



17-04-2013

Sagsnr.  
2011-63262

Dokumentnr.  
2013-312887

## Bilag 6. Notat om henvendelser

Der er modtaget 109 henvendelser, jf. bilag 4.

Henvendelserne kommer fra lokaludvalgene for de bydele, som grænser op til området, og fra virksomheder, interesseorganisationer og foreninger blandt andet med tilknytning til brugen af havneløbet. Endvidere er der henvendelser fra mange beboere på Havneholmen, som ligger umiddelbart nord for planområdet, og fra en lang række borgere i og udenfor København.

### Underskriftsindsamling:

Der er modtaget ca. 8.000 underskrifter. Der er skrevet under på følgende udsagn: ”NEJ til opfyldning af havneløbet” og ”NEJ til højhusbyggeri ud i vandet”. På underskriftsbladene er der en række kommentarer til planerne, som også er indeholdt i flere af de øvrige henvendelser.

### Facebook:

Sydhavnen” Kbh Hall of fame, der handler om grafittimuren og Lad København Leve, der handler om planerne i øvrigt. Der er ca. 1.000 likes på begge.

## Ændringer i lokalplanen

På baggrund af høringen foreslås følgende ændringer i lokalplanbestemmelserne:

### *Bestemmelse vedr. anvendelse af værket*

I lokalplanens § 3, stk. 3, indarbejdes en adgang til at dispensere, som kan formuleres således:

”Teknik- og Miljøforvaltningen kan dispensere til anden anvendelse, hvis den er forenelig med anvendelsen til tekniske anlæg af offentlig/almen karakter.”

### *Mulighed for placering af husbåde i den nordlige del af kanalen fjernes*

Signatur for mulighed for husbåde fjernes i den nordligste del af kanalen på lokalplantegning nr. 3.

### *Grønt areal og beplantning mod Belvederekanalen på værkets areal fjernes*

Beplantning og signatur for fælles grønt friareal vist på værkets areal fjernes på lokalplantegning nr. 6.

### *Mulighed for penthouseetage i byggefelt A*

## Center for Bydesign

Njalsgade 13, 5

Postboks 447  
1505 København V

EAN nummer  
5798009482044

Byggefeltet over mod rækkehusøen G tilføjes en mulighed for penthouseetage.

Forvaltningen har vurderet, at ændringerne ikke kræver supplerende høring, jf. planlovens § 27, stk. 2.

### **Hørings svar**

Henvendelserne kan grupperes i følgende emner:

A: Opfyldninger og afgravninger, bebyggelsesplan og højder på bygninger

B: Indsnævring af havneløbet og mulighederne for at bruge havnen rekreativt

C: H.C. Ørstedværket og havneparken og andre bevaringsværdige bygninger

D: Miljøspørgsmål og VVM

E: Processen og høringsmaterialet

F: Broer og trafikale forhold

G: Bevar graffiti muren

H: Andet

### **Henvendelser modtaget fra offentlige myndigheder:**

Københavns Stift

HOFOR

Kultur- og Fritidsudvalget

Energinet.dk

Bemærkningerne er indarbejdet under de enkelte emner.

### **A: Opfyldninger og afgravninger, bebyggelsesplan og højder på bygninger.**

I alt 70 henvendelser har bemærkninger vedrørende dette tema.

#### *Overordnede synspunkter*

I en række af henvendelserne fremsættes synspunkter om, at havneområdet ikke bør byudvikles på denne måde. Der er nogen, der mener, at området slet ikke bør anvendes til boligformål, men i stedet bør anvendes til kulturelle eller rekreative formål. Flere anfører, at de planlagte boliger i området ikke vil understøtte en social mangfoldighed, fordi de vil blive for dyre at bo i. Der stilles spørgsmål til, hvornår området skal være færdigudbygget.

Der er indsendt egentlige skitser til andre former for planløsninger. Herudover indeholder enkelte henvendelser positive tilkendegivelser om, at forslaget er imødekomme overfor rekreative muligheder og, at en udformning som kanalby er hensigtsmæssig.

#### *Bemærkninger*

København vokser med ca. 100.000 indbyggere frem mod år 2025. Kommunen ønsker at fremme boligbyggeriet på denne attraktive

beliggenhed, og dermed udnytte havnens rekreative værdier for mange nye borgere. Kommunen ønsker også at udnytte den delvist stationsnære placering, tæt på bymidten. Ved at planlægge en kanalby får mange københavnere, også dem der ikke bor på Enghave Brygge, mulighed for at få glæde af havnens rekreative værdier. Der skabes et sammenhængende, attraktivt bykvarter fra Havneholmen til Sjællandsbroen og herved også bedre cykelforbindelser uden om den stærkt trafikerede Vasbygade. Samtidig understøttes de kommunale investeringer til f.eks. infrastruktur og skole i området.

Enghave Brygge udgør det ”manglende led” i helhedsplanen for Sydhavnen, som blev behandlet af Borgerrepræsentationen i 2002. Den overordnede helhedsplan er efterfølgende fulgt op med mere detaljerede byggeretsgivende planer, herunder lokalplanen for Enghave Brygge.

Det er kommunens mål, at der etableres blandede boligformer i området. Det er aftalt med grundejerne, at ca. 9 % af boligerne udbydes til almene boliger. Planloven giver ikke kommunen mulighed for stille krav til ejerformerne i bebyggelsen.

En lokalplan medfører ikke handlepligt, hvorfor det er op til grundejerne, hvornår området udbygges. Lokalplanen stiller krav om, at der i forbindelse med de enkelte byggerier skal etableres fællesanlæg (eks. kanaler). Derved opnås der sikkerhed for, at en række elementer i planen også bliver til noget, når lokalplanen udnyttes.

Det er ikke kommunen selv, der ejer arealerne ved Enghave Brygge. Kommunen kan derfor ikke kræve, at grundejerne skal anlægge park på hele deres areal.

#### *Opfyldninger og kanaler*

I en lang række af henvendelserne påpeges, at der ikke bør foretages opfyldning i havneløbet. Der argumenteres med, at en indskrænkning af havneløbet vil ødelægge oplevelsen af lys og luft ved havnen og reducere muligheder for rekreativ anvendelse af vandet.

Kanalerne vil ikke kunne erstatte den store, åbne vandflade, der er en del af Københavns identitet. Der er med opfyldt risiko for, at havnen omdannes til en kanal. Endvidere bemærkes, at kanalerne bliver for smalle og for mørke og derfor ikke vil få de samme kvaliteter som f.eks. Christianshavns Kanal.

Nogen synes, at der ikke bør etableres en kanalby, eller at kanaler må udgraves på eksisterende areal, så opfyld undgås.

Opfyldningerne vil ikke være i overensstemmelse med den overordnede planlægning, fordi der ikke er tale om mindre opfyldninger og udgravninger.

Der spørges til, hvorvidt Kystdirektoratet har givet tilladelse til opfyldningerne.

Henvendelserne kritiserer overvejende planerne om opfyld og afgravning. Dog er der enkelte tilkendegivelser om, at kanalerne vil give mange flere mulighed for at få adgang til vandet.

#### *Bemærkninger*

Opfyld i havneløbet omkring Enghave Brygge er en måde at give plads til flere attraktive boliger og derved nye københavnere.

Endvidere opnås tilstrækkeligt areal til at kunne etablere en samlet havnebydel / kanalbydel med borgere nok til at sikre et levende og trygt bykvarter med en blandet anvendelse.

Beslutningen om muligheden for byudvikling med nyt opfyld og kanaler er taget i forbindelse med Borgerrepræsentationens vedtagelse af Kommuneplan 2009 den 10. december 2009 og igen med vedtagelsen af Kommuneplan 2011 den 15. december 2011. I forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneplan 2009 vurderede kommunen, at opfyld og afgravning ville ligge inden for de mindre justeringer, der kan foretages af grænsen mellem by og vand i forbindelse med havneomdannelser. Opfyld og afgravninger vurderedes således at være indenfor den gældende praksis for landsplanlægningen og et nyt landsplandirektiv var derfor ikke påkrævet.

I forbindelse med høring af forslag til Kommuneplan 2009 fremkom staten ikke med indsigelser mod rammens formulering. Kommunen vurderer heraf, at rammen er i overensstemmelse med den overordnede planlægning. Efterfølgende er samme formulering vedtaget med Kommuneplan 2011.

I overensstemmelse med dette skal Kystdirektoratet behandle en ansøgning om opfyld og afgravninger i forbindelse med anlægsarbejderne.

Havnen vil overordnet fastholde sit forløb og sin karakter med kanaler, varierende bredde og mere intime nicher. Havneløbet vil fortsat være over 120 m bredt ved Enghave Brygge.

Den nye Hovedkanal på Enghave Brygge har klare referencer til Christianshavns Kanal, og det samlede profil fra facade til facade vil være på ca. 50-55 meter.

#### *Bebyggelsesplan og højder*

I en række af indsigelserne anføres det, at bebyggelsesprocenten er for stor og bebyggelsen for høj – særligt mod nord og Tømmergraven og Havneholmen, hvor den vil medføre udsigts- og skyggegener og muligvis u hensigtsmæssige vindforhold. Der stilles spørgsmål ved, om bebyggelsesprocenterne er beregnet korrekt, og det foreslås, at bebyggelsen i den nordlige del reduceres både i højden og længden. Det påpeges desuden, at bebyggelsesplanen ikke giver mulighed for

tilstrækkeligt med offentligt tilgængelige parker og grønne anlæg og det foreslås, at den nordøstligste boligø anvendes til parkformål. Rækkehusøen vil få en meget privat karakter, og det foreslås, at der bygges højere på rækkehusøen med henblik på at reducere omfanget af opfyldning. De laveste bygninger burde placeres tættest på vandet og de højere bagved.

Det bemærkes, at skyggediagrammerne er misvisende.

Nordicom har fremsat ønske om, at der bliver mulighed for, som tidligere forudsat, at etablere en penthouseetage i det byggefelt i område A, der vender over mod område G.

### *Bemærkninger*

I Kommuneplan 2011 (ikke ændret fra kommuneplan 2009) tillades bebyggelse på max. 39 m og ét højhus på max. 75 m.

I lokalplanen muliggøres maksimalt 9 etager af hensyn til H.C.

Ørstedværket. Som hovedregel overstiger byggeriet ikke 7-8 etager – kun enkelte steder gives mulighed for op til 9 etager (indtil 36 m for erhvervsbyggeri og 33 m for boliger).

Bebyggelsestætheden muliggør, at der er bebyggelse nok til opnå de bymæssige kvaliteter og det byliv, der kendetegner de centrale byområder i København. Som sammenligning kan siges, at bebyggelsestætheden ca. svarer til tætheden på Sluseholmen og Havneholmen. På Amerika Plads er bebyggelsesprocenten oppe på 220 % og i den eksisterende karréby på eksempelvis Vesterbro endnu højere.

Den nordligste del af Enghave Brygge er den mest bynære og stationsnære del. Derved er en tættere bebyggelse hensigtsmæssig set i relation til en bæredygtig byplanlægning.

Bebyggelsesprocenterne og dermed det, der kan bygges i de enkelte byggefelter, er beregnet efter de gældende retningslinjer for det.

Et bebyggelsesprincip med lave bygninger tættest på havneløbet og højere mod havneløbet mv., vil betyde ringere solindfald i karréernes gårdrum.

Der er udarbejdet skyggediagrammer for fire tidspunkter i marts og fem i juni for at illustrere skyggevirkning over døgnet og over året.

Der er foretaget justeringer af skyggediagrammerne siden offentliggørelsen, fordi der ikke var regnet med korrekt terrænhøjde.

De justerede skyggediagrammer viser ligesom de i forslaget fremlagte, at der generelt er gode solforhold i de særlige byrum, på promenaderne og i de lokale byrumsdannelser og, at bebyggelsen i disse måneder ikke vil medføre skyggevirkning for Havneholmen eller Islands Brygge. I december vil skyggerne nå over Tømmergraven og til bebyggelsen på Havneholmen. Alle boligområder på havnen vil dog hovedsageligt ligge i skygge på denne tid af året. Skyggerne

berører ikke bebyggelsen på Islands Brygge. De reviderede skyggediagrammer er vedlagt indstillingen.

Rækkehusøen har en gennemgående nord/sydgående stiforbindelse, der vil fungere som en vigtig forbindelse igennem karreen og hindre, at øen. Denne stiforbindelse vil medvirke til, at øen ikke vil opfattes som "privat".

Det bemærkes, at "rækkehusøen" tilfører den samlede byplan, en variation og mangfoldighed i kraft af såvel den lave etagehøjde som de grønne haver og terrasser. Bebyggelsen vil medvirke til, at kanalerne her vil opleves med varierende og forhåbentligt frodige grønne kanter.

Forvaltningen foreslår, at penthouseetagen i område A indføjes som mulighed igen, idet det er korrekt, at den har været forudsat i planlægningsforløbet.

#### *Adgang til vandet og byliv*

En række af indsigelserne peger på, at planen vil medføre en forringelse af den offentlige adgang til vandet. Dette skyldes blandt andet, at der ikke er et frit og uhindret stiforløb langs havnen. En enkelt påpeger, at der bør være mulighed for serviceerhverv ved alle gavle ud mod havnefronten og hele vejen rundt om gavlene og et stykke ind i gårdene, så byrummet og bylivet trækkes ind i gårdene og disse ikke kommer til at virke for private.

Der er desuden forslag om et museumsskib.

Nogle indsigere finder, at planen ikke er i overensstemmelse med planlovens bestemmelser om, at der skal være adgang til vandet for alle.

Københavns Museum ser det på den anden side som positivt, at der skabes muligheder for adgang til vandet. I den periode, hvor der var industri, var der kun ganske få steder adgang til vandet.

Kultur- og Fritidsudvalget tilkendegiver, at rekreative områder og kultur- og idrætsaktiviteter, herunder kunstgræsbaner, altid skal indtænkes i nye lokalplaner/udvikling af nye byområder.

#### *Bemærkninger*

Forvaltningen skal hertil bemærke, at der er indarbejdet en lang række muligheder i planen for offentlig adgang til vandet og opholdsmuligheder for alle borgere, såsom trapper, træbrygger og havnepromenade. Det må forventes, at flere borgere end i dag vil gøre brug af vandets rekreative værdi ved Enghave Brygge, fordi havnepromenaden og andre anlæg forbedrer adgangen til vandet. Den grønne havnepromenade giver et sammenhængende og oplevelsesrigt forløb for gående langs vandet og forbi nicher, hvor der ved flere vil være anløb af mindre både.

I delområde V kan indrettes bl.a. museer, teatre, kulturhuse samt andre kulturelle servicefunktioner. Det vil eks. være en mulighed at anvende den eksisterende Uniscrap-bygning til kulturelle formål.

Såfremt der findes finansiering til det, er et museumsskib i form af et ombygget fartøj med en maksimal længde på 40 meter en mulighed inden for lokalplanens rammer.

I lokalplanen er der krav om og mulighed for publikumsorienterede serviceerhverv, og de er placeret de steder, hvor funktionen vil give mest muligt byliv til området. Det vil sige, at muligheder/krav er koncentreret omkring de planlagte offentlige byrum.

Samlet set, kan der etableres op til 1.000 m<sup>2</sup> butikker, der servicerer nærområdet, og den enkelte butiks bruttoetageareal må ikke overstige 200 m<sup>2</sup>.

Gårdrummene er mod havnepromenaden/havnefronten ”åbne”. De er udformet således, at der opstår en naturlig afgrænsning mellem det halvprivate gårdrum og den offentlige havnepromenade bl.a. i sammenhæng med den niveauforskel og de ramper/trapper, der er placeret ud til havnepromenaden.

#### *Arkitektur*

Der er enkelte bemærkninger om arkitekturen, hvor man blandt andet mener, at der bør afholdes en arkitektkonkurrence og stilles flere krav til udformning af gavlene, da det er dem, der skal give området karakter.

#### *Bemærkninger*

I forbindelse med lokalplanen er der udarbejdet en designmanual, der bl.a. fastlægger principper for bygningsgavlens møde med havnepromenaden.

Der er af bl.a. ressourcemæssige årsager ikke planlagt arkitektkonkurrencer i forbindelse med de kommende byggesager i området.

### **B: Indsnævring af havneløbet og mulighederne for at bruge havnen rekreativt.**

I alt 43 har bemærkninger vedrørende dette tema.

Hovedsynspunktet er, at det blå areal ikke må indsnævres yderligere, og at der bør ses samlet på, hvad havnen skal bruges til. En række af indsigelserne peger på, at indsnævringen af havneløbet vil betyde, at besejlingsforholdene i havnen bliver væsentligt forringet, fordi mange forskellige skal konkurrere om vandfladen. Det fremhæves, at kanalerne ikke vil kompensere for tabet af vandflade, fordi man ikke på samme måde kan bruge dem til sejlads. Endvidere vil roklubbernes

mulighed for at afholde store stævner som Copenhagen Harbour Race begrænses.

Flere er bekymrede for, at indsnævringen af havneløbet vil medføre konsekvenser i form af øget strøm og vind, risiko for oversvømmelser samt negativ påvirkning af vandkvaliteten, som vil begrænse mulighederne for rekreativ anvendelse af vandet.

Der efterspørges svar på:

1. Betydning for strømforholdene af at havneløbet indsnævres.
2. Hvilke undersøgelser er der lavet for at vurdere de trafikale ændringer på vandet.
3. Hvordan påvirkes vindforholdene af bygningerne?
4. Hvor store bliver vandstandsvariationerne.
5. Er der planlagt husbådsbeboelse på vandarealerne i kanalerne og i havnefronten.

Nogle savner en udmelding fra Kultur- og Fritidsudvalget om brugen af vandet, og de muligheder planen giver for det. Kultur- og Fritidsudvalget har i sit høringssvar tilkendegivet, at forholdene for roklubberne bør forringes mindst muligt og evt. opgradering af rosportsfaciliteterne bør indtænkes.

Nogle henvendelser bemærker, at det er positivt, at der er indarbejdet muligheder for husbåde og opfordrer til, at det sikres, at de også kommer ved at tænke faciliteter ind til dem.

Foreningen Skibbroen ønsker, at Tømmergraven får et afmærket sejlløb med en bredde på 15 meter og en dybde på 4 meter. Endvidere bør en evt. bro til Havneholmen have en gennemsejlingshøjde på 5,4 meter og være oplukkelig af hensyn til husbådene i Tømmergraven. Københavns Roklub savner en plan for, hvordan trafikken i havnen og i kanalerne kan foregå. Motorbådssejlsads bør begrænses, og der bør være færdselsregler.

Det påpeges endvidere, at hovedkanalens bredde på 18 m. er et minimum for robåde, hvorfor det ønskes, at der ikke skal kunne ligge både ved kajen i kanalen. Der nævnes desuden ønske om, at Fisketorvets Motorbådsklub bevares.

Danmarks Naturfredningsforening oplyser, at foreningen i forbindelse med Kommuneplan 2011 foreslog, at:

1. Der skal være en byggefri zone på 20 meter langs hele havnen.
2. Der skal være offentlig adgang for alle langs hele havnen.
3. Vandet skal friholdes for bebyggelse, brygger, platforme og opfyldninger.

Enkelte indsigelser indeholder positive tilkendegivelser om, at der vil være øgede rekreative muligheder knyttet til kanalerne og etableringen af adgange til vandet.



*Bemærkninger:*

Forvaltningen vurderer, at en kanalby som Enghave Brygge, vil øge mulighederne for mange slags rekreativ anvendelse af vandet. Idet der samlet set bliver tale om i alt ca. 4 km mere promenade og kajkant, end der er i dag, vil muligheden for at sejle og lægge til og fra med kajaker og andre mindre både blive væsentligt forbedret.

Lokalplanen indeholder en række mindre lystbådehavne, og adgangen til vandet bliver meget bedre, end den er i dag.

Der skal etableres et stort antal træbrygger, flydepontoner og trapeanlæg til glæde for den rekreative kontakt og udnyttelse af vandrummet. I planforslaget er der mulighed for husbåde samt flere lystbådehavne. Det vil være op til de nuværende brugere at indgå aftale med grundejerne og bolværksejerne om at benytte disse muligheder. Kommunen kan således ikke stille krav om, at der placeres husbåde.

Det er forvaltningens vurdering, at anlæg af træbrygger og andre muligheder for adgang til vandet vil give flere borgere mulighed for at gøre brug af vandets rekreative værdi. Vandet bør derfor ikke friholdes for brygger mv.

Hovedkanalen skal have en bredde på 18 meter og er planlagt med reference til Christianshavns Kanal på typisk 20 m. Christianshavns Kanal er karakteriseret ved, at der ligger mange sejlbåde, som reelt gør sejlbredden smallere. Christianshavns Kanal er flittigt brugt af robåde, og det vurderes, at robåde også vil kunne gøre brug af Enghave Kanal, selvom det kræver mere manøvrering end at ro i havneløbet. Kajaker vil uden problemer kunne anvende kanalen. Til sammenligning kan nævnes, at kanalerne på Sluseholmen har bredder på henholdsvis 12 og 16 m. Det er muligt at lægge til med husbåde og eks. restaurantskibe langs havnefronten og i den nordligste del af hovedkanalen.

Kun den nordligste bro over hovedkanalen / Enghave Kanal er planlagt som oplukkelig, hvorfor det ikke vil være muligt at lægge til med sejlbåde og husbåde i den resterende del af kanalen.

Det foreslås, at mulighed for husbåde fjernes i hovedkanalen.

Der er ikke planlagt en bro over Tømmergraven til Havneholmen, og derfor er spørgsmålet om gennemsejlingshøjde ikke aktuelt.

Grundejergruppen har fået udarbejdet en hydraulisk undersøgelse, der skal indgå i det materiale, der skal bruges ved VVM-screeningen af anlægsprojektet. Undersøgelsen belyser, hvilke påvirkninger vandgennemstrømningsforhold og vandudskiftning vil medføre for vandkvaliteten. Rapportens vurdering er, at etablering af nye øer og kanaler ikke vil medføre væsentlige konsekvenser for vandkvaliteten, bundfauna og muligheder for vegetation i kanalerne og selve havneløbet.

### *Påvirkning af vindforhold*

Der er udarbejdet en vindanalyse for Enghave Brygge, som kortlægger fremtidige vindforhold på Enghave Brygge med fokus på byrum og gårdrum, og på hvor ofte komfortkriteriet for stillesiddende aktiviteter på 6 m/s vil være overskredet. Idet der byudvikles for et havneområde, må det forudsættes, at byrummene ved vandet vil være berørt af vindmæssige problemstillinger. Beplantningen er efterfølgende justeret i overensstemmelse med vindanbefalingerne. For aktivitet i selve havneløbet vil komfortkriteriet være anderledes end for aktiviteterne i byrummene, men det er ikke undersøgt, hvordan det påvirkes.

### *Sikkerheden på vandet og trafik – færdselsregler*

Forvaltningen bemærker, at det af Havnereglement for Københavns Havn fremgår, at farten for lystbåde ikke må overstige 6 knob i hovedløb og 4 knob i kanaler og sideløb, samt at sejlads i havnen med fritidsfartøjer skal foregå med forsigtighed og ikke må være til gene for den øvrige trafik.

By og Havn må sammen med Foreningen Skibbroen vurdere, hvordan det sikres, at husbådene kan manøvrere i Tømmergraven.

## **C: H.C. Ørstedværket og havneparken og andre bevaringsværdige bygninger.**

I alt 25 har bemærkninger vedrørende dette tema.

Københavns Museum fremhæver, at det generelt er positivt, at kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger integreres fint i planen. Københavns Museum ser dog gerne, at sporene fra værket virksomhed integreres yderligere.

### *H.C. Ørstedværket*

Flere fremhæver, at H.C. Ørstedværket i det nuværende planforslag gemmes væk bag boligerne og at dette er i strid med planlovens (§ 11 a, pkt. 14, § 11 f, stk. 4 og § 16, stk. 3 og 4) og Kommuneplan 2011, hvori værket er udpeget som et væsentligt industrikulturminde.

Det påpeges, at den planlagte park ved værket er alt for lille og burde være udstrakt til hele området. Tanken med en park, der inddrager og fastholder dele af områdets historisk rå, industrielle elementer og karakter, fremhæves som positiv.

Det bemærkes endvidere, at de bevaringsværdige bygninger bliver uhensigtsmæssigt kapslet inde. Der peges på, at særligt det lille pumpehus er et vartegn for området.

### *Bemærkninger:*

Det er korrekt, at værket er udpeget som industrikulturminde i Kommuneplan 2011. Det betyder, at man skal tage hensyn til de

kvaliteter, der er ved værket, når man detailplanlægger. I dette tilfælde er det blandt andet gjort ved fastlæggelse af en bebyggelsesplan, der friholder området op til værket for bebyggelse, og her fastlægger en park. Den maksimale bebyggelseshøjde er desuden fastlagt af hensyn til værket. Bebyggelsen tættest på værket kan opføres i 3-4 etager og op til 7 etager mod Tømmergravsgade. Her er der mulighed for enkelte bygninger i 9 etager. Denne bebyggelse vil ikke betyde, at værket lukkes inde. Værket ligger stadig helt frit mod Vasbygade.

Af tegningen på s. 37 i lokalplanen fremgår konsekvenszonen for de anvendelser, der fastlægges. Teoretisk set kunne man lægge byggeri helt op til denne zone, men det ville netop ”pakke” værket ind i byggerier.

Ved åbningen i bebyggelsen, havnebassinet mellem blok J og F er der frit indsyn til værkets område.

”Kraftværksparken” er endnu ikke detailplanlagt, og den kommer først, når der bygges i dette område, og der er fundet finansiering til den. Dens størrelse er et udtryk for et kompromis mellem behovet for byggeri og behovet for offentlige anlæg. Imidlertid skal det sammenholdes med, at der også er store strækninger med offentligt tilgængelige promenader og pladser samt fri adgang til gårdene i karreerne.

Uniscraphuset og det lille pumpehus er fastlagt som bevaringsværdige bygninger. Dog er det vist, at pumpehuset vil kunne flyttes ind i gårdanlægget på den nordligste boligø. Det er forvaltningens opfattelse, at den bygningsmæssige værdi af pumpehuset ikke forringes, fordi det integreres i et gårdrum. Der er offentlig adgang til gårdrummet, hvor bygningen vil udgøre en oplevelsesmulighed med reference til områdets historie.

#### **D: Miljøspørgsmål og VVM.**

I alt 34 har bemærkninger vedrørende dette tema.

Et overordnet synspunkt i mange af henvendelserne er, at kommunen ikke har foretaget en tilbundsående undersøgelse af de relevante miljøspørgsmål, der følger af at planlægge for og gennemføre en byomdannelse af denne karakter.

Anlægsarbejderne vil medføre stor risiko for spredning af den forurening med flere forskellige typer farlige stoffer, der er såvel på land som på havnebunden. Der vil således være risiko for, at det ikke kan forhindres, at der siver forurening ud i vandet, som vil ødelægge naturen og forhindre, at badevandskvaliteten fremover bliver god nok.

Bådelaug Havnestad er bekymret for, om deres havneanlæg kan tåle den øgede vandgennemstrømning, og om de smalle kanaler vil skabe risiko for algevækst, fordi vandgennemstrømningen er for ringe. Også lugtgener vil kunne forekomme fra kanalerne.

I hvert fald vil der være oversvømmelsesfare, når havneløbet indskrænkes, og derfor bør det ikke ske.

Måske vil der kunne opstå jordforskydninger i forbindelse med gennemførelsen og dermed være risiko for skader på de bevarede bygninger.

Der er en række emner, der enten ikke fremgår af miljørapporten eller burde have været behandlet mere indgående.

Nordicom mener ikke, at det bør stå i kommentaren til § 10, stk. 2, i lokalplanen, at det kan blive nødvendigt at stille krav om opførelse af randbebyggelsen mod Tømmergravsgade, før der kan bygges boliger i den bagvedliggende bebyggelse.

#### *VVM*

I mange af indsigelserne berøres emnet VVM, og det anføres som meget kritisabelt, at kommunen enten ikke vil sørge for, at der bliver lavet en VVM eller, at den ikke er lavet som en forudsætning for vedtagelsen af planerne.

Hvis man først gennemfører VVM-processen efter vedtagelsen af planerne, spørges der, om man så overhovedet vil eller kan stoppe planerne, hvis det viser sig, at det er betænkeligt at gennemføre dem. Man kunne også forestille sig, at der blot vil blive givet dispensationer.

Hovedsynspunktet er således, at der skal udarbejdes en VVM på planniveauet, der analyserer:

- a) Vandgennemstrømshastighed, så det sikres, at havnen kan besejles med alle typer både.
- b) Havnerelaterede, industrielle kulturarvshensyn. Påvirkningen af kystnærhedszonen.
- c) Påvirkningen af Natura 2000-området.
- d) Analyse og konsekvensvurdering for alle typer brug af området og vandet og afværgeforanstaltninger i forbindelse med forurening.
- e) Analyse af oversvømmelsesrisiko ved indsnævring af havneløbet set i relation til de kommende klimarelaterede vandstandsstigninger. Herunder de økonomiske konsekvenser.

d) Konsekvensen af plan B: At der bygges uden opfyld og afgravninger.

e) Undersøgelser af påvirkningen af indeklimaet i bygninger.

*Bemærkninger:*

Indledningsvis skal bemærkes, at det kan blive nødvendigt at stille krav om, at randbebyggelsen langs Tømmergravsgade skal bygges før der kan bygges boliger bagved den. Det skyldes, at støjkravene for boligbebyggelse skal kunne overholdes, og det skal påvises, at de kan det, før der kan gives byggetilladelse. Støjdæmpning kan imidlertid også ske ved opførelse af midlertidige støjskærme. Hvilken løsning, der er den bedste, vil blive vurderet i byggesagsbehandlingen.

Der kan være tale om trafikstøj og støj fra H.C. Ørstedværket. Om det sidste henvises til det i bilag 3, sammenfattende redegørelse, anførte.

Der er to forskellige typer miljøvurdering i planlovgivningen.

Miljøvurdering af planer og programmer (MPP) og  
Vurdering af Virkninger på Miljøet (VVM).

Der er udarbejdet en miljørapport for lokalplanen og kommuneplantillægget efter lov om Miljøvurdering af Planer og Programmer (MPP). Miljørapporten var en del af den offentlige høring. En del af høringssvarene indeholder emner, der vedrører miljørapporten, og de er derfor også behandlet i den sammenfattende redegørelse om miljøspørgsmålene, som er vedlagt som bilag 3 til indstillingen.

Miljørapporten og den sammenfattende redegørelse skal belyse de miljøfaktorer, der skal tages hensyn til, således at de kan indgå som en del af det samlede beslutningsgrundlag. I dette indgår også beskrivelser af, hvad det kan blive relevant at foretage i forbindelse med gennemførelsen af planerne.

I miljørapporten er beskrevet en række miljøforhold, og det fremgår således, at kommunen er bevidst om, at der er en række forhold, der skal tages hensyn til både i planlægningen og under den senere gennemførelse af planerne.

Kommunen har en meget stor interesse i, at alle de miljømæssige forhold bliver håndteret på den mest optimale måde. Der skal således ikke herske tvivl om, at anlægsarbejderne skal foregå på en sådan måde, at badevandskvaliteten sikres, og at Natura 2000-området ikke påvirkes negativt.

Kommunen har også en overordnet interesse i, at der skal være gode muligheder for at udnytte vandarealerne rekreativt.

Området er privat ejet, og derfor skal Københavns Kommune ikke betale for en oprensning af området eller i øvrigt for de arbejder af miljømæssig art, der er nødvendige for at gennemføre planerne.

Grundejerne har indregnet omkostningerne til dette i deres overvejelser om, hvilken planlægning de kunne tænke sig i området.

VVM omfatter miljøvurdering af konkrete projekter og anlæg på VVM-bekendtgørelsens bilag 1 og 2. Anlæg og projekter opført på bilag 1 er obligatorisk VVM-pligtige og skal altid gennemgå en VVM-procedure, inden der gives tilladelse til projektet. Anlæg og projekter på bilag 2 er VVM-pligtige, hvis det ikke gennem en VVM-screening kan sandsynliggøres, at anlægget ikke vil medføre væsentlig påvirkninger på miljøet.

En bygherre har i henhold til VVM-bekendtgørelsen pligt til skriftligt at anmelde et anlægsprojekt, som er opført på bilag 1 eller bilag 2 til VVM-myndigheden, uanset om der foreligger lokalplan eller anden form for planlægning af det aktuelle areal.

Spørgsmålet om VVM-pligt skal afgøres på grundlag af det anlægsprojekt, som bygherren har anmeldt til VVM-myndigheden.

Københavns Kommune har gennemført en VVM-screening af byudviklingen på Enghave Brygge og den afledte trafik, støj- og luftforurening fra trafikken til og fra området, påvirkning af bygningskulturmiljøet (H.C. Ørstedværket), klima samt klimasikring og påvirkning af miljøet som følge af håndtering af forurenede jord.

Det er på grundlag af kriterierne i VVM bekendtgørelsens bilag 3 vurderet, at omdannelse af området, for så vidt angår disse emner, ikke påvirker miljøet væsentligt, og at det derfor kan gennemføres uden udarbejdelse af VVM-redegørelse.

Udgravningen af kanaler og opfyldninger af kanaler skal også screenes for VVM-pligt, og kommunen har vurderet, at det ikke skal ske forud for vedtagelsen af planerne, men det er en forudsætning for gennemførelsen af dem. Grundejerne har derfor også taget skridt til at få udarbejdet de undersøgelser og det materiale, der skal bruges til VVM-screeningen.

Det er Københavns Kommune og Kystdirektoratet, der skal foretage vurderingen af, om arbejdet er VVM-pligtigt.

Til VVM-screeningen skal grundejer levere oplysninger om nedenstående:

- En beskrivelse af anlægsmetode (bl.a. graves kanalerne ud ”tørt”, hvordan etableres spuns?).
- Beskrivelse af forurening af den jord som skal bortgraves.
- Beskrivelse af hvordan det sikres, at der ikke sker udsivning til vandmiljøet fra sider og bund.
- Håndtering af opgravet jord.

- Sandsynliggørelse (evt. ved modellering) af, at vandkvaliteten i kanaler og havnen ikke påvirkes negativt, og der ikke kommer til at være stillestående vand i kanalerne af hensyn til
  - 1) lugtgener fra opstuvet ålegræs og alger og
  - 2) risiko for bakterier ved overløb.
- Anslåede trafikmængder ind og ud af området i forbindelse med anlægsaktiviteterne.
- Oplysninger om, hvornår anlægsarbejderne forventes at blive opstartet og hvor længe, de vil vare.
- Oplysninger om, hvorvidt Københavns Kommunes retningslinjer for støj forventes at kunne overholdes.
- Jordbalance ved udgravning af kanaler og opfyldning og behov for ren jord, som ikke er overskudsjord.

En række af de emner, som er foreslået i henvendelserne, vil derfor blive inddraget i VVM-screeningen.

Der er således endnu ikke taget stilling til, om der er VVM-pligt for udgravninger og opfyldninger. Hvis der ikke er VVM-pligt, vil de hensyn, der er indgået i VVM-screeningen skulle indgå i de tilladelser, der skal indhentes efter reglerne om håndtering af forurennet jord.

Forvaltningen vurderer på den baggrund, at en gennemførelse af planerne ikke vil medføre en sundhedsrisiko for dyr og mennesker eller negative konsekvenser for miljøet som sådan. Tværtimod vil der blive tale om en forureningsoprensning, som ikke vil ske, hvis der ikke kommer en byomdannelse.

Omlægningen af gasledningen til H.C. Ørstedværket skal ligeledes screenes for VVM-pligt, og her er det forventningen, at der vil være VVM-pligt. Screeningen foretages på baggrund af et konkret anlægsprojekt, og det vil ikke blive udarbejdet, før der er helt konkrete byggeplaner for denne del af området.

Herudover skal Kystdirektoratet give tilladelse, når der skal udføres anlæg på søterritoriet (derunder opfyldninger).

Ved arbejdet med etablering af de nye arealer på Enghave Brygge skal Teknik- og Miljøforvaltningen give tilladelse til:

1. Påvirkning af sediment ved nedramning af spunsvægge (§27 i Miljøbeskyttelsesloven).
2. Udledning af overskudsvand ved opfyldning af områderne inden for spunsvæggene (§28 i Miljøbeskyttelsesloven).

Begge tilladelser skal gives for at sikre, at forurenende stoffer fra bundsedimentet i havnen ikke frigives til vandmiljøet i havnen.

3. Opfyldning med jord (samt flyveaske og evt. andet forurennet materiale) inden for spunsvæggene.

### *Klimasikring*

Der er i lokalplanforslaget indsat bestemmelser om i hvilke niveauer, byggerierne skal opføres for, at de kan være sikret mod kommende vandstandsstigninger som følge af klimaændringerne. Forvaltningen vurderer ikke, at anlæggene vil medføre opstuvninger af vand. Derudover er kommunen i færd med at udarbejde planer for, hvordan de generelle vandstandsstigninger som følge af klimaændringerne skal håndteres.

Der henvises i øvrigt til det under B anførte om den hydrauliske undersøgelse, der er udarbejdet.

### *H.C. Ørstedværket*

Flere mener, at planen først kan gennemføres efter en ændring i H.C. Ørstedværkets driftsstatus, da sikkerhedsafstanden ellers ikke kan overholdes.

Der efterspørges forklaring på, hvad miljøzonen har af konsekvenser.

Dong anfører i sine bemærkninger om H. C. Ørstedværket (HCV), at det ikke fremgår af materialet, hvilke tekniske specifikationer, der er for en omlægning af gasforsyningen. Der skal bruges et tryk på mindst 24 bar(o).

Energinet.dk spørger til, hvordan det sikres, at omlægningen af gasledningen er finansieret og hvordan det aftales, hvordan omlægningen nærmere kommer til at foregå. Opmærksomheden henledes på, at der skal gennemføres en VVM-procedure for omlægningen, der skal sættes i gang, så der er sikkerhed for at tidsterminerne kan overholdes.

Dong anfører endvidere, at det ikke fremgår, hvem der har foretaget vurdering af, om risikozonen kan indsnævres, og hvor den så ligger nu. Det bør beskrives nærmere i materialet.

Det bør undersøges nærmere, om der er problemer med luftkvaliteten i området, og det bør fremgå, hvor værkets kølevandsindtag kan placeres, og det skal være muligt at indtage kølevand under gravearbejderne..

Dong oplyser, at lugtgener fra vandet i Belvederekanalen stammer fra overløb fra kloakkerne og ikke fra værkets udledning af kølevand. I planforslaget er der vist signaturer for beplantning, som Dong mener, bør fjernes, fordi det endnu ikke er aktuelt at udnytte området til andet.

Endelig ønsker dong en nærmere vurdering af konsekvensen af, at der evt. skal transporteres olie til værket med lastbiler og nærmere oplysninger om de vurderinger, der er foretaget af værkets støjforhold.



*Bemærkninger:*

H.C. Ørstedværket er en risikovirksomhed, og derfor er der en generel planlægningszone på 500 m omkring værket eller en konkret risikozone afgrænset på baggrund af virksomhedens risikorapport.

Disse zoner medfører begrænsninger i naboarealernes anvendelse, idet risikoen for større uheld skal inddrages i planlægningen af arealanvendelsen indenfor zonerne.

H.C. Ørstedværkets drift har som risikomomenter energiforsyningen i form af en gasledning med tilhørende modtagestation og forsyning og lagring af olie.

Det er en forudsætning for vedtagelsen af planerne, at energiforsyningen omlægges således, at der ikke længere er behov for at tilføre olie med skib, og denne beslutning er nu taget. Det forventes endvidere, at der på sigt ikke skal være forsyning med olie overhovedet af værket.

Endelig er der truffet beslutning om, at værket indgår i de værker, der er sikret forsyning med gas fremover.

Gasledningen skal omlægges, hvis der skal bygges i dele af området.

På længere sigt nedlægges værkets grundlastenheder. H.C.

Ørstedværket er dog stadig en betydelig plads for spidslastvarmeforsyningen med for tiden 2 store spidslast kedler. Der er mulighed for at bygge ny varmelast eller spidslast med brug af for eksempel ny grøn teknologi (varmepumper, geotermi, biomasse spidslast). Det skyldes, at der er optimal adgang til varme- og elnettet ved værket. Det forventes derfor, at H.C. Ørstedværket, i det mindste, forsat skal indgå i energiforsyningen som et spidslastværk.

Værkets område kan anvendes, som det fremgår af lokalplanens § 3, stk. 3. I den er der fastlagt, at værkets bygninger primært kan anvendes til tekniske formål, og der er fastlagt en zoning i overensstemmelse med miljøministeriets vejledninger. I de enkelte zoner kan der lægges virksomheder med nærmere bestemte klassifikationer, som er i overensstemmelse med miljølovgivningen. Der er anført vejledende afstandskrav i bestemmelsen, hvilket skyldes, at miljømyndigheden skal vurdere afstandskravet for hver enkelt virksomhed, der ønskes indenfor de enkelte zoner, til de omkringliggende områder. Nogle typer virksomheder kan således godt have et lavere afstandskrav.

Den viste grønne konsekvenszone betyder, at der ikke kan lægges forureningsfølsom anvendelse indenfor den, og det vil sige boliger. Sammenholder man det med kortet på side 3 vil man se, at der netop ikke er mulighed for at lægge boliger her.

Der har i en årrække været løbende kontakt til Dong og Energinet.dk om forholdene på værket og de nødvendige omlægnings. Således også i forbindelse med afgivelse af Dongs høringssvar.

Forvaltningen har noteret sig de tekniske krav til gasledningen, som vil indgå i det projekt for omlægningen, der skal udarbejdes, når lokalplanen ønskes udnyttet. Da det er en betingelse for at opnå byggetilladelse, at gasledningen omlægges, skal bygherrerne inden da kontakte de relevante interessenter for at få tilrettelagt projekteringen af omlægningen og indgå aftale om de tekniske specifikationer og gennemførelsen af arbejderne. Ingen andre end bygherrerne har behov for omlægningen, og derfor skal den betales af dem. Byudviklingsaftalen omfatter også omlægning af gasledningen og modtagestationen.

Værket er udpeget som en risikovirksomhed, hvilket betyder, at der ikke må planlægges indenfor en zone på 500 m, medmindre der er taget hensyn til de risikomomenter, der er ved værket. Ifølge værkets risikovurdering drejer det sig om risikoen for udslip af olie i forbindelse med oplag og indpumpning af olie og den brandrisiko i olielagrene, der kan være i forbindelse med en brand i naturgasinstallationen.

Ifølge risikovurderingen er der ikke risikomomenter, der er til hinder for at planlægge, som foreslået.

Endvidere er der, som nævnt, taget højde for, at gasledningen og modtagestationen skal ombygges, for at sikkerhedsafstanden til de bygninger, der kan opføres kan overholdes.

Lokalplanen fastlægger ikke i detaljer, hvilke konkrete sikkerhedsforanstaltninger, f.eks. hegning og lignende, der er nødvendige. Disse forhold afklares i forbindelse med konkrete byggeønsker, hvor det forudsættes, at der er forudgående forhandlinger mellem den enkelte bygherre og værket.

Forvaltningen har fået foretaget undersøgelser af luftkvaliteten, der viser, at der på det foreliggende grundlag ikke skulle være problemer med den.

Det er korrekt, at det ikke er vist, hvor værket i fremtiden kan have kølevandsindtag. Indtaget ligger ud for byggefelt N2. Det vil afhænge af de aftaler, som værket har med grundejeren By og Havn, hvem der skal betale for omlægningen. Hvis det ligger på det såkaldte gæsteprincip, er det værket selv, der skal betale for omlægningen, når ejeren ønsker at bruge grunden. Forvaltningen vurderer, at indtaget teknisk set vil kunne placeres i byggeplanen, og grundejerne er gjort opmærksom på problemstillingen.

Det præciseres i den sammenfattende redegørelse til miljørapporten, at lugtgenerne ikke stammer kølevandet, men fra kloakoverløbet, som i øvrigt ventes omlagt til overløbsbassin, så lugtgener kan undgås.

Det areal, hvor det grønne areal er vist i lokalplanen, er ikke i øjeblikket bebygget, eller der ligger bassiner på områderne. Det vil ikke være muligt for værket at bygge nyt uden en supplerende lokalplan. Derfor foreslås det, at værkets ønske om foreløbig ikke at vise beplantning på disse områder imødekommes.

Da lokalplanforslaget blev udarbejdet, var der udsigt til, at der fortsat skulle være et mindre olielager på værket. Bebyggelsesplanen forudsætter, at der ikke skal ske olieforsyning med skib, og derfor havde kommunens miljømyndighed vurderet, at der ville kunne opnås tilladelse til forsyning med lastbiler.

Værket har efterfølgende oplyst, at det nu er besluttet, at der i fremtiden ikke skal ske forsyning af olie til værket, og derfor bliver olieforsyning med lastbiler heller ikke aktuel.

Lokalplanen er udarbejdet, så der på en række punkter er taget højde for, at der kan være støj fra H.C. Ørstedværket. Bebyggelsesplanen og anvendelsesbestemmelserne er således fastlagt, så bebyggelsen danner en afskærmning mod den bagvedliggende bebyggelse. Endvidere kan der kun være erhverv i den bebyggelse, der ligger tættest på værket, og der er lavere støjkrav til erhverv end til boligbebyggelse. I lokalplanen er endvidere optaget bestemmelse om, at bygninger skal indrettes således, at der er taget højde for gener fra virksomheder, herunder støjgener. Det kan man f.eks. gøre ved at støjisolere bygningerne.

H.C. Ørstedværket har i sin nuværende miljøgodkendelse vilkår om, at støjkravene for boliger skal overholdes. Derfor har Dong, som ejer, en interesse i at vide om støjkravene kan overholdes. Endvidere har forvaltningen fundet det hensigtsmæssigt, at der er klarhed over om, værket måtte kunne overholde disse støjkrav.

Værket har således fået udarbejdet støjmålinger, der viser, at det i et vist omfang ikke er muligt at overholde støjkravene med den nuværende indretning af værket. Således vil der, når værket kører med spidsbelastning, være en mindre overskridelse af støjgrænserne.

Værket har ikke på nuværende tidspunkt vurderet, hvad der skal til for at nedbringe støjen på selve værket, og hvad det vil koste at gøre det. Forvaltningen har erfaring for, at støj af dette omfang relativt nemt kan dæmpes tilstrækkeligt ved isolering af bygninger eller ved opsætning af støjskærme.

Selvom de, der ønsker at bygge på grundene, har en forpligtelse til indrette bygningerne og friarealerne, så støjkravene kan overholdes, vil de også kunne kræve, at værket overholder kravene i miljøgodkendelsen. Derfor vil der i gennemførelsesfasen kunne ske forhandlinger med værket om at finde de bedste løsninger, ud fra de

på det tidspunkt givne forhold. En løsning kunne for eksempel være, at værket bidrog til udgifter til støjisolering af de bygninger, der skal opføres.

Forvaltningen vurderer på denne baggrund, at de nævnte støjproblematikker vil kunne håndteres i gennemførselsfasen.

Om de tekniske forhold vedrørende målinger af støj henvises til den sammenfattende redegørelse i bilag 3.

#### *MAN Diesel & Turbo*

Virksomheden henstiller i deres indsigelse til, at de dele af bebyggelserne i byggefelterne L, M og O, der vender mod virksomheden, reserveres til serviceerhverv for at undgå, at de generes af støj fra trafik til deres spån-containerere.

Der er mulighed for lystbådehavn i Frederiksholmsløbet. Det bør undersøges, om lystbåde kan påberåbe sig rettigheder i forhold til støj fra virksomheden. Hvis det er tilfældet, bør planen revideres.

Det oplyses, at dieselmotoren i DieselHouse har tilladelse til drift i 12 timer om året, der ikke er begrænset til søndage. I 2012 har den været i drift i 10 timer.

#### *Bemærkninger:*

Byggefelterne L, M og O er reserveret til boliger, fordi de har en meget attraktiv beliggenhed.

I de lokalplaner, der er gældende for de områder, der i øvrigt støder op til MAN, er det indarbejdet, at der skal ligge erhverv umiddelbart op til virksomheden for, at støjgrænserne kan overholdes.

Forvaltningen vurderer, at afstanden til byggefelterne L, M og O er så stor, at grænseværdierne for boliger kan overholdes.

I forbindelse med behandling af byggetilladelserne for de konkrete byggerier, vil der blive stillet krav om, at bygherrerne dokumenterer, at dette er tilfældet. Lokalplanen giver mulighed for at stille krav om, at de konkrete byggerier støjisoleres, hvis det ikke er tilfældet.

Lokalplanen giver mulighed for at etablere havne til husbåde i hele Frederiksholmsløbet langs byggefelt L, M og O. Her vil der også være mulighed for at lægge til med lystfartøjer.

Etablering af husbåde kræver byggetilladelse efter de samme kriterier som det, der er anført under bemærkningerne til pkt. 1. Lystfartøjerne vil ligeledes komme til at ligge så langt væk fra virksomheden, at det ikke vurderes at give gener.

Støjen fra DieselHouse er af så begrænset omfang, at det ikke vil være en hindring for at lægge anvendelserne i planen som foreslået.

### **E: Processen og høringsmaterialet.**

I alt 11 har bemærkninger vedrørende dette tema.

Der udtrykkes ønske om, at forslag og indsigelser indgivet på Facebook også læses og registreres af beslutningstagerne, idet synspunkterne alene fra Bliv Hørt ikke giver et retvisende billede af holdningerne.

Flere kritiserer høringen for at være en illusion, idet der henvises til, at beslutningen om opfyld allerede er truffet, og kommunen har forpligtet sig over for grundejerne. Der burde tidligere have været givet flere muligheder for indflydelse på planerne. Det anføres, at det er i modstrid med Planloven, at forslag om kommuneplantillæg ikke har været sendt i forudgående høring.

Flere anfører, at det udsendte høringsmateriale har været utilstrækkeligt og misvisende, og at høringen bør gå om grundet mangelfuldt høringsmateriale.

Der peges eksempelvis på, at visualiseringen på s. 14-15 er misvisende, idet den ikke viser mulig bebyggelse på den sidste boligø (byggefelt L).

Det anføres som kritisabelt, at der ikke var mulighed for mere åben debat på borgermødet, og at det er vanskeligt at finde frem til rette kontaktperson i kommunen.

Beboerne på Havneholmen, som ligger umiddelbart nord for området på den anden side af Tømmergraven, har investeret store beløb i deres lejligheder uden at være blevet oplyst om de kommende planer for Enghave Brygge, og nogen bør være erstatningsansvarlige for de økonomiske tab.

Vesterbro Lokaludvalg finder, at der ikke burde være indgået en byudviklingsaftale, inden lokalplanen blev sendt i høring.

#### *Bemærkninger:*

Forvaltningen bemærker, at beslutningen om muligheden for byudvikling med nyt opfyld og kanaler er taget i forbindelse med Borgerrepræsentationens vedtagelse af Kommuneplan 2009 den 10. december 2009 og igen med vedtagelsen af Kommuneplan 2011 den 15. december 2011. Begge kommuneplaner har været i offentlig høring i 8 uger med offentlige borgermøder samt annoncering i lokalblade, landsdækkende aviser og på kommunens hjemmeside. I forløbet op til offentliggørelsen af lokalplanen har der været holdt møder med Vesterbro Lokaludvalg og forskellige interessenter inden for området.

Lokalplanen er, bortset fra enkelte ændringer, helt i overensstemmelse med Kommuneplan 2011. Grundejere har krav på, at kommunen udarbejder et forslag til lokalplan, der er i overensstemmelse med kommuneplanen, men ikke at det vedtages.

Økonomiforvaltningen har vurderet, at forslag til ændringer af kommuneplanrammerne er mindre væsentlige ændringer og, at de ikke strider mod planens hovedprincipper. Forslaget kan på den baggrund undtages fra foroffentlighed, jf. planlovens § 23 c.

Forvaltningen finder ikke, at illustrationerne er misvisende. I lokalplanforslaget er der forskellige typer af illustrationer, der viser, hvor der kan bygges og hvor meget. Illustrationen på side 14-15 indgår i lokalplanens redegørelsesdel, som skal give et billede af, hvordan udviklingen i området kan komme til at se ud. Det er de målfaste lokalplantegninger bagerst i lokalplanen, som fastlægger rammerne for, hvad der gives mulighed for i området. Det er korrekt, at illustrationen ikke viser, hvordan der kan bygges på den sydligste boligø i området, da denne ejes af en fjerde grundejer, som ikke har ønsket at deltage i udarbejdelsen af materialet til lokalplanen. Dette forhold fremgår af billedteksten til visualiseringen i lokalplanforslaget.

Formålet med at anvende visualiseringen som illustration i den folder, der har været sendt ud i høringsområdet, har været at informere om og skabe opmærksomhed omkring forslaget. Kommunen vurderer, at der har været stor offentlig opmærksomhed omkring forslaget. Høringsmaterialet og høringsmåden opfylder til fulde planlovens krav, så forvaltningen finder ikke, at der er noget, der giver anledning til at lade høringsperioden gå om.

Kommunen skal naturligvis beklage, at det kan være svært at finde rundt i den store administration, men af bagsiden på såvel lokalplanforslaget, som den folder, der er sendt ud, fremgår kontakadressen til Center for Bydesign, som har sendt høringsmaterialet ud.

Det borgermøde, der blev holdt i høringsperioden, var tilrettelagt som et informationsmøde. Inden mødet var der en gåtur i selve området, hvor der kunne stilles spørgsmål til embedsmænd fra både Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen. Selve mødet bestod af en indledende informationsdel på ca. 45 minutter. Derefter var der mulighed for at debattere og stille spørgsmål ved en række borde med forskellige emner, og til sidst var der debat i salen i ca. ½ time.

Lokalplanlægning er som udgangspunkt en erstatningsfri regulering både for dem, der planlægges for, og for virkningen i et tilstødende område.

Det bemærkes, at byudviklingsaftalen med grundejerne alene har været vedlagt lokalplanforslaget som et udkast, og at der således ikke er tale om, at der på forhånd er indgået en aftale. Den endelige aftale skal godkendes i forbindelse med eventuel vedtagelse af lokalplanen.

## **F: Broer og trafikale forhold.**

I alt 7 har bemærkninger vedrørende dette tema.

Amager Vest Lokaludvalg bifalder, at der indgår en bro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge i lokalplanforslaget og opfordrer til, at der foretages arealreservationer til brofæsterne.

I en af henvendelserne fremsættes det synspunkt, at den planlagte bro over Frederiksholmsløbet vil forøge biltrafikken uhensigtsmæssigt, fordi broen vil skabe mulighed for gennemkørende trafik, og derfor blive brugt som smutvej. I stedet bør det være en kombineret bus- og stibro med fortov og cykelsti i hver side og et enkelt busspor i midten.

Det anføres, at brandredningsforholdene i området er problematiske, og, at den kommende metrostation bør placeres allerede nu, så den ikke griber ind i bebyggelsesplanen.

Der fremsættes i enkelte indsigelser ønske om flere parkeringsmuligheder, herunder fra MAN Diesel & Turbo på Teglholmen, som er bekymrede for, at parkeringspladser i de tilstødende områder vil blive belastet for meget. Københavns Roklub efterlyser planer for parkeringsmuligheder i og omkring Teglholmsgade og Tømmergravsgade 13.

I en enkelt indsigelse peges på, at en evt. bro mellem Havneholmen og Enghave Brygge bør have en gennemsejlingshøjde på min. 5,4 meter og bør kunne åbnes.

### *Bemærkninger:*

En bro fra Enghave Brygge til Islands Brygge er ikke aktuel i øjeblikket, fordi der ikke er fundet finansiering til den endnu. Forvaltningen er helt enig i, at det er vigtigt at reservere plads til brofæsterne, og derfor er der også i denne plan taget højde for det. Således er der mulighed for, at broen kan "lande" i en vej, der har et profil, der kan rumme fæstet.

Forvaltningen har vurderet, at den planlagte bro over Frederiksholmsløbet er nødvendig for trafikstrukturen ud- og ind ad området, og for at trafikafviklingen i hele Teglholmsområdet som sådan kan blive hensigtsmæssig for alle typer trafikanter også biltrafik.

I planlægningsfasen er det også vurderet af forvaltningen, at lokalplanens krav til vejindretning tager højde for de generelle fremkommelighedshensyn til brand og redning.

Parkeringsdækningen er fastlagt med udgangspunkt i kommuneplanens rammer for parkering i byudviklingsområder. I disse rammer indgår hensyn til, om området er delvist stationsnært, hvilket

betyder, at der vil være et mindre behov for parkering.

Størstedelen af parkeringspladserne skal etableres i kældre under boligøerne. Herudover er der plads til ca. 15 % parkering på terræn for også at gøre det muligt for besøgende, som ikke har adgang til de private kældre, at parkere.

Der er endnu ikke truffet nogen beslutning om anlæg af metro til Sydhavn, men et større udredningsarbejde til belysning af muligheder og økonomi, som evt. kan danne baggrund for en beslutning om anlæg er lige afsluttet. Der er i udredningsarbejdet vist flere muligheder for stationsplacering på eller i nærheden af Enghave Brygge. Eventuel placering af station i området vil ikke påvirke planens samlede bebyggelsesstruktur. Evt. mindre ændringer vil blive håndteret planmæssigt, hvis metroplanerne besluttet realiseret.

Der er ikke planlagt en broforbindelse mellem Havneholmen og Enghave Brygge. Såfremt der træffes beslutning om etablering af en forbindelse, vil der blive taget stilling til gennemsejlingshøjden.

#### **G: Bevar graffitimuren.**

I alt 5 har bemærkninger vedrørende dette tema.

Der peges på, at graffitimuren på det gamle kullagerområde bør bevares, fordi den er et spændende vidnesbyrd om tiden og måske er penge værd. Kultur- og Fritidsudvalget finder, at hele eller dele af graffitiværket ”Evolution” bør bevares, eventuelt ved en genetablering i forbindelse med en park ved H.C. Ørstedværket.

#### *Bemærkninger:*

Graffitimuren ligger i den del af området, der ejes af By og Havn. Området har været lejet ud til Dong, som har brugt det til oplag. Lejeaftalen, som forpligter Dong til at aflevere området ryddet, udløber i slutningen af året.

Det er forudsat i bebyggelsesplanen, at der skal bygges på området, og forvaltningen finder ikke, at der er muligt at fastlægge muren som bevaringsværdig, hvis ejer ikke selv ønsker at bevare den. Formentlig vil det være forbundet med meget store udgifter både at bevare og at flytte muren helt eller delvist til et andet sted i området, f.eks. Kraftværksparken.

I forbindelse med planlægningen af Kraftværksparken kan der muligvis indgå elementer, der trækker tråde til graffitikulturen.

#### **H: Andet.**

I alt 13 har bemærkninger vedrørende dette tema.



Københavns Stift ønsker at placere en kirke i det område, der støder umiddelbart op til det aktuelle planområde ved Vestre Teglade.

Det bemærkes i en indsigelse, at der allerede er et sted i Sydhavnen, der hedder Enghave Kanal.

Der peges på, at kommunen ikke bør sælge grunde til dette formål. Eller den har råd til at købe området.

Der ønskes oplysninger om, hvem der har den juridiske ret til vandet og hvem, der modtager betaling for vandet. Københavns Museum gør opmærksom på, at der er mulighed for, at der kan blive gjort arkæologiske fund i forbindelse med anlægsarbejderne, og stiller sig til rådighed med rådgivning.

Der peges på, at kommunen bør udarbejde en strategi for bevaring af håndværksvirksomheder og kunsthåndværkserhvervet i bydelen.

HOFOR påpeger, at det ikke er muligt at bygge over de ledninger, der ligger i området.

Dong ønsker en ændret anvendelsesbestemmelse for området ved H.C. Ørstedværket således, at der også kan ligge anvendelser, der ikke har tilknytning til værkets drift. Det vil gøre det muligt at anvende de bygninger, der bliver tomme efterhånden som værket afvikles, og dermed gøre planen mere fremtidssikret.

#### *Bemærkninger:*

Forvaltningen har gennem længere tid haft drøftelser med Københavns Stift om mulighederne for placering af en kirke i naboområdet.

Hvis der allerede er et sted, der hedder Enghave Kanal, må der findes et andet navn til den nye kanal.

Det er ikke kommunen selv, der ejer arealer ved Enghave Brygge. Kommunen kan ikke kræve, at grundejerne skal anlægge park eller anvende hele deres grundareal til offentlige formål.

Hvis området skulle omdannes til mere offentlige formål, ville der være en teoretisk mulighed for at kommunen kunne købe og overtage området, men det har der hidtil ikke været nogen overvejelser om.

Kystdirektoratet er myndighed på opfyldninger, og det er den grundejer ud for hvis arealer, der opfyldes, som søger opfyldningstilladelse og bliver ejer af grundstykket efter opfyldningen. Indenfor Københavns Havn er administrationen af vandarealerne pålagt By og Havn. Der skal derfor betales et afsavnsvederlag til By og Havn. Nye kanaler vil overgå til søterritoriet og således indgå i det areal, der administreres af By og Havn.

Københavns Erhvervsservice, som er en afdeling i kommunen, arbejder løbende med strategier for fastholdelse og etablering af erhvervsvirksomheder af enhver art.

Bebyggelsesplanen er lagt efter drøftelser med HOFOR, således at der skulle være taget højde for placeringen af de ledninger, der ikke kan omlægges.

En ændring i anvendelsesbestemmelsen for værket, som foreslået af Dong, vil gøre planen mere smidig. Imidlertid er det vanskeligt at forudse udviklingen på nuværende tidspunkt, og dermed at præcisere, hvilke anvendelser, der kan blive tale om. Forvaltningen foreslår derfor, at der i lokalplanens § 3, stk. 3, indarbejdes en adgang til at dispensere, som kan formuleres således:

”Teknik- og Miljøforvaltningen kan dispensere til anden anvendelse, hvis den er forenelig med anvendelsen til tekniske anlæg af offentlig/almen karakter.”