

HENVENDELSER MODTAGET I HØRINGSPERIODEN

FORSLAG TIL TILLÆG 5 TIL LOKALPLAN 331 HOLMEN II, KOMMUNEPLANTILLÆG OG MILJØRAPPORT

Høringssvar

Besvarelser indkommet på anden vis nr. 7

Besvarelser indkommet via Bliv Hørt nr. 6 - 1

Offentlig høringsperiode fra den 11. november 2019 til den 6. januar 2020.



Nr.	Dato	Navn	Adresse	Postnr
7	18.12.2019, Kl. 20.21	GF Søndre Magasin v/Adv. Accura	Tuborg Boulevard 1	2900
6	06.01.2020, Kl. 23.07	Foreningen til Københavns Fremme		2100
5	06.01.2020, Kl. 18.21	Danmarks Naturfredningsforening	Masnedøgade 20	2100
4	30.12.2019, Kl. 12.25	Christianshavns Lokaludvalg	Dronningensgade 34	1420
3	28.11.2019, Kl. 15.55	HOFOR	Ørestads Boulevard 35	2300
2	21.11.2019, Kl. 08.23	Metroselskabet I/S	Metrovej 5	2300
1	16.11.2019, Kl. 10.23	Banedanmark	Vasbygade 10	2450

Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Udvikling
Sendt pr. e-mail: byensudvikling@tmf.kk.dk

Sagsnr. 2017-0235657: Bemærkninger til lokalplansforslaget "Holmen II Tillæg 5"

Hermed indgiver jeg bemærkninger til lokalplansforslaget "Holmen II Tillæg 5" som advokat for G/F Søndre Magasin samt grundejerforeningens medlemmer.

Lokalplanens formål er at etablere en parkeringskælder med 300 p-pladser på den sydlige del af Dokøen ("Sydøen"), dvs. matr.nr. 657 Christianshavns Kvarter, København. Dette "sorte" anlæg er så givet en grøn forklædning i form af en offentlig park, hvortil dog bør bemærkes, at området også i dag udgør et offentligt tilgængeligt grønt, rekreativt område.

Grundejerforeningen ejer fællesarealet matr.nr. 667 Christianshavns Kvarter, København, og herunder en væsentlig del af den private fællesvej, Galionsvej, frem til skelgrænsen mod søterritoriet og broanlægget over Takkelloftgraven til Sydøen.

Grundejerforeningens medlemmer ejer de enkelte rækkehusejendomme matr.nr. 668-687 Christianshavns Kvarter, København, beliggende Galionsvej 40-78, 1437 København K.

Vi har inddelt vores bemærkninger i forhold om anlægsfasen, trafik generelt samt visse specifikke forhold ved parkanlæggets udformning og drift.

Anlægsfasen

Lokalplansforslaget giver ret til at udføre et omfattende anlægsarbejde, der kræver meget tungt maskineri og flytning af store jordmængder inden for et lille område, der er omkranset af boliger, og som potentielt kan betyde voldsomme gener for mine klienter i en længere periode.

Lokalplanen indeholder dog ingen redegørelse eller bestemmelser, der konkret angår anlægsfasen, herunder eksempelvis bortskaffelse/-tilførsel af jord samt transport af maskiner, materialer og arbejdskraft til og fra Sydøen.

Vores bekymring herom forstærkes navnlig af, at der i en tilknyttet ansøgnings sag hos Kystdirektoratet er fremkommet oplysninger om, at anlægsarbejdet vil vare i ca. 3 år, og at broen mellem Sydøen og

Holmen i denne periode ikke vil kunne hæves i løbet af arbejdsdagens dagtimer på grund af anlægstrafik.

Det vil i sig selv udgøre en betydelig naboretlig krænkelse mod mine klienter, idet mine klienter i givet fald ikke vil kunne benytte deres både i denne periode. Mine klienter har som kystgrundejere i Orlogshavnen – dvs. ejere af ejendomme, der grænser til et søterritorie uden for Københavns Havn (jf. bekendtgørelse nr. 244 af 14. marts 2019, jf. § 1 med bilag 1), og som ikke er underlagt strandbeskyttelse – en umiddelbar ret til at fortøje fartøjer til brug for sejlads til deres grunde, jf. forudsætningsvis kystbeskyttelsesloven (lovbkg. nr. 57 af 21. januar 2019), § 16 a, stk. 1, nr. 3. Hertil kommer, at bådene tillige er fortøjet til fortøjningspæle, der er fast etablerede i Takkelloftgraven i henhold til tilladelse fra Kystdirektoratet, hvis vilkår er tinglyst på mine klienters ejendomme. Mine klienter har som almenheden i øvrigt ret til at besejle Orlogshavnen og Københavns Havn med respekt af de restriktioner og fysiske hindringer, der har hjemmel i lov eller administrative forskrifter og afgørelser med hjemmel i lov.

Vi forsøger i første omgang at afværge et indgreb i nævnte rettigheder gennem Kystdirektoratets sagsbehandling, men førnævnte oplysning rejser uagtet spørgsmål om lokalplanens behandling af anlægsfasen og trafik generelt.

Hvis oplysningen udstrækkes til det værst mulige scenarie, vil al anlægstrafik, herunder jordbortskaffelse/-tilførsel samt transport af maskineri, materialer og arbejdskraft ske via Galionsvej. Som beskrevet nærmere nedenfor er denne vej aldeles uegnet til en sådan brug. En sådan brug ville, udover at være trafikikkerhedsmæssig uforsvarlig, også være ganske utålelig for mine klienter, andre omboende og cyklismen i området (hvilket normalt ligger kommunen meget på sinde).

Vi beder i denne forbindelse ikke om, at lokalplanen skal sætte bestemmelser, der detailregulerer anlægsarbejdets udførelse. Men vi beder om, at lokalplanen som minimum sætter bestemmelser for planlægningsrelevante forhold som trafik og støj i anlægsfasen, eller at der alternativt anføres en begrundelse i redegørelsen for fravalg heraf. Dette bør i øvrigt bygge på en redegørelse for emner som bortskaffelse/-tilførsel af jord samt transport af maskiner, materialer og arbejdskraft til og fra Sydøen i anlægsfasen.

Trafik generelt

I lokalplansforslagets redegørelse (side 7) hedder det:

"Den primære adgang for motorkøretøjer til og fra Dokøen skal ske via bydelsgaden Danneskiold-Samsøes Allé og Fabrikmestervej. Buskørsel og taxakørsel skal afvikles på den nordlige del af Dokøen. Renovation til parken og caféen vil foregå med tilkørsel via Fabrikmestervej og udkørsel via Galionsvej. For at kunne afvikle trafikken fra området hurtigere, har grundejer ønske om både at kunne benytte Fabrikmestervej og Galionsvej til udkørsel for personbiler efter større arrangementer og operaforestillinger. Eventuelle muligheder for at benytte de private fællesveje i området til dette skal afklares med grundejerforening og vejmyndighed og fastlægges ikke med lokalplanen."

I lokalplansforslagets bestemmelser (under § 4) hedder det:

"§ 4. Veje

Stk. 1. Adgang for biltrafik

Primær adgang for motorkøretøjer til og fra området skal foregå via Fabrikmestervej.

Kommentar

Renovation til park og café i delområde I kan foregå med tilkørsel via Fabrikmestervej og udkørsel via Galionsvej. Eventuelle øvrige muligheder for udkørsel via Galionsvej skal afklares med vejmyndigheden."

Vi bemærker først og fremmest, at bestemmelsen reelt ikke sætter restriktioner for biltrafik via Galionsvej og Sydøens bro over Takkelloftgraven. Ordene "primær adgang" er for vag og uklar til, at bestemmelsen vil kunne håndhæves over for ejeren af Sydøen som en restriktion mod adgang af nogen art via Galionsvej, og forudsætningerne beskrevet i redegørelsen er ikke bindende for ejeren.

Det er særligt i forhold til trafik et planretligt problem, fordi lokalplansforslaget bygger på en miljøvurdering, der forudsætter, at der ikke vil mærkes nogen ændring af trafikmønstre.

I Miljørapporten, side 12, hedder det:

"I anlægsfasen er det vigtigt at udføre foranstaltninger, der mindsker generne for naboerne i forhold til støv, støj mm. i anlægsperioden vil der blive sat støjafskærmning op mod Takkelloftgraven for at minimere støjgenerne for beboerne på modsatte side.

...

I forhold til levering af materialer vil det give en gevinst for det omgivende miljø, hvis materialer fra anlægsfasen sejles til og fra byggepladserne, da de omkringliggende boligkvarterer dermed skånes for en del lastbiltrafik."

Miljørapporten er udarbejdet på baggrund af en miljøscoping, jf. miljøvurderingslovens § 11, der er vedlagt Miljørapporten som bilag 1, hvor det under Trafik angives, at forslaget kun indebærer ubetydelige ændringer af miljøet angående trafikal sikkerhed/tryghed, trafikmønstre og trafikstøj. Som nærmere begrundelse herfor hedder det:

"Lokalplanen stiller krav til sikker trafikafvikling.

...

Der nedlægges ca. 250 pladser på Nordøen, som erstattes af ca. 300 parkeringspladser i et underjordisk anlæg på Sydøen, idet operaens parkeringskrav fra byggetilladelsen fastholdes. (De resterende 50 pladser har hidtil været tilvejebragt ved dobbeltudnyttelse af parkeringspladser i nærområdet). Nedkørslen til p-anlægget placeres, så de overordnede trafikmønstre ikke påvirkes væsentligt. Desuden nedlægges byggefelter, som svarer til 190 potentielle parkeringspladser.

...

De nuværende trafikmønstre forventes ikke påvirket væsentligt, og dermed heller ikke trafikstøjen."

Lokalplansforslaget indeholder imidlertid ikke bestemmelser om "sikker trafikafvikling", ligesom det som nævnt ikke indeholder restriktioner mod anvendelsen af Galionsvej som adgangsvej for biltrafik.

Reelt lægger lokalplansforslaget op til, at ejeren må give adgang for al biltrafik til Sydøen via Galionsvej, i det omfang ejeren har eller tilvejebringer en privatretlig færdselsret (eventuelt via vejmyndighedens mellemkomst og dennes beføjelser i vejlovgivningen).

Lokalplanen sikrer således ikke den forudsætning, der var indlagt i miljøvurderingen om, at lokalplanen ikke ville indebære ændringer af eksisterende trafikforhold.

Når lokalplansforslaget ikke forhindrer ubegrænset biltrafik, herunder al lastbiltrafik i anlægsperioden, til og fra Sydøen via Galionsvej, og i øvrigt ikke indeholder andre restriktioner for åbningstider og anvendelse af parkeringsanlægget, så burde lokalplansforslaget bygge på en redegørelse og en miljøvurdering af et scenarie med et væsentligt negativt påvirket trafikmønster på Galionsvej.

Lokalplansforslaget burde som minimum indeholde eller bygge på en analyse af de trafikale forhold, herunder konsekvenser ved en øget trafikbelastning på Galionsvej og Prinsessegade under hensyn til, at der hverken er plads til fortov, cykelsti eller ensretning på Galionsvej samt forholdene for de gående, cyklisterne og øvrig tværgående trafik på kajen, der møder Galionsvej. Alternativt, bør der fastsættes klare bestemmelser om adskillelse af trafikarterne (bilvej, cykelsti, fodgængersti) og adgangsbegrænsninger, der fastholder de nuværende trafikmønstre, jf. planlovens § 15, stk. 1, nr. 4.

Ovennævnte udgør ikke alene en planretlig fejl, men en u hensigtsmæssig ansvarsforflygtigelse, idet planmyndigheden i stedet for klare retningslinjer, der sikrer miljøscopingens forudsætninger, har lagt kimen til en omfattende vejretlig og naboretlig tvist mellem mine klienter og ejeren af Sydøen.

Mine klienter har henvendt sig til ejeren af Sydøen, der ikke har ønsket noget samarbejde eller dialog om projektet. Mine klienter har taget sine forbehold i denne henseende, hvilket allerede er kommet til udtryk i forbindelse med Kystdirektoratets sagsbehandling, jf. ovenfor. Af relevans for vejspørgsmålet finder vi tillige anledning til at bemærke følgende:

Ejeren af Sydøen eller andre ejendomsejere har efter vores opfattelse ikke vejret til at benytte Galionsvej via adgang fra broen over Takkelloftgraven. Vi henviser til servitut tinglyst på matr.nr. 667 og 607 Christianshavns Kvarter, København, med dato/lb.nr. 03.07.2001-82560-01, og tilhørende deklarationsrids af 9. april 2001, der kun angiver færdselsret for anden ejendom på Galionsvej frem til skel mod søterritoriet. Vejrettighederne over matr.nr. 667 og 607 er i denne henseende ikke ændret efterfølgende. Vejlovgivningens betingelser for at anse det faktiske vejforløb fra Sydøen til Galionsvej via broen over Takkelloftgraven, som en privat fællesvej, er dermed ikke opfyldte.

Mine klienter har i ca. 10 år tålt udkørsel af taxaer i op til en halv time efter afslutning af arrangementer i Operahuset. Mine klienter udelukker på ingen måde, at denne brug kan fortsætte, men henset til de usikre fremtidige trafikforhold, må det kræve en generel aftale om færdselsforholdene i anlægsfasen og i den permanente drift, som er acceptabel for mine klienter, og som kan tinglyses på respektive ejendomme. Det bemærkes herunder, at mine klienter heller ikke på forhånd vil afvise, at der i enkeltstående og teknisk nødvendige tilfælde gives adgang til at benytte Galionsvej via broen over Takkelloftgraven

for anlægstrafik. Men da vi indtil videre ikke har modtaget nogen nærmere redegørelse for det anlægstekniske behov for adgang, har vi heller ikke grundlag for at imødekomme en sådan adgang.

Vi håber på den baggrund, at der sættes nogle klare restriktioner, der sikrer miljørapportens forudsætning om, at de eksisterende trafikmønstre ikke ændres. Det vil i betydelig grad lette dialogen samt forebygge omfattende naboretlige og vejretlige stridigheder mellem mine klienter og ejeren af Sydøen.

Særligt om skyggeforhold og visualiseringer

I forhold til lokalplansforslagets bestemmelser om forholdene efter ibrugtagning har vi følgende bemærkninger:

Det fremgår af lokalplansforslagets redegørelsesdel (side 10), at der ikke er udarbejdet skyggediagrammer for byggeri, da det muliggjorte byggeri er i én etage og kun vil give skyggepåvirkning på egen grund og i meget begrænset omfang. Dertil kommer, at lokalplansforslaget ingen visualisering indeholder af kystlandskabet mod vest set fra mine klienters ejendomme. Begrundelsen herfor skal muligvis findes i den anførte vurdering om, *"at den kommende ændrede anvendelse og bebyggelse i lokalplanområdet indgår som en naturlig del af udviklingen af Københavns Havn"*.

Det forekommer ganske uforståeligt henset til, at den massive træbeplantning, som der med lokalplansforslaget lægges op til på Sydøen, ikke findes noget andet sted langs den urbaniserede del af kyststrækningen i Københavns Havn og Orlogshavnen.

En hurtig googlesøgning frembyder desuden et væld af visualiseringer fra arkitekten bag projektet (COBE), der alle entydigt viser, hvordan beboere på Holmen i almindelighed, og mine klienter i særdeleshed, vil miste udsigten til Skuespilhuset, Korntørringsmagasinet (Hotel Admiral), Amalienborg, Frederiks Kirke og Amaliehaven. Københavns Kommune må være bekendt hermed, men disse vedlægges som bilag for en god ordens skyld.

Visualiseringerne, der tilsyneladende ikke er fundet relevante af planmyndigheden, viser en bevidst idé om at etablere massiv træbeplantning med stadig stigende højde gående mod Holmens side af byens kystnære del. Af lokalplansforslagets § 8, stk. 3, fremgår der ingen grænse for beplantningens højde, men tværtimod sammenholdt med tegning 5b et krav om, at der på dele af Sydøen, mest vendt mod Holmen, skal plantes minimum 100 træer, hvoraf et minimum på 25% skal kunne blive højere end 15 m.

Sammenholdes visualiseringerne uden for lokalplanen og nævnte krav i lokalplanen må det formodes, at det er hensigten at beplante de højeste træer så tæt ved skel mod Takkelloftgraven som muligt og så tæt på Operahusets højde som muligt.

At det på den baggrund ikke er faldet planmyndigheden ind at undersøge påvirkningen af nærområdet igennem skyggediagrammer samt visualiseringer af den kystnære del af byen set fra Holmens side, er ikke alene ubegribeligt, men tillige i strid med planlovens § 16, stk. 5.

Det bemærkes herved, at projekt med træbeplantning i dette omfang, der utvivlsomt udgør en væsentlig forandring af de eksisterende forhold i denne kystnære del af byzonen, også udgør et sådant anlægsarbejde, der kræver visualiseringer m.v. ifølge planlovens § 16, stk. 5.

Vi anmoder på den baggrund, at planmyndigheden genoptager arbejder med lokalplansforslaget med henblik på udarbejdelse af sådanne skyggediagrammer og visualiseringer.

Dette vil ganske givet afdække, at projektet i sin nuværende form resulterer i uacceptable skyggeforhold på mine klienters ejendomme, hvorfor visualiseringerne også bør følges op med ændringer af lokalplansforslaget i form af højdebegrænsninger for træbeplantningen, jf. planlovens § 15, stk. 1, nr. 10.

Helt konkret bør der sættes bestemmelser om højdebegrænsninger, placeringer mv., der sikrer samme mængde sollys som i dag i alle haver og så vidt muligt på kajen.

Andre geneforvoldende forhold

Lokalplansforslagets § 9 om støj og anden forurening er uhensigtsmæssig formuleret, idet bestemmelsen kun beskytter beboere og brugere i lokalplanområdet, som dog ikke omfatter andre ejendomme end matriklerne på Dokøen. Her er ingen beboere, og brugerne af Dokøen vil i sagens natur ikke blive genereret af støj, men derimod være det støjforvoldende element.

Udover, at bestemmelsen bør præciseres, så den reelt yder den tilsigtede beskyttelse for nærområdet, bør den suppleres med krav om åbningstider for parkeringskælderen, således at det kun er muligt at anvende parkeringskælderen i tilknytning til arrangementer i Operahuset.

Det bør desuden tydeliggøres i § 3, at det beskrevne antal arrangementer er udtryk for et maksimum, og at det således ikke er tilladt at anvende parken til arrangementer, hverken lukkede eller offentlige udover det beskrevne.

Det bør i denne forbindelse fastslås, at ejeren har ansvar for at sikre, at parken ikke utilsigtet anvendes af offentligheden til støjende arrangementer.

Der bør tillige gives nærmere redegørelse og bestemmelser for vedligeholdelsen af parken, herunder hvilke tilstande, der skal opretholdes, og hvem der har ansvaret herfor.

Med venlig hilsen

Rune Wold
Advokat (H)

Svar til: 2017-0235657 af: Foreningen til Københavns Fremme

APPLICATION DATE

6. januar 2020

SVARNUMMER

6

INDSENDT AF

Foreningen til Københavns Fremme

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

foreningenkbh@gmail.com

HØRINGSSVAR

Ad lokalplan vedr. anlæg af park ved operaen

Det er vores opfattelse, at grunden (sydøen) ved siden af operaen bør i det mindste delvist bebygges. Det vil sikre, at operaen mere harmonisk bliver en del af byen og af havnens urbane landskab - og ikke, som det anføres, fremstår dominerende og lukket. Som det er i dag, ligger operaen meget alene, og parken ved siden af operaen vil - uanset at den ser flot ud på præsentationen - ikke sikre den nødvendige fortætning omkring operaen. Det var vist også oprindeligt tanken, at operaen skulle flankeres af byggerier.

Hvis parken skal etableres, kan det overvejes, om der bør opføres et lidt mindre byggeri på sydøen, som både giver plads til parken, og som samtidig kan danne en ramme om parken og i forhold til operaen. Det kunne ligge på nordsiden af øen mod operaen.

På vegne af Foreningen til Københavns Fremme.

Svar til: 2017-0235657 af: Ole Damsgaard

APPLICATION DATE

6. january 2020

SVARNUMMER

5

INDSENDT AF

Ole Damsgaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Danmarks Naturfredningsforening, København

BY

København

POSTNR.

2100

ADRESSE

H.C, Lumbyes Gade 6

HØRINGSSVAR

Danmarks Naturfredningsforening København mener, at beplantningsforslaget for den offentlige tilgængelige park skal revideres, så det bringes i bedre overensstemmelse med Københavns Kommunes bynaturstrategi 2015 - 2025.

Det vil sige, at der i højere grad end det fremgår af lokalplanforslaget skal lægges vægt på hjemmehørende træer, buske og urter i den nye park.

MATERIALE:

dn_kommentarer.pdf

DN København

Formand: Ole Damsgaard, H.C. Lumbyes Gade 6, 2100 København Ø
Telefon: 50515880, koebenhavn@dn.dk:



Dato: 6. januar 2020

Til: Københavns Kommune, Center for Byplanlægning

Holmen II tillæg 5 - forslag til lokalplan

Danmarks Naturfredningsforening København mener, at beplantningsforslaget for den offentlige tilgængelige park skal revideres, så det bringes i bedre overensstemmelse med Københavns Kommunes bynaturstrategi 2015 – 2025.

Det vil sige, at der i højere grad end det fremgår af lokalplanforslaget skal lægges vægt på hjemmehørende træer, buske og urter i den nye park.

Dette begrundes i det følgende:

Af den tilhørende miljørapport fremgår det på side 11, at der ved etableringen af en park og beplantning med forskellige hjemmehørende arter af træer, buske/småbuske samt blomstrende og eventuelt bærproducerende planter etableres der en større variation af skjule- og redsteder samt fourageringsmuligheder. Herved vil der kunne opnås et større levestedgrundlag for f.eks. insekter og fugle, end der er i dag. Rapporten konkluderer på det grundlag, at etableringen af en park med forskelligartet, hjemmehørende beplantning vil fremme biodiversiteten lokalt i området.

Imidlertid fremgår det ikke af lokalplanens §8 stk.3 om beplantning, at der skal plantes hjemmehørende træer og buske. Tværtimod fremgår det af COBE's illustration side 6 i lokalplanforslaget, at en stor af det beplantede areal skal anlægges som orientalsk have eller Nordamerikansk skov mv. Man må derfor formode, at der bliver tale om en prydhave med importerede og forædlede planter, som kun i ringe omfang vil fungere som levested og fourageringsmulighed for hjemmehørende fugle og insekter. Miljørapportens konklusion er derfor ikke korrekt. Det nye parkanlæg vil, hvis COBE's beplantningsforslag gennemføres kun i beskedent eller mindre omfang bidrage til fremme af biodiversiteten.

Derfor bør beplantningsforslaget revideres, så det bringes i bedre overensstemmelse med Københavns Kommunes bynaturstrategi 2015 – 2025. Det vil sige, at der i højere grad skal lægges vægt på hjemmehørende træer, buske og urter. De græsbeklædte arealer bør ligeledes differentieres så dele udlægges som fælledgræs, der kun slås en eller to gange om året. De beplantede arealer bør endvidere suppleres med permanent fugtige områder, hvilket vil fremme den biologiske variation i området.

Med venlig hilsen

Ole Damsgaard,
formand for DN København

Svar til: 2017-0235657 af: Christianshavns Lokaludvalg

APPLICATION DATE

30. december 2019

SVARNUMMER

4

INDSENDT AF

Christianshavns Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Christianshavns Lokaludvalg

BY

København K

POSTNR.

1420

ADRESSE

Dronningensgade 34

HØRINGSSVAR

Se Christianshavns Lokaludvalgs hørings svar+ bilag i de vedhæftede dokumenter.

MATERIALE:

christianshavns_lokaludvalg_om_lokalplan_for_dokoeen.pdf

referat_af_borgermoede_-_holmen_ii_tillaeg_5_dokoeen.pdf



Teknik- og Miljøforvaltningen

Teknik- og Miljøudvalget sendte den 11. november 2019 "Holmen II tillæg 5 - forslag til lokalplan, kommuneplantillæg og miljørapport" i offentlig høring på Bliv Hørt-portalen med svarfrist den 6. januar 2020.

Christianshavns Lokaludvalg mener, at den offentligt tilgængelige park på Dokøen, som ejeren har præsenteret, er en god løsning. Det synspunkt gik igen, da lokaludvalget den 21. november 2019 var vært for et borgermøde om lokalplanforslaget sammen med Teknik- og Miljøforvaltningen. Se referatet af borgermødet i bilaget.

Lokaludvalget er betænkelig ved transport til og fra byggepladsen i anlægsperioden og foreslår, at transporten i hovedsagen sker af søvejen.

Hvis det besluttes, at kørsel af byggematerialer til byggepladsen skal ske med lastbiler, beder vi om, at man i god tid i forvejen redegør for på hvilke gader, der køres, hvor tit det forventes at ske, på hvilke tidspunkter af døgnet osv., så christianshavnerne er oplyst om, hvad der skal ske.

Endvidere beder vi om, at man undervejs holder informationsmøder om status på projektet samt sørger for, at folk bliver oplyst om, hvor de skal klage over gener i anlægsperioden.

Lokaludvalget er også betænkelig ved trafikken til og fra parkeringskælderen under Dokøen, når den er taget i brug. Lokaludvalget anser den normale trafikløsning med ned- og opkørsel fra Fabriksmestervej for acceptabel, mens de ca. 80 tilfælde af spidsbelast om året, hvor Galionsvej forventes taget i brug ved frakørsel, kræver bedre afmærkning og beskyttelse af cyklister og gående på Galionsvej.

Dertil kommer, at der i forvejen er et hårdt trafikalt pres på Danneskiold-Samsøes Allé og Prinsessegade. Lokaludvalget har for tiden en god dialog med Teknik- og Miljøforvaltningen om en løsning på trafikken i de to gader, men der må gerne snart foreligge

30. december 2019
J.nr. 2019-0343864

politiske løsninger på trafikproblemerne, som tager udgangspunkt i, at Christianshavn er et beboelsesområde.

Med venlig hilsen

Poul Cohrt,
formand

Byens Udvikling
Teknik- og Miljøforvaltningen



Referat af borgermøde - Holmen II tillæg 5 (Dokøen)

Dato: 21. november 2019
Tid: Kl. 19.00-21.00
Sted: Bodenhoff Plads 5, 1430 København K
Mødedeltagere: Ca. 45 fremmødte borgere
TMF: Byplanlægger Lise Laurberg, Trafikplanlægger Henrik Rejnhold Jørgensen, Lea Christensen (ref.)
Christianshavns Lokaludvalg: Poul Cohrt, Katrine Dyrebye Clausen
A.P. Møller Fonden: Peter Poulsen
ViaTrafik: Peter Stanley
COBE: Dan Stubbergaard, Maj Wiwe, Alexander Ejsing, Ariel Norback Wallner, Matilda Andersson

27. november 2019

Sagsnummer
2019-0324782

Dokumentnummer
2019-0324782-2

1. Velkomst v. Christianshavns Lokaludvalg, Poul Cohrt

Christianshavns Lokaludvalgs formand, Poul Cohrt, bød velkommen og introducerede mødets program og oplægsholderne. Lokaludvalget forventer en del kommentarer om trafikale udfordringer, især omkring Prinsessegade, som skal løses. Ideen om at etablere en park på Dokøen er tidligere blevet præsenteret på et borgermøde i 2017, hvor borgernes ideer til parken blev drøftet. Der er nu udarbejdet et konkret projekt, og man glæder sig til at se, hvor projektet er i dag.

2. Introduktion v. A. P. Møller Fonden, Peter Poulsen

Peter Poulsen fra A.P. Møller Fonden præsenterede tankerne bag projektet og vejen dertil. Man kunne have udnyttet byggeretten i den eksisterende lokalplan og bygget boliger, men Fonden ønsker i stedet at anlægge en park på Sydøen. Oprindeligt var området tænkt til boligbebyggelse op til 18 meter for at matche Operaens størrelse.

Fonden indbød i 2018 fem arkitektfirmaer til at komme med forslag til parken. De fem forslag blev drøftet med bl.a. Københavns Kommune og Slots- og Kulturstyrelsen. Der var enighed om, at COBEs forslag havde mange kvaliteter, og Fondens bestyrelse valgte COBEs forslag til realisering. Fonden har tidligere støttet andre parker og pladser i København, fx Amaliehaven, Karen Blixens Plads ved KUA og Botanisk Have.

Ved opførelsen af Operaen i sin tid fandt man flere historiske træskibe i jorden. Byggeprocessen blev forsinket, idet de

Byens Udvikling
Byplan Øst
Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

arkæologiske udgravninger satte byggeprocessen i stå. Det samme har gjort sig gældende på Papirøen umiddelbart syd for Dokøen. For at undgå tilsvarende forsinkelser på grund af evt. arkæologiske fund på Dokøen, har man denne gang ansøgt om tilladelse til at starte gravearbejdet og de evt. arkæologiske undersøgelser før byggeprocessen starter. Det indebærer, at man fjerner træer fra området (og genplanter disse på Nordøen), fjerner jord og starter forberedelse af en byggegrube. Fonden regner derefter med, at den egentlige byggeplads er klar til marts, og at man kan igangsætte det egentlige byggeri i april 2020.

Fonden planlægger løbende at give information til naboer om byggeriet ved at uddele et skrift hvert kvartal, der fortæller om næste kvartals byggeri og kontaktpersoner. Henvendelser er velkomne, og man er indstillet på at forsøge at imødekomme naboernes ønsker, dog kan det ikke undgås at et byggeri larmer og sviner i et vist omfang.

3. Præsentation af projektet v. COBE, Dan Stubbergaard

Dan Stubbergaard fra COBE fortalte om projektets endelige udformning og visionerne bag.

Området består af tre øer; Nordøen med fredede kraner og de nuværende parkeringspladser, midter-øen med Operaen og Sydøen, som i dag hovedsagelig består af en stor græsplæne. Sydøen er præget af blæst og er uden egentlige opholdssteder.

Med parken ønsker man at skabe en tæt kontakt til havnens rum og til vandet. Papirøen ved siden af bliver udviklet med tæt bebyggelse og mange byfunktioner, og Dokøens park bliver et frirum imellem Operaen og Papirøens tætte, høje bebyggelser. Inderhavnsbroen har skabt mere byliv og trafik på Christianshavn og Holmen, og det kommende parkrum skal gerne tilbyde ro og fordybelse som kontrast til dette.

Som en del af projektet ønsker man at udvide Sydøen med et trappeanlæg mod havneløbet, der trækker parken helt ned til vandfladen.

COBE har hentet inspiration i den romantiske havetradition, hvor man forsvinder væk fra byens tempo og kommer ind i et levende landskabsrum. Frederiksberg Have og Botanisk have er eksempler på dette med stor diversitet i beplantning, snøede stier og pavilloner. I hjertet af den kommende park vil

man etablere en vinterhave, som også kan være en attraktion i de kolde måneder. Parken består derudover af åbne plæner og tæt beplantede områder med forskellige temaer i plantevalget. Parken skal både give plads til fordybelse og aktiviteter som fx boldspil.

Mod havnen planter man lavere træer, og mod parkens østlige del (Takkelloftsgraven) bliver træerne gradvist højere. Man arbejder med bakker i landskabet, integrerede bænke og vandspejl.

Vinterhaven i midten bliver cirka 5 meter høj og skærer sig ned i parkeringskælders rum, hvilket giver plads til høje træer i midten af huset. Vinterhaven indeholder en café med toilet og plads til arrangementer. Der er adgang til parkeringskælderen gennem vinterhaven, og en tunnel under terræn forbinder parkeringskælderen med Operaens foyer.

4. Tidsplan og offentlig høring v. Teknik- og Miljøforvaltningen, Lise Laurberg

Lise Laurberg, byplanlægger i Teknik- og Miljøforvaltningen, præsenterede tidsplanen for lokalplanprocessen. Der er frist for høringssvar den 6. januar 2020, og lokalplantillægget forventes endeligt vedtaget i april 2020. Herefter bekendtgøres kommuneplantillæg og lokalplantillæg.

Københavns Kommune har dispenseret fra den gældende lokal for Dokøen, så der kan gives tilladelse til at påbegynde arkæologiske undersøgelser. Dispensationen giver mulighed for at fjerne eksisterende træer og lukke promenaden på Sydøen delvist. Der er i dispensationen blandt andet stillet krav om, at der opretholdes en passage til Operaen langs Sydøens østlige kant, samt at adgangen fra Havnebussen til Operaen opretholdes.

5. Spørgsmål og debat

Træer

A) Et spørgsmål gik på den forventelige maksimale højde på de kommende træer, og om disse bliver højere end de 18 meter, som er den maksimale bygningshøjde i den gældende lokalplan. Et spørgsmål gik på, om det er unge træer eller store træer, der plantes.

Svar ved Dan Stubbergaard og Maj Wiwe, COBE:

Træerne plantes i varierende højde, hvor de højeste er 3-5 meter. Man forventer, at de højeste træer kan blive ca. 15-18 meter over tid. Det er skovtræer, der i deres naturlige habitat ville blive meget høje, men eftersom de ikke plantes under naturlige forhold, begrænser det deres mulige højde. Træerne plantes oven på betondæk og opfyldt og i et område med meget saltvand, hvilket begrænser deres vækstbetingelser. Det vil tage mange år før de får højde på 15-18 meter. Vi planter træerne i en størrelse, så parken vil opleves som grøn fra start. Hvordan det præcis kommer til at se ud på sigt, er svært at forudsige

Jordtransport, miljø og støj

B) En del spørgsmål og kommentarer gik på muligheden for at fragte jord fra byggeriet væk på pramme. Der blev nævnt en udsendelse på TV2 Lorry om London havn og deres løsning med transport af jord ved brug af pramme.

Svar ved Peter Poulsen, A. P. Møller Fonden:

Fonden vil meget gerne sejle jorden væk frem for at køre den på lastbiler, men det bliver nok svært at realisere. Man forsøger at koordinere med de relevante myndigheder og undersøger muligheden for at deponere jorden der, hvor Lynetteholmen skal placeres.

C) Der blev spurgt til byggeriets konsekvenser for biodiversiteten i kanalerne langs Operaen:

Svar ved Peter Poulsen, A. P. Møller Fonden:

Kanalerne langs Operaen er relativt nye og blev etableret ved opførelsen af Operaen. Kanalerne har derfor ikke spillet en vigtig rolle ift. vandgennemstrømning. For det fremtidige byggeri vil man fastholde den nuværende vanddybde i kanalerne på 2,1 meter.

D) En kommentar omhandlede støjgener ifm. byggeriet.

Svar ved Peter Poulsen, A. P. Møller Fonden:

Fonden har valgt at bruge et D-Wall-anlæg til etablering af væg omkring p-kælderen, som er væsentligt mindre støjende end spunsning. Man bliver dog nødt til at spunsse ved

udvidelse af øen mod havnen, som ligger længere væk fra beboelse på Holmen.

Fonden ønsker at undgå grundvandssænkning, bl.a. af hensyn til byggeriet på Papirøen og for at undgå sætningsskader i omkringliggende bebyggelse.

Trafik

E) Flere kommentarer omhandlede trafik ind og ud af området. Især hvorvidt der skal køre biler ad Galionsvej, hvor der også er en bro, der skal kunne åbne for sejltrafik. Det blev foreslået at etablere en bom eller lignende for cyklister ved Galionsvej, så cyklister bliver advaret om, at de kører ind på en vej med biltrafik. Det blev bemærket, at der hverken er etableret cykelsti eller fortov på Galionsvej.

Svar ved Peter Stanley, ViaTrafik:

Al tilkørsel til området vil ske ad Ekvipagemestervej og Fabrikmestervej og ikke ad Galionsvej. For kørsel væk fra Sydøen ønsker Fonden, at dette kan foregå på to måder: 1) Under normale forhold: ad samme vej som ved tilkørsel, og 2) Efter store forestillinger i Operaen: bilerne fordeles på Galionsvej og Ekvipagemestervej/Fabrikmestervej. Fonden skønner, at der vil være behov for at tage scenarie 2 i brug ca. 80 gange årligt ifm. arrangementer. Galionsvej kan indrettes til at håndtere de forskellige trafikanter samtidig. Ifm. trafik efter forestillinger i Operaen vil der være tryk på vejen i retningen væk fra Dokøen, men dette er tidsbegrænset, og biler kan fortsat køre ind i området via den anden vejbane.

Svar ved Henrik Rejnhold Jørgensen, Teknik- og Miljøforvaltningen:

Lejlighedsvis udkørsel ad Galionsvej kan ikke reguleres i lokalplanen, men bygherres ønske vil blive vurderet af Vejmyndigheden i forbindelse med behandling af byggesagen. Ønsket fra Fondens side er, at man i et begrænset tidsrum ifm. forestillinger kan benytte Galionsvej til udkørsel fra p-kælderen. I dag er der en fungerende løsning, hvor bilister kan benytte Galionsvej som adgangsvej til Operaen både en time før og efter forestillinger. Med det nye projekt vil denne løsning blive nedlagt.

F) Flere kommentarer omhandlede trafikbelastning i det øvrige område på Holmen og Christianshavn, især

Prinsessegade. En del borgere ønsker ikke mere trafik på Prinsessegade og opfordrer til, at Københavns Kommune håndterer de oplevede trafikproblemer på Prinsessegade. En kommentar gik på, hvorfor man ikke åbner Refshalevej for biltrafik, så man kan køre til og fra Prinsessegade og derved aflaste området for trafik.

Svar ved Henrik Rejnhold Jørgensen, Teknik- og Miljøforvaltningen:

Det er planlagt at udarbejde en foranalyse for at forbedre forholdene for cyklister og fodgængere på Refshalevej. Analysen er dog sat i bero pga. det statslige anlægsloft, som Københavns Kommune er underlagt. Der er ikke hensigter om at øge biltrafikken på Refshalevej. Prinsessegade er et ofte diskuteret trafikalt emne – også i Teknik- og Miljøforvaltningen. Forvaltningen har de senere år søgt om budgetmidler til tiltag i Prinsessegade, men det er foreløbig ikke blevet politiske prioriteret. Man undersøger fortsat, hvad der kan prioriteres politisk. Man skal dog generelt være opmærksom på, at de fleste trafikløsninger skaber problemer andre steder. Forvaltningen har i samarbejde med trafikgruppen i Christianshavns Lokaludvalg igangsat et arbejde, hvor trafikgruppens forslag og ønsker er på dagsorden. Et forslag er blandt andet at lave forsøgsordninger på Prinsessegade, så man kan afprøve mulighederne og vurdere deres konsekvenser.

Svar ved Poul T. Cohrt, Christianshavns Lokaludvalg:

Lokaludvalgets Trafik-, By- og Havnegruppe er med til at arbejde med dette udkast. Man diskuterer bl.a. en cirkeltrafikløsning, hvor man kører ud ad Prinsessegade og hjem ad Kløvermarksvej. Derudover efterlyser Lokaludvalget ajourførte trafiktællinger efter lukning af busslusen.

Svar ved Henrik Rejnhold Jørgensen, Teknik- og Miljøforvaltningen:

Der er lavet trafiktællinger på Prinsessegade i 2016, efter busslusens lukning. Forvaltningen vil videresende materialet til lokaludvalget.

Svar ved Peter Stanley, ViaTrafik:

Trafik til Dokøen fordeler sig ca. ligeligt på Prinsessegade og Kløvermarksvej. Man lægger i højere grad mærke til operatrafikken fordi, den er koncentreret i et meget begrænset tidsrum. Den udgør dog kun ca. 5 procent af al trafikken i Prinsessegade. Den generelle trafikbelastning i

Prinsessegade er ca. 6000 biler i døgnet. Trafikmængden på Prinsessegade estimeres at være den samme efter endt byggeri, som den er i dag.

G) Der blev spurgt til, hvordan det vil påvirke trafikken i Prinsessegade, at bybussen bliver til en ledbus, der er længere end den nuværende.

Svar ved Henrik Rejnhold Jørgensen, Teknik- og Miljøforvaltningen:

Det kan jeg desværre ikke svare på. Det er Økonomiforvaltningen, der har med den kollektive trafikbetjening at gøre. Vi vil give spørgsmålet videre til dem.

Parkering og parkeringskælder

H) Der blev spurgt til, om parkeringskapaciteten på Dokøen øges med dette projekt.

Svar ved Peter Poulsen, A. P. Møller Fonden:

Man øger ikke parkeringskapaciteten for Operaen, da man blot flytter den eksisterende parkering fra Nordøen til kælderen på Sydøen. Parkeringspladserne på Nordøen nedlægges. Den kommende café kræver ca. 5 parkeringspladser, som vil blive lagt oveni.

Svar ved Henrik Rejnhold Jørgensen, Teknik- og Miljøforvaltningen:

De parkeringspladser, der er i området nu, er ophængt på Operaens byggetilladelse. Så antallet til Operaen skal opretholdes, men kan flyttes i parkeringskælder i stedet. I alt bliver der muliggjort færre parkeringspladser med den nye lokalplan end med den gældende lokalplan. Dette fordi der fjernes eksisterende byggeret på Sydøen, med tilhørende parkeringspladser, og fordi den nye lokalplan retter sig efter forslaget til Kommuneplan 2019. Det betyder, at den bygget, som fortsat opretholdes på Nordøen, vil blive justeret til det nye parkeringskrav for Kommuneplan 2019, som forventes at være lavere end i den gældende lokalplan.

I) Der blev spurgt til, om der kommer én eller to parkeringskældre; hvor rampen til parkeringskælderen placeres, og hvordan det sikres, at bilernes lygter ikke lyser ind i omkringliggende boliger.

Svar ved Peter Poulsen, A. P. Møller Fonden: Der kommer én kælder, men i to etager. Rampen placeres i parkens nordøstlige hjørne. Lysgener for naboer bliver forebygget i projektet, hvor der placeres tæt beplantning ud for rampen.

J) En del kommentarer gik på cykelparkeringsforhold og overvejelser omkring løbehjul og hvorvidt det bliver tilladt at cykle i parken. Et spørgsmål gik på, om der er lavet trafiktællinger i området på cykler eller kun på biler. Det opleves flere steder i byen, at cykler og løbehjul bliver parkeret og efterladt uden for cykelparkeringsområder. Der blev spurgt om, man har kalkuleret med nok cykelparkering til det egentlige behov. Det blev foreslået, at cykelparkering evt. kan placeres i parkeringskælderen i stedet for på terræn.

Svar ved Henrik Rejnhold Jørgensen, Teknik- og Miljøforvaltningen:

Parken skal primært være for fodgængere og til ophold. Den grønne cykelrute, som tidligere har været fastlagt midt gennem Sydøen, føres fremover langs Operaens sydfacade i stedet. Cykelparkering til parken er som udgangspunkt placeret ved indgangen til parken, på den østlige side. Der kan etableres flere cykelparkeringspladser senere, hvis der bliver behov.

Svar ved Peter Stanley, ViaTrafik:

Man kan godt lave cykelparkering i kælder, men der er svært at få cyklisterne til at bruge dem. Derfor placeres cykelparkeringen på terræn. Det er en udfordring at friholde parker for cykler. Når parken er taget i brug, kan vi bedre observere den faktiske brug tilrette efter situationen.

Skyggepåvirkning fra Papirøen

K) En spørgsmål gik på, om der er udarbejdet skyggediagrammer for Papirøen, og om byggeriet vil skygge for parken.

Svar ved Dan Stubbergaard, COBE:

Skyggediagrammer indgår i lokalplanen for Papirøen. Umiddelbart vil byggeriet på Papirøen ikke give gener for parken, da afstanden mellem Papirøen og Dokøen er stor.

Adgang og nye broer

L) Et spørgsmål gik på, om der er tænkt på at etablere endnu en bro fra Papirøen til Dokøens park.

Svar ved Peter Poulsen, A. P. Møller Fonden:

Det har tidligere været et ønske fra Københavns Kommunes side, dengang der endnu ikke var planer om en park på Dokøen. Med de nuværende planer for parken er det vurderet, at der allerede er mange adgangsveje til Dokøen. Blandt andet for at give mulighed for en mere stille atmosfære i parken lægges der nu op til, at man ikke etablerer en adgangsvej fra Papirøen. Samtidig er der ønske om at bevare de åbne vandrums mod Inderhavnen.

M) En kommenterede, at Københavns Kommune bør være opmærksom på at sikre offentlig adgang til park og vand, da der er en tendens i området til, at grundejere spærrer for adgang med bom.

Landskab, arkitektur, byggeri og drift

N) Flere roste projektet og det, at man prioriterer park og grønt over byggeri på et centralt sted langs havnen. Et spørgsmål gik på, om det nye trappeanlæg er tænkt til ophold eller badning. En kommentar omhandlede, hvorvidt der er hentet inspiration i Gaudi's bænke i Park Güell i Barcelona. Der blev spurgt til, om de eksisterende bolværker opretholdes, eller om der skal spundes på ny om hele øen.

Svar ved Dan Stubbergaard, COBE:

Det er ikke lovligt at bade fra stedet, da det ikke er en officiel badezone. Området er tænkt til ophold. Umiddelbart er der ikke nogen sammenhæng mellem Gaudi's bænke og bænke i dette projekt. Der skal nyspuns i langs havneløbet, men de øvrige tre sider fastholdes som i dag.

O) Der blev spurgt til, hvordan man vil sikre renhold i parken, og om det er A. P. Møller Fonden eller Københavns Kommune, der skal drifte parken i fremtiden.

Svar ved Peter Poulsen, A. P. Møller Fonden:

Indtil nu har det været Fonden, der har betalt for driften af plænerne. Parken vil blive ejet af en selvstændig fond, som vil være ansvarlig for driften, bl.a. finansieret af indtægter fra parkeringskælderens.

P) Der blev spurgt til, hvad planerne for Nordøen er.

*Svar ved Peter Poulsen, A. P. Møller Fonden:
Nordøen er ikke i spil nu. Vi nedlægger parkeringspladserne
ifm. etablering af den nye parkeringskælder på Sydøen. El-
lers må fremtiden vise.*

Svar til: 2017-0235657 af: Katrine Georg Rasmussen

APPLICATION DATE

28. november 2019

SVARNUMMER

3

INDSENDT AF

Katrine Georg Rasmussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

HOFOR A/S

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ørestads Boulevard 35

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede dokument.

MATERIALE:

hoeringsvar_holmen_ii_tillaeg_5.pdf

Dato: 28.11.2019

Plan-Fjernvarme Bygas & Kraftvarme

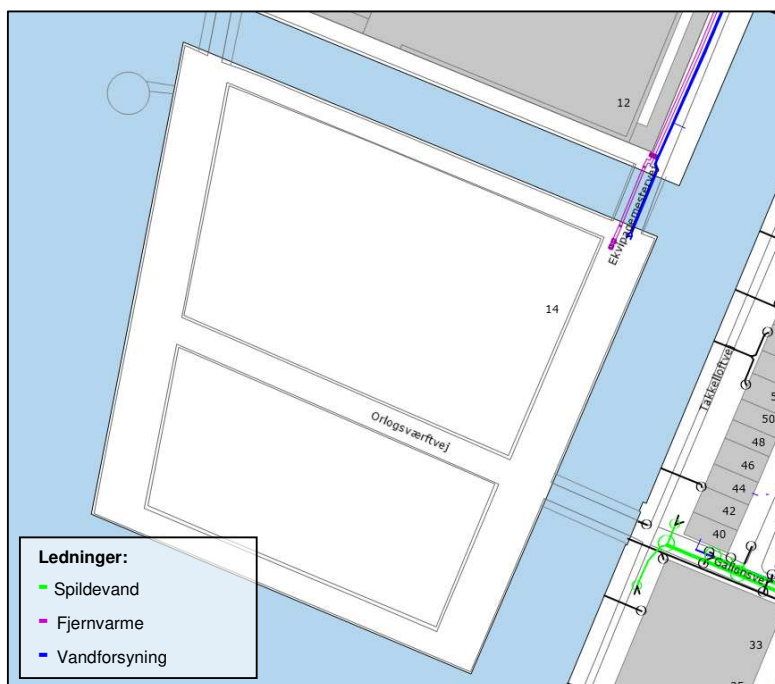
Afsender: Katrine Georg Rasmussen, HOFOR A/S
Modtager: Center for Byplanlægning, Njalsgade 13,
2300 København S

Direkte tlf. 2795 2935
E-mail katras@hofor.dk

Høringssvar- Forslag til tillæg 5 til lokalplan 331 Holmen II

Høringsperiode: 11. november 2019 - 6. januar 2020

Hermed fremsendes høringssvar fra HOFOR A/S vedrørende forslag til tillæg 5 til lokalplan 331 Holmen II.



HOFORs forsyningsledninger ligger som vist på ovenstående kort, og det bemærkes, at placering af forsyningsledningerne bør tænkes ind i planlægningen. Optimalt lægges forsyningsledningerne i vej med behørig afstand fra træer, da rødder fra træbeplantning kan give skader på ledningerne.

Svar til: 2017-0235657 af: Metroselskabet I/S

APPLICATION DATE

21. november 2019

SVARNUMMER

2

INDSENDT AF

Metroselskabet I/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Metroselskabet I/S

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Metrovej 5

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede bilag.

MATERIALE:

cm-x-3p-e123-46-0036.pdf



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

Att.: Lise Laurberg

Metro Ørestadsbanen. Metroselskabets bemærkninger til forslag til tillæg nr. 5 til lokalplan nr. 331 "Holmen II"

Kommunens sagsnr.: 2017-0235657

Metroselskabet har den 11. november 2019 modtaget offentlig høring af forslag til tillæg nr. 5 til lokalplan nr. 331 "Holmen II".

Lokalplantillægget skal muliggøre etablering af parkeringskælder med ca. 350 p-pladser under terræn samt anlæg af en offentligt tilgængelig park oven på p-anlægget på den sydlige del af Dokøen.

Metroselskabet har gransket det fremsendte materiale og har, grundet beliggenhed, ingen bemærkninger hertil.

Hvis kommunen har eventuelle spørgsmål til ovenstående, kan der rettes henvendelse til Metroselskabet, Naboer og Ejendomme på mailadressen byggeprojekt@m.dk.

Med venlig hilsen

Matilde Basse Poniewozik
Naboer og Ejendomme

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

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2019-11-20

Svar til: 2017-0235657 af: Banedanmark

APPLICATION DATE

16. november 2019

SVARNUMMER

1

INDSENDT AF

Banedanmark

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Vasbygade 10

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune

Banedanmark har via abonnementet på Plandata fået besked om jeres fremlagte forslag til tillæg 5, lokalplan 331, med tilhørende kommuneplantillæg for "Holmen II".

Vi skal for god ordens skyld oplyse, at vi ikke har bemærkninger til forslagene.

Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på banedanmark.dk. Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk

Christian Granzow Holm

Studentermedhjælper

Banedanmark

Arealer & Forvaltningsmyndighed

Vasbygade 10

2450 København

cghl@bane.dk

www.banedanmark.dk