved muskelkraft. Roklubberne har i dag forbud for deres medlemmer mod at sejle ind i Kalkbrænderihavnen, og det skyldes blandt andet vindturbulenserne, som gør det svært at manøvrere.*

*Tendens til turbulenser påvirker altså manøvreedygtigheden for både roere og sejlere og vil derfor give risiko for kollisioner i det trafikerede farvand. Desuden påvirker det kajakernes balance.*

*Derfor bør mulighederne for meget højt byggeri i området rykkes tilbage fra kajen."*

Alt dette er fortsat aktuelt i det foreliggende lokalplanforslag. På trods af dette og på trods af, at vi to gange tidligere har gjort opmærksom på problemet, er ingen af disse forhold på nogen måde taget til

efterretning eller bare i det mindste omtalt i lokalplanforslaget. Det fremgår heller ikke af materialet, om den lovede undersøgelse af vindforholdene er foretaget.

Det er ikke ordentlig planlægning at blive advaret to gange mod en væsentlig risikofaktor, og så først gå imod den i de sidste rettelser i kommuneplanen og siden ikke engang nævne den i lokalplanoplægget.

Det kan godt være, man har solgt grundene, inden forholdene var undersøgt, men det kan ikke være årsag til at skabe sikkerhedsmæssige problemer for sejlads og roning i området, og dermed ødelægge farvandet som trænings- og idrætsfacilitet, da der så ikke længere vil kunne ros kraftfuldt/koncentreret.

Det skal bemærkes, at det ikke er den overordnede bebyggelsesprocent eller højde af bygningerne, vi vender os imod, men at man placerer de højeste bygninger helt ud mod vandet i stedet for at rykke dem tilbage på grunden og aftrappe højden frem mod kajen.

### **Badende:**

Erfaringerne andre steder i byen viser, at en træbrygge som fx den ved Sandkaj vil opfordre til, at mange springer i vandet, på trods af, at det er ulovligt.

Kalkbrænderiløbet er måske det mindst ønskelige sted i byen at få en sådan udvikling. Badende vil være i umiddelbar fare i det tæt befærdede løb. I forhold til robådene, så kommer deres åreblade i fremstrækket med en betydelig fart over vandoverfladen i vandret tilstand – anslået op til 30 km i timen – og altså med årens skarpe kant forrest og vægten af 110 kg båd plus 5 roere bag. Samtidig kan badende i vandet være svære at se.

Dette kommer formentlig til at koste alvorlige ulykker, hvis badning i området bliver almindeligt.

Derfor bør området ved kajen udformes, så den indbyder så lidt som muligt til badning, og dette bør skrives ind i lokalplanen. Som det er nu forholder den sig ikke til det, selv om den griber direkte ind i kajanlæggets udformning.

Dette kan gøres enten ved, at træbryggen monteres med et hegn mod vandet i stil med det, som findes ved havnebadene.

Eller endnu bedre ved helt at opgive træbryggen, og i stedet udlægge kajkanten til område for husbåde. En række af både på langs af kajen vil ikke rage længere ud, end det ikke generer trafikken, vil bidrage til det maritime miljø og billedet af en aktiv havn, samtidig med det effektivt forhindrer badning fra kajen.

### **Kanalerne**

Som nævnt vil de planlagte kanaler gennem området give et betydeligt løft til dele af roklubbernes aktiviteter, idet de vil genetablere den adgang til Københavns inderhavn, som de facto gik tabt med opfyldningen ved den nye krydstogtskaj.

Derfor noterer vi også med tilfredshed, at kanalerne vil få en bredde på minimum 20 meter.

Den største af roklubbernes standardbåde, den 4-åres inrigger med styrmand, har en længde på 11-12 meter og fylder ca. 6 meter i bredden, inklusiv årer. Det vil sige, at der skal bruges mindst 15 m kanalbredde, for at to både kan passere hinanden uden problemer, også på dage med vindafdrift, strøm i kanalerne etc.

Derfor er det vigtigt, at bådpladser holder sig inden for de 2 meters bredde, som er angivet i lokalplanen.

Vi har også noteret os, at det kun er den nordlige kanal, som planlægges med træbrygger ned til vandet. Da det må forventes, at trafikken ind til inderhavnen især vil foregå gennem den sydlige kanal, lyder det som et fornuftigt valg. Det kunne også overvejes at friholde den ene side af den sydlige kanal for bådpladser.

Det skal dog understreges, at hvis der planlægges at give tilladelse til, at kanalrundfartens både skal kunne passere gennem kanalerne, så vil der skulle være plads til, at robådene kan passere kanalrundfartsbådene i modsat retning. Dette kan undtagelsesvist gøres med årerne helt eller delvist trukket ind, men dette hæmmer bådenes manøvreduktighed betydeligt, og det vil næppe kunne gøres på den plads, der er tilbage, hvis der også skal være bådpladser i kanalerne, uden risiko for, at bådene skrammer hinanden.

Kanalernes østlige ende ligger umiddelbart uden for lokalplanområdet, men her ville det være ønskeligt, hvis skæringen med den nord-syd gående kanal mellem Orientbassinets og Skudehavnen bliver udformet med skråt afskårne hjørner.

På vegne af

**Danske Studenters Roklub**

**Roforeningen KVIK**

**Roklubben Skjold**

**Roklubben Gefion**

Høringssvaret er også vedhæftet som PDF



# Hørings svar

## Lokalplanforslag for Svanemølleholm

På vegne af roklubberne i Svanemøllehavnen

- **Danske Studenters Roklub**
- **Roforeningen KVIK**
- **Roklubben Skjold**
- **Roklubben Gefion**

### Indledning

Roklubberne støtter, at der sker en byudvikling på Svanemølleholmen, som vil give et løft, der er til gavn for den almene befolkning og liv i området. Samtidig vil de planlagte kanaler være en væsentlig forbedring af vores rofarvand, især for den rekreative roning.

Farvandet ud for området (Kalkbrænderihavsløbet) er samtidig ikke alene adgangsvejen til vores klubber, men er også vores ubetinget vigtigste træningsområde for de roere, som træner mere intenst. Det er det eneste område vi har med læ i østenvind, som er almindeligt især i forårssæsonen, og det er det, som sikrer, at man kan regne med at kunne komme på vandet størstedelen af dagene, og dermed planlægge en kontinuerlig træning. Dette gælder ikke bare for konkurrenceroere, men også for en stigende del af motionsroerne, da vi lige som mange andre sportsgrene oplever, at træningsindholdet er blevet vigtigere og vigtigere for de medlemmer, som søger os. Med andre ord: Det er vores sportshal, vores træningsbane.

**Det er altså afgørende, at vilkårene for brugen af farvandet ikke bliver forringet af byggeriet på Svanemølleholmen.**

### Sikkerhedsforhold

Det nuværende udkast lokalplan vil efter vores opfattelse og erfaring skabe alvorlige sikkerhedsmæssige problemer i det tæt trafikerede farvand i Kalkbrænderihavsløbet.

Det gælder især på to væsentlige områder:

- Kastevinde og vindspring på grund af højt byggeri
- Øget risiko for at publikum bader i løbet

**Kastevinde fra højt byggeri:**

Problemet med vindnedfald fra høje bygninger er kendt. Man skal ikke længere væk end ind i selve Kalkbrænderihavnen for at opleve voldsomme kastevinde og vindspring, som suser rundt mellem bygningerne og gør det svært for både med ringe eller helt uden motorkraft at manøvrere.

Derfor advarede vi også mod dette på det formøde om lokalplanprocessen for Svanemølleholmen, som ro- og sejlkлубberne deltog i, i anden halvdel af 2019. Det blev her lovet, at vindforholdene ville blive undersøgt.

Alligevel kunne vi konstatere, da ændringerne til kommuneplanen skulle i supplerende høring, at byggehøjden ud mod vandet pludselig var hævet til 34 meter til forskel fra det oprindelige kommuneplanforslag. Dette protesterede vi mod, blandt andet med følgende bemærkninger:

*”Løbet er uden tvivl Danmarks tættest besejlede lystbådefarvand, og det er med ret blandet trafik (en optælling i forbindelse med tunnelbyggeriet viste op til 60 sejl- og motorbåde og op til 60 robåde og kajaker ind og ud af løbet i timen).*

*En del af sejlbådene er uden motor (det gælder bl.a. alle de meget benyttede skolebåde for sejlere og er tvunget til at manøvrere for sejl. Samtidig manøvreres robåde og kajaker udelukkende ved muskelkraft. Roklubberne har i dag forbud for deres medlemmer mod at sejle ind i Kalkbrænderihavnen, og det skyldes blandt andet vindturbulenserne, som gør det svært at manøvrere.*

*Tendens til turbulenser påvirker altså manøvreedygtigheden for både roere og sejlere og vil derfor give risiko for kollisioner i det trafikerede farvand. Desuden påvirker det kajakernes balance.*

*Derfor bør mulighederne for meget højt byggeri i området rykkes tilbage fra kajen.”*

Alt dette er fortsat aktuelt i det foreliggende lokalplanforslag. På trods af dette og på trods af, at vi to gange tidligere har gjort opmærksom på problemet, er ingen af disse forhold på nogen måde taget til efterretning eller bare i det mindste omtalt i lokalplanforslaget. Det fremgår heller ikke af materialet, om den lovede undersøgelse af vindforholdene er foretaget.

Det er ikke ordentlig planlægning at blive advaret to gange mod en væsentlig risikofaktor, og så først gå imod den i de sidste rettelselser i kommuneplanen og siden ikke engang nævne den i lokalplanoplægget.

Det kan godt være, man har solgt grundene, inden forholdene var undersøgt, men det kan ikke være årsag til at skabe sikkerhedsmæssige problemer for sejlads og roning i området, og dermed ødelægge farvandet som trænings- og idrætsfacilitet, da der så ikke længere vil kunne ros kraftfuldt/koncentreret.

Det skal bemærkes, at det ikke er den overordnede bebyggelsesprocent eller højde af bygningerne, vi vender os imod, men at man placerer de højeste bygninger helt ud mod vandet i stedet for at rykke dem tilbage på grunden og aftrappe højden frem mod kajen.

#### **Badende:**

Erfaringerne andre steder i byen viser, at en træbrygge som fx den ved Sandkaj vil opfordre til, at mange springer i vandet, på trods af, at det er ulovligt.

Kalkbrænderiløbet er måske det mindst ønskelige sted i byen at få en sådan udvikling. Badende vil være i umiddelbar fare i det tæt befærdede løb. I forhold til robådene, så kommer deres åreblade i fremstrækket med en betydelig fart over vandoverfladen i vandret tilstand – anslået op til 30 km i timen – og altså med årens skarpe kant forrest og vægten af 110 kg båd plus 5 roere bag. Samtidig kan badende i vandet være svære at se.

Dette kommer formentlig til at koste alvorlige ulykker, hvis badning i området bliver almindeligt.

Derfor bør området ved kajen udformes, så den indbyder så lidt som muligt til badning, og dette bør skrives ind i lokalplanen. Som det er nu forholder den sig ikke til det, selv om den griber direkte ind i kajanlæggets udformning.

Dette kan gøres enten ved, at træbryggen monteres med et hegn mod vandet i stil med det, som findes ved havnebadene.

Eller endnu bedre ved helt at opgive træbryggen, og i stedet udlægge kajkanten til område for husbåde. En række af både på langs af kajen vil ikke rage længere ud, end det ikke generer trafikken, vil bidrage til det maritime miljø og billedet af en aktiv havn, samtidig med det effektivt forhindrer badning fra kajen.

## Kanalerne

Som nævnt vil de planlagte kanaler gennem området give et betydeligt løft til dele af roklubbernes aktiviteter, idet de vil genetablere den adgang til Københavns inderhavn, som de facto gik tabt med opfyldningen ved den nye krydstogtskaj.

Derfor noterer vi også med tilfredshed, at kanalerne vil få en bredde på minimum 20 meter.

Den største af roklubbernes standardbåde, den 4-åres inrigger med styrmand, har en længde på 11-12 meter og fylder ca. 6 meter i bredden, inklusiv årer. Det vil sige, at der skal bruges mindst 15 m kanalbredde, for at to både kan passere hinanden uden problemer, også på dage med vindafdrift, strøm i kanalerne etc.

Derfor er det vigtigt, at bådpladser holder sig inden for de 2 meters bredde, som er angivet i lokalplanen.

Vi har også noteret os, at det kun er den nordlige kanal, som planlægges med træbrygger ned til vandet. Da det må forventes, at trafikken ind til inderhavnen især vil foregå gennem den sydlige kanal, lyder det som et fornuftigt valg. Det kunne også overvejes at friholde den ene side af den sydlige kanal for bådpladser.

Det skal dog understreges, at hvis der planlægges at give tilladelse til, at kanalrundfartens både skal kunne passere gennem kanalerne, så vil der skulle være plads til, at robådene kan passere kanalrundfartsbådene i modsat retning. Dette kan undtagelsesvist gøres med årerne helt eller delvist trukket ind, men dette hæmmer bådenes manøvreedygtighed betydeligt, og det vil næppe kunne gøres på den plads, der er tilbage, hvis der også skal være bådpladser i kanalerne, uden risiko for, at bådene skrammer hinanden.

## MATERIALE:

hoeringsvar fra roklubberne svanemoelleholm.pdf

Kanalernes østlige ende ligger umiddelbart uden for lokalplanområdet, men her ville det være ønskeligt, hvis skæringen med den nord-syd gående kanal mellem Orientbassinet og Skudehavnen bliver udformet med skråt afskårne hjørner.

På vegne af

**Danske Studenters Roklub**

**Roforeningen KVIK**

**Roklubben Skjold**

**Roklubben Gefion**

Niels Bak Henriksen  
Bestyrelsesmedlem DSR  
Strandvænget 55  
2100 København Ø

## **Svar til: Hearing 50372 af: By & Havn**

APPLICATION DATE

2. juni 2020

SVARNUMMER

21

INDSENDT AF

By & Havn

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Udviklingsselskabet By & Havn I/S

BY

København K

POSTNR.

1259

ADRESSE

Nordre Toldbod 7

HØRINGSSVAR

Hermed fremsendes By & Havns høringssvar vedr. lokalplanforslag Svanemølleholm. Se vedhæftede.

Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen

Sendt til TMF via KK's høringsportal

Udviklingselskabet By & Havn I/S  
Nordre Toldbod 7  
1259 København K

Tel. 3376 9800  
www.byoghavn.dk  
info@byoghavn.dk

CVR nr. 30823702  
EAN nr. 5798009800107

28. maj 2020  
S-20190108-0083  
D-20200526-084046

TAV@byoghavn.dk

### Bemærkninger til lokalplanforslag Svanemølleholm

By & Havn har nedenstående bemærkninger til lokalplanforslag Svanemølleholm:

#### §3. Stk. 1. Anvendelse

*"Områderne fastlægges til serviceerhverv, såsom administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, erhvervs- og fritidsundervisning, grundskoleundervisning samt håndværk og andre virksomheder, der kan indpasses i området".*

By & Havn har et ønske om, at der i området kan være kunstgallerier / showrooms / auktionsvirksomhed, der kan være med til at understøtte Sundkrogsgade som en urban bygade. Hvis det ikke er muligt at placere disse funktioner med den nuværende anvendelsesbestemmelse, ønskes denne udvidet med disse funktioner. Baggrunden herfor er, at der fra den type virksomheder er en relativ stor interesse for at lokalisere sig i Nordhavn.

#### §5. Stk. 2. Cykelparkering

*"Cykelparkeringen skal placeres i umiddelbar nærhed af indgangspartierne og skal være let tilgængelig for brugerne. Overdækket cykelparkering skal være i skure eller en integreret del af byggeriet".*

By & Havn har et ønske om, at overdækket cykelparkering også kan være under halvtag, som er mindre dominerende i bybilledet. Vi har forstået, at der er et "fortolkningsrum" for definitionen af et skur.

#### §7. Stk1. Facader

*d) "En bygnings facader skal have et ensartet og sammenhængende udtryk fra terræn til tag. Facaderne skal fremstå med tydelige vertikale og horisontale tilbage-trækninger/fremrykninger i facadens mur eller vinduer på mindst 5 cm i forholdt til hovedfacaden med henblik på at opnå et gittermotiv. De horisontale linjer og de vertikale linjer må have en afstand på maksimalt 4 m."*

## MATERIALE:

bh hoerings svar lokalplanforslag svanemoelleholm.pdf

Side 2 af 2

Det er et ønske, at den maksimale afstand af horisontale og vertikale linjer ændres til 4,25 m, da dette mål passer til moduler i det aktuelle byggeri i område I.

### § 8. Stk. 4. Indretning af ubebyggede arealer

*"Parkeringspladser til cykler skal placeres i grupper med pladser til mellem 10 og 75 cykler pr. gruppe".*

Dette stemmer ikke overens med Tegning 4, hvor der er vist områder med op til 164 pladser. Der anmodes om, at bestemmelsen ændres til mellem 10 og 164 cykler pr. gruppe, i overensstemmelse med de byrumsplaner, der har været drøftet med Teknik- og Miljøforvaltningen.

### §8. Stk. 6. Kantzoner

*"Ved det sydvestvendte hjørne af byggefelt B jf. tegning 7 b skal kant-zonen have et plant areal i mindst 4 m dybde målt vinkelret på facaden, langs hele den publikumsorienterede stueetage".*

Dybden på det plane areal ønskes ændret til 3,5 m, da der lige på hjørnet kun er 3,5 meter til skel. Det er på en lille strækning, at der kun er mulighed for mindst 3,5 meter, ellers er der langs resten af facaden en væsentlig bredere terrasse til brug for caféen, der ligger i stueetagen.

### §8. Stk. 8 Betingelse for ibrugtagning

*"Det er en betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse, at de på tegning 7c viste nye træer er plantet i henholdsvis område I og II".*

Der gøres opmærksom på, at det bliver svært at overholde denne betingelse, hvor der er tale om træer i byrum og på vejarealer, da det ikke er sandsynligt, at alle byrum og vejarealer kan være færdiganlagt, når de første bebyggelser ibrugtages. Vi anmoder derfor om, at denne bestemmelse udelades.

### Tegning 4

På tegning 4 er der på den vestlige side af Sundkrogsgade vist, at der må placeres 2 \* 1 bilparkeringspladser på terræn. Antallet af disse to viste p-pladser ønskes ændret til 2 \* 2. Dette er i overensstemmelse med § 5, Stk. 1 Bilparkering, hvor der står, at højst 10 pct. af parkeringsdækningen må indrettes på terræn.

Med venlig hilsen



Tina Allerelli Vestergaard  
Projektleder, Planlægning & Arkitektur

## **Svar til: Hearing 50372 af: Marie Louise Poulsen**

APPLICATION DATE

1. juni 2020

SVARNUMMER

20

INDSENDT AF

Marie Louise Poulsen

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Vardegade, 17, 5.th

HØRINGSSVAR

Vordingborggade er i øjeblikket plaget af meget og tung trafik med mange lastbiler dagligt. Trafikken generer ikke blot borgerne i Vordingborggade, men føres også direkte forbi en vuggestue. Herudover generes borgere i Vordingborggades sidegader som Vardegade. Der må findes en anden vej til trafikken i Nordhavn, så den nuværende situation bliver forbedret. Det er derfor meget bekymrende med et byggeprojekt, der kan forværre den trafikale situation på Vordingborggade.



## **Svar til: Hearing 50372 af: Østerbro Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

30. maj 2020

SVARNUMMER

19

INDSENDT AF

Østerbro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Østerbro Lokaludvalg

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Svendborggade 5, 4. sal.

HØRINGSSVAR

Hermed Østerbro Lokaludvalgs hørings svar. Se vedhæftede.



## Hørings svar Svanemølleholm - lokalplanforslag

30. maj 2020

Sagsnummer  
2019-0241596

Dokumentnummer  
2019-0241596-10

I lyset af udvikling i sagen om Svanemølleholmen - jf. spildevandsproblematikken omkring Øresund - ønsker Østerbro Lokaludvalg en udsættelse af høringsfristen og en eventuel genoptagning af sagen, til resultatet af den uvildige undersøgelse af spildevandssagen Teknik- og Miljøudvalget har besluttet foreligger til september."

Østerbro Lokaludvalg har på et møde den 4. september 2019 med en bygherrerepræsentant for 2 erhvervsdomiciler, det samlede projekts arkitekter og TMF, Byens Udvikling fået præsenteret et forslag til udbygning på Svanemølleholmen, Holm 8. Det samlede projekt blev præsenteret af de involverede arkitekter.

Kommunen har modtaget et ønske om, at der udarbejdes lokalplan og kommuneplantillæg for området, der skal muliggøre opførelse af de 2 erhvervsdomiciler. Der er ønske om en byggehøjde på ca. 30-32 meter mod kommuneplanens gængse max-højde på 20-24 meter. Forvaltningen har indtil nu kun foretaget helt indledende planlægningsovervejelser.

Domicilbebyggelsen ønskes formet som et massivt, højt byggeri langs kajen. Under byggeriet tænkes parkering placeret i en stærkt hævet bastion under hele grunden, i hele dens bredde og længde.

Lokaludvalget mener at de to domicilbyggerier vil være fejlanbragt her.

- Svanemølleholmen er placeret på den vest-nordvestvendte kajstrækning ud mod Kalkbrænderiløbet, hvor der for de nuværende, og en ganske væsentlig del af de kommende beboere på Nordhavn, er de bedste muligheder for at følge solens gang og nedgang efter

Sekretariatet for Østerbro  
Lokaludvalg  
Svendborggade 5, 4. sal  
2100 København Ø

EAN-nummer  
5798009800275

arbejdstid. Beboelse skal placeres mod vest og erhvervsbyggeri mod øst.

- De to domicilbyggerier er et brud på den oprindelige masterplan for Nordhavn.
- Bebyggelse på kajstrækningen skal placeres minimum 25 meter fra kajkanten, og bebyggelseshøjden må ikke overstige 38 meter.
- Det fremgik ikke nærmere af mødet, hvordan parkstykket "Kranparken" mellem den nuværende bebyggelse i sydvest og det ønskede domicilområde vil blive behandlet i lokalplanen. Lokaludvalget foresætter, at det lille parkområde udlægges som offentligt område, park.
- Arkitekterne gjorde i præsentationen meget ud af at beskrive domicilprojekterne som særligt åbne mod offentligheden, ved af og til at åbne en mindre del af personalekantin og et fitnessrum for offentligheden. Desuden var ideen at tillade at offentligheden i et vist omfang kan færdes på den oven for omtalt høje bastion.
- Arealerne langs kajkanten bør holdes i et niveau, så det undgås at byggeri afskærmes fra kajarealerne med mure, høje trin eller bastioner.

#### Trafik

- Hovedadgangsvejen, Sundkrogsgade, er nu ved at blive forberedt udvidet fra 2 til 4 vejspor. Det står efter lokaludvalgets opfattelse i modstrid med den internationale konkurrencevindere strukturprojekt og vil grundlægge store trafikale problemer både for den nye bydel og for Østerbro vest for banesporene. Det bør ikke være nødvendigt når den videre metroudbygning på Nordhavn skal finde sted
- Det er blandt andet lokaludvalgets opfattelse, at krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavngade ikke på nogen rimelig vis kan geares til et sådant trafikpres.
- Det er LU magtpåliggende at man finder en løsning på de trafikale problemer, der tager hensyn til borgerne i Vordingborggade
- Trafikken til og fra Nordhavn må ikke ske gennem Vordingborggade

Lokaludvalgets anbefaler i stedet:

- De vest-sydvestvendte kajstrækninger skal reserveres til boligbyggeri med grønne flige/lommer.
- Promenaden langs hele den vest-sydvestvendte kajstrækning skal være minimum 25 meter bred, så der er plads til cykelsti, fortov og åbne grønne arealer til bred anvendelse.
- Lokaludvalget vil gerne drøfte hele kajstrækningen med kommunen.
- At der ikke bygges ud i havneløbet.
- Vordingborggade skal ensrettes i østgående retning, så trafikken på Sundkrogsgade ikke kan videreføres ad Vordingborggade. Der skal

MATERIALE:

oesterbro lokaludvalg - hoeringsvar svanemoelleholm - lokalplanforslag.pdf

Sekretariatet for Østerbro Lokaludvalg

3/3

være mulighed for både højre og venstresving, men det skal ikke være muligt at køre lige ud af Sundkrogsgade.

De to domicilprojekter skal flyttes og omtænkes.

Venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Allan Marouf', enclosed within a hand-drawn circular scribble.

Allan Marouf - Formand for Østerbro Lokaludvalg

# Svar til: Hearing 50372 af: Bjarne Larsen

APPLICATION DATE

29. maj 2020

SVARNUMMER

18

INDSENDT AF

Bjarne Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Borger Østerbro

BY

København Ø.

POSTNR.

2100

ADRESSE

Olufsvej, 48

HØRINGSSVAR

Høringssvar til forslag for Svanemølleholm

I Nordhavnen er der et fint gammel historisk kajareal - Kalkbrændeløbskaj som løber stort set nord / syd. Arealet ligger lige overfor nogle af området mange sejl og roklubber, som flittigt benyttes af mange af byens borgere. Nu har Københavns Kommune og By & Havn fremlagt en lokalplan, hvor der på Kalkbrænderiløbskaj gives mulighed for, at Nykredit og AP Pension kan opfører erhvervsbyggeri / hovedsæde. Helt logisk burde erhvervsbygninger opføres ind mod Sundkrogsgade. Bygningerne vil en stor del af døgnet være tomme, og det tjener ikke noget formål at de skal ligge ud mod Kalkbrænderiløbskajen. Det vil her være helt naturligt, at arealet blev anvendt til boligbyggeri.

Der er i Lokalplanen tale om forslag til byggeri af 2 enorme klodser til erhverv. Dette vil ikke på nogen måde bibringe området nogen form for værdi til fællesskabet. Desværre har Kommunen på vanlig vis - efter ønske fra bygherren - givet tilladelse til byggeri i op til en højde af 38 meter, Dette vil medfører at bygningerne kommer til at fremstå som nogle voldsomme elementer i området, hvilke vil give problemer med bl.a. delvis skygge og ligeledes blæst omkring bygningerne. Evt. byggeri skal fastholdes med en max højde på 24 meter.

Vedr. selve bredden af af kajarealet er dette reduceret til en beskedent afstand ud for de planlagte byggerier. Det er uforståeligt og begynder at minde lidt om byggeriet på Kalvebod Brygge. Hele kajarealet på strækningen fra nord til syd skal have en fri bredde på mindst 25 meter gerne mere fra kajkant til evt. kommende byggeri. Selve kajarealet på Kalkbrænderiløbskaj skal alene og udelukkende være et samlet areal, der skal anvendes til forskelligartede aktiviteter, der på et bredt plan kan komme alle borger til gavn og glæder. Som det anføres i Østerbro Havnekomiè høringssvar er der af Østerbro Lokaludvalg udarbejdet - Kalkbrænderiløbskaj et oplevelsesmekka med lokale kvaliteter - Det anviser på en fremadskuende måde hvorledes arealet kan indrettes - anvendes, således at det kommer flest mulig til gode, og det ikke er private interesser der er styrende for anvendelsen.

I forslaget ser det ud til at Kranparken som en undtagelse, kan blive et vellykket areal der er disponeret i Lokalplanen. Det øvrige af Kalkbrænderiløbskaj skal som anført foranstående, ses og bearbejdes med forskellige aktiviteter, mindre relevante bygninger, mv. som et sammenhængende rekreativt område.

Med venlig hilsen Bjarne Larsen

## **Svar til: Hearing 50372 af: Anna Hellmers**

APPLICATION DATE

29. maj 2020

SVARNUMMER

17

INDSENDT AF

Anna Hellmers

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Ørsted

BY

Gentofte

POSTNR.

2820

ADRESSE

Nesa Allé 1

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune,

Vedhæftet findes Ørsted høringssvar i forbindelse med aktuel høring om forslag til lokalplan "Svanemølleholm".

Med venlig hilsen

Anna Hellmers

Ørsted Bioenergy & Thermal Power A/S

Teknik- og Miljøforvaltningen  
Byens Udvikling  
Postboks 348  
1503 København V

## Hørings svar vedr. forslag til lokalplan "Svanemølleholmen"

29. maj 2020

Vores ref. ANHEL

Ørsted takker for muligheden for at afgive hørings svar i forbindelse med offentliggørelsen af lokalplanforslag "Svanemølleholmen".

Ørsted bemærker, at det af lokalplansforslaget fremgår, at Svanemølleværket forventes at lukke ned som kraftværk i 2023 – før bebyggelsen i området tages i brug. Ørsted gør i den forbindelse opmærksom på, at en lukning af kraftværksproduktionen på Svanemølleværket er betinget af, at der kan findes en placering til etablering alternativ fjernvarmeproduktion. Såfremt dette ikke er tilfældet, vil Svanemølleværket fortsat være i drift efter 2023.

Ørsted har ikke bemærkninger til de øvrige forhold i lokalplanen relateret til det omtalte byggeri, idet det tydeligt fremgår, at der skal tages hensyn til driften af områdets industri, herunder Svanemølleværket.

Med venlig hilsen  
Ørsted

**Anna Hellmers**

anhel@orsted.dk  
Tlf. +45 99 55 53 31



## **Svar til: Hearing 50372 af: Rikke Schade Weje**

APPLICATION DATE

29. maj 2020

SVARNUMMER

16

INDSENDT AF

Rikke Schade Weje

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Vejdirektoratet

BY

Næstved

POSTNR.

4700

ADRESSE

Toldbuen 6

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune

Vedhæftet fremsendes Vejdirektoratets bemærkninger til Københavns Kommunes forslag til Lokalplan Svanemølleholm (inkl. 2 bilag).

Mvh.

Rikke Schade Weje, Landinspektør

Vejdirektoratet



Københavns Kommune  
Rådhuset  
1599 København V.

Dato	29. maj 2020
Sagsbehandler	Rikke Schade Weje
Mail	rsw@vd.dk
Telefon	+45 7244 2939
Dokument	20/05117-7
Side	1/4

*Fremsendt via Københavns Kommunes høringsportal  
"Bliv Hørt"*

### **Vejdirektoratets bemærkninger til Københavns Kommunes forslag til lokalplan for Svane- mølleholm, Østerbro**

Vejdirektoratet har den 6. april 2020 fra Plandata.dk modtaget meddelelse om Københavns Kommunes forslag til lokalplan for Svanemølleholm, Østerbro. Planforslaget er i offentlig høring indtil den 2. juni 2020.

Lokalplanforslaget muliggør omdannelsen af et gammelt havneområde til et byområde med serviceerhverv. Lokalplanforslaget skal sikre området gode adgangsforhold og sammenhæng med det omgivende område. Lokalplanforslaget muliggør desuden etablering af to kanaler, der afgrænser lokalplanområdet mod hhv. nord og syd.

Lokalplanområdet grænser mod nord og vest op til – og inddrager en del af – projektområdet for Nordhavnstunnelen, som p.t. er under projektering i medfør af projekteringslov fra 2015 (Lov nr. 68 af 5. februar 2015<sup>1</sup>) og anlægslov fra 2019 (Lov nr. 1552 af 27. december 2019<sup>2</sup>).

Som det fremgår af disse love, er Vejdirektoratet blevet bemyndiget af Transportministeren til at forestå al forberedelse, undersøgelse og projektering og andre dispositioner, som er nødvendige for at forberede og sikre anlægget af Nordhavnstunnelen og dens tilslutning til vejnettet i Nordhavnen. Projekteringen mv. af Nordhavnstunnelen sker på opdrag fra Københavns Kommune og i samarbejde med Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Nordhavnstunnelen projekteres som en kommunevej med Københavns Kommune som fremtidig vejmyndighed. Anlægsprojektet gennemføres efter reglerne om statslige vejanlæg, og Vejdirektoratet er vejmyndighed for anlægsprojektet, indtil anlægget er udført og overdrages til Københavns Kommune. På ovenstående baggrund er lokalplanforslagets bestemmelser af interesse for Vejdirektoratet.

Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S indgår i projektorganisationen for Nordhavnstunnelen.

<sup>1</sup> Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (afgrænsning af Cityringen til Sydhavnen, mulighed for udvidelse af afgrænsningen til Nordhavnen, reduktion af statens ejerandel af Udviklingsselskabet By & Havn I/S, projektering af en Nordhavnstunnel m.v.)

<sup>2</sup> Lov om anlæg af en Nordhavntunnel

Indholdet af forslag til lokalplan for Svanemølleholm giver ikke Vejdirektoratet – som vejmyndighed for Nordhavnstunnelen i forbindelse med dens projektering og anlæg, jf. § 26e, stk. 3 i lov nr. 68 af 5. februar 2015 – anledning til at gøre indsigelse.

### **Bemærkninger**

Vejdirektoratet har imidlertid nedenstående bemærkninger til lokalplanforslaget, som det forudsættes, at Københavns Kommune forholder sig til og så vidt muligt indarbejder i den endelige lokalplan sådan, at den endelige lokalplan ikke sår tvivl om forudsætningerne for realiseringen af Nordhavnstunnelprojektet, som pågår med hjemmel i en anlægslov.

Vejdirektoratet og Københavns Kommune har således en fælles interesse i, at realiseringen af lokalplanen *ikke* kommer til at besværliggøre eller udsætte – og i sidste ende fordyre – projekteringen af Nordhavnstunnelen og overdragelsen af anlægget til Københavns Kommune som fremtidig vejmyndighed.

#### Vedr. lokalplanens sammenhæng med anden planlægning og lovgivning

Vejdirektoratet har noteret sig, at redegørelsen for planforslagets sammenhæng med anden planlægning og lovgivning (side 17-23) mangler oplysninger om det igangværende Nordhavnstunnelprojekt og tidsplanen herfor – herunder de tidligere omtalte faktuelle oplysninger om projekteringslov, anlægslov, projekterende myndighed (Vejdirektoratet) og fremtidig vejmyndighed (Københavns Kommune).

Til orientering **vedlægges** tidsplanen for Nordhavnstunnelprojektet, jf. bilag 1.

Nordhavnstunnelprojektet udgør således en del af den overordnede planlægning i området, jf. § 26, nr. 24 i Fingerplan 19, og realiseringen af projektet forudsætter anvendelse af arealer, som grænser direkte op til, og som delvist indgår i lokalplanområdet, jf. **vedlagte** bilag 2, der viser arbejdsarealerne for vej-tunnelentreprisen.

Som det fremgår af bilag 2, så indgår Kalkbrænderiløbskajanlægget – der udgør den vestlige del af lokalplanområdet – som en del af Nordhavnstunnelprojektets arbejdsareal. Det betyder, at Københavns Kommune i forbindelse med realiseringen af lokalplanen ikke kan forvente at kunne komme til kajanlægget fra søsiden – hverken med transport eller konstruktion – mens tunnelen udføres (frem til 2026-2027).

Disse oplysninger bør tilføjes redegørelsens afsnit om lokalplanens sammenhæng med anden planlægning og lovgivning sammen med oplysninger om de konsekvenser, som den igangværende projektering af Nordhavnstunnelen måtte få for realiseringen af lokalplanen (tidsmæssigt). Vejdirektoratet forudsætter således, at Københavns Kommune i forbindelse med realiseringen af lokalplanen tager de nødvendige hensyn til den igangværende projektering af Nordhavnstunnelen.

På Vejdirektoratets hjemmeside kan der læses yderligere om Nordhavnstunnelprojektet – link:

<https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/nordhavnstunnel>

#### Vedr. afklaring af forhold i relation til Sundkrogsgade

Vejdirektoratet har noteret sig, at det af redegørelsen for planforslagets infrastrukturforhold (side 6 - 7) fremgår, at Sundkrogsgade skal udgøre den overordnede vejadgang til lokalplanområdet. Det fremgår tillige, at Københavns Kommune endnu ikke har taget stilling til, hvorvidt Sundkrogsgade skal udlægges i 4 spor eller, hvorvidt den del af Sundkrogsgade, som er beliggende nord for

adgangsvejen til Levantkaj Vest, skal anlægges i 2 spor. Det fremgår endvidere, at den endelige stillingtagen hertil afventer trafikanalysen for en mulig fremtidig Østlig Ringvej omkring København, som p.t. er under udarbejdelse og forventes færdig i foråret 2020.

I henhold hertil fastlægges det med lokalplanforslagets bestemmelse § 4, stk. 2 at:

*Vejtype a, Sundkrogsgade, som vist på tegning 3a fastlægges i en bredde på 32 m med kørespor, cykelsti, fortov vekslende med træbeplantning i begge sider. Udformningen skal ske som vist på tegning 9a1 (forslag med 4 spor af 3,25 m med midterrabat på 3,6 m, red.), alternativt kan der etableres beplantet rabat i form af bed, jf. tegning 9a2 (forslag med 2 spor af 3,25 m uden midterrabat, red.).*

Vejdirektoratet bemærker i denne sammenhæng, at det er af væsentlig betydning for projekteringen af Nordhavnstunnelprojektet, om Sundkrogsgade etableres med 2 eller 4 spor på strækningen nord for adgangsvejen til Levantkaj og frem til Skudehavnsvej, fordi der i projektet indgår en forlængelse af Sundkrogsgade fra Skudhavnsvej og frem til Baltikavej (Ny Baltikavej Vest). Af hensyn til Vejdirektoratets projektering af denne vejstrækning (Ny Baltikavej Vest) er der derfor behov for en snarlig afklaring af antallet af spor, som Sundkrogsgade planlægges anlagt med.

Vejdirektoratet bemærker ligeledes, at det af hensyn til den igangværende projektering af Nordhavnstunnelen er afgørende, at Sundkrogsgades nuværende trafikkapacitet ikke begrænses i den periode, hvor Nordhavnstunnelen bygges, dvs. frem til 2027. Vejdirektoratet forudsætter således, at det er den nuværende trafikkapacitet på Sundkrogsgade, som kan lægges til grund for udbuddet af tunnelarbejderne og tunnelentreprenørens adgang til arbejdsarealerne via Sundkrogsgade.

Hvis en ombygning af Sundkrogsgade påbegyndes inden 2025, vil den give materialetransporten til Nordhavnstunnelbyggeriet store udfordringer. Der vil i givet fald være behov for, at der anlægges en fornuftig omkørsel evt. via Færgehavnsvej, der kan sikre den fornødne adgang og kapacitet.

Københavns Kommune skal endvidere være opmærksom på, at etableringen af en erstatningshavn ved Færgehavn Nord, som også indgår i Nordhavnstunnelprojektet, vil generere en vis mængde ekstra trafik (personbiler og cykler) på Sundkrogsgade i sejsæsonen. Den midlertidige erstatningshavn forventes ibrugtaget i foråret 2022.

#### Vedr. etablering af kanal langs lokalplanområdets nordlige afgrænsning mod Skudehavnsvej

Vejdirektoratet har noteret sig, at det af redegørelsen for planforslagets byrumsforhold (side 8) fremgår, at der ved Kalkbrænderiløbskaj bl.a. kan etableres to nye kanaler, som skal forbinde Kalkbrænderiløbet med Skudehavnen. Kanalerne vil afgrænse lokalplanområdet mod henholdsvis nord og syd.

I henhold hertil fastlægges der med lokalplanforslagets § 11, stk. 1 - 7 nærmere bestemmelser vedr. etableringen af kanalerne, deres dimensioner, anlæg og funktion.

For så vidt angår etableringen af den nordlige kanal bemærker Vejdirektoratet, at denne forudsætter, at en del af Skudehavnsvej nedlægges som vej, jf. lokalplanforslagets bestemmelse § 4, stk. 4 og tegning 3b Veje.

Af hensyn til projekteringen af Nordhavnstunnelprojektet forudsætter Vejdirektoratet, at hele den nuværende tracé for Skudehavnsvej, der grænser op til og delvist indgår som en del af tunnelprojektets arbejdsarealer, *ikke* inddrages til anlæg af kanal som led i realiseringen af lokalplanen i

Nordhavnstunnelens anlægsperiode, dvs. frem til 2027. Anlægget af den nordlige kanal forventes således at afvente færdiggørelsen af Nordhavnstunnelen.

Vedr. andre forhold

Det fremgår af lokalplanforslagets redegørelsesafsnit vedr. baggrund og formål (side 3) og vedr. bebyggelsens placering og udformning (side 8), at der etableres et teknisk anlæg på ca. 2.500 m<sup>2</sup> til HOFOR, og at der allerede er meddelt byggetilladelse hertil. Vejdirektoratet bemærker i den sammenhæng, at anlæggets placering og funktion ikke umiddelbart ses at være nærmere beskrevet i lokalplanforslagets redegørelsesdel eller i bestemmelserne. Disse oplysninger bør tilføjes til lokalplanforslaget.

Vejdirektoratet forudsætter, at det tilladte HOFOR-anlæg er dét, der på lokalplanforslagets kortbilag er angivet med signaturerne for henholdsvis "Eksisterende bygning" og "Byggetilladelse til bygning" i lokalplanområdets sydlige del, langs Sundkrogsgades vestlige side.

Vejdirektoratet har ikke yderligere bemærkninger til lokalplanforslaget.

**Afsluttende bemærkninger**

På baggrund af ovennævnte bemærkninger er det Vejdirektoratets forventning, at det i lokalplanforslaget tydeliggøres, at realiseringen af lokalplanen skal respektere Nordhavnstunnelprojektet, så dette projekt kan gennemføres som forudsat med den vedtagne anlægslov fra 2019 og i henhold til de forudsætninger og den tidsplan, som er lagt til grund for den igangværende projektering af tunnelprojektet.

Såfremt ovennævnte bemærkninger giver anledning til spørgsmål, kan undertegnede sagsbehandler kontaktes på direkte tlf.nr. 7244 2939 eller på e-mail [rsw@vd.dk](mailto:rsw@vd.dk).

Venlig hilsen

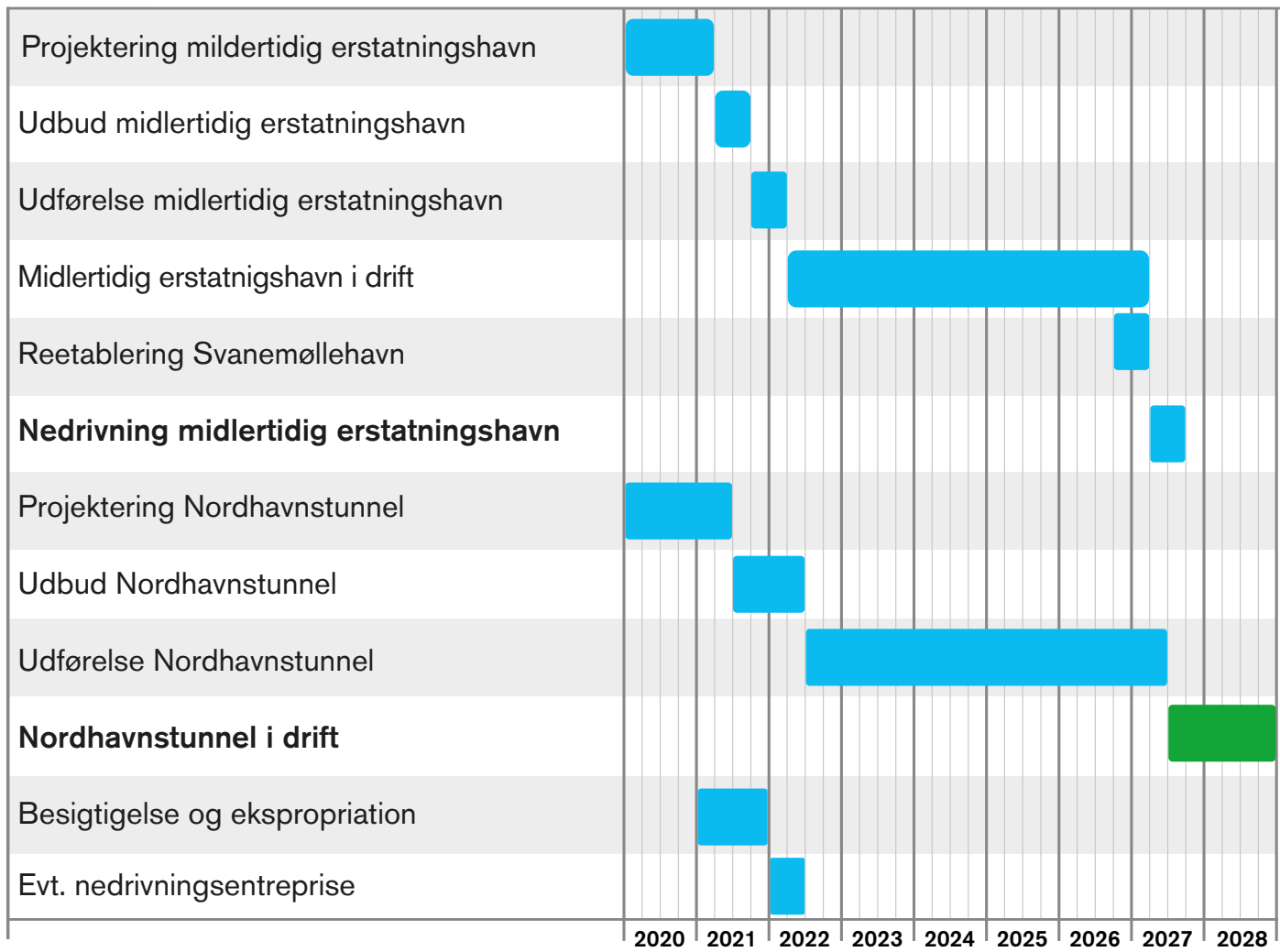


Rikke Schade Weje  
Landinspektør

Kopi af dette brev er sendt til orientering til:

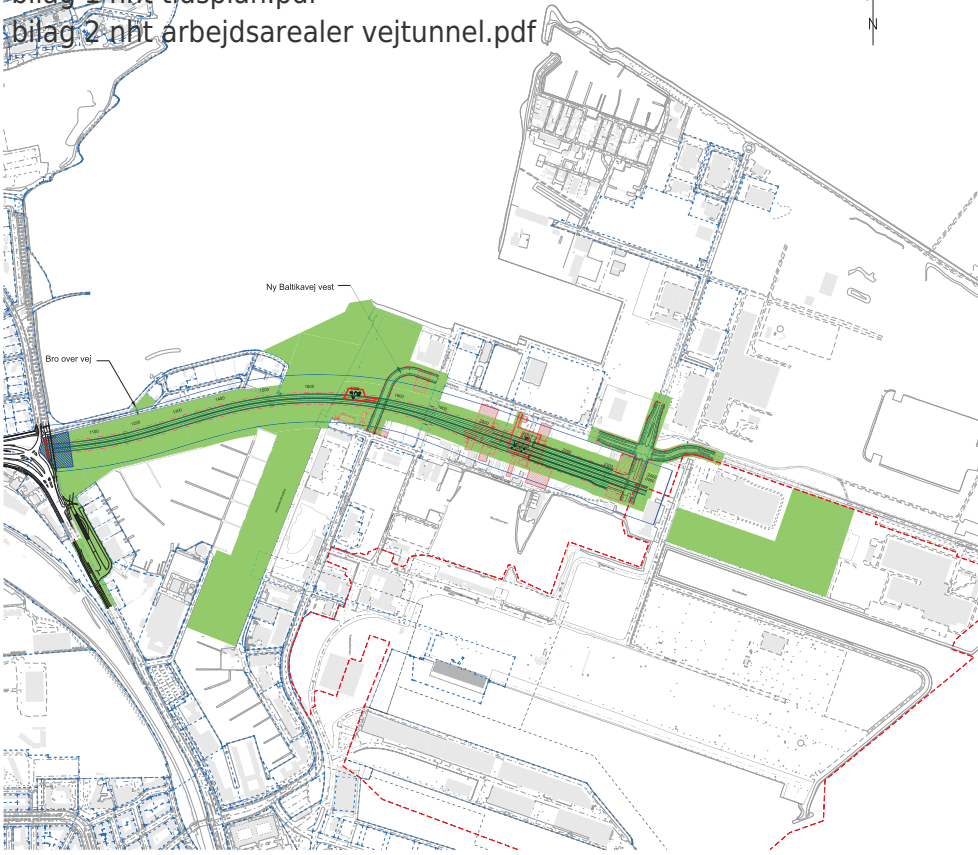
- Erhvervsstyrelsen, Langelinie Allé 17, 2100 København Ø. pr. e-mail til [planloven@erst.dk](mailto:planloven@erst.dk).

# Nordhavnstunnelen



## MATERIALE:

vejdirektoratets bemærkninger til københavns kommunes forslag til lokalplan svanemølleholm  
 20-05117.pdf  
 bilag 1 nht tidsplan.pdf  
 bilag 2 nht arbejdsarealer vej tunnel.pdf



- Note:  
 Arbejdsarealer for fornyingsarbejder og for nedrivning af eksisterende osv. se bilag til pålægningsplan.
- Stikvej
  - Jordmærke
  - Arbejdsarealer for vej tunnelarbejde
  - Bygninger der forventes nedrevet
  - Arbejdsareal for ombygning af Nordhavnstunnelen
  - Sul
  - Fibersøjler
  - Inerke basissvej
  - Vejføring

● Gennemførelse og udførelse

KOORDINATSYSTEM: DK70UDVRS9

933 NORDHAVNSVEJ

93300 NORDHAVNSTUNNELEN

VVM Undersøgelse - Plan

Vejumrelovsforlag A, Kattgatvej med forberedelse til ØR

Arbejdsarealer, vej tunnelarbejde

1:4000

HAN HJK HTH

KMK 2016-05-31

VEJUMRELOVSKOMMISSIONEN

VEJDIREKTORATET

SCHÖNHEIMER

93300-9001

## **Svar til: Hearing 50372 af: Steffen Hougaard**

APPLICATION DATE

25. maj 2020

SVARNUMMER

15

INDSENDT AF

Steffen Hougaard

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Østerbrogade 212 4 tv

HØRINGSSVAR

Da jeg skrev hørings svar forleden, vidste jeg ikke noget om, at spildevand skulle leedes urensset ud i en uge. Det er helt uacceptabelt. Jeg må have overset det i lokalplanen. Hvis det ikke står der, er det kun så meget værre. Den slags skal ikke holdes hemmeligt. Jeg giver min fulde støtte til de politikere, der nu går ud og får det vanvid til at stoppe. Der må findes en løsning, så spildevandet bliver rensset inden det sendes ud i sundet.

Vebnlig hilsen



## **Svar til: Hearing 50372 af: Kristine Hammer**

APPLICATION DATE

25. maj 2020

SVARNUMMER

14

INDSENDT AF

Kristine Hammer

VIRKSOMHED / ORGANISATION

1976

BY

København N

POSTNR.

2200

ADRESSE

Hans Egedes Gade, 25 sttv

HØRINGSSVAR

Jeg glæder mig til at se udviklingen af det gl. område og sætter stor pris på krav til kulører mv., som bevarer havneudtrykket, herunder også bevaringen af skinnerne. Jeg er bekymret for, om udviklingen vil besværliggøre og/eller forhindre udledning af det rensede spildevand samt drift og vedligehold af ledningen. Jeg vil pege på behovet for en tydeliggørelse af, at byggeri og anlæg skal have en høj grad af fremkommelighed for handicappede; både beboere, bysbørn, gæster og turister - og dermed ikke kun leve op til lovens krav ift. byggeri af boliger. Ambitionerne må gerne være høje! Endelig vil jeg foreslå, der bliver etableret en toiletbygning nær ved eller i det nye byrum ved løbet, da det må forventes, her vil komme mange mennesker. Venlig hilsen Kristine Hammer

## **Svar til: Hearing 50372 af: Didde Fe**

APPLICATION DATE

24. maj 2020

SVARNUMMER

13

INDSENDT AF

Didde Fe

BY

Havndal

POSTNR.

8970

ADRESSE

Bjerrevej 4

HØRINGSSVAR

Den planlagte udledning af spildevand bør ikke udføres, men bør omlægges til anden løsning. Det er en uacceptabel løsning af udlede så store mængder urensset vand i Øresund, hvor det ubestrideligt vil få konsekvenser for det unikke bundmiljø og hele det omgivende økosystem. Det burde være borgerrepræsentationens fornemmeste opgave at beskytte nulevende og kommende liv ved at værne om naturen, og det er direkte skammeligt at voksne mennesker kan vælge en så kortsigtet og potentiel skadelig løsning.

Må der blive truffet en ny afgørelse til gavn for alt og alle - husk, vand er liv, liv er helligt.

## **Svar til: Hearing 50372 af: Mille Samia Hansen**

APPLICATION DATE

24. maj 2020

SVARNUMMER

12

INDSENDT AF

Mille Samia Hansen

BY

Brønshøj

POSTNR.

2700

ADRESSE

Degnemose Allé 86

HØRINGSSVAR

Så står man her igen - træt af det der foregår bag vores rygge, sammen med alle andre (og vi er mange der er ved at være trætte) om en handling det er svært at se fornuft eller demokrati i. Denne gang er det Øresund det går ud over. Beslutninger som er vanvittige og truffet henover hovedet på os. Der er jo ikke meget demokrati tilbage - eller endvidere mening med det længere når det eneste vi har at skulle have sagt er det kryds vi sætter... I tillid til at kommuner og regeringer kan samarbejde om fornuftige tiltag. DET HER ER ALT ANDET!!!! STOP DET! NU!

## **Svar til: Hearing 50372 af: Jeppe**

APPLICATION DATE

24. maj 2020

SVARNUMMER

11

INDSENDT AF

Jeppe

BY

København nv

POSTNR.

2400

ADRESSE

Utterslev torv 6 2.tv

HØRINGSSVAR

Det bør ikke være muligt at man giver dispensation for regler om udledning af spildevand blot fordi man ikke som bygherre har tid eller råd til at lægge en ny ledning inden man går igang med det videre byggeri.

det er hyklerisk at der gives store bøder til landmænd og andre som forurener vores natur, og så kan man fra komunal side give lov til at sådan byggeri når det er naturen som skal betale prisen.

håber aldrig dette byggeri kommer til at ske.

# Svar til: Hearing 50372 af: Anne Alstrup Pedersen

APPLICATION DATE

24. maj 2020

SVARNUMMER

10

INDSENDT AF

Anne Alstrup Pedersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

1989

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Nyborggade 11C 353

HØRINGSSVAR

Hej,

Det gør mig meget bekymret at der kan godkendes en plan om at udlede spildevand direkte ud i Øresund på 5 dages fulde blæs, uden at selve Borgmesteren for Teknik og Miljø Ninna Hedeager Olsen, er informeret om dette. Kan jeg også bare gå ned og hælde saltpetersyre ud i havet, uden at det får konsekvenser for mig, så længe jeg hentyder til, at dette vil skabe flere boliger i Københavns Kommune? Vi ved jo godt hvad det er for en type boliger der bliver bygget på Svanemølleholmen, det er netop af den type som ikke kommer til at løse noget som helst af bolignøden i København. Alle med en tung pengepung kan få sig et sted at bo i København. Men det kan den studerende, læreren, sygeplejerisken, pædagogen, social & sundhedshjælperen ikke. Alle borgere i Københavns kommune med en alm lønindkomst har ikke, eller knapt nok midler til at betale en husleje mellem 12-20 tusinde kroner om måneden. De boliger i bygger tvivler jeg på, vil appellere til den almene dansker, som netop er den person der mangler boligen! Det er et arkitekthelvede der finder sted ude på Svanemølleholmen, netop som ude på Ørestaden.

Skal naturen vitterligt skades for en hver pris? Eller skal Københavns kommune til at vågne op, og rent faktisk gøre noget ved bolig manglen i København. Jeg er så træt af at se den samme historie gentage sig, og hver gang en ekspert på miljø området er ude og råbe vagt i gevær, så bliver der ikke lyttet. Hvad skal vi med disse eksperter, hvis i ikke vil lytte til dem? Hvad skal vi med borgmester poster, hvis sager der vedrører dem, flyver direkte over hovedet på dem? Hvad skal vi med miljøet og naturen, når det alligevel ikke vil respekteres at vi står over for vores hidtil værste miljø & klima katestrofe vi ikke kender de dybereliggende konsekvenser af endnu?

Der hviler en form for "Manjana" kultur over jeres hoveder, selvom konsekvenserne ikke er til at se her og nu, så vil det på længere sigt komme og bide jer i røven, forhastede beslutninger som dette fører intet godt med sig. Så må i tabe nogle millioner på dette og finde en anden løsning, for i kan simelthen ikke være andet bekendt!

Vh Anne

## **Svar til: Hearing 50372 af: Valentina Crast**

APPLICATION DATE

24. maj 2020

SVARNUMMER

9

INDSENDT AF

Valentina Crast

BY

Lille Skensved

POSTNR.

4623

ADRESSE

Kirkebjergvej 2

HØRINGSSVAR

Som borger i Danmark er det i min interesse at værne om både natur og miljø i landet. Byggeprojektet har den meget konkrete konsekvens, at en kloakledning er kommet ud af funktion og hundredetusindvis af kubikmeter spildevand vil blive udledt direkte i Øresund. Dette kan betyde at havmiljøet i det berørte område udsættes for katastrofale følger, som: iltsvind, algevækst og udslettelse af dyreliv. Intet byggeprojekt må stå over vores moralske og etiske forpligtelse at passe på vores land, vand og liv. Udledningen må ikke ske og det må være de involveredes pligt at sikre en løsning som tilgodeser naturlivet i området.

## **Svar til: Hearing 50372 af: Michael Monberg**

APPLICATION DATE

24. maj 2020

SVARNUMMER

8

INDSENDT AF

Michael Monberg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Veganerpartiet

BY

København K

POSTNR.

2200

ADRESSE

Ryesgade 17

HØRINGSSVAR

Dette nybyggeri bør ikke have potentielt skadelige følgevirkninger på havmiljø.

I forbindelse med byggeriet er det planen at lukke en kloakledning, og at lukke spildevandet ud i Øresund. Det kan ikke accepteres at havmiljøet skal lægges til last, blot fordi Hofor og Novafos ikke mener at det er økonomisk muligt at omlægge ledningen så længe byggeriet står på.

Vi ønsker at der laves et oplæg til omlægning af rørledningen og at dette derefter lægges frem for kommunens borgere.

## **Svar til: Hearing 50372 af: LAJLA HJORTH**

APPLICATION DATE

21. maj 2020

SVARNUMMER

7

INDSENDT AF

LAJLA HJORTH

BY

CHARLOTTENLUND

POSTNR.

2900

ADRESSE

ORDRUPDALVEJ 20

HØRINGSSVAR

DET ER DOG ENDNU ET SKRÆKINDJAGENDE FORSLAG TIL ØDELÆGGELSE AF VOR HAVNEFRONT !

DERFOR EN STOR TAK TIL ØSTERBRO HAVNEKOMITÈ's KLOGE INDSIGELSE v/ formanden Inger Hutter,  
SOM STØTTES FULDT OG HELT



# **Svar til: Hearing 50372 af: Inger Hutters**

APPLICATION DATE

20. maj 2020

SVARNUMMER

6

INDSENDT AF

Inger Hutters

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Østerbro Havnekomité

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Ribegade 18,3

HØRINGSSVAR

## **Høringssvar til forslag til lokalplan for Svanemølleholm**

fra Østerbro Havnekomité

På ét af de dejligste områder i Nordhavn, en vestvendt havnestrækning med udsigt til solnedgang over København, ønsker lokalplanforslaget samt By & Havn at give mulighed for højt og massivt erhvervsbyggeri til Nykredit og AP Pension.

Områderne er endnu åbne og frie, med lys, luft og sol; men der planlægges nu med en bebyggelsesprocent på 155 og en maksimal højde på 34 m. Det er endnu en total og helt uforståelig ødelæggelse af miljøet i Nordhavn.

Vi opfordrer til, at man i stedet planlægger ud fra det visionsoplæg, som Østerbro Lokaludvalg fik udarbejdet i 2012: *Kalkbrænderiløbskaj – et oplevelsesmekka med lokale kvaliteter*. Projektet indeholder mange af de kultur- og fritidsaktiviteter, som mangler i Nordhavn. Tilbud, som også østerbroerne har behov for.

### Det foreslåede byggeri

bliver for højt, grimt, mørkt, koldt, skyggefuldt og blæsende. Den høje kontorbebyggelse kommer til at dække for udsigten til himmel og aftensol på den østlige side af Sundkrogsgade.

Det vil være en stor fejl at udvide Sundkrogsgade til en 4-spors vej. Det er ikke foreneligt med den omlægningen af samfundet, som er nødvendig på grund af klima- og biodiversitetskrisen samt evt. kommende pandemier.

Hvis man gennemfører planen om Sundkrogsgade som en 4-sporet boulevard med tæt, forurenende og meget støjende trafik, vil det afskære det lille grønne område ned mod vandet, Kranparken og molearealet, fra den østlige boligbebyggelse, som var det en jernbane uden overskæring eller en flod uden bro over. Havnekomitéen har tidligere gjort opmærksom på, at hvis containerterminalen placeres yderst mod nordøst på Nordhavn, vil den støjende og forurenende trafik til og fra containerterminalen også skulle igennem Sundkrogsgade og forringe miljøet her væsentligt.

Kan det blive værre og mere umenneskeligt?

### Kanalernes forløb

I COBE's masterplan er der kanaler nord og syd for Svanemølleholmen, som forbinder Svanemøllebugten med Skudehavnen. I lokalplanforslaget ser det ud som om kanalerne ender blindt inde i boligbyggeriet. Kanaler med saltvand uden gennemstrømning kan blive miljøfarlige, iltfattige og derfor udvikle det meget giftige svovlbrinte. Vi opfordrer til, at kanalerne gennemføres til at have forbindelse med Skudehavnen.

### Offentligt byrum

Bygherren bør stå for finansiering og etablering af Kranparken. Derefter ønsker vi, at parken bliver en offentlig park, hvor Københavns Kommune står for driften og sikrer, at borgerønsker, som f.eks. opholdsmuligheder/ bænke, kan opsættes.

Kranparken bør forbindes med et bredere opholdsområde ned mod vandet end den foreslåede promenade på 15 meter.

### Generelle betragtninger

Vi håber, at Coronakrisen har gjort det tydeligt, at rammerne for byudviklingen i Nordhavn skal ændres. Luftforureningen er normalt meget høj i København, incl. Nordhavn, og manglen på grønne områder er stor. Men her under Coronakrisen, hvor byen har været lukket, har himlen været klar og blå som aldrig før, især i skumringen. Nu er forureningen med partikler fra biler og krydstogsskibe sænket og luften er renere og sundere for alle de mange københavnere med luftvejslidelser.

I 2014 viste en opgørelse fra Københavns Kommune, at der vil komme et stort pres på de grønne områder, når byen vokser med 100.000 indbyggere frem mod 2027. Da vil hver københavnere have 31 m2 grønt areal, mod 35 m2 i dag. Både i den nye etape af Nordhavn og på Sluseholmen er der

planlagt mindre end 1 m<sup>2</sup> offentlig tilgængeligt grønt område per beboer.

Københavnerne har gennem de sidste mange uger under Coronakrisen vist, at byen mangler grønne områder. Især mangler der opholdsmuligheder langs havnen, herunder også langs Svanemøllebugten. Sandkaj er for lille. Det har Havnekomiteen påpeget mange gange i høringer og skrivelser til politikerne i BR. Vi støtter stadig en bred promenade på 17 m langs hele Sandkaj, som var hovedgrebet i COBEs masterplan.

Også planerne for byggeri af de mange kontorarbejdspladser og hoteller bør revideres, da det er usandsynligt, at der bliver brug for dem. Vores bud er, at der i fremtiden bliver flere, der arbejder fleksibelt hjemme og ude, samt at mange af konferencerne bliver holdt på nettet for at få udslippet af CO<sub>2</sub> fra flytrafikken bragt ned.

Venlig hilsen

Inger Hutters - Formand for Østerbro Havnekomité

## Hørings svar til forslag til lokalplan for Svanemølleholm

fra Østerbro Havnekomité

På ét af de dejligste områder i Nordhavn, en vestvendt havnestrækning med udsigt til solnedgang over København, ønsker lokalplanforslaget samt By & Havn at give mulighed for højt og massivt erhvervsbyggeri til Nykredit og AP Pension.

Områderne er endnu åbne og frie, med lys, luft og sol; men der planlægges nu med en bebyggelsesprocent på 155 og en maksimal højde på 34 m. Det er endnu en total og helt uforståelig ødelæggelse af miljøet i Nordhavn.

Vi opfordrer til, at man i stedet planlægger ud fra det visionsoplæg, som Østerbro Lokaludvalg fik udarbejdet i 2012: *Kalkbrænderiløbskaj – et oplevelsesmekka med lokale kvaliteter*. Projektet indeholder mange af de kultur- og fritidsaktiviteter, som mangler i Nordhavn. Tilbud, som også østerbroerne har behov for.

### Det foreslåede byggeri

bliver for højt, grimt, mørkt, koldt, skyggefuldt og blæsende. Den høje kontorbebyggelse kommer til at dække for udsigten til himmel og aftensol på den østlige side af Sundkrogsgade.

Det vil være en stor fejl at udvide Sundkrogsgade til en 4-spors vej. Det er ikke foreneligt med den omlægningen af samfundet, som er nødvendig på grund af klima- og biodiversitetskrisen samt evt. kommende pandemier.

Hvis man gennemfører planen om Sundkrogsgade som en 4-sporet boulevard med tæt, forurenende og meget støjende trafik, vil det afskære det lille grønne område ned mod vandet, Kranparken og molearealet, fra den østlige boligbebyggelse, som var det en jernbane uden overskæring eller en flod uden bro over. Havnekomitéen har tidligere gjort opmærksom på, at hvis containerterminalen placeres yderst mod nordøst på Nordhavn, vil den støjende og forurenende trafik til og fra containerterminalen også skulle igennem Sundkrogsgade og forringe miljøet her væsentligt.

Kan det blive værre og mere umenneskeligt?

### Kanalernes forløb

I COBE's masterplan er der kanaler nord og syd for Svanemølleholmen, som forbinder Svanemøllebugten med Skudehavnen. I lokalplanforslaget ser det ud som om kanalerne ender blindt inde i boligbyggeriet. Kanaler med saltvand uden gennemstrømning kan blive miljøfarlige, iltfattige og derfor udvikle det meget giftige svovlbrinte. Vi opfordrer til, at kanalerne gennemføres til at have forbindelse med Skudehavnen.

### Offentligt byrum

Bygherren bør stå for finansiering og etablering af Kranparken. Derefter ønsker vi, at parken bliver en offentlig park, hvor Københavns Kommune står for driften og sikrer, at borgerønsker, som f.eks. opholdsmuligheder/ bænke, kan opsættes.

Kranparken bør forbindes med et bredere opholdsområde ned mod vandet end den foreslåede promenade på 15 meter.

Generelle betragtninger

Vi håber, at Coronakrisen har gjort det tydeligt, at rammerne for byudviklingen i Nordhavn skal ændres. Luftforureningen er normalt meget høj i København, incl. Nordhavn, og manglen på grønne områder er stor. Men her under Coronakrisen, hvor byen har været lukket, har himlen været klar og blå som aldrig før, især i skumringen. Nu er forureningen med partikler fra biler og krydstogsskibe sænket og luften er renere og sundere for alle de mange københavnere med luftvejslidelser.

I 2014 viste en opgørelse fra Københavns Kommune, at der vil komme et stort pres på de grønne områder, når byen vokser med 100.000 indbyggere frem mod 2027. Da vil hver københavnere have 31 m<sup>2</sup> grønt areal, mod 35 m<sup>2</sup> i dag. Både i den nye etape af Nordhavn og på Sluseholmen er der planlagt mindre end 1 m<sup>2</sup> offentlig tilgængeligt grønt område per beboer.

Københavnere har gennem de sidste mange uger under Corona-krisen vist, at byen mangler grønne områder. Især mangler der opholdsmuligheder langs havnen, herunder også langs Svanemøllebugten. Sandkaj er for lille. Det har Havnekomiteen påpeget mange gange i høringer og skrivelser til politikerne i BR. Vi støtter stadig en bred promenade på 17 m langs hele Sandkaj, som var hovedgrebet i COBEs masterplan.

Også planerne for byggeri af de mange kontorarbejdspladser og hoteller bør revideres, da det er usandsynligt, at der bliver brug for dem. Vores bud er, at der i fremtiden bliver flere, der arbejder fleksibelt hjemme og ude, samt at mange af konferencerne bliver holdt på nettet for at få udslippet af CO<sub>2</sub> fra flytrafikken bragt ned.

Venlig hilsen

Inger Hutters - Formand for Østerbro Havnekomité

## **Svar til: Hearing 50372 af: Steffen Hougaard**

APPLICATION DATE

17. maj 2020

SVARNUMMER

5

INDSENDT AF

Steffen Hougaard

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Østerbrogade 212 4 tv

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune

Svanemølleholms omgivelser bør bevares, fx eksisterende erhverv. Sundkrogsgade bør etableres med 2 spor. Trafik til og fra området bør ledes hen til Nordhavnstunnellen. Hvis der alligevel laves 4 spor, bør 2 være til biler og 2 til busser - bybusser og krydstogtbusser.

Kajen bør være fri til fodgængere og cyklister.

Det planlagte grønne område - kaldet byrum - er vigtigt for at gøre området attraktivt for mennesker.

I afsnit II bør der ikke bygges højere end 24 meter, dvs ikke dispenseres til 30 meter.

Med venlig hilsen

## **Svar til: Hearing 50372 af: Metroselskabet I/S**

APPLICATION DATE

5. maj 2020

SVARNUMMER

4

INDSENDT AF

Metroselskabet I/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Metroselskabet I/S

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Metrovej 5

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede bilag.

## MATERIALE:

CR-X-3P-CRNH-45-0050/RHV  
cr-x-3p-crn-45-0050 metro til nordhavn. metroselskabets bemærkninger til forslag til lokalplan svanemoelleholm.pdf



Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Byens Udvikling  
Postboks 348  
1503 København V

Att.: Lars Korn

**Metro til Nordhavn. Metroelskabets bemærkninger til forslag til lokalplan "Svanemølleholm"**

**Kommunens sagsnr.: 2020-0075811**

Metroelskabet har den 6. april 2020 modtaget offentlig høring af forslag til lokalplan "Svanemølleholm".

Lokalplansforslaget skal muliggøre opførelse af 110.000 m<sup>2</sup> serviceerhverv omkring Sundkrogsvej, svarende til ca. to tredjedele af den kommende Svanemølleholm i Ydre Nordhavn.

Metroelskabet har gransket det fremsendte materiale, og skal gøre opmærksom på at selskabet, sammen med Staten og Københavns Kommune, er ved at undersøge kommende metrobetjening af Lynettholmen. Den linjeføring, der aktuelt undersøges, skal føres til og hen ad Baltikakaj og kolliderer derfor ikke direkte med lokalplanområdet. Linjeføringen planlægges altså gennem det såkaldte Svanemølleholmsområde. Metroelskabet foreslår derfor, at udvikling af dette område tager hensyn til en kommende linjeføring gennem området.

Metroelskabet har ikke yderligere bemærkninger til lokalplanforslaget.

Hvis kommunen har eventuelle spørgsmål til ovenstående, kan der rettes henvendelse til Metroelskabet, Naboer og Ejendomme på mailadressen [byggeprojekt@m.dk](mailto:byggeprojekt@m.dk).

Med venlig hilsen

Matilde Basse Poniewozik  
Naboer og Ejendomme

**Metroelskabet I/S**  
Metrovej 5  
DK-2300 København S  
m.dk

T +45 3311 1700  
E m@m.dk

2020-05-05



## **Svar til: Hearing 50372 af: Jan Mogensen**

APPLICATION DATE

10. april 2020

SVARNUMMER

3

INDSENDT AF

Jan Mogensen

BY

Copenhagen

POSTNR.

2100

ADRESSE

Ryesgade 120

HØRINGSSVAR

Dette er et super godt projekt, gerne byg tæt og højt i hele Nordhavnen.

## Svar til: Hearing 50372 af: Vestergaard

APPLICATION DATE

8. april 2020

SVARNUMMER

2

INDSENDT AF

Vestergaard

BY

Kbh

POSTNR.

2200

ADRESSE

Mimersgade

HØRINGSSVAR

Den urimeligt tætte, høje og fantasiløse bebyggelse af Nordhavnen fortsætter.

Lokalplanen kaldes malerisk "Svanemølleholmen", - og det er så også det eneste romantiske ved de planer.

Det bliver for højt, grimt, mørkt, koldt, skyggefuldt, og blæsende.

7 bebyggelseslag, i sorte, mørkegrå og mørkegrønne farver.

Jfr. side 30, § 7, stk. 1. c)

Kan man gøre det værre og mere umenneskeligt?

Områderne er vel stadig åbne og frie, med lys, luft, og sol,

- og så planlægges der med endnu en total ødelæggelse af området.

Det er meningsløst, sørgeligt.

TILLÆG TIL  
SVARNR. 1

## **Svar til: Hearing 50372 af: L. Vestergaard**

APPLICATION DATE

8. april 2020

SVARNUMMER

1

INDSENDT AF

L. Vestergaard

BY

Nørrebro

POSTNR.

2200

ADRESSE

Mimersgade

HØRINGSSVAR

Det bliver for højt, grimt, mørkt, koldt, skyggefuldt, og blæsende.

7 bebyggelseslag, i sorte, mørkegrå og mørkegrønne farver.

Jfr. side 30, § 7, stk. 1. c)

Kan man gøre det værre og mere umenneskeligt?

Områderne er vel stadig åbne og frie, med lys, luft, og sol,

- og så planlægges der med endnu en total ødelæggelse af området.

Det er meningsløst, sørgeligt.