

HENVENDELSER MODTAGET I HØRINGSPERIODEN

FORSLAG TIL LOKALPLAN SLUSEHOLMEN STATIONSOMRÅDE

Høringssvar

Supplerende høring

Indkommet på anden vis nr. 38 - 37

Høring

Indkommet på anden vis nr. 36 - 32

Indkommet via Bliv Hørt nr. 31 - 1

Offentlig høringsperiode fra den 16. maj til den 8. august 2022.



Nr.	Dato	Navn	Adresse	Postnr
38	man. 22. aug. kl. 12.14	Arbejdernes Landsbank og MT Højgaard		
37	søn. 21. aug. kl. 22.24	By & Havn		
36	fre. 12. aug. kl. 11.21	HOFOR	Ørestads Boulevard 35	2300
35	tir. 09. aug. kl. 11.45	Kgs. Enghave Lokaludvalg	Lyrskovgade 4	1758
34B	man. 08. aug. kl. 21.39	Bygherre v/LE34	Energivej 34	2750
34A	fre. 15. jul. Kl. 11.22	Bygherre v/Holscher Nordberg	Vermundsgade 40A	2100
33	fre. 01. jul. kl. 12.10	AS Øresundsforbindelsen	Amerika Plads 37	2100
32	ons. 20. jul. Kl. 10.27	Miljøstyrelsen	Tolderundsvej 5	5000
31	man. 08. aug. kl. 18.44	Bestyrelsen, Ejerforeningen Frederikskaj 2	Frederikskaj 2	2450
30	søn. 07. aug. kl. 23.07	Paolo Malacrida	Frederikskaj 2D	2450
29	lør. 06. aug. kl. 08.50	Filip Hersbøll	Frederikskaj 2D st tv	2450
28	tor. 04. aug. kl. 13.06	Metroselskabet I/S	Metrovej 5	2300
27	tor. 04. aug. kl. 12.53	Lars Emil Kragh	Frederikskaj 2E, 1TV	2450
26	lør. 30. jul. kl. 20.45	Kirsten Jensen	Teglhømsgade 68, 1. tv.	2450
25	tor. 21. jul. kl. 08.28	Charlotte Kern - <i>tillæg til svarnummer 16</i>	Frederikskaj	2450
24	ons. 13. jul. kl. 10.56	Frida	Granolmen	2450
23	fre. 08. jul. kl. 10.48	Stefanie Høy Brink	Stormgade 20	1555
22	tor. 07. jul. kl. 12.35	Steen Wiingaard	Richard Boones Vej	2450
21	man. 04. jul. kl. 15.18	Annette Thorup	Etta Camerons Vej 27	2450
20	ons. 15. jun. kl. 16.47	Lonnie	Monica Zetterlunds Vej 21	2450
19	ons. 15. jun. kl. 12.59	Lene Kragh	Frederikskaj 2E 1.tv	2450
18	ons. 15. jun. kl. 09.15	Martin	Ben Websters Vej 13	2440
17	man. 13. jun. kl. 20.03	<i>Doublet</i>	Frederikskaj 2 G 4 th	2450
16	man. 13. jun. kl. 19.51	Charlotte Kern	Frederikskaj 2 G 4 th	2450
15	søn. 12. jun. kl. 16.17	Mads Phikamphon	Oehlenschlægersgade 44 4.th.	1663
14	ons. 08. jun. kl. 13.42	Kim Eriksen - <i>tillæg til svarnummer 8</i>	Teglhømsgade 8B, 3.th.	2450
13	ons. 08. jun. kl. 06.14	Trine Schou	Kenny Drews Vej 89	2450
12	tir. 07. jun. kl. 20.39	Inês Tavares Correia	Ben Websters Vej 36	2450
11	man. 06. jun. kl. 00.38	Kim	Thad Jones vej	2450
10	søn. 05. jun. kl. 15.19	<i>Doublet</i>	Teglhømsgade 70 2 tv	2450
9	søn. 05. jun. kl. 15.19	Maja Buhl	Teglhømsgade 70 2 tv	2450
8	søn. 05. jun. kl. 10.16	Kim Eriksen	Teglhømsgade	2450
7	søn. 29. maj. kl. 14.43	Peter Jakobsen Neilson	Frederikskaj 2D, st. th.	2450
6	søn. 29. maj. kl. 12.07	F-M Mellbin	Frederikskaj 2R	2450
5	lør. 28. maj. kl. 14.22	<i>Doublet</i>	Thad Jones Vej 16 4 Th	2450
4	lør. 28. maj. kl. 14.21	Per Sune Koustrup	Thad Jones Vej 16 4 Th	2450
3	tor. 26. maj. kl. 13.44	Maja Rudloff	Teglhømsgade 6E	2450
2	tir. 17. maj. kl. 09.02	Laj Karsten Rasmussen	Valdemarsgade 79, 5. tv	1665
1	man. 16. maj. kl. 17.48	Bent Pedersen	Dexter Gordons Vej 35	2450

Supplerende høring om afgrænsning af vejareal til metroplads i lokalplansforslag for Sluseholmen Stationsområde

Indsendt til: parc@kk.dk 22.08.2022 kl.12

Afsender: Arbejdernes Landsbank & MTH

Rådgivere: Tekt Project, Holscher Nordberg Architecture and Planning, Kragh & Berglund samt Over Byen Arkitekter

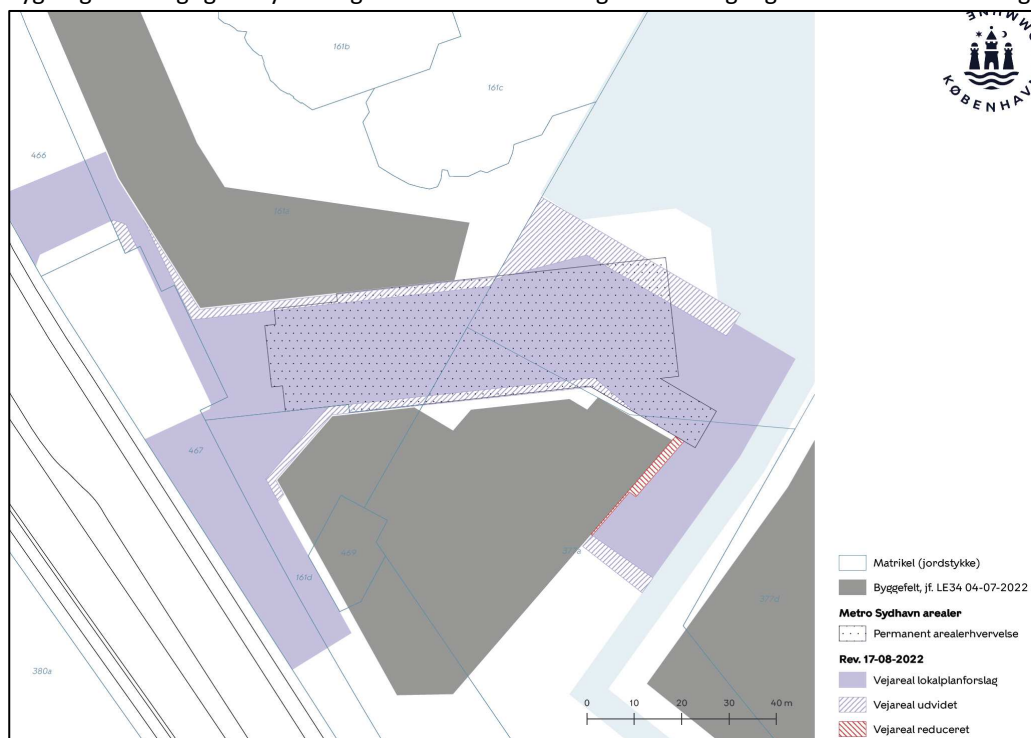
Forfatter: Over Byen Arkitekter

Arbejdernes Landsbank og øvrige grundejere i lokalplanen har arbejdet for bedre byrum, større kantzoner, områder for offentlig ophold, områder for udeservering og god adgang til vandet. Dette er løst sammen med Metro pladsens tekniske bindinger og følger Københavns Kommunes politiske retningslinjer for byens udvikling. Dette ønsker vi fastholdt og ikke ændret i en haste supplerende høring. At reservere det nye skitserede areal giver uro og usikkerhed hos alle grundejerne og vi kan derfor på vores bygherres vegne kraftigt modsige os denne ændring. Hvis det efterfølgende viser sig nødvendigt at udvide vejarealer en smule nogle steder, så må vi finde ud af det igennem det sædvanlige vejlovgivnings procedureregler.

Grundejerne er blevet lovet en hurtig proces for byggesagsbehandling, således at byggeriets opførelse ikke konflikter med åbning af Metrostationen. Bygningerne er derfor på bygherres risiko tegnet færdige og klar til opførelse samt myndighedernes godkendelse. Såfremt foreslåede vejudlæg vil få konsekvenser for bygningernes geometri, adgangsforhold mm. vil den overordnede tidsplan for bygningernes realisering være stærkt udfordret til ingen af os parters interesse.

Kort fra supplerende høring

Bygningernes vigtigste bymæssige kantzoner er inddraget. Hele adgangen til vandet er inddraget.



Indsigelse/Forslag til ændring

Den foreslåede udvidelse af kantzonen i det viste omfang betragtes som voldsom set i lyset af den lange lokalplansproces, hvor netop dette areal har været et væsentligt omdrejningspunkt i hele perioden for lokalplanens udarbejdelse. Geometrien har været kendt de sidste 6 mdr. og det vækker stor undren hos grundejerne og i særlig grad Arbejdernes Landsbank at TMF kommer med dette udspil.

De foreslåede udvidelser, kan vi ikke se anderledes, end at det kan få direkte indflydelse på bygningerne og sætter bygherre uden for indflydelse på følgende punkter:

- Bygningsejer har ikke længere sikring for sin ankomst til bygningens hovedindgange. Bygningerne har været skitseret løbende gennem lokalplansprocessen og har indarbejdet primære og sekundære indgange i forhold til pladsens udformning, bevægelsesflow mm.
- Ordentlige kantzoneforhold mod metropladsen er skåret helt ned under minimum og vurderes stærkt kritisabel i forhold til den lange lokalplansproces, hvor byrumsbetragtninger har været væsentlige for hele udarbejdelsen af pladsen.
- Kantzonen mod kanalgade er stadig for smal i forhold til de ønskede udadvendte funktioner i bygningen. Se også tidligere indsendte høringsvar til kort 3a, indsendt af Arbejdernes Landsbank, hvor de 5m langs kanalgade bør tilhøre Æ og ikke vejareal til metroplads. Bredden bør være 5 meter.
- Den ønskede baldakin langs metropladsen, som skal sikre markering af butiksliv, kantzone og en imødekomende åbning mod pladsen er vi ikke sikker på bliver mulig.
- Trappeanlægget der formidler terrænforskellen ml. Z gulvkote og Fordgraven samt trappeanlæg ved hovedindgang til Z risikeres at skulle ændres med væsentlig konsekvens for bygningen.

Lokalplansprocessen har haft en lang række punkter vedr. byrum, kantzoner, åbenhed mm. som med denne supplerende høring skal starte forfra.

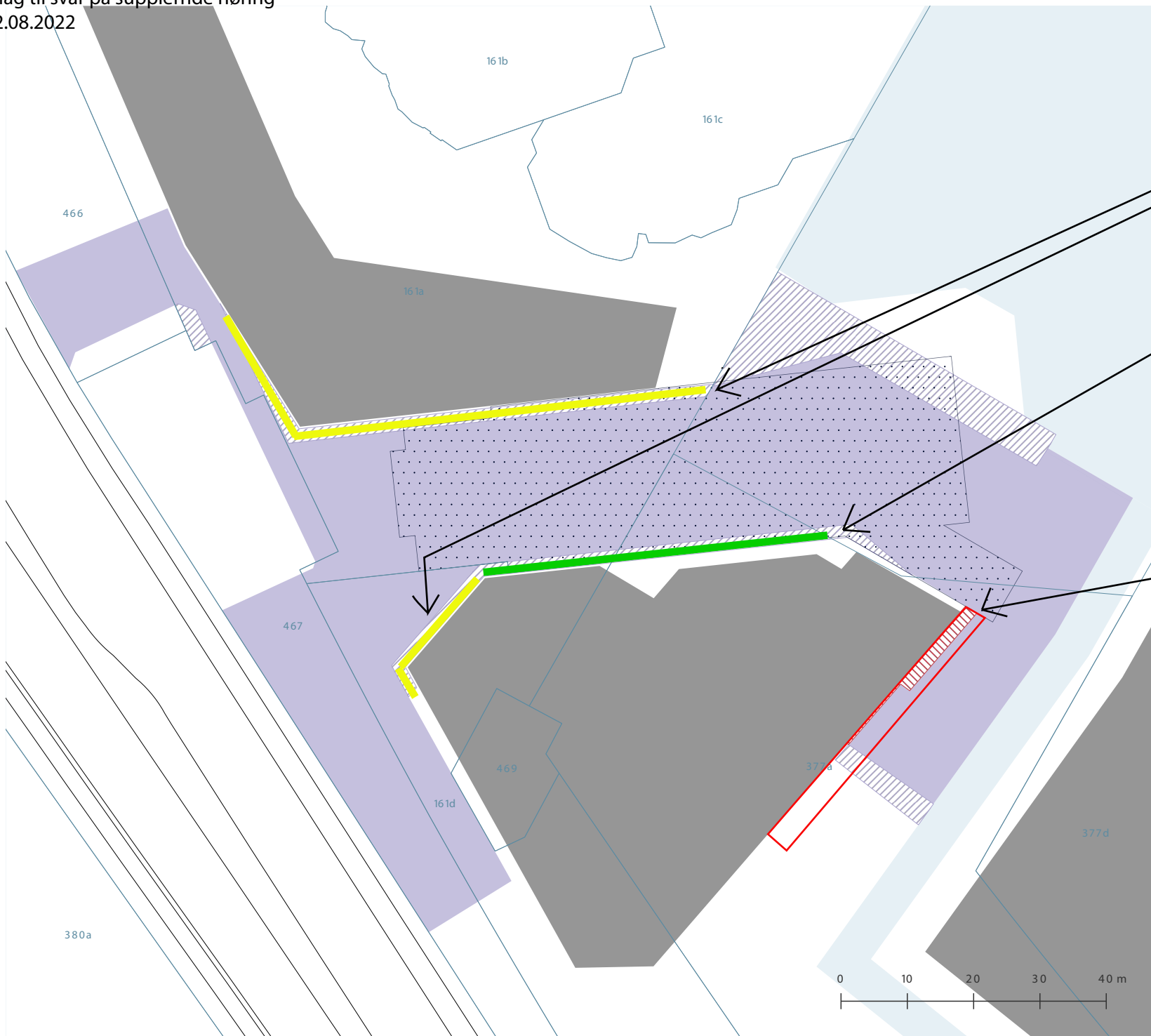
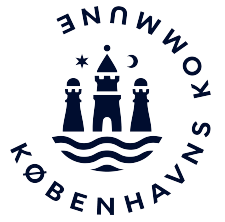
Vi er vel vidende om at vejmyndigheden kun vil inddrage de nødvendige arealer og ikke nødvendigvis det fulde areal. Vi har haft en meget lang lokalplansproces på Metropladsen med rigtig mange overvejelser og parametre. Alle tænkelige kørekurver har været optegnet, fremlagt og indsendt. Det virker ødelæggende for store dele af vores øvrige arbejde på lokalplanen samt på de mange allerede afholdte forhåndsdialogmøder på byggefelt Z og Æ, at disse ændringer kommer i sidste time, hvor bygningsejer står som gidsel i behovet for overholdelse af tidsplan, metroens åbning og den godkendte lokalplan.


Bilag:


Bilag 1 – Kantzoner


Bilag 2 - 20220822_Vejareal 1-1500

Bilag 3 - 20220822_Vejareal 1-500



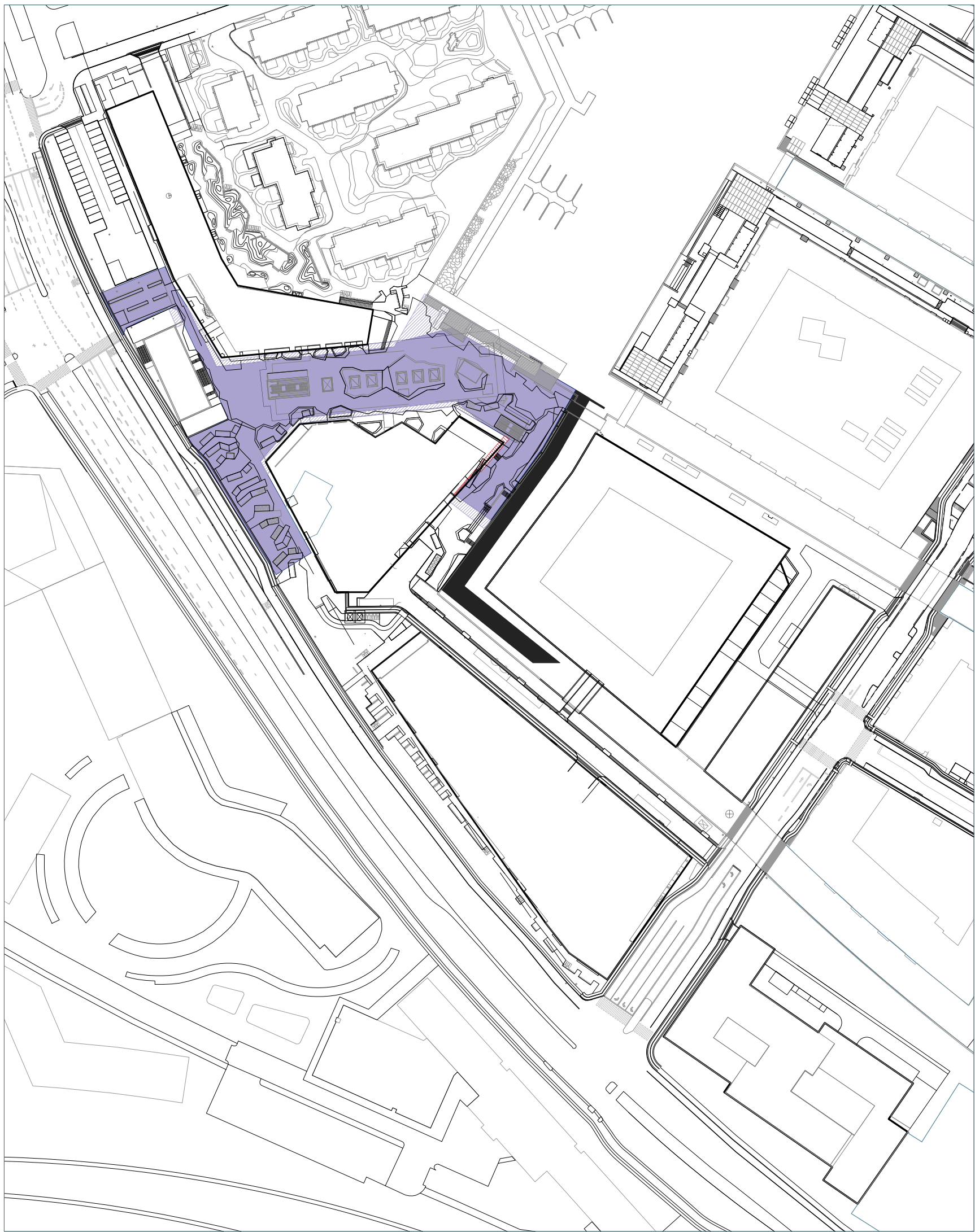
 Vejareal bør tage hensyn til, at der er adgang til bygningerne og kantzoner

 Vejareal bør tage hensyn til, at der ved den grønne linje kan være en baldakin med et fremspring på 1,8 meter ud over byggefeltet. Baldakin skal have en frihøjde på mindst 4,5 meter over terræn

 Reduceret og udvidet vejareal skal tage hensyn til at kantzonen kan være 5 meter kantzone vinkelret på facaden og at der kan indresse gode terrasser til udeservering.

-  Matrikel (jordstykke)
-  Byggefelt, jf. LE34 04-07-2022
- Metro Sydhavn arealer**
-  Permanent arealerhvervelse
- Rev. 17-08-2022**
-  Vejareal lokalplanforslag
-  Vejareal udvidet
-  Vejareal reduceret







Fra: Caroline Karst
Sendt: 21. august 2022 22:24
Til: Berit H. Jørgensen
Emne: SV: Supplerende høring om afgrænsning af vejareal til metroplads i lokalplanforslag for Sluseholmen Stationsområde - frist 22. august 2022 kl. 12
Vedhæftede filer: Vejareal rev. 18-08-2022.pdf

Hej Berit

Tak for mail om supplerende høring.

I relation til metropladsens udstrækning, går jeg ud fra at det er en "tegnefejl", at metropladsen ikke går helt ud til vandet – markeret med rødt. Ellers vil jeg opfordre til, at "vejareal udvidet" tegnes helt ud til kanten.

Den resterende del af matriklen som er opfyld kan jeg se, fremgår som midlertidigt opfyld på s. 53 i Lokalplanen, Tegning 1 · Områdeafgrænsning. Det går jeg ud fra fortsat er gældende?

Med venlig hilsen / Best regards

Caroline Karst
Jurist / Lawyer
Salg

By & Havn
Nordre Toldbod 7
DK-1259 København K

www.byoghavn.dk
Tlf: +45 3376 9800
CVR: 30823702
EAN: 5798009800107

[SENESTE NYHEDER](#)

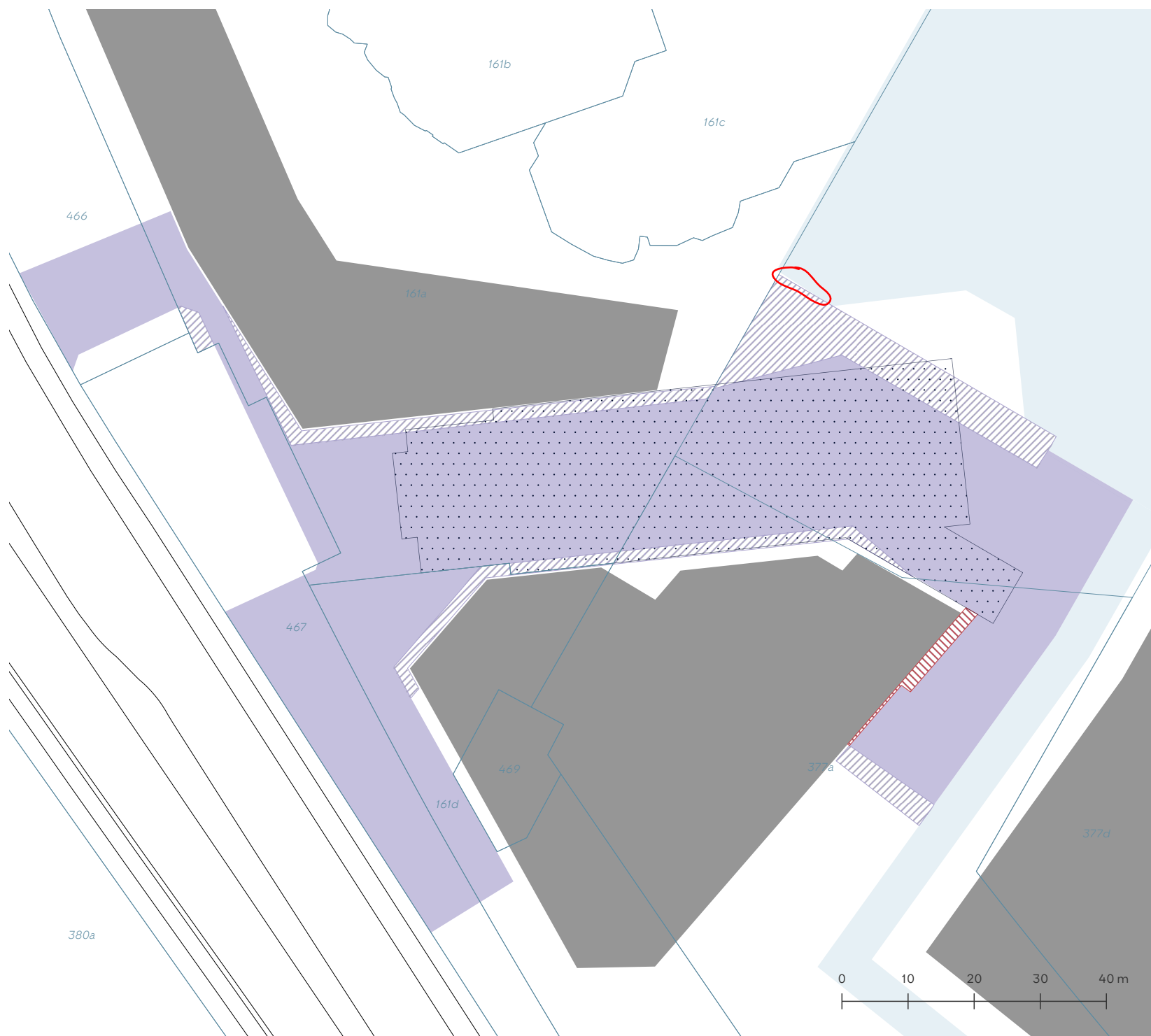
By & Havns behandling af oplysninger

By & Havn ønsker størst mulig åbenhed i selskabets behandling af sager.

By & Havn er omfattet reglerne om aktindsigt i offentlighedsloven, og det er kun oplysninger omfattet af undtagelsesbestemmelserne i loven, som kan undtages for en aktindsigt.

By & Havn behandler persondata for borgere, kunder, ansøgere osv. Vi lægger vægt på en tryk behandling af persondata, og du kan altid bede om indsigt i de personoplysninger, som omhandler dig.

På vores hjemmeside kan du læse mere om vores behandling af personoplysninger – www.byoghavn.dk/persondata



-  Matrikel (jordstykke)
-  Byggefelt, jf. LE34 04-07-2022
- Metro Sydhavn arealer**
-  Permanent arealerhvervelse
- Rev. 17-08-2022**
-  Vejareal lokalplanforslag
-  Vejareal udvidet
-  Vejareal reduceret

Modtager: Københavns Kommune, TMF, Byens Udvikling, Byplan Vest
Afsender: HOFOR A/S
KS af/dato: Indtast dato
Godkendt af/ dato: Indtast dato

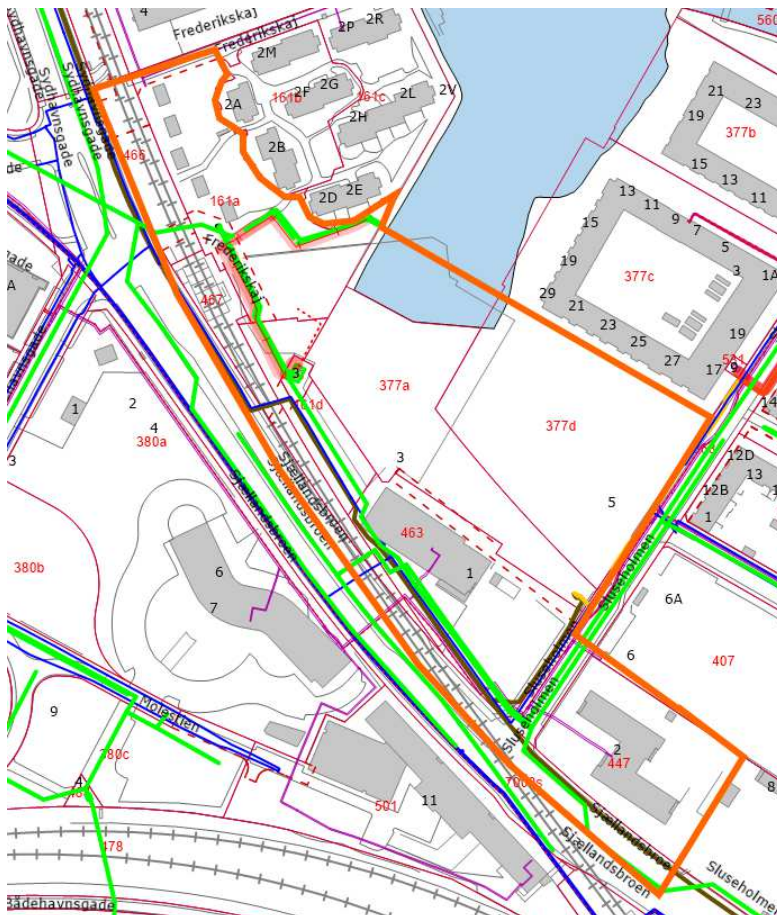
HOFOR, Plan-FBK og plan-VS
Direkte tlf. 27954174
E-mail chha@hofor.dk

HOFOR A/S – Høringsvar til ”Lokalplanforslag Sluseholmen Stationsområde”

Københavns Kommune har sendt lokalplanforslag for Sluseholmen Stationsområde i høring.

Hermed fremsendes HOFORs bemærkninger til forslaget. Der fremsendes én samlet kommentering for alle de forsyningsselskaber, der administreres af HOFOR A/S. Kommenteringen er udarbejdet som henvisninger til materialet af 16. maj 2022.

Kortet neden for viser lokalplanens område samt HOFORs ledninger og anlæg i området.



Som det fremgår af kortet, har HOFORs forsyninger ledninger inden for planområdet. Ledningerne ud mod Sjællandsbroen (vejen) er sikret via en ekspropriation til fordel for Øresundsbanen.

På grund af Metro Sydhavn er der lavet en del ændringer / omlægninger på ledningsanlæg, som i forbindelse med ekspropriationen er sikret ved en endnu ikke tinglyst deklARATION. Dette drejer sig specielt om en udløbsledning for regn- og spildevand samt andre ledninger (vand og gas).

HOFOR er i dialog med grundejer om de omlægninger, der er nødvendige for en eventuel realisering af lokalplanforslagets indhold. Omlægning vil dog forudsætte enighed med grundejere og Øresundsbanen v. Sund & Bælt, herunder særligt, at det er teknisk muligt at gennemføre de nødvendige omlægninger, da omlægningerne er vanskeliggjort af Øresundsbanens underjordiske jernbanetunnel samt tilhørende sikkerhedsforhold. .

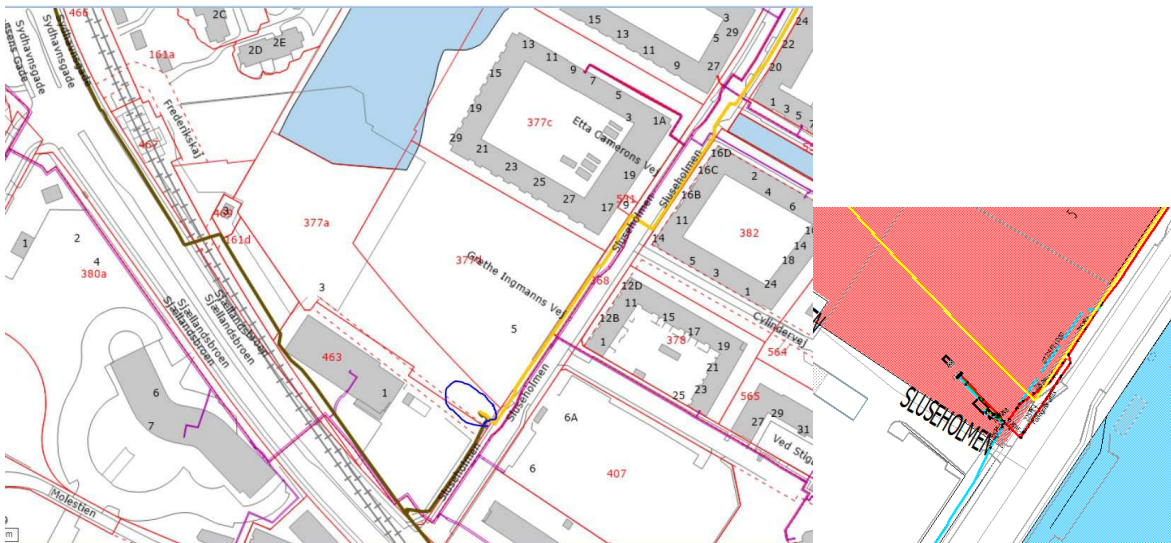
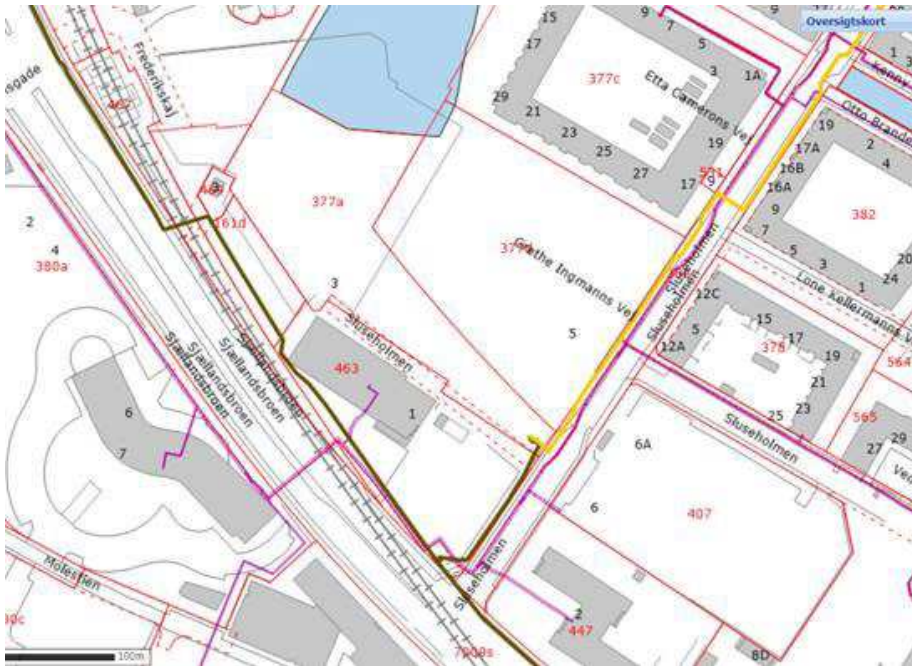
HOFOR er tillige i dialog med grundejere om en omlægning af HOFORs pumpestation matr.nr. 469 Kongens Enghave, København samt af tilhørende ledningsanlæg. Omlægningen af pumpestationen indeholder etableringen af en ny pumpestation inde for lokalplanområdet samt en eventuel ændring af spildevandsplanlægningen af området. Omlægningen forudsætter enighed med grundejere samt tilvejebringelse af en række tilladelser, ændring af planer mv.

HOFOR har i forbindelse med lokalplanhøringen ikke forholdt sig til en eksakte placering af eksisterende ledningsanlæg med tilhørende respektafstande i forhold til lokalplanforslagets udlagte byggefelter samt øvrige indhold, der potentielt kan være i konflikt med HOFORs ledningsanlæg, da dialogen med grundejere fortsat pågår. Viste oversigtskort er alene vejledende.

Fjernvarme og Bygas

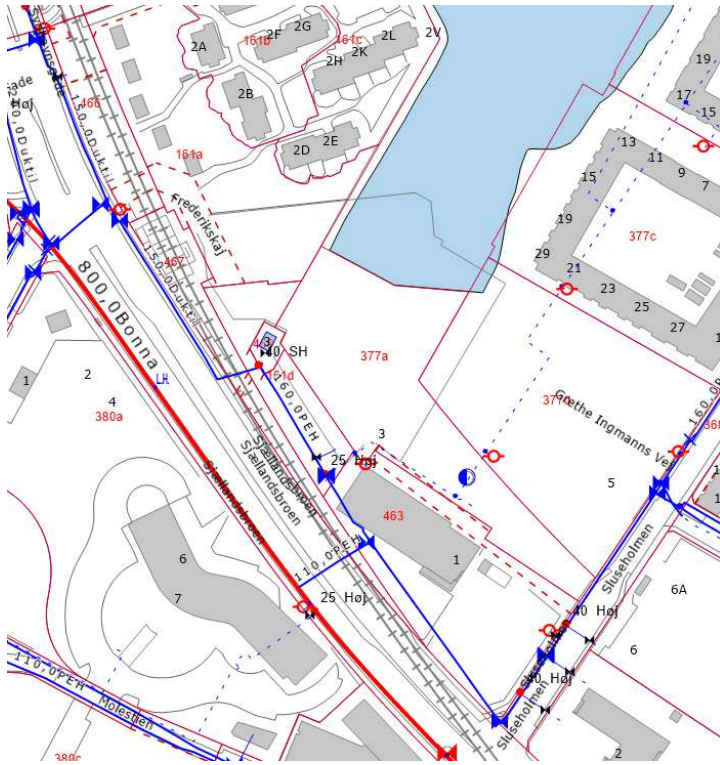
HOFORs fjernvarme og bygas har inden for området ledninger, som ligger som vist på kortet nedenfor:

- En fordelingsledning til fjernvarme (lilla) der krydser privat grund (matrikel 463 Kongens Enghave) og vejareal, der er forsyningskritisk for hele Sluseholmen.
- En stor trykledning til gas (brun), der krydser privat grund (matrikel 161d og 463, 377a, Kongens Enghave), samt en hovedledning til bygas (gul) i vejareal (Sluseholmen)
- En nyopført regulatorstation til bygas (fysisk bygning over terræn) (markeret med blå ring og separat kort nedenfor.



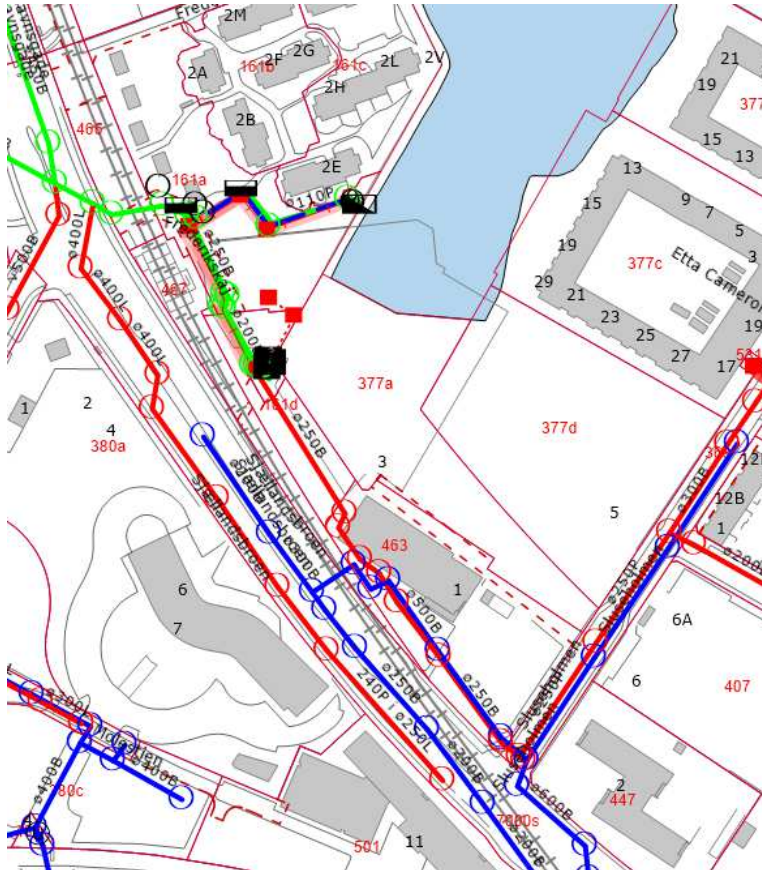
Vand

HOFORs vandforsyning har en $\varnothing 150/160$ mm forsyningsledning, som krydser private grunde (matrikel 463, 161d, 469 og 467 Kongens Enghave). Ledningen er vigtig for forsyningen og forsynings sikkerheden for området omkring Sluseholmen (vejen). Vandledningerne ses på kortet nedenfor.



Regn- og Spildevand

HOFORs Regn- og Spildevand har en udløbsledning og samt andre regn- og spildevandsledninger i området. Dertil kommer en pumpestation på matr.nr. 469 Kongens Enghave. Regn- og Spildevandsledninger samt pumpestation ses på kortet nedenfor.





Hørings svar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg vedrørende Sluseholmen Stationsområde - lokalplanforslag, kom- muneplantillæg og miljørapporter

23. juni 2022

Sagsnummer
2022-0197117

Dokumentnummer
2022-0197117-1

Kgs. Enghave Lokaludvalg har tidligere afgivet høringssvar i forbindelse med høring for startredegerelse, dengang kaldet tillæg 12 til Lokalplan 310.

Vi har deltaget i borgermøde d. 8. juni, hvor vi fik reaktioner fra borgere i området. Høringen har været behandlet på Lokaludvalgsmøde d. 22.6.22

Lokaludvalget finder fortsat, at der presses meget byggeri ind på området, selvom vi forstår intentionen med at lade højt byggeri fungere som værn mod støj fra en stærkt trafikeret vej. Generelt er Lokaludvalget ikke for en høj bebyggelsesprocent, men skal der bygges tæt kan vi dog bakke op om, at dette sker lige ved Metrostationen. Til gengæld bør der ikke bygges højt steder, som Bådehavnsvej Vest.

Det er vigtigt for lokaludvalget, at Metro-pladsen bliver en velfungerende plads med mulighed for ophold. Vi finder, at den nu foreslåede bebyggelsesplan har øget forpladsen mod vandet – hvilket er positivt. Samtidig er det planen at anlægge en træbrygge ud i Fordgraven, dette er et vigtigt element, der både giver mere plads til ophold mod havnen – og en længere periode med sol. Til gengæld ønsker Lokaludvalget og de fremmødte borgere på borgermødet, at pladsen bliver mere grøn og med fokus på biodiversitet i forhold til det foreslåede, hvor stort set alle arealer er stenbelagte.

Lokaludvalget hilser det velkommen, at det bliver muligt at komme rundt langs havnen for bløde trafikanter, og at der er arbejdet med en sikker skolevej forbi metro-forpladsen og videre til den nye skole på Sluseholmen.

Lokaludvalget er tilfredse med, at der er afsat plads til en stibro fra Molestien over Sjællandsbroen i Lokalplanforslaget, da vi i mange år har arbejdet på at få en sådan forbindelse. Det er dog vigtigt, at der findes finansiering til anlægget af broen i kommunens budget, så den bliver

Sekretariatet for Vesterbro og
Kgs. Enghave Lokaludvalg
Lyrskovgade 4
1758 København V

EAN-nummer
5798009800473

www.kk.dk/lokaludvalg

realiseret. Det vil være oplagt at sikre medfinansiering af stibroen fra de kommende grundejere på Sluseholmen.

For så vidt angår antallet af parkeringspladser på Sluseholmen, henviser lokaludvalget til vores udtalelse vedrørende naboorientering om reduceret parkering på Sluseholmen, der vedlægges som bilag.

På Lokaludvalgets vegne

Joan Røge

Formand for Kgs. Enghave Lokaludvalg



Naboorientering - reduceret parkering i Sluseholmen Udtalelse fra Kgs. Enghave Lokaludvalg

Naboorienteringen har været drøftet på møde i Kgs. Enghave Lokaludvalg den 19. maj 2022.

Et flertal i Lokaludvalget mener, at der er tale om en meget stor reduktion i antallet af parkeringspladser, som Lokaludvalget ikke kan bifalde.

Eksempelvis finder Lokaludvalget en P-plads for hver 5. familiebolig for ikke realistisk og forventer, at et større antal beboer-biler, vil søge parkering i lokalområdet - i øvrigt hvor der i forvejen er et stort pres på P-pladserne. Denne søgning efter P-pladser vil dagligt medføre trængsel, trafikbelastning og farlige trafiksituationer, og denne trængsel og trafikbelastning vil ikke blive mindre med tiden, eftersom området er under fortsat udvikling.

Lokaludvalget opfordrer derfor København Kommune til ikke at fortage nævnte P-plads reduktion og foreslår, at man i stedet drøfter muligheden for at omdanne nævnte parkeringspladser som foreslås fjernet, til helt eller delvist parkering til el- og delebiler, for at imødekomme fremtidens behov for CO₂-reducerende køretøjer.

Lokaludvalget opfordrer samtidig Københavns Kommune til at søge en aftale med ejerne af parkeringshuset på Sluseholmen om, at åbne P-huset for gæsteparkering om aftenen og beboerparkering aften og nat.

Venlig hilsen
Joan Røge
Formand for Kgs. Enghave Lokaludvalg

7. juni 2022

Sagsnummer
2022-0166856

Dokumentnummer
2022-0166856-3

Sekretariatet for Vesterbro og
Kgs. Enghave Lokaludvalg
Lyrskovgade 4
1758 København V

EAN-nummer
5798009800473

www.kk.dk/lokaludvalg

Fra: [TMFKP PARC](#)
Til: [TMFKP PARC Byplankontorerne](#)
Emne: VS: Sluseholmen Stationsområde
Dato: 15. juli 2022 11:25:01
Vedhæftede filer: [image001.png](#)
[§7 - stk 1 e og h Plantegning over hvor meget butiksareal der forsvinder.pdf](#)
[§7 – stk 1 e og h visualiseringer af baldakin før og ønsket.pdf](#)
[§7 – stk 1 e og h Baldakin og trafik.pdf](#)
[§7 – stk 1 e og h Baldakinplan.pdf](#)
[§7 - stk 1 e og h Rev tegning 6a.pdf](#)
[§7 stk 8 - SLØ K02 LX H1 ET02 N01 Plan Gårdhaven.pdf](#)
[§7 stk 8 - SLØ K02 LX H3 ET02 N0 Hovedprincipsnit Gårdhave Tværsnit.pdf](#)
[§7 stk 8 - SLØ K02 LX H3 ET02 N02 Hovedprincipsnit Gårdhave mod Øst.pdf](#)
[§7 stk 8 - SLØ K02 LX H3 ET02 N03 Hovedprincipsnit Gårdhave mod Vest.pdf](#)
[§7 stk.1 - SLØ K1 Ski114 Plan med afstande mellem bygningsfremspring.pdf](#)
[§8 - stk 7 Rev tegning 7b Kantzoner.pdf](#)
[Tegning 3a -Overkørsel til parkering byggefelt Z.pdf](#)
[Tegning 5a – Bebyggelsens omfang og placering – Markering af byggefeltets kant.pdf](#)
[20220715 Lokalplan Sluseholmen indsigelser_OBA-K&B-HNAP.pdf](#)

Fra:
Sendt: 15. juli 2022 11:22
Til: TMFKP PARC
Cc:
Emne: Sluseholmen Stationsområde

Hermed indsendes indsigelser på lokalplan forslag Sluseholmen Stationsområde, i henhold til aftale med Berit Jørgensen.

På vegne af Arbejdernes Landsbank, MT Højgaard og Danica Ejendomme.

Der ønskes kvittering for modtagelse af denne indsendelse.

§3 – stk.2

Afsender: Arbejdernes Landsbank, Danica Ejendomme

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

Anvendelse i område VII

Husbåde må anvendes til helårsboliger...

Indsigelse/Forslag til ændring

Grundejere af bygning Z, Æ og P kan ikke se at det er hensigtsmæssigt at der skal kunne etableres helårsboliger i husbåde i område VII, som ligger lige foran den offentlige Metroplads. Metropladsens herlighed ligger i udsyn ud over havnen. Private husbåde vil begrænse herligheden for den offentlige plads.

Husbåd med funktion som publikumsorienteret kan accepteres, men antal og omfang bør defineres af hensyn til udsyn over Fordraven set fra pladsen.

Begrundelse

Grundejer er bekendt med at mulighed for husbåde er indskrevet i kommuneplanen. Da ejerskab over bolværket på det opfyldte areal stadig er uklar, vides det derfor ikke om anden part vil gøre brug af muligheden for private husbåde, hvilket ikke kan accepteres. Grundejerne ønsker derfor en begrænsning, således at private husbåde ikke kan etableres i område VII.

Se bilag:

Ingen bilag

§4 – stk. 3 a)

Afsender: Danica

Forfatter: Kragh & Berglund / Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

a) *Stibro over kanal som vist på tegning 3a, skal have en bredde på min 5m.*

Indsigelse/Forslag til ændring

Vi ønsker at ændre teksten til: a) *Stibro over kanal som vist på tegning 3a, skal have en bredde på min. 4 m.*

Begrundelse

Kanalgadens bredde er 8 meter inkl. bolværkværkshammeren. Den planlagte stibro (Lokalplan 310, tillæg 3) lige nord for den nærværende nye lokalplansbro rækker ca. 1 meter ind på land.

Det er hensigtsmæssigt, at trafikanter der færdes på den nordlige stibro gives mulighed for at orientere sig uden at være i fare for at blive påkørt af færdsel til/fra den nye stibro.

Samtidig ønsker vi, at der etableres en respektafstand mellem byggefelt P2 og stibroen på mindst 1 meter, af hensyn til byggefeltets og broens fundaments konstruktioner.

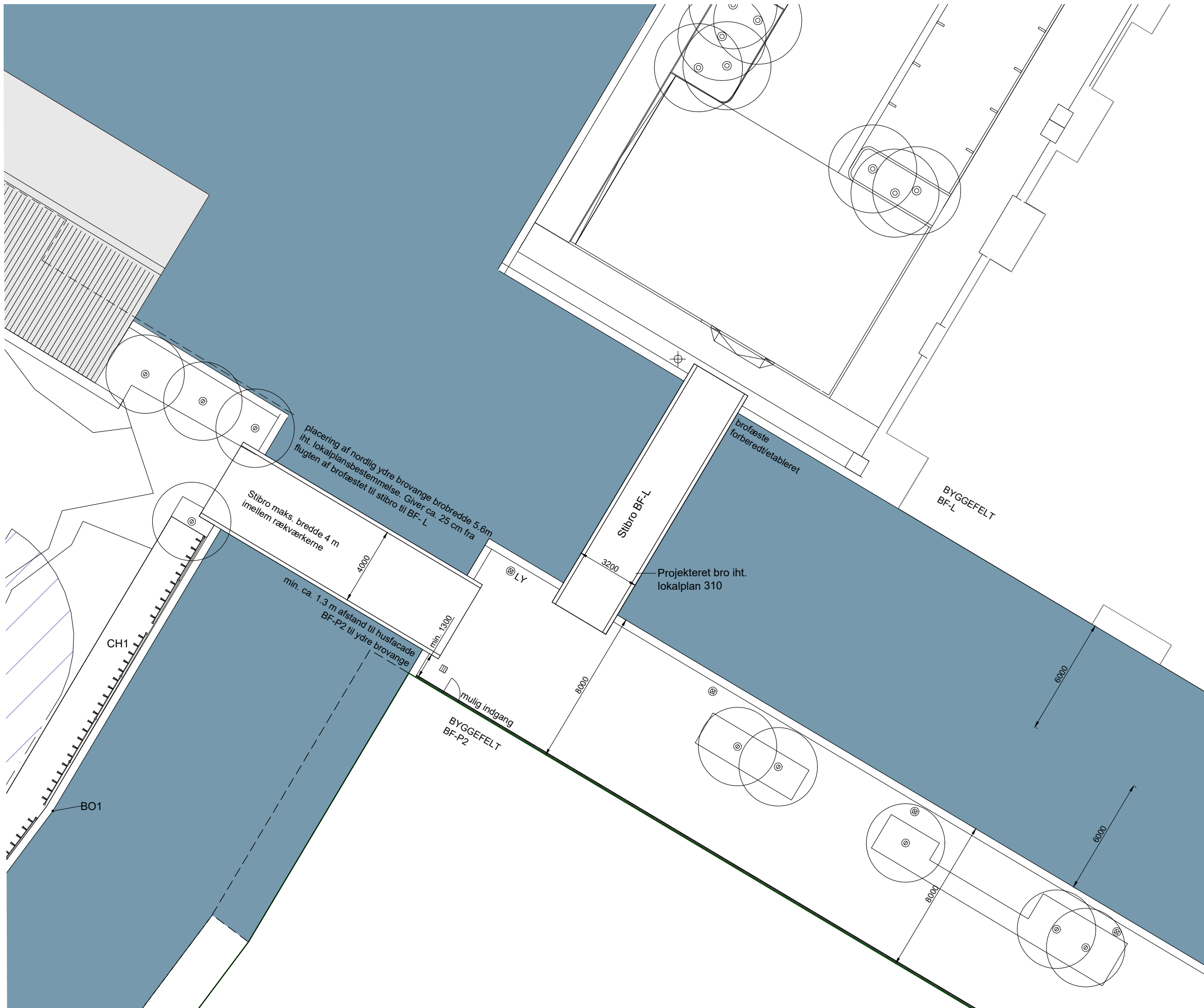
Smallere bro vil sikre sænkede fart for cyklister på et sted med mange fodgængere.

Øvrige vejbroer til biler på Sluseholmen har en bredde på 5m. Vi ønsker ikke at broen opfattes som en kørebro.

Se bilag:

4 – stk. 3a – Stibro

Bilag eftersendes i uge 31 af Kragh & Berglund



Det forudsættes at
 - broen udføres som øvrige eks. stibroer på Sluseholmen, men bredden øges til ca. 4 m (måles imellem rækværker iht. jf. Lokalplan 310 tillæg 3 § 5 stk 4)

-at såfremt der skal være indgangsdør til BF-P2 i nærheden stibroen anbefales der sikres en afstand mellem ydre brovange og bygningsfacade på minimum ca. 1.3 m

- Udføres broen i iht. lokalplansbestemmelse om brobredde på 5,6 m vil der kun være ca. 25 cm afstand fra nordlig ydre vange på stibroen til flugten på brofæstet til stibroen BF-L, og der vil ikke kunne sikres 1.3 m afstand fra ydre brovange og bygningsfacade (obs. iht. eventuelt indgangsdør)



SLUSEHOLMEN METRO

Tegn. nr. : LA-SK-246

Dato : 04-08-2022

Tegn.int : IMW

Godk. int : CRL

Rev. nr. :

Rev. dato :

Sags nr. : 578

Mål : 1:200/@A3

Beskrivelse : Broplacering og bredde stibro BF-P2 og BF-Æ
 Skitse af brobredde 4 m

Projekt status : Skitseforslag

§4 – stk.3 b)

Afsender: Danica Ejendomme

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

b) Adgangsgivende vejbro til byggefelt P2, som vist på tegning 3a, skal være indenfor zonen til overkørsel til parkering, som vist på tegning 3a. Vejbroen skal anlægges med kørebane og fortov og en min. bredde på 10 m.

Indsigelse/Forslag til ændring

Grundejere anmoder om en min. bredde på 7m. Således at vejprofil inkl. fortov kan være som følgende:

Vej: 4m + fortov: 3m.

Den indskrevet bredde på 10m virker unødigt stor og arkitektonisk voldsom. Den hastighedsdæmpende effekt ved en smal bro er også et væsentligt ønske.

Begrundelse

I forhold til lokalplanen ønskes mulighed for en elegant bro, der ikke har en så voldsom bredde. Harmonien forsvinder, når broens bredde minder om længden.

Såfremt det i byggesagsbehandlingen trafikfagligt vurderes at broen skal være bredere af hensyn til kørekurver og sikkerhed, vil der være mulighed for dette.

Vi mener at et minimum på 10 m er en unødigt begrænsning, som ikke bør indgå i lokalplanen.

Se bilag:

Ingen bilag

§4 – stk. 3 c)

Afsender: Danica

Forfatter: Kragh & Berglund

Tekst fra lokalplan

a) Rækværker skal være i stål med lodrette balustre.

Indsigelse/Forslag til ændring

Vi ønsker at ændre teksten til: *c) Rækværker kan udføres som de eksisterende stibroer på Sluseholmen.*

Begrundelse

Vi ønsker ikke at opfinde et nyt brodesign. I stedet vil vi gerne kunne kopiere designet på de eksisterende stibroer. Og ingen af de eks. stibroer på Sluseholmen lever op kravet om lodrette balustre.

Se bilag:

Ingen bilag.

§6 – stk.2 a)

Afsender: Danica Ejendomme

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

a) Bebyggelse skal placeres inden for byggefelterne, som vist på tegning 5a.

Indsigelse/Forslag til ændring

Kote for gården i P2 ønskes at ligge mellem kote 4,5 og 4,7. Nuværende nabogårde har kote 4,5.

Det ønskes præciseret, at man undtager krav til gulvkote for stueetager i P2's østlige fløj. Alternativt ønskes koten at ligge på mellem kt. 4,5 og 4,7.

Begrundelse

'Ud for P2's østlige facade er det muligt med en bebyggelse i højde +04.40. Samtidig er vi ifølge paragraf 7, stk. 1 r) bundet til at 'Gulvkoten ved boliger i stueetagen skal være mellem 0,8 og 1,5 m målt fra det omgivende terræn på fortov og veje.' Samme område nævnes ved kantzonebestemmelse g): Kantzonen må have et hævet areal til terrasse. Højden må være op til 1,9 m målt fra terræn undtagen på de yderste 1,3 m. De yderste 0,3 m skal være i samme niveau som terræn. Den del af terrassen, der er mellem 0,3 m og 1,3 m fra kantzonens afgrænsning må være op til 1,6 m over terræn. Materiale på væg mellem kantzonens forskellige niveauer skal være blank mur eller træ.

Se bilag:

Ingen bilag

§6 – stk.2 b)

Afsender: Danica Ejendomme

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

- b) Bebyggelse skal opføres med facade/gavl mod den fuldt optrukne linje, der afgrænser byggefeltet, som vist på tegning 5a.*

Indsigelse/Forslag til ændring

Ønsket tilføjelse: Mindre luftsluser til trappeopgange er undtaget for denne bestemmelse.

Begrundelse

Byggefelt P2 har særlige hensyn til brandforhold pga. kanal på 2 sider. Hjørnelejligheder kan kun løses ved brug af naturlige luftsluser eller ved brug af tryksatte trapper. I byggeriet ønsker vi at gøre brug af de mere traditionelle naturlige luftsluser, som ikke kræver ekstra tekniske installationer.

Visuelt vil de naturlige luftsluser ligne en tilbagelagt altan.

Se bilag:

Ingen bilag

§6 – stk.3 a)

Afsender: Danica Ejendomme

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

a) Bygninger må højst opføres med de på tegning 5a viste topkoter målt fra kote 0.0.

Indsigelse/Forslag til ændring

Gård i P2 ønskes hævet til 4,7

Begrundelse

Nordlig sti på P2 ønskes hævet fra kote 2.5 til kote 2.8 således at niveau til Metropladsen (kote 3.0) sker i små etaper. Gården ønskes tilsvarende at følge denne stigning på 0,3m, således at den hæves fra kote 4.4 til kote 4.7.

Øvrige gårde i den nyere del af Sluseholmen (LP 310, till.3) har generelt et niveauspring på 1,9m mellem vej og gård.

Såfremt punktet udløser supplerende høring, frafalder Danica indsigelsen.

Se bilag:

Ingen bilag

§6 – stk.3 d)

Afsender: Arbejdernes Landsbank & Danica Ejendomme

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

d) Stueetagen (1. etage) skal opføres i mindst 4,5 m over terræn, inklusive sokkel, undtagen i byggefelt Å, hvor stueetagen skal være mindst 4,0 m.

Indsigelse/Forslag til ændring

Meget uklar og bør præciseres i forhold til hvad der forstås ved terrænniveau samt hvad der forstås ved stueetagen (er det etagehøjde, rumhøjde eller facadeudtryk af stueetage?)

DANICA, Forslag:

- Ved fastlæggelse af omgivende terræn bør der tage udgangspunkt i nærmeste vejareal, som er adgangsgivende for bygningen. Dette definerer terræn for facader, som står langs kanal.
- Stueetagen defineres i forhold til hvorledes stueetagen tegner sig i facaden mod vej og kanal.

Arbejdernes Landsbank, Forslag:

Bygning Å: Fra terræn til 1. sals gulv er der 3,6 m i eksisterende bygning. Krav på 4 m i stueetagen kan lade sig gøre i den nye tilbygning, men det giver ikke mening i den eksisterende bygning, som har 3,6 m mellem terræn og gulvkote på 1.sal.

Den eksisterende bygning skal gennemgå en væsentlig ombygning, men etagerne kan ikke flyttes. Arbejdernes Landsbank ønsker at 4m er gældende som minimum og at følgende tekst tilføjes:

"Eksisterende konstruktioner er undtaget fra bestemmelsen."

Det vil desuden være godt med en præcis definition af, hvornår stueetagen stopper og starter. Grundejer antager at det er fra terrænkote til gulvkote på 1. sal.

Se bilag:

Ingen bilag

§7 – stk.1 e og h med tilhørende tegning 6a – Bebyggelsens ydre fremtræden

Afsender: MT Højgaard, Arbejdernes Landsbank

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

Facaderne er vist på tegning 6a.

e) Facade d skal i stueetagen (1. etage) have en tilbagetrækning på mindst 3 m.

h) Ved facade d må der være en baldakin med et fremspring på 1,8 m ud over byggefeltet. Baldakinen skal have en frihøjde på mindst 4,5 m over terræn.

Indsigelse/Forslag til ændring

Vi ønsker ikke at ændre teksten, men at den ene streg på tegning 6a, der markerer de to bestemmelser bliver delt op i to forskellige streger.

Vi mener den viste orange linje ift. til tilbagetrækning er tegnet for langt og ønsker facade d kun kommer til at omhandle tilbagetrækning på mindst 3 meter og at facadestrækning d kun er den skrå facadestrækning fra hjørnet mod Sjællandsbroen og til næste hjørne.

e) Facade d skal i stueetagen (1. etage) have en tilbagetrækning på mindst 3 m.

Se bilag "**§7-stk 1 e og h_Rev tegning 6a for forslag til nye linjer**"

Vi ønsker en ny længere facadelinje j omhandlende baldakin, som giver større designfrihed til at placere baldakin.

h) Ved facade j må der være en baldakin med et fremspring på 1,8 m ud over byggefeltet. Baldakinen skal have en frihøjde på mindst 4,5 m over terræn.

Se bilag "**§7-stk 1 e og h_Rev tegning 6a for forslag til nye linjer**"

Begrundelse

Hvis facade d knækker om hjørnet, så bliver grundplanet så lille, at man ikke rigtig kan have nogle interessante butikker i området her, men det hele bliver til vindfang, trappeopgang og ganglinjer. Se bilag "**§7-stk 1 e og h_Plantegning over hvor meget butiksareal der forsvinder**", hvis facade d som vist i lokalplanen i høring fastholdes.

I forhold til baldakin, så vil vi gerne have større designfrihed til udstrækningen af baldakinen, så den har mulighed for at gå helt fra hjørne til hjørne, som vist på forslag til nye linjer.

Ved den viste udstrækning i lokalplansudkastet er mulighed for baldakin ret begrænset og stopper lidt mærkeligt ift. indgange og bevægelse omkring bygningen. Med den større designfrihed, får vi mulighed for en længere sammenhængende baldakin.

Vi vil med baldakinen gerne gøre bygningen mest muligt inviterende overfor brugerne af metropladsen, overdække ankomsten, naturligt guide til hovedindgangene samt skabe en flot facade.

Baldakinen vil, som vist på bilag "[§7 – stk 1 e og h_Baldakinplan](#)", være med store åbninger, så de krævede antal træer og grønne kantzoner i lokalplansudkastet fastholdes.

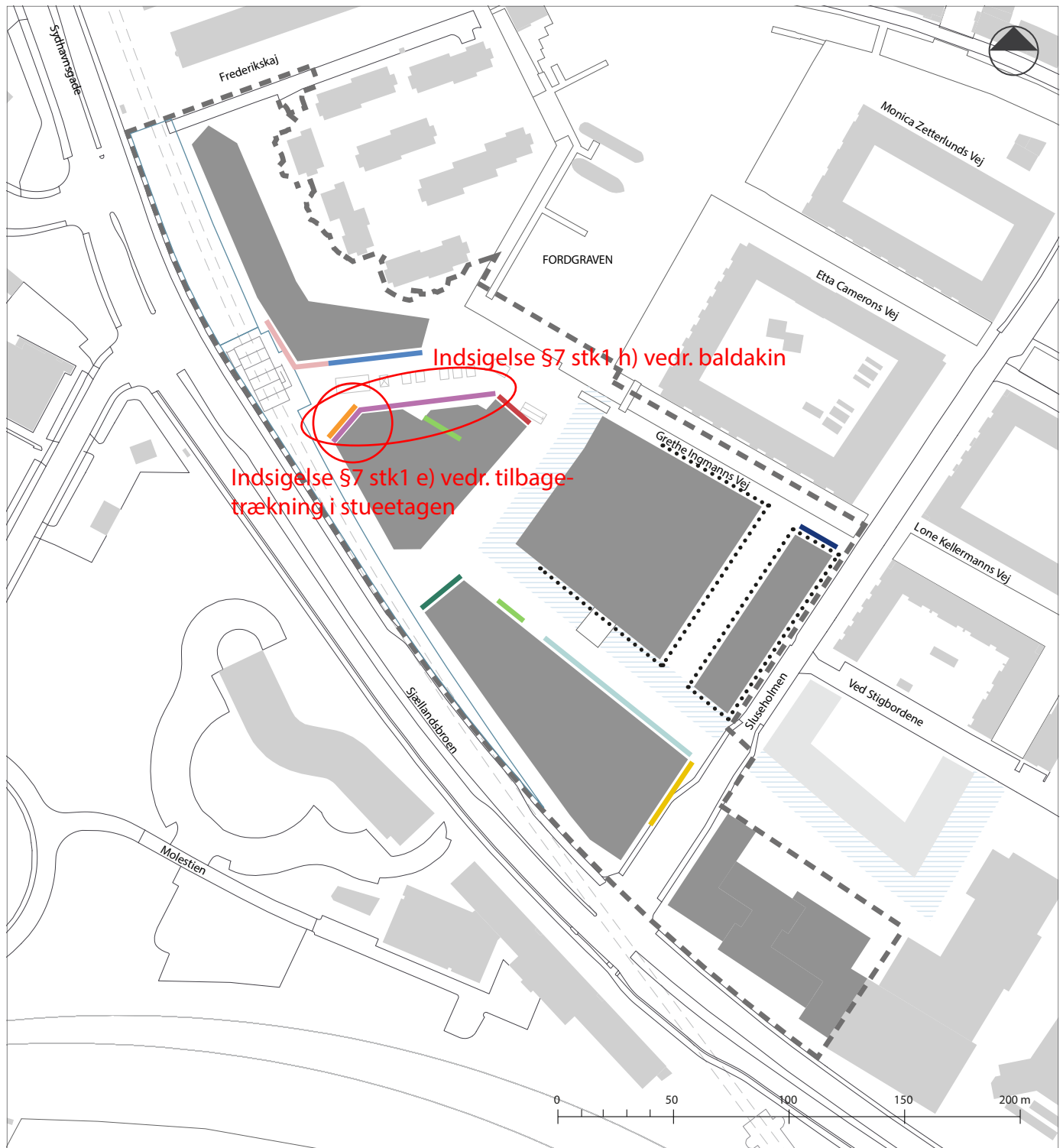
Baldakinen vil fortsat være med en frihøjde på mindst 4,5 meter over terræn og max. 1,8 meter over byggefelt, så at trafikken på metropladsen ikke generes. Se bilag "[§7 – stk 1 e og h_Baldakin og trafik](#)".

















Den større baldakin vil sammen med den tilbagetrukkede facade i facadelinje d give et godt vindmiljø langs hele facaden mod metropladsen. Se visualiseringerne på bilag "[§7 – stk 1 e og h visualiseringer af baldakin før og ønsket](#)".

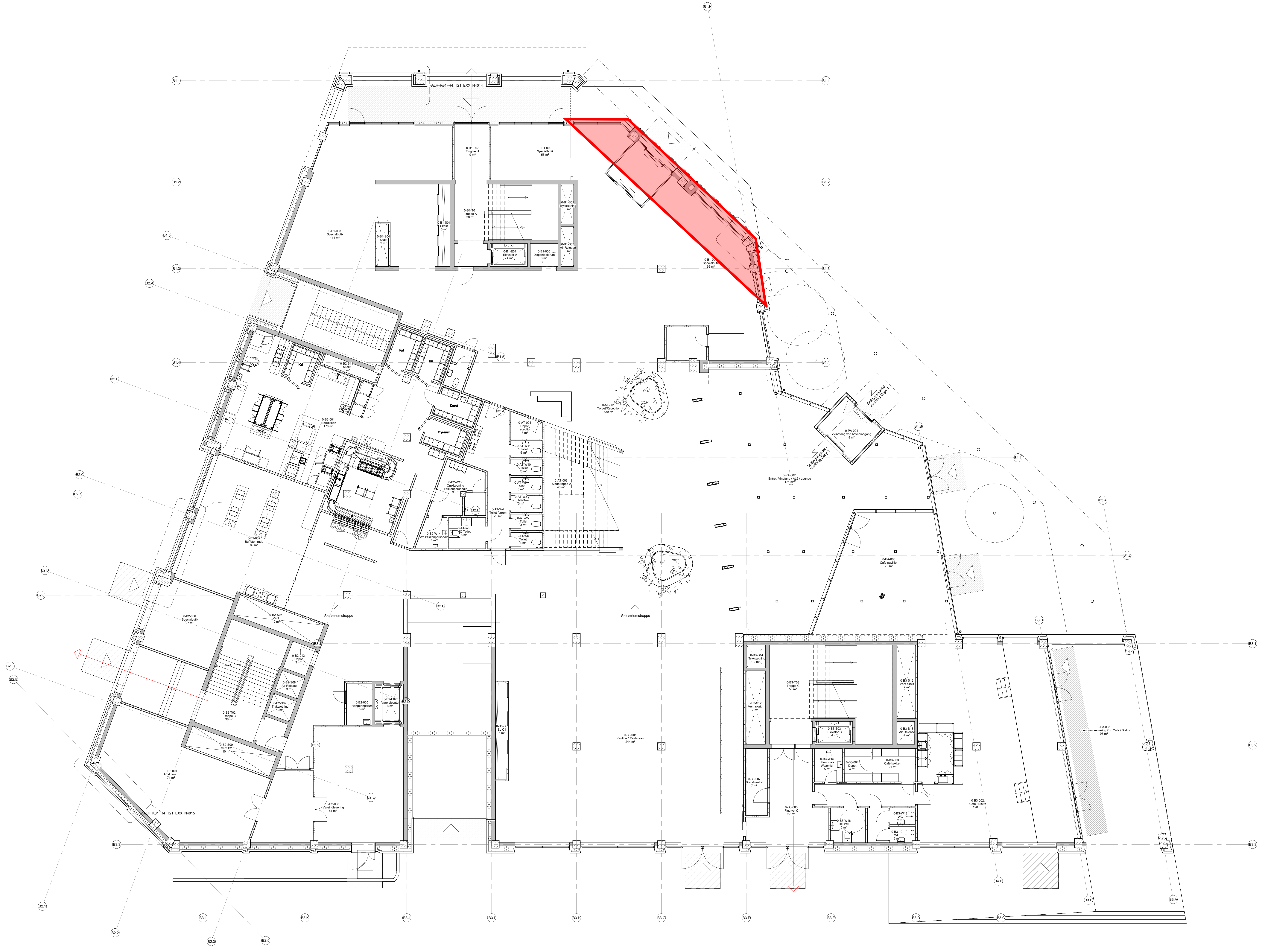
Se bilag:

- [§7-stk 1 e og h_Rev tegning 6a for forslag til nye linjer](#). Tegning viser forslag til revideret tegning 6a med de foreslåede facadelinjer.
- [§7-stk 1 e og h_Plantegning over hvor meget butiksareal der forsvinder](#). Plantegning viser hvor meget butiksareal der forsvinder, hvis facade d som vist i lokalplanen i høring fastholdes
- ["§7 – stk 1 e og h_Baldakinplan](#). Plantegning viser udstrækning af baldakin og hvordan store udskæringer giver plads til træer og grønne kantzoner
- [§7 – stk 1 e og h_Baldakin og trafik](#). Tegning viser uændret trafikforhold på metropladsen.
- [§7 – stk 1 e og h visualiseringer af baldakin før og ønsket](#).

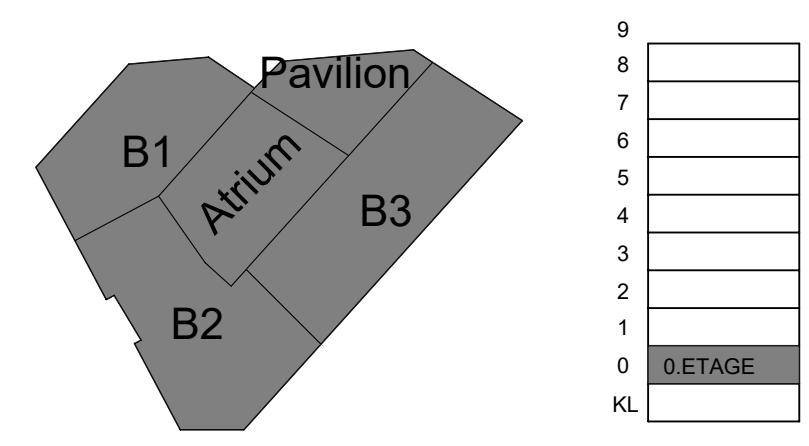
Tegning 6a · Bebyggelsens ydre fremtræden



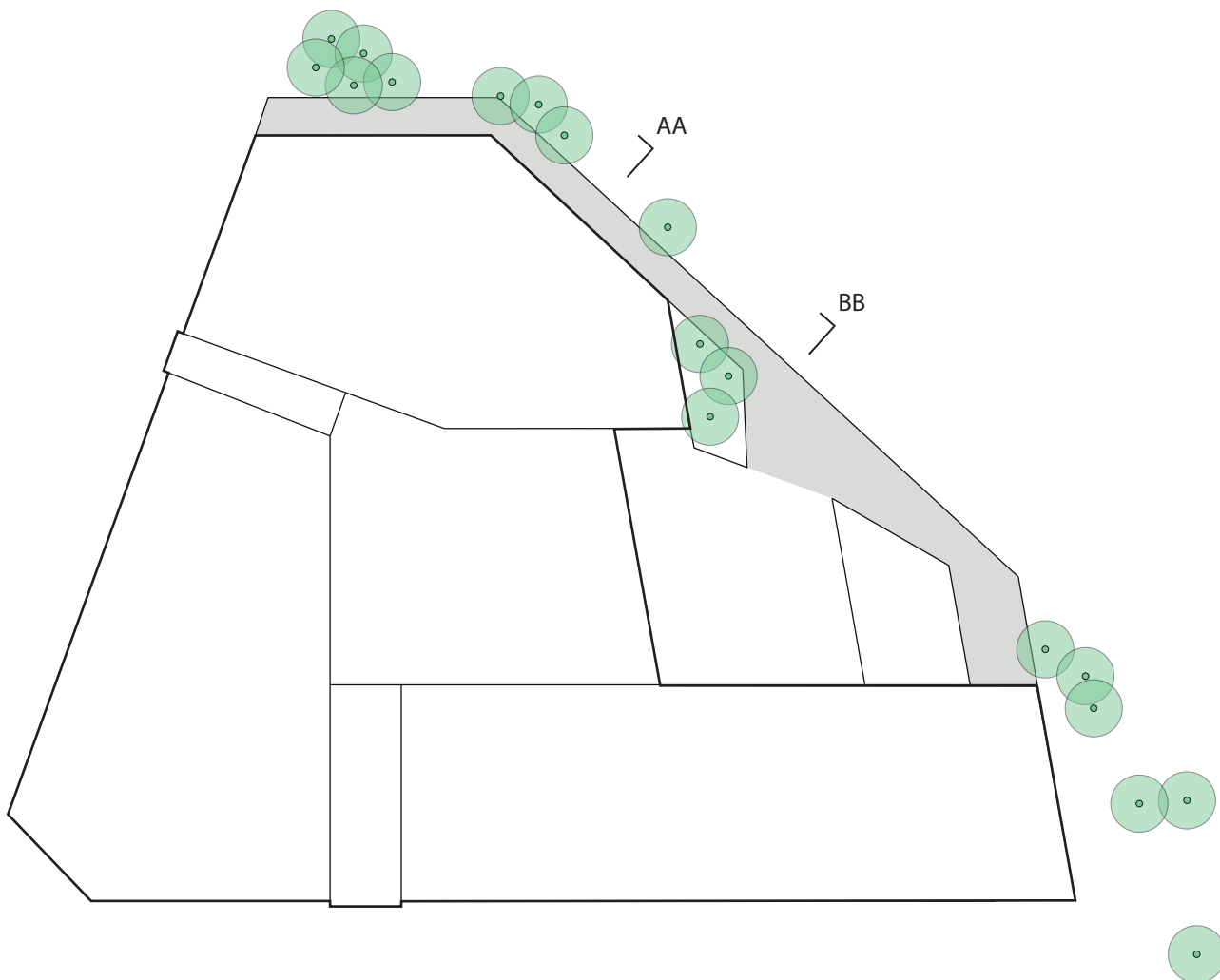
- | | | |
|---|---|---|
|  Facade a |  Facade g |  Lokalplanområdets afgrænsning |
|  Facade b |  Facade h |  Eksisterende bygning |
|  Facade c |  Facade i |  Byggefelt |
|  Facade d |  Facade j |  Kanal |
|  Facade e |  Tilbagetrækning af øverste etage min. 3 m (kun ved bygninger højere end 5 etager) |  A/S Øresunds arealer |
|  Facade f | | |



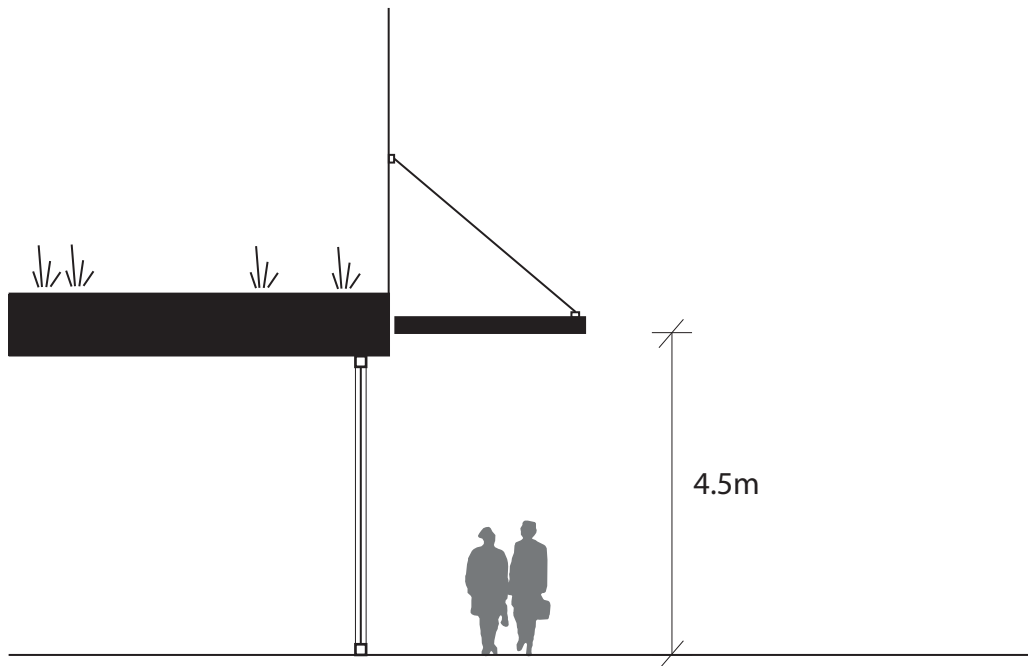
Indgang med udjævnet terræn Min 2,5x 2,5 m
 Samme fri åbning som trappebrode



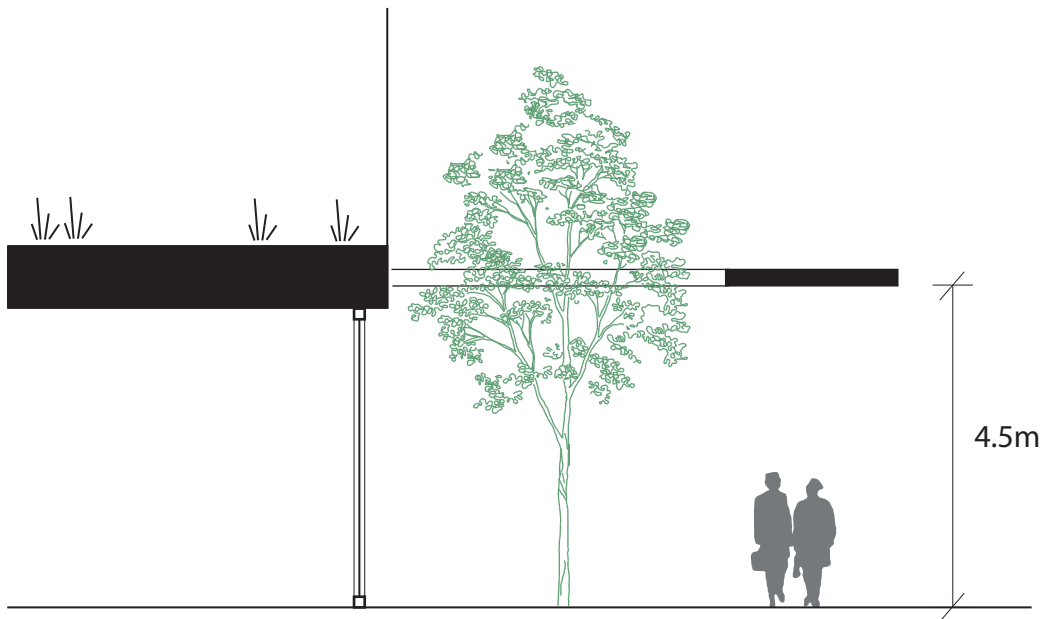
§7 – stk 1 e og h_Baldakinplan



§7 – stk 1 e og h_Baldakin og trafik



Snit AA



Snit BB

§7 – stk 1 e og h visualiseringer af baldakin før og ønsket



§7 – stk.1 i)

Afsender: MT Højgaard

Forfatter: Holscher Nordberg

Tekst fra lokalplan

*i) Ved facade g må der fra 1. sal (2. etage) til 4. sal (5. etage) må der være 4 bygningsfremspring på 1,5 m ud over byggefeltet. Bygningsfremspringene må maksimalt være 20 m i bredden. Afstanden mellem fremspringene skal være mindst **10 m**. Bygnings-fremspringene skal have en frihøjde på mindst 5 m over terræn.*

Indsigelse/Forslag til ændring

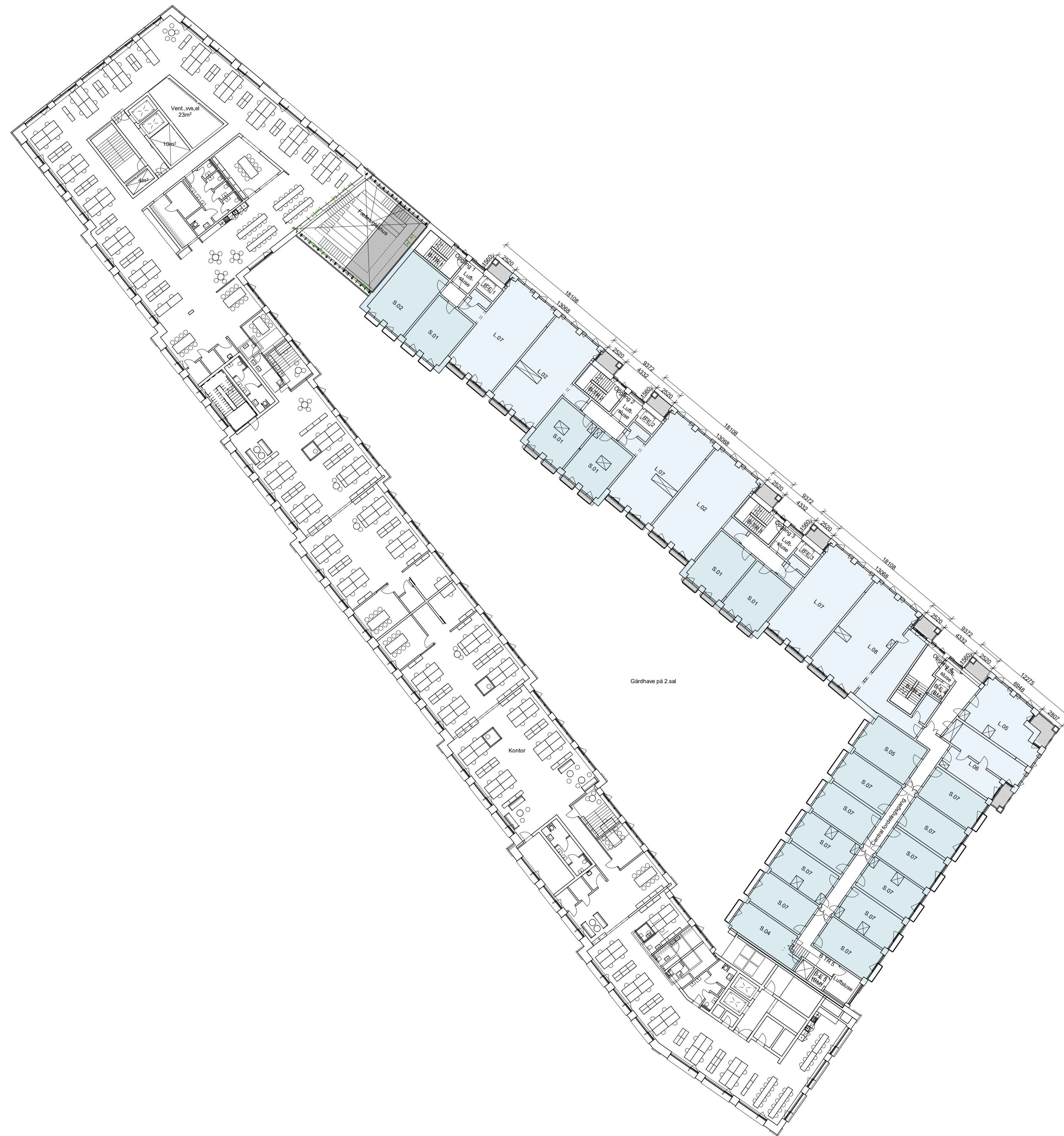
Vi ønsker at ændre teksten til: *i) Ved facade g må der fra 1. sal (2. etage) til 4. sal (5. etage) må der være 4 bygningsfremspring på 1,5 m ud over byggefeltet. Bygningsfremspringene må maksimalt være 20 m i bredden. Afstanden mellem fremspringene, inklusiv integrerede altaner skal være mindst **4 m**. Bygnings-fremspringene skal have en frihøjde på mindst 5 m over terræn.*

Begrundelse

Da vi i projektet har tegnet en afstand på 4,39 meter imellem fremspringene inklusiv integrerede altaner, ønsker vi at ændre afstanden mellem fremspringene til minimum 4 meter.

Se bilag:

§7 stk.1 - SLØ_K1_Ski114_Plan med afstande mellem bygningsfremspring



§7 – stk.1 l)

Afsender: Danica Ejendomme

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

Materialerne skal være metal, glatpudset tegl, blank mur, træ og natursten. Desuden må 20 % af facaden være i synlig beton eller glas (vinduer undtaget). Der kan anvendes elementer til udnyttelse af solenergi. Materialer må ikke være kraftigt lysreflekterende eller blændende.

Indsigelse/Forslag til ændring

Ønsket tilføjelser: "inkl. glaserede og uglaserede klinker og fliser"

Begrundelse

Der ønskes en bred palette af materialemuligheder, så området opnår en bebyggelsesmæssig variation, som kendes for den nordlige del af Sluseholmen.

Se bilag:

Ingen bilag

§7 – stk.1 p)

Afsender: Danica Ejendomme

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

p) Farverne skal være rød, rødbrun, brun, sand og grå. I byggefelt P1 og P2 må facadefarven også være sort, gul, hvid og grøn. Mindre bygningsdele som for eksempel karnapper og elevatorer kan være i andre farver.

Indsigelse/Forslag til ændring

Ønsket tilføjelser: Orange eller terra cotta.

Begrundelse

Der ønskes mulighed for at bruge varmere farver i gården.

Se bilag:

Ingen bilag

§7 – stk.1 r)

Afsender: Danica Ejendomme

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

Gulvkoten ved boliger i stueetagen skal være mellem 0,8 og 1,5 m målt fra det omgivende terræn på fortov og veje.

Indsigelse/Forslag til ændring

Ønsket tilføjelse: Gælder kun for stueetagen mod nordlig sti for byggefelt P2.

Begrundelse

Præciseringen skal sikre at bestemmelsen ikke indbefatter stueetager mod kanal og hævede haver.

Se bilag:

Ingen bilag

§7 – stk. 1 s)

Afsender: Arbejdernes Landsbank

Forfatter: Kragh & Berglund

Tekst fra lokalplan

s) Effektbelysning er ikke tilladt.

Indsigelse/Forslag til ændring

Vi ønsker at ændre teksten til: *s) Effekt- eller lyskunst skal godkendes i byggesagsbehandlingen.*

Begrundelse

Arbejdernes Landsbank ønsker at integrere kunst på/ved Metropladsen. Èt af de mulige scenarier er at arbejde med lyskunst eller illuminering af kunstværker.

Se bilag:

Ingen bilag.

§7 – stk. 3 a)

Afsender: MT Højgaard

Forfatter: Holscher Nordberg

Tekst fra lokalplan

a) Boliger skal have altaner med et opholdsareal på mindst 90 cm gange 90 cm. Altaner mod gårdrum i byggefelt Ø i område III må være som 'franske altaner' uden opholdsareal. Ved erhverv må der ikke være udkragede altaner.

Indsigelse/Forslag til ændring

a) Boliger skal have altaner med et opholdsareal på mindst 90 cm gange 90 cm. Altaner mod gårdrum i byggefelt Ø i område III må være som 'franske altaner' uden opholdsareal. Altaner ved facade f skal have et opholdsareal på mindst 0,5x2 meter. Ved erhverv må der ikke være udkragede altaner.

Begrundelse

Vi vil gerne have mulighed for at udforme altanerne i en smallere og længere figur, som arkitektonisk spiller sammen med resten af bygningen og optimerer lysforholdene for boligen under. Vi vil gerne have en udformning på 0,5x2 meter.

§7 - stk. 3 c)

Afsender: MT Højgaard

Forfatter: Holscher Nordberg

Tekst fra lokalplan

c) Mod gaden skal altaner være delvist indeliggende og trækkes mindst 0,9 m tilbage målt fra facaden undtagen ved facade g, som vist på tegning 6a. I byggefelt P1 og P2 i område V må der på to facadeenheder, jf. stk. 1, pr. bygningsside etableres altaner, som ikke har en indeliggende del.

Indsigelse/Forslag til ændring

Vi ønsker at ændre teksten til: c) Mod gaden skal altaner være delvist indeliggende og trækkes mindst 0,9 m tilbage målt fra facaden undtagen ved facade **g og facade f**, som vist på tegning 6a. I byggefelt P1 og P2 i område V må der på to facadeenheder, jf. stk. 1, pr. bygningsside etableres altaner, som ikke har en indeliggende del.

Begrundelse

Altanerne planlægges trukket tilbage fra facadelinjen, men ikke som delvist indeliggende altaner. Vi vil gerne have mulighed for at udforme altanerne på en måde, som arkitektonisk spiller sammen med resten af bygningen.

Bygningen ligger i overgangen mellem Sluseholmen og Sjællandsbroen, facaden mod Sluseholmen møder både takten fra kanalgaden ved hjørnet til Sluseholmen, og hjørnemarkeringen mod Sluseholmen og Sydhavnsgade. Vores vurdering er at en yderligere nedskalering af facaden, via halvt indeliggende altaner, vil sløre formidlingen af ovenstående. Udformningen af facade og altaner er en væsentlig del af skalaforståelsen og bygningens arkitektur og væsentligt på dette sted i forhold til at udtrykke overgangen mellem Sydhavnens store skala og Sluseholmens mindre skala.

§7 – stk.3 h) & stk.4 e)

Afsender: Danica Ejendomme

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

h) Altanværn skal være gennemsigtige, med klart glas eller spinkle balustre i mindst halvdelen af længden. Materialer på altaner og værn må ikke være kraftigt lysreflekterende eller blændende.

+

e) Værn om tagterrasser skal være med lodrette, spinkle balustre i metal, med klart glas eller være i samme materiale og udformning som facaderne og fremstå som en del af disse. Materialer må ikke være kraftigt lysreflekterende eller blændende.

Indsigelse/Forslag til ændring

Ønsket tilføjelse:

... med klart glas eller spinkle balustre i mindst halvdelen af længden. Eller i materiale med tilsvarende gennemsigtighed.

+

...med lodrette, spinkle balustre i metal, med klart glas eller i materiale med tilsvarende gennemsigtighed.

Værn kan ligeledes være i samme materiale og udformning som facaderne...

Begrundelse

Design begrænsningen i den nuværende tekst udelader altan materialer som ellers er brugt i det eksisterende Sluseholmen.

Se bilag:

Ingen bilag

§7 – stk.4 d)

Afsender: Arbejdernes Landsbank, MT Højgaard, Danica Ejendomme

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

d) Inddækninger, tagrender og eventuelle tagedløb skal være i metal.

Indsigelse/Forslag til ændring

Ønsket tilføjelse:

Inddækning som murkrone mm. kan være andet tungt materiale som skiffer eller beton.

Begrundelse

Inddækninger omfatter murkrone, hvor det er muligt at opnå en højere kvalitet ved brug af tunge materialer, som skiffer eller beton.

Se bilag:

Ingen bilag

§7 – stk. 8

Afsender: MT Højgaard

Forfatter: Holscher Nordberg

Tekst fra lokalplan

Beplantning i zone i

Der skal plantes 35 stk. nye træer, som ikke må fældes. Mindst 15 af træerne skal på det konkrete sted kunne opnå en højde på over 15 m.

Indsigelse/Forslag til ændring

Vi foreslår ændring i teksten til:

Beplantning i zone i

Der skal plantes 35 stk. nye træer og buske, som ikke må fældes. Mindst 15 af træerne skal kunne opnå en højde på mellem 10- 15 m.

Begrundelse

Der er i lokalplansforslaget krav til at man i Sluseholmen byggefelt Ø planter gårdrummet meget tæt og højt. Det vurderes som en god og positiv indstilling at have et meget grønt og frodigt gårdrum. Men vi ønsker samtidig at man i gårdhaven har plads til gode udendørs opholdsarealer i tilknytning til både boliger og erhverv, hvor så meget dagslys som muligt kommer ned i gårdrummet og samtidig giver de bedst mulige dagslysforhold i boligerne. Plantes der så tæt og højt, som lokalplansforslaget angiver, vurderer vi at gårdrum og boliger får meget lidt dagslys og at der ikke vil være tilstrækkelig plads til plæner og terrasser til ophold.

Det er derfor vores anbefaling at man lader beplantningen følge bebyggeshøjden mod vest, da denne er defineret netop for at sikre optimalt dagslys i boligerne. Af samme årsag ser vi det som hensigtsmæssigt at beplantningen 'trykkes' i højden hvor bygningen er lavest så beplantningen her når en maksimalhøjde på 10m.

Desuden ser vi det som en fordel at beplantningen er i varierende højder, fra buske og mellemstore træer til store træer, da det vil skabe mangfoldighed i beplantningen i øjenhøjde og give en bedre skalaformidling mellem bebyggelse, gårdrum og kroppens skala.

Se bilag:

§7 – stk. 8 - SLØ_K02_LX_H3_ET02_N03_ Hovedprincipsnit Gårdhave mod Vest

§7 – stk. 8 - SLØ_K02_LX_H3_ET02_N02_ Hovedprincipsnit Gårdhave mod Øst

§7 – stk. 8 - SLØ_K02_LX_H3_ET02_N0_ Hovedprincipsnit Gårdhave Tværsnit

§7 – stk. 8 - SLØ_K02_LX_H1_ET02_N01_Plan Gårdhaven



Hovedprincipsnit mod Vest
1:250

Granskningsæt xx.xx.xxxx

Foreløbigt tryk
29.06.2022

REV:	DATO:	BESKRIVELSE:	Konst./Teg.:	GODK:

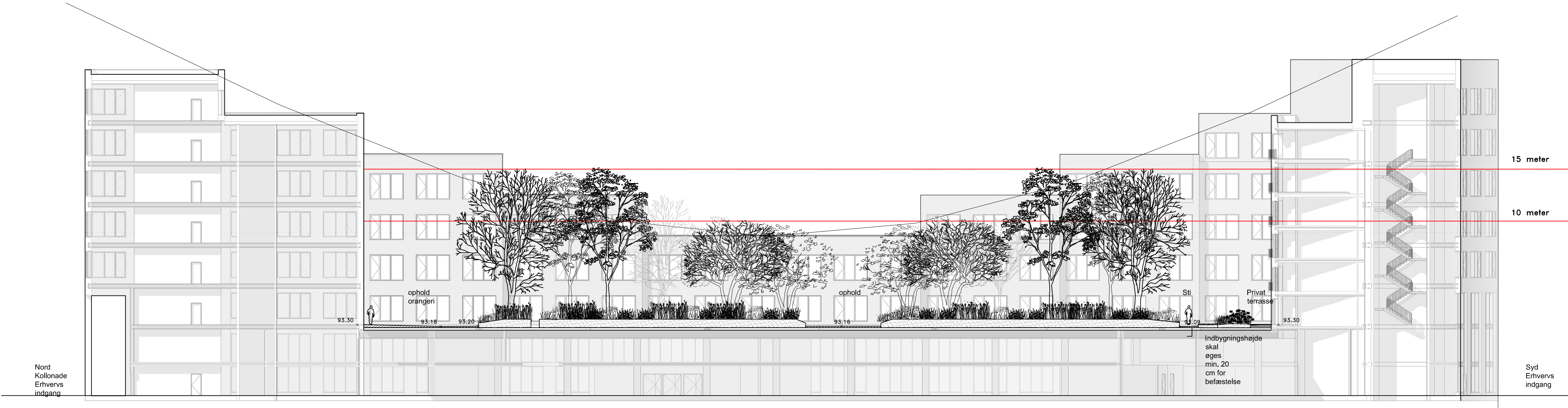
BYGGESAG: (Matr.: 346b, Eksercerpladsen)

Project Name Projekt adresse	<table border="1"> <tr><td> </td><td>Tagetage</td></tr> <tr><td> </td><td>7. Etage</td></tr> <tr><td> </td><td>6. Etage</td></tr> <tr><td> </td><td>5. Etage</td></tr> <tr><td> </td><td>4. Etage</td></tr> <tr><td> </td><td>3. Etage</td></tr> <tr><td> </td><td>2. Etage</td></tr> <tr><td> </td><td>1. Etage</td></tr> <tr><td> </td><td>Stueetage</td></tr> <tr><td> </td><td>Kælderetage</td></tr> </table>		Tagetage		7. Etage		6. Etage		5. Etage		4. Etage		3. Etage		2. Etage		1. Etage		Stueetage		Kælderetage	
	Tagetage																					
	7. Etage																					
	6. Etage																					
	5. Etage																					
	4. Etage																					
	3. Etage																					
	2. Etage																					
	1. Etage																					
	Stueetage																					
	Kælderetage																					

Dispositionsprojekt Emne: Hovedprincipsnit Gårdhave Vestfacade_ Boliger	Tegningsnummer: SLØ_K02_H3_ET02_N02	Sagsnr. 22-035
--	---	-------------------

Kont./Tegn. :	JLD	Kontr. :	LDM	Godk. :	MWB	Mål :	1:250	Dato :	16. September, 2022
BYGHERRE	MT Højgaard	Knud Højgaards Vej 7	2860 Søborg	T: +45 70 12 24 00		Format	A0		

- Holscher Nordberg, Vermundsgade 40A, 3, 2100 København Ø, T: +45 39 20 00 33
- SWECO, Ørestads Boulevard 41, 2300 København S, T: +45 72 20 72 07
- LYTT, Carl Jakobsens Vej 16 opg. 6, 2500 Valby, T: +45 33 12 37 38



Hovedprincipsnit mod Øst
1:250

Granskningssæt xx.xx.xxxx

Foreløbigt tryk
29.06.2022

REV: DATO: BESKRIVELSE: Konst./Tegn.: GODK:

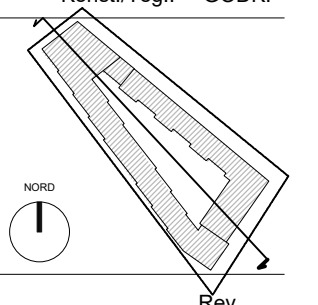
BYGGESAG: (Matr.: 346b, Eksercerpladsen)

Project Name
Projekt adresse

Dispositionsprojekt

Emne:
Hovedprincipsnit Gårdhave_
Østfacade_ Erhverv

- Tagetage
- 7. Etage
- 6. Etage
- 5. Etage
- 4. Etage
- 3. Etage
- 2. Etage
- 1. Etage
- Slusetage
- Kælderetage

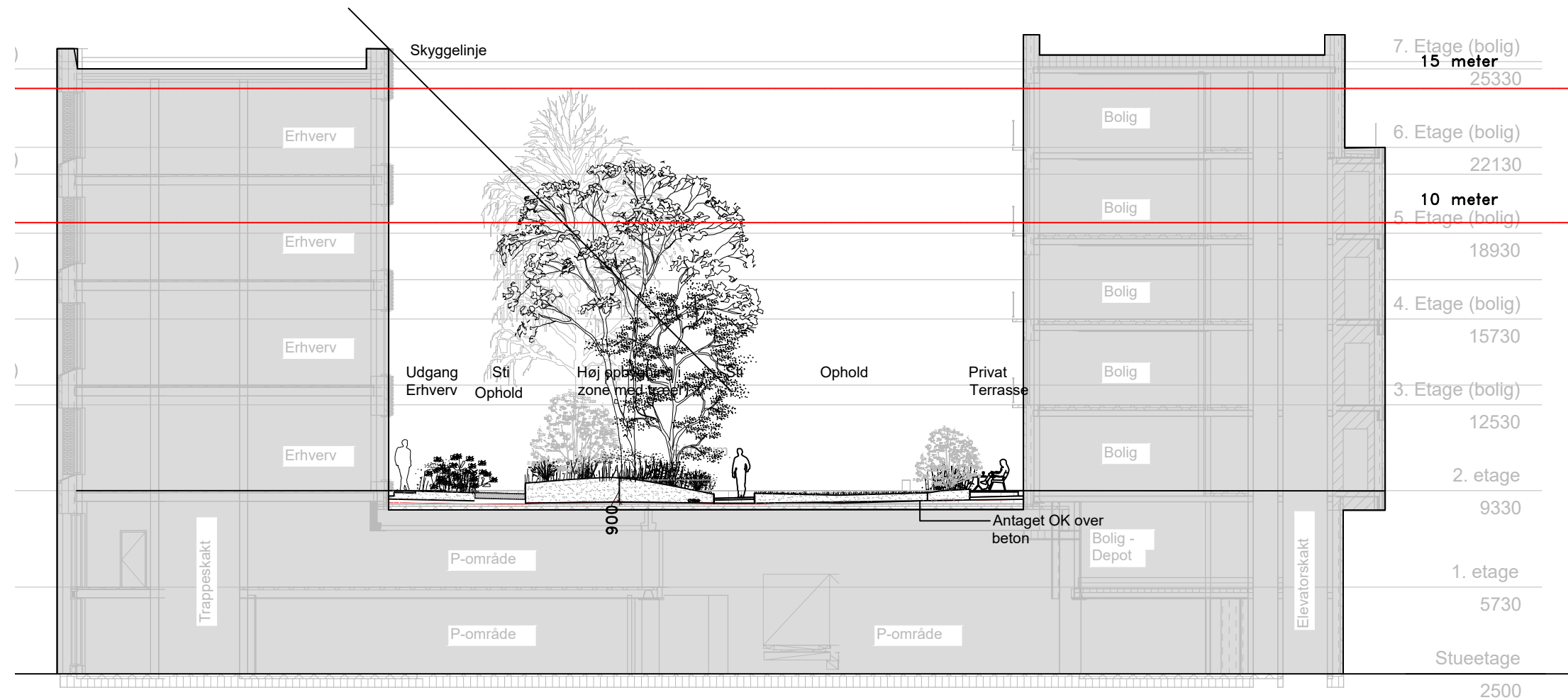


Tegningsnummer:
SLØ_K02_H3_ET02_N02

Sagsnr. 22-035

Kont./Tegn. :	JLD	Kontr. :	LDM	Godk. :	MWB	Mål :	1:250	Dato :	16. September, 2022
BYGHERRE :	MT Højgaard	Knud Højgaards Vej 7		2860 Søborg		T. :	+45 70 12 24 00	Format :	A0

- Holscher Nordberg, Vermundsgade 40A, 3, 2100 København Ø, T: +45 39 20 00 33
- SWECO, Ørestads Boulevard 41, 2300 København S, T: +45 72 20 72 07
- LYTT, Carl Jakobsens Vej 16 opg. 6, 2500 Valby, T: +45 33 12 37 38



Hovedprincipsnit
Tværsnit
1:250

Granskningsæt xx.xx.xxxx

REV:	DATO:	BESKRIVELSE:	Konst./Tegn.:	GODK:

Foreløbigt tryk
29.06.2022

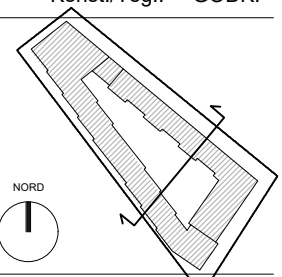
BYGGESAG: (Matr.: 346b, Eksercerpladsen)

Project Name
Projekt adresse

Dispositionsprojekt

Emne:
Hvedprincipsnit Gårdhave
Tværsnit

Tagetage	
7. Etage	
6. Etage	
5. Etage	
4. Etage	
3. Etage	
2. Etage	
1. Etage	
Stueetage	
Kælderetage	

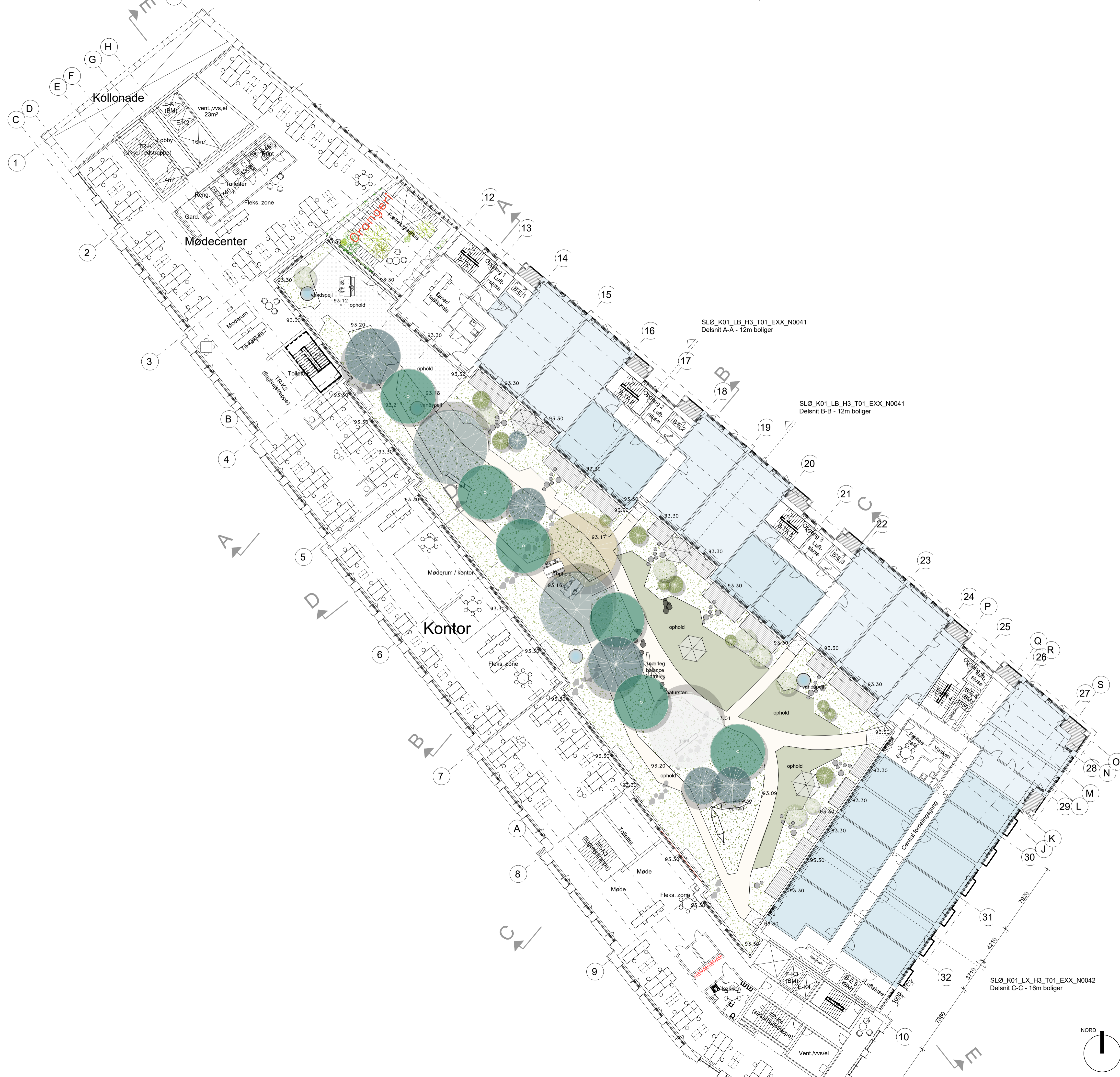


Tegningsnummer:
SLØ_K02_LX_H3_ET02_N01
Sagsnr. 22-035

Kont./Tegn. : JLD Kontr. : LDM Godk. MWB Mål 1:200 Dato 16. September, 2022

BYGHERRE
MT Højgaard Knud Højgaards Vej 7 2860 Søborg T: +45 70 12 24 00 Format A3

- Holscher Nordberg, Vermundsgade 40A, 3, 2100 København Ø, T: +45 39 20 00 33
- SWECO, Ørestads Boulevard 41, 2300 København S, T: +45 72 20 72 07
- LYTT, Carl Jakobsens Vej 16 opg. 6, 2500 Valby, T: +45 33 12 37 38



SIGNATURFORKLARING

GENERELT SIGN	BETEGNELSE
21.50	PROJETERET KOTE
BELÆGNINGER OG KANTER	
BE-1	NATURSTEN, SKIFER ALTA
BE-2	TRÆTERRASSE
BE-3	SLOTS GRUS
AFVANDING	
SIGN	BETEGNELSE
SR	SOKKELRENDE
LD	LINJEDRÆN
	EKSISTERENDE NEDLØBSRIST
	PROJETERET NEDLØBSRIST
INVENTAR	
SIGN	BETEGNELSE
PL	PLINT – EGESTØMMER, HXBXL:350X350X2500
VP	VANDPOST

BEPLANTNING	
SIGN	BETEGNELSE
	NYE TRÆER
	NYE BUSKE
Beplantning	
PB-1	1200 KG/M ² Større træer
PB-2	600 KG/M ² Mindre træer og buske
PB-3	450 KG/M ² Mindre buske og bunddække

Granskningsæt xx.xx.xxxx

REV:	DATE:	BESKRIVELSE:	Konst./Tegn.: GODK:

Project Name
Projekt adresse

Udførselsprojekt

Emne: **Gårdhave 2 sal**
 Emne 2
 Emne 3

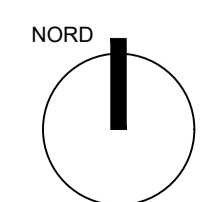
Tegningsnummer: **SLØ_K02_H1_ET02_N01**
 Sagsnr. 22-035

Kont./Tegn.: JLD Kontr.: LDM Godk.: MWB Mål 1:200 Dato 16. September, 2022

BYGGERE: MT Højgaard Knud Højgaards Vej 7 2860 Søborg T: +45 70 12 24 00 Format A0

Holscher Nordberg, Vermundsgade 40A, 3, 2100 København Ø, T: +45 39 20 00 33
 SWECO, Ørestads Boulevard 41, 2300 København S, T: +45 72 20 72 07
 LYTT, Carl Jakobsens Vej 16 opg. 6, 2500 Valby, T: +45 33 12 37 38

Foreløbigt tryk
29.06.2022



§8 – stk. 4

Afsender: Arbejdernes Landsbank, MT Højgaard

Forfatter: Kragh & Berglund

Tekst fra lokalplan

Terrænet skal reguleres til mindst kote 2,20.

Indsigelse/Forslag til ændring

Vi ønsker at ændre teksten til: *Terrænet inden for lokalplansområdet skal tilpasses eksisterende koter på de tilstødende arealer uden for lokalplansområdet.*

Begrundelse

Det omgivende terræn, der grænser på til det nye lokalplansområde, ligger generelt i kote ca. 2,0. Det er grundet placeringen tæt op ad store trafikårer som Sj.Broen ikke muligt at ændre på det omgivende terræn.

Se bilag:

Ingen bilag.

§8 – stk.6

Afsender: Danica Ejendomme

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

Gårdrum E

Mellem 10-20 % af arealet skal være befæstet. Befæstede arealer skal være i betonfliser, grus eller asfalt. Mindst 25 % af arealet skal være bede med beplantning. Det resterende areal skal være med græs. Der skal være et legeareal på mindst 30 m² med siddemulighed. Op til 10 % af arealet må være cykelparkering (inkl. skure). Der må være cykelskure/overdækning af cykelparkering med et samlet areal på 125 m². Der må være ét drivhus/orangeri på op til 125 m². Der skal etableres kantzoner langs gårdrummets kanter, som beskrevet i stk. 7.

Indsigelse/Forslag til ændring

Præciser at bede og græsarealer kan overkøbers i tilfælde af brand, herunder indgå med gitterarmering.

Ønsker mulighed for natursten.

Procentsats af areal med bede ønskes sænket fra mindst 25% til mindst 15% - procentvis areal med græsser kan tilsvarende øges.

Begrundelse

Der ønskes større frihed i valg af materialer med højere kvalitet.

Vi ønsker en meget grøn gård, men områder med buske kan ikke have dobbelt udnyttelse på samme måde som græs. Græsser (høje som lave) kan både fungere i forbindelse med legeareal og til brandvej (med gitterarmering).

Se bilag:

Ingen bilag

§8 – stk. 6

Afsender: Danica

Forfatter: Kragh & Berglund

Tekst fra lokalplan

Byrum C: Befæstede arealer skal være i betonfliser, grus eller asfalt.

Indsigelse/Forslag til ændring

Vi ønsker at ændre teksten til: Der skal etableres fast og jævne befæstelser med f.eks. asfalt, beton, tegl eller natursten.

Begrundelse

Byrum C knytter sig til Sluseholmen som har et overordnet "københavn-præg" med beton-, granit- og asfaltbefæstelser. Vi ønsker at skabe et visuelt sammenhængende område, så vi ønsker ikke at ændre væsentligt på de materialer der allerede bruges på Sluseholmen.

Se bilag:

Ingen bilag.

§8 – stk. 6

Afsender: Danica, MT Højgaard

Forfatter: Kragh & Berglund

Tekst fra lokalplan

Gårdrum D & E: Befæstede arealer skal være i betonfliser, grus eller asfalt.

Indsigelse/Forslag til ændring

Vi ønsker at ændre teksten til: *Der skal etableres fast og jævne befæstelser med f.eks. asfalt, beton, tegl eller natursten.*

Begrundelse

Det giver ikke mening at afgrænse bygherrerne fra at benytte belægninger af natursten som granit og tegl, hvis de ønsker det.

Se bilag:

Ingen bilag.

§8 – stk.7 kantzone c med tilhørende tegning 7b – Kantzoner

Afsender: Arbejdernes Landsbank, MT Højgaard

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

Byrum, gårdrum og kantzoner skal placeres og indrettes, som vist på tegning 7a og 7b, og som det fremgår nedenfor.

+

Kantzone c

Kantzonen skal have en dybde målt vinkelret på facaden på 5 m (i gen-nemsnit) ved facader mod Fordgraven og 2 m ved øvrige facader.

Kantzonen skal indrettes med terrasse til udeservering.

Der skal være direkte adgang fra kantzonen til metropladsen, Byrum A.

Befæstede arealer skal være i: Betonfliser i store formater (mindst 60 cm på den korte led), træ eller granit.

Indsigelse/Forslag til ændring

Vi ønsker kantzone c ændret til

Kantzonen skal have en dybde målt vinkelret på facaden på **min 5 m i gennemsnit** ved facader mod Fordgraven. **Kantzonen skal ved øvrige facader/promenader have en dybde målt vinkelret på facaden på mellem 2-5 meter.**

Kantzonen skal indrettes med terrasse til udeservering.

Der skal være direkte adgang fra kantzonen til metropladsen, Byrum A.

Befæstede arealer skal være i: Betonfliser i store formater (mindst 60 cm på den korte led), træ eller **natursten.**

Tegning 7b – kantzoner ønskes ændret som vist på bilag ”§8 stk 7_Rev tegning 7b Kantzoner”

Begrundelse

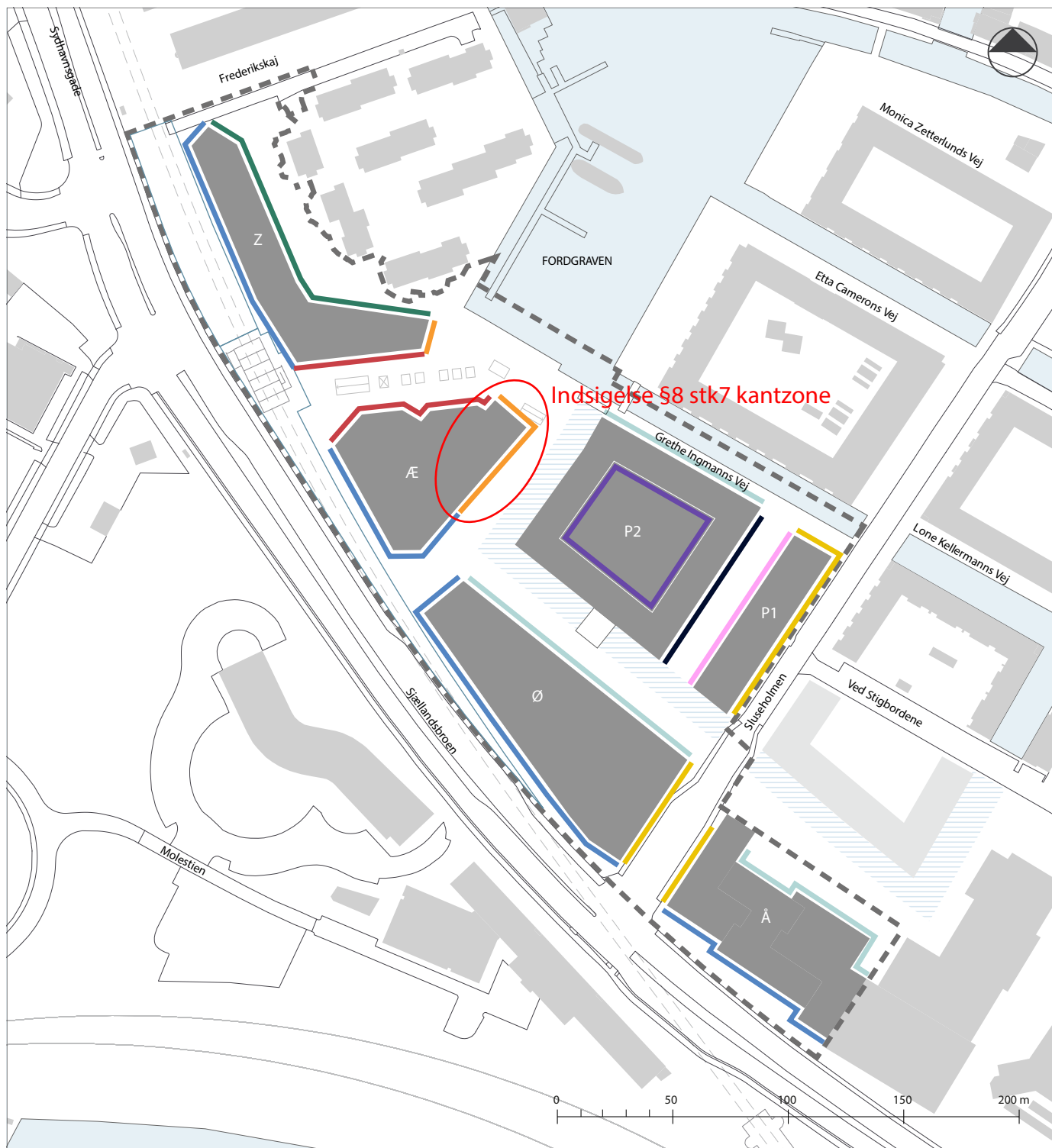
Bygherren har ønske om at etablere mulighed for udeservering på promenaden. Da vejmyndigheden ikke ønsker placering af café møbler o.lign. på et vejareal skal det sikres, at der kan skabes et café miljø uden at det karambolerer med vejarealet på promenaden.















Herudover vil vi gerne have designfrihed ift. natursten, at det ikke kun kan være granit, men at det på udvalgte steder f.eks. også kan være pigsten eller lignende. Pigsten er erfaringsmæssigt rigtig godt til at styre gående trafik samt beskytte plantebede.

Se bilag:

- **§8 stk 7_Rev tegning 7b Kantzoner.** Forslag til reviderede kantzoner, som giver mere kantzone mod den nye kanal.

Tegning 7b · Kantzoner



- | | | |
|---|--|---|
|  Kantzone a |  Kantzone h |  Lokalplanområdets afgrænsning |
|  Kantzone b |  Kantzone i |  Eksisterende bygning |
|  Kantzone c | |  P-Å Byggefelt |
|  Kantzone d | |  Kanal |
|  Kantzone e | |  A/S Øresunds arealer |
|  Kantzone f | | |
|  Kantzone g | | |

§8 – stk. 7

Afsender: Danica, MTHøjgaard

Forfatter: Kragh & Berglund

Tekst fra lokalplan

Kantzone e.

.....Højst 40 % af kantzonen skal være befæstet. Befæstede arealer skal være i: Betonfliser, natursten.

Mindst 10 % af kantzonen ved byggefelt P2 og Å skal indrettes med bede til facadebeplantning og øvrig beplantning. Bede skal have en dybde på mindst 0,3 m målt fra facaden.

Kantzonen på Grethe Ingemanns Vej må have et hævet areal til terrasse/trappe, med en højde på 0,6 - 1,1 m målt fra terræn.

Værn på hævede terrasser/trapper må højst være 1,1 m målt fra terrasse/trappens niveau. Materialer på værn må ikke være kraftigt lys-reflekterende eller blændende.

Indsigelse/Forslag til ændring

Vi ønsker at ændre teksten til: til *mindst 50 %-70% af kantzonen skal være befæstet*

Kantzonen på Grethe Ingemanns Vej: *Trappe må have en højde på 1,5 (så højest mulige stuegulv kan nås)*

Begrundelse

Kantzonen ligger bl.a. ud til servicegaden, og til et fortov på 2.5 m. Fastholdes højst 40 % befæstelse vil det give høje procentkrav til beplantning langs facader. Det vil betyde at der lægges beslag på bla. fortovsareal til bede og der vil opstå længere indsnævringer af fortovsbredde pga. plantebede. Der foreslås i stedet at der arbejdes med et interval på belægningsprocenten, for at give mulighed for at opfylde krav ud til de tilstødende arealer (fortov servicegade, kanalgade ved P2, og nordside BF-Å)

Vedr. trapper fra stuelejligheder til terræn på Grethe Ingemanns Vej, så er gulvkoten i Byggefelt P2 ikke endeligt fastlagt, så der ønskes fleksibilitet i projekteringen.

Se bilag:

Ingen bilag.

§8 – stk. 7

Afsender: MTHøjgaard

Forfatter: Kragh & Berglund

Tekst fra lokalplan

Kantzone f

Kantzonen skal have en dybde målt vinkelret på facaden på mindst 0,3 m.

Mindst 20 % af kantzonen skal indrettes med bede til facadebeplantning og øvrig beplantning.

Højst 40 % af kantzonen må være befæstet. Befæstede arealer skal være i: Betonfliser, natursten.

Indsigelse/Forslag til ændring

Vi ønsker at ændre teksten til: *Mindst 20 % af kantzonen ved BF_P1 skal indrettes med bede.*

og Højst 40 % af kantzonen må være befæstet ændres til: *Mindst 40 % af kantzonen må være befæstet*

Begrundelse

Kantzonen ligger ud til Sluseholmen vej og til fortove, og der forventes ikke plads til bede foran. F.eks. BF-Ø og BF-Å pga. af det nye vejprofil med svingbaner. Generelt er der meget belægning foran disse facader pga. af fortove, og derfor bør det være mindst % på belægninger i stedet for højst.

Se bilag:

Ingen bilag.

§8 – stk.7

Afsender: Danica Ejendomme

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

Kantzone g

Kantzonen skal have en dybde målt vinkelret på facaden på mellem 3 og 7 m.

...

Den yderste 1,3 m af kantzonen skal være bede til beplantning. Mindst 40 % af den øvrige kantzone skal være bede til beplantning....

Indsigelse/Forslag til ændring

Ønsket ændret til: ...mellem 3 og 7,3 m.

...

Der ønskes et grønt udtryk eksempelvis med hække. 40% beplantning er dog for meget, når de første 1,3m også er bede, og det reducerer muligheden for at disponere en fornuftig terrasse med borde, stole og grill mulighed.

Det ønskes ændret til 10%

...

Ønsket tilføjelse: Der er ligeledes mulighed for at etablere en cykelrampe til cykelparkering i kælder.

Begrundelse

Der er ved foreslået ændring den tilsigtede begrønning, da den yderste meter er et grønt bed, grønne hække indgår og terrasse vil naturligt blive møbleret med beplantede krukker.

7,3 m sikrer at optegnelsen stemmer overens med salgsaftalen mellem Danica og Køber, hvilket tidligere har været hensigten. Det er aftalt med køber at de skal forestå drift og vedligeholdelse af 0,3m bed op mod plint og er således selv ansvarlige for det grønne udtryk op mod plint, som de selv ser på.

...

Det store antal cykler til byggefelt P2 kræver en fornuftig og nem adgang til cykelparkering i kælder. Derfor er det vigtigt at sikre separat adgang til cykelrampe i kantzonebestemmelsen.

Se bilag:

Ingen bilag

§8 – stk.7

Afsender: Danica Ejendomme

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

Kantzone i

Kantzonen skal have en dybde målt vinkelret på facaden på mellem 2 og 3 m.

Kantzonen skal indrettes med individuelle terrasser for boligenheder.

Mindst 40 % af kantzonen skal være bede til facadebeplantning og øvrig beplantning. Bede skal have en dybde på mindst 0,3 m målt fra facaden.

Mindst 20 % af kantzonen skal være befæstet. Befæstede arealer skal være i: Betonfliser, natursten eller træ.

I kantzonen må der være et hævet areal til terrasse/trappe, med en højde på højst 0,3 m målt fra det omgivende terræn.

Mellem boligenheder må være et hegn i en dybde på 1 m målt vinkelret på facaden. Hegnet må maksimalt være 1,5 m målt fra kantzonen terrænniveau. Hegn skal være hæk, åbent gitter / hegn eller lignende. Materialer på hegn må ikke være kraftigt lysreflekterende eller blændende.

Indsigelse/Forslag til ændring

Ønsket præcisering: Adgangsveje til boligopgange medtages ikke til beregning i kantzonebestemmelsen.

Mindst 25 % af kantzonen skal være bede

Begrundelse

For at punktet kan opfyldes medtages adgangsveje ikke til beregning af kantzonebestemmelserne. Vi har mange små lejligheder og dermed mange trappeopgange, som alle skal have adgang til gård.

Der henvises til §8-stk.7 første afsnit, som beskriver at kantzone må gennembrydes. Vi ønsker det præciseret, så bestemmelsen ikke beregner kantzone, hvor den gennembrydes.

Se bilag:

Ingen bilag

§8 – stk.9

Afsender: Arbejdernes Landsbank, MT Højgaard

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

Det er en betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse i område II (byggefelt Æ), at de på tegning 7c i zone a, d, e og h viste nye træer er plantet.

Indsigelse/Forslag til ændring

Beplantningszone a og d menes ikke at kunne medtages, da de ligger på anden grundejers matrikel. Den del af a og d, som efter udmatrikulering bliver en del af bygn. Æ's matrikel vil kunne medtages.

Beplantningszone h vurderes særdeles konfliktfyldt, da servicegaden skal bruges som byggepladsvej til byggefelt Ø, der opføres med en mindre forskydning i forhold til Æ

Begrundelse

Det er en hård bestemmelse, hvis BF-Ø ikke er bygget eller bygger samtidigt. Servicegaden vil være byggeplads mens Ø opføres.

Se bilag:

Ingen bilag

§10 – stk.5

Afsender: Arbejdernes Landsbank og Danica Ejendomme

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

Anløbspladser til både og træbrygger til ophold

Langs bolværker i kanaler må der etableres én let ponton ud for hver bolig i stueplan mod kanal. Herudover må der etableres i alt op til 5 træbrygger til ophold.

Pontoner ved boliger i stueplan må ikke rage mere end 1,5 m ud i kanalen og må ikke være bredere end 3 m.

Træbrygger til ophold må ikke rage mere end 3 m ud i kanalen og må ikke være bredere end 7 m.

Indsigelse/Forslag til ændring

...i alt op til 5 træbrygger til ophold.

Ønsket tilføjelse:

...i alt op til 5 træbrygger eller pontoner til ophold.

Begrundelse

Det ønskes stadig at etablere større pontoner i kanalen ml. P2 og Æ. De nævnes i indledende afsnit (s. 13, Vandarealer og opfyld)

Pontonen skal sikre fornuftig afsæt for kajakker uagtet vandstandens højde. Kajakklub skal indgå i de tilstødende fælleslokaler og faciliteter. Mulighed for en stor ponton fremfor træbrygge ønskes.

Se bilag:

Ingen bilag

§11 & §12

Afsender: Danica Ejendomme

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan

Tekst vurderes ikke at følge realiserbare principper

Indsigelse/Forslag til ændring

Følgende principper har været drøftet mellem grundejere og TMF i uge 26 og ønskes indarbejdet:

- Hovedprincip er at respektive grundejere selv etablere fællesarealer, herunder veje, stier og byrum indenfor egen matrikel. Herefter overdrages drift og vedligehold til grundejerforeningen.
- Danica etablere kanaler, syd og vest for byggefelt P samt broer syd og vest for byggefelt P. Herefter overdrages drift og vedligehold til grundejerforeningen.
- Byrum a tages helt ud og etableres af Metro og driftes som vejareal.
- Træbrygge i område VII udføres, vedligeholdes og driftes af grundejerforeningen.
- Kantzoner driftes af bygningsejer.
- Bestemmelserne tilrettes således at endelig ibrugtagning kun forudsætter anlæggelse af anlæg indenfor egen matrikel.

- Paragrafhenvisninger skal generelt tilrettes.

Se bilag:

Ingen bilag

Tegning 2a

Afsender: MT Højgaard

Forfatter: Holscher Nordberg

Tekst fra lokalplan

Anvendelse i stueetagen

Indsigelse/Forslag til ændring

Anvendelse på indskudt etage, skal kunne rumme Serviceerhverv/parkeringshus og boligdepoter.

Begrundelse

Da der ikke er p-kælder i bygning, placeres depoterne til boliger på det indskudte dæk, i forbindelse med p-pladserne.

Tegning 3a - Veje

Afsender: Arbejdernes Landsbank

Forfatter: Kragh & Berglund

Cykelrampe til kælder på Byggefelt Z.

Indsigelse/Forslag til ændring

Vi ønsker at fastholde muligheden for at etablere rampen til cykelkælderen, men ikke som et krav.

Begrundelse

Kælderplanen ligger ikke helt fast endnu grundet den igangværende projektering og optimering af projektet.

Se bilag:

Ingen bilag.

Tegning 4 – Bil og cykelparkering

Afsender: MT Højgaard

Forfatter: Kragh & Berglund

Tegning

10 cykel p-pladser er angivet med signatur ved nordgavlen af Byggefelt Ø. Benævnt som:
Cykelparkering i kantzone og/eller i tilbagetrukket stueetage med angivelse af maks. antal pladser.

Indsigelse/Forslag til ændring

De 10 pladser på tegningen bør præciseres som ”mulig” cykelparkering med maks. antal pladser.

Begrundelse

Der er ikke ret meget plads i terræn det pågældende sted, hvor mange trafikretninger skal mødes og flette.

Se bilag:

Ingen bilag.

Tegning 4 – Bil og cykelparkering

Afsender: MT Højgaard

Forfatter: Kragh & Berglund

Tegning

2 bilparkeringspladser til Sund & Bælt nord for udluftningsskakten er angivet på Tegning 4.

Bilparkering til A/S Øresund med angivelse af antal pladser.

Indsigelse/Forslag til ændring

Det skal præciseres som en mulighed (kan) for parkering og ikke et krav (skal).

Begrundelse

Vejmyndigheden har allerede afvist muligheden for at anvise pladserne det pågældende sted nord for skakten. Så det virker ikke frugtbart fortsat at anvise det.

Se bilag:

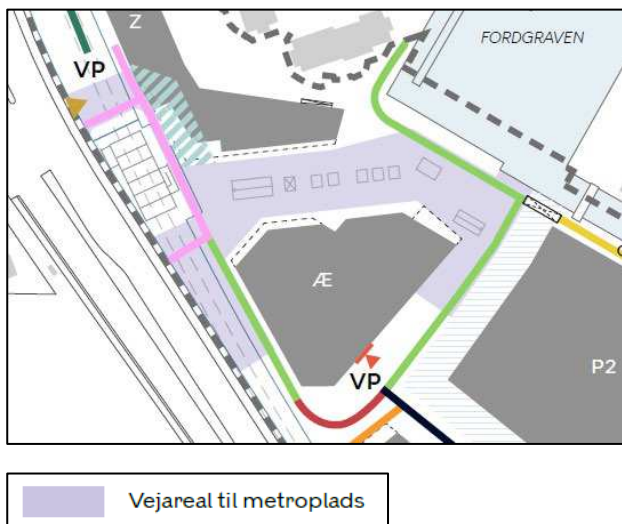
Ingen bilag.

Tegn. 3a

Afsender: Arbejdernes Landsbank

Forfatter: Over Byen Arkitekter

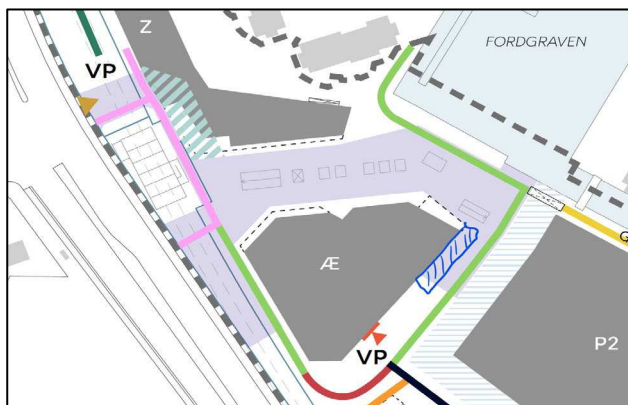
Tekst fra lokalplan



Indsigelse/Forslag til ændring

Kantzone på 5m langs kanalgade bør tilhøre Æ og ikke vejareal til metroplads.

Se skitse, hvor kantzone området, som ikke bør være vejareal, er skraveret med blå:



Begrundelse

Der ønskes plads til udeservering, hvilket ikke må foregå på vejareal.

Se bilag:

Ingen bilag

Tegning 3a

Afsender: MT Højgaard, Arbejdernes Landsbank

Forfatter: Holscher Nordberg

Tekst fra lokalplan

Veje

Indsigelse/Forslag til ændring

Vi vil gerne ændre placeringen af markeringen af overkørsel til parkering, ved byggefelt Z.

Begrundelse

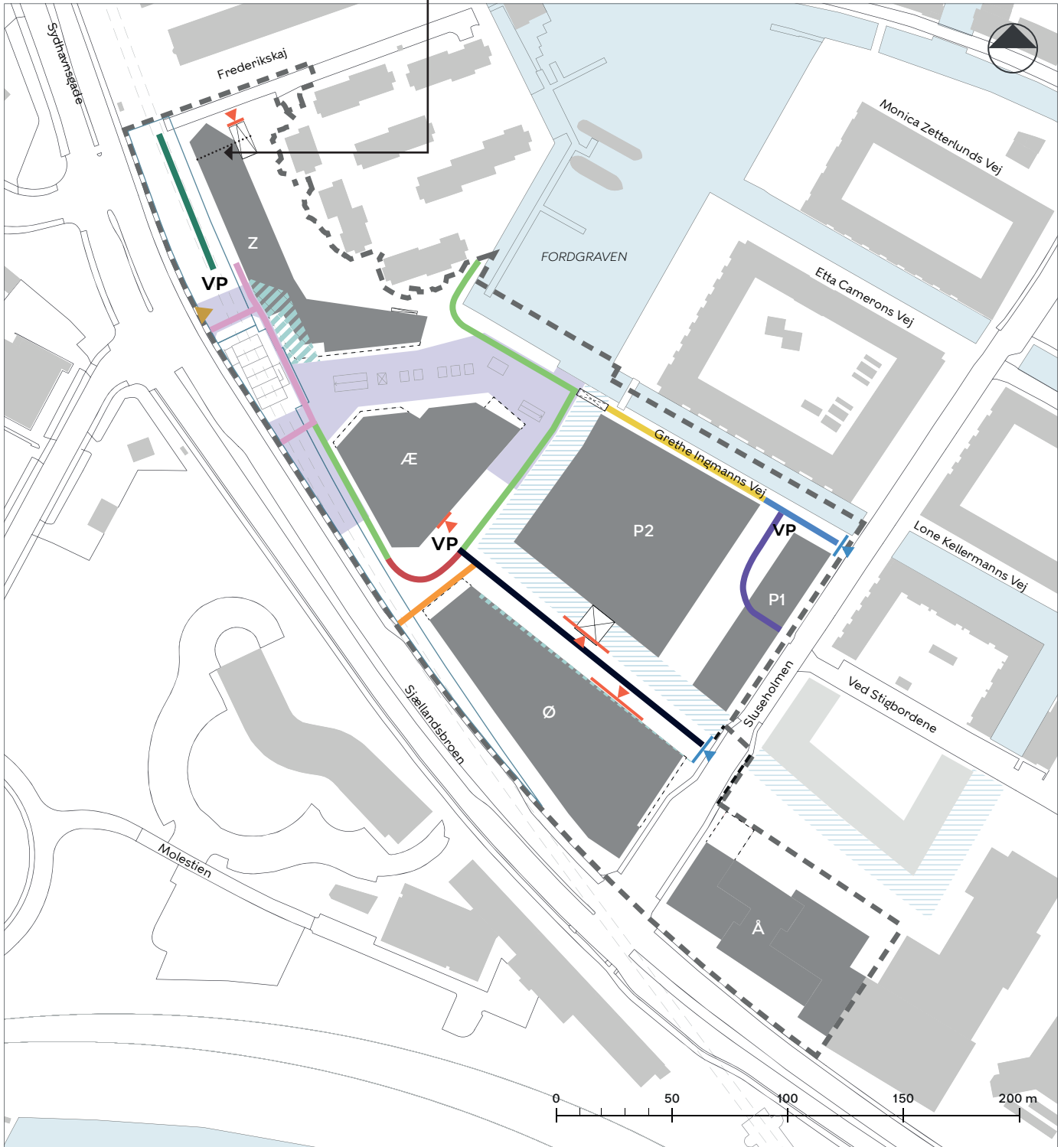
Byggefeltet er blevet kortere, og derfor har placeringen af rampen til P-kælderen flyttet sig.

Se bilag:

Tegning 3a -Overkørsel til parkering byggefelt Z

Bygning kortes retvinklet af ved prikket linje, og rampe rykkes til facaden start.

Tegning 3a · Veje



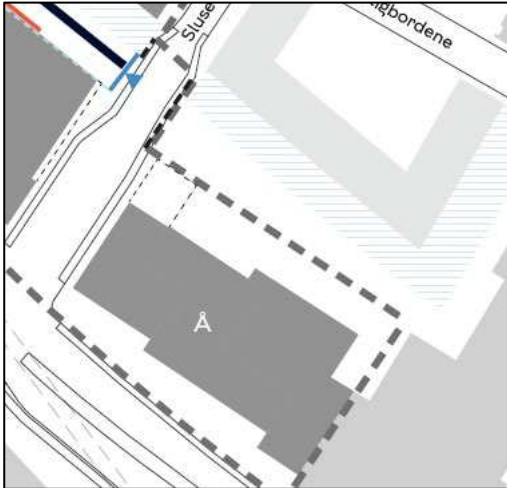
	Vejareal til metroplads		Vejtype e		Vejbro		Lokalplanområdets afgrænsning
	Vejudlæg, der kan ophæves		Vejtype f		Stibro		Eksisterende bygning
	Vejtype a		Vejtype g		Overkørsel		Byggefelt
	Vejtype b		Vejtype h		Overkørsel til parkering		Eksisterende vejlinje
	Vejtype c		Vejtype i		Overkørsel der kan nedlægges		Byggefelt overliggende etager
	Vejtype d	VP	Vendeplads		Rampe		Kanal
			Rampe				A/S Øresunds arealer

Tegn. 3a Veje

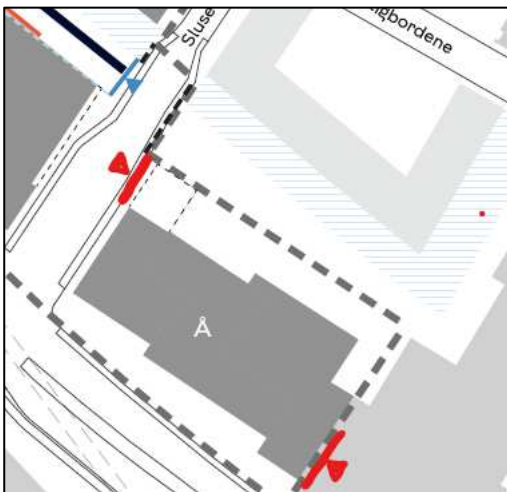
Afsender: Arbejdernes Landsbank og Danica Ejendomme

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan



Indsigelse/Forslag til ændring



Begrundelse

Overkørsel til byggefelt Å forventes at flyttes ca. 5 m mod nord (væk fra Sjællandsbroen).

Overkørsel via Danicas parkeringshus ønskes sikret i lokalplan, forud for endelig projekt og tinglysning.

Se bilag:

Ingen bilag

Tegn. 4 Bil- og cykelparkering

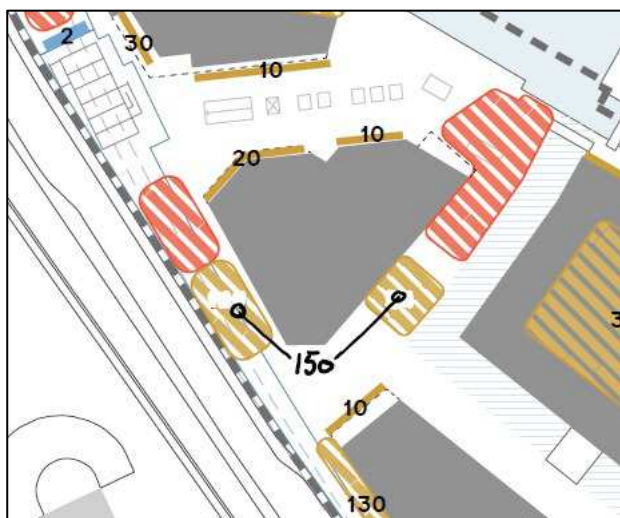
Afsender: Arbejdernes Landsbank

Forfatter: Over Byen Arkitekter

Tekst fra lokalplan



Indsigelse/Forslag til ændring



Det ønskes at hæve muligheden for cykelparkering fra samlet maks. 125 til maks. 150

Det ønskes at de 2 områder kan disponeres frit

Begrundelse

Det store antal "pladskrævende cykler" som skal placeres på byggefeltet kan flytte ved geometrien på de først optegnede cykelparkeringspladser. Landskabsarkitekterne har derfor behov for frihed til at placere cykler eller pladskrævende cykler mest hensigtsmæssigt i forhold til geometrien.

Se bilag: Ingen bilag

Tegning 5a

Afsender: MT Højgaard

Forfatter: Holscher Nordberg

Tekst fra lokalplan

Bebyggelsens omfang og placering

Indsigelse/Forslag til ændring

Fuldt optrukket linje omkring byggefelt Ø's hjørne, Facade g og facade f, skal ændres fra fuldt optrukket til stiplede linje.

Begrundelse

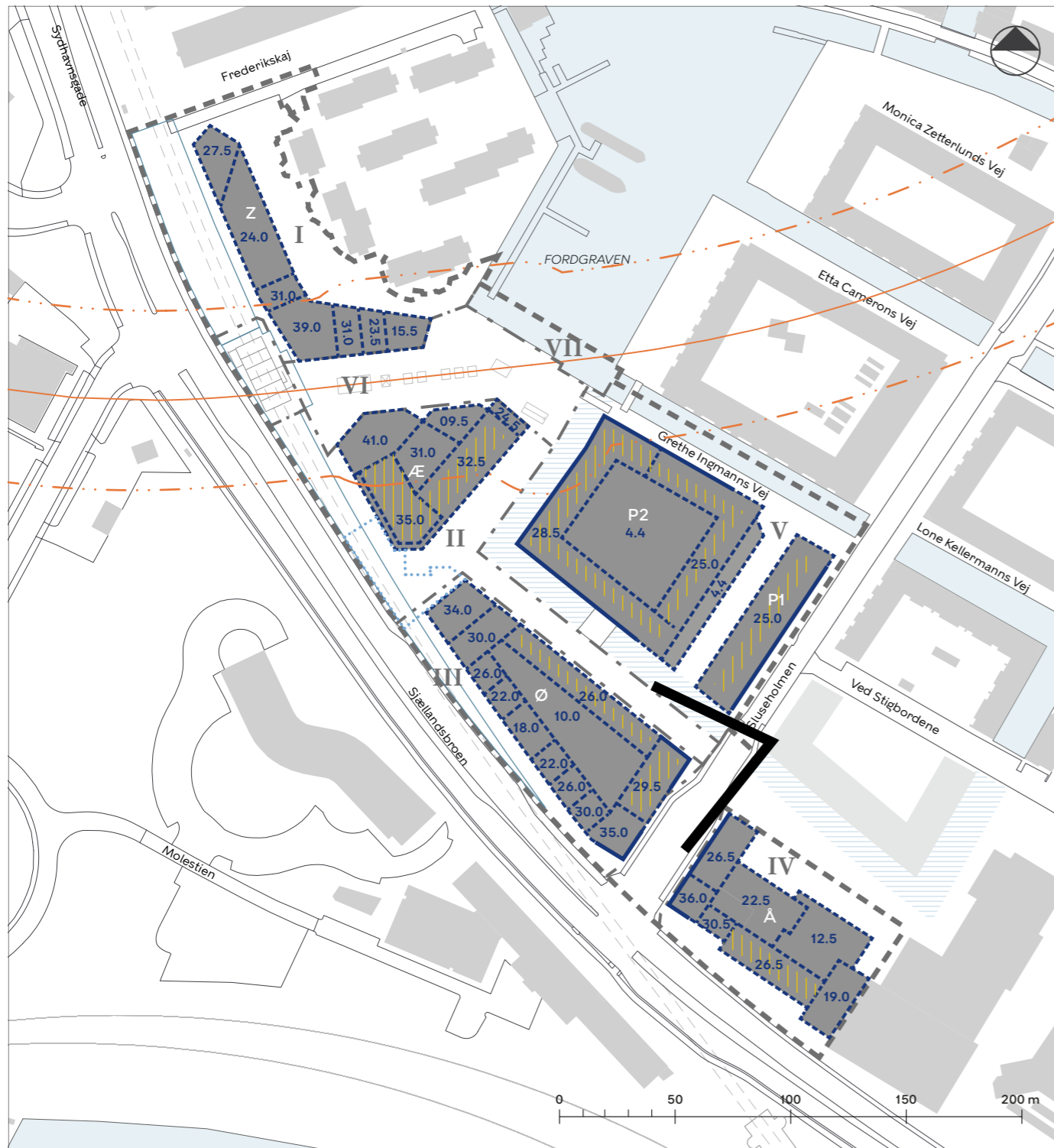
Der er modstrid lokalplanen i forhold til tilbagetrækninger i §7 stk. 1.

Det er fint hvis vi opfylder at vi bygger til kant med overliggende etager. Hvis ikke, skal det rettes.

Bilag:

Tegning 5a – Bebyggelsens omfang og placering – Markering af byggefeltets kant

Tegning 5a · Bebyggelsens omfang og placering



- | | | | |
|--|---|--------------|----------------------------------|
| | Afgrænsning af byggefelt, hvor bygning skal følge kant | | Lokalplanområdets afgrænsning |
| | Afgrænsning af byggefelt | | Grænse mellem delområder |
| | Bygefelt | I-VII | Delområde |
| | Maksimal topkote dvr90 | | Eksisterende bygning |
| | Zone for placering af teknik på tag | | Kommende metrolinje |
| | Område, hvor der ikke kan placeres mindre bygninger, anlæg m.v. | | Servitutlinje for kommende metro |
| | | | Kanal |
| | | | A/S Øresunds arealer |

Illustration af projektet



Del af bygning der følger lokalplanens fuldt optrukne linje.

Fra:
Til:
Cc:
Emne:
Dato:
Vedhæftede filer: [20220808 - Lokalplan Sluseholmen indsigelser LE34.pdf](#)
[Bilag - Byggefelt Ø.PDF](#)

Kære Berit,

I forlængelse af vores drøftelse i fredags fremsender jeg hermed på vegne af MTH indsigelser i forhold til byggelinjerne ind mod gården samt anvendelsesarealfladen for byggefelt Ø. Pga. at Holscher Nordberg stadig er ferieramte har jeg lovet at stå for indsigelsen som er vedhæftet her.

Er der spørgsmål eller lignende er du meget velkommen til at ringe eller skrive.

Med venlig hilsen / best regards

Jon Vestergaard Jacobsen

Partner, Landinspektør

Landinspektørfirmaet LE34

A/S

Energivej 34

2750 Ballerup

§ 6 – stk. 2 a)

Afsender: MT Højgaard

Forfatter: LE34

Tekst fra lokalplan

a) *Bebyggelsen skal placeres inden for byggefelterne, som vist på tegning 5a*

Indsigelse/Forslag til ændring

Teksten ønskes ikke ændret, men der ønskes en ændring i byggelinjen ind mod gården på byggefelt Ø, så bygningen kan fortænde i gårdrummet med 1,5 meter ud fra facaden langs *Servicegaden* som vist på vedlagte kortbilag.

På samme vis ønskes byggelinjen ind mod gården rykket langs *Sluseholmen*. Svarende til 17,5 meter ind fra den yderste facadelinje mod *Sluseholmen* som vist på vedlagte kortbilag.

Begrundelse

Ud mod *Servicegaden* etableres opbrud i facadelinjen med udgangspunkt i bestemmelsen i §7 stk 1 i) (facade g) for at give en række vertikale opdelinger i den lange facade for at give facaden karakter af byhuse. Den samme fortanding ønskes ind i gården så også denne facade brydes op. Husdybderne på maks 12 meter overholdes stadig.

Ud mod *Sluseholmen* etableres tilbagerykning i facaden med udgangspunkt i bestemmelse i §7 stk. 1 g) (facade f) på 1.5 meter. For at bibeholde husdybden på 16 meter for ungdomsboliger iht §6 stk. 4 ønskes en tilsvarende indrykning ind i gården for at opnå tilfredsstillende størrelser på ungdomsboligerne. Ændring af byggelinjen her medvirker også til at den høje del af bebyggelsen på op til 35 meter kommer til at være placeret indenfor byggelinjen.

Se bilag:

Se vedhæftede bilag med ønsker til justeret byggefelt.

§ 3 – stk 12

Afsender: MT Højgaard

Forfatter. LE34

Tekst fra lokalplan

Anvendelserne skal placeres, som vist på tegning 2a-2b

Indsigelse/Forslag til ændring

Teksten ønskes ikke ændret, men der ønskes en mindre ændring i kortbilaget jf vedhæftede kortbilag

Begrundelse

Det høje hjørne af bygningen op til 35 meter (serviceerhverv) ønskes ikke udført i nær så stor plan udstrækning. Og da anvendelsen følger volumen af byggerier (højderne) så er der behov for en justering af kortbilaget så boliganvendelsen udvides længere ned mod hjørnet. Arealet er markeret med gult i vedhæftede.

Se bilag:

Se vedhæftede



Teknik- og Miljøforvaltningen
Postboks 348
1530 København V

Kopi til parc@kk.dk

PLESNER LAW FIRM
WWW.PLESNER.COM

AMERIKA PLADS 37
2100 KØBENHAVN Ø
TLF +45 33 12 11 33
FAX +45 33 12 00 14

NKC@PLESNER.COM

1. juli 2022

32619-108 NKC

HØRINGSVAR - INDSIGELSE OVER FOR LOKALPLANFORSLAG AF 5. MAJ 2022

Som advokat for A/S Øresundsforbindelsen ("**ASØ**") henvender jeg mig vedrørende det af Borgerrepræsentationen offentliggjorte forslag til lokalplan af 5. maj 2022 for Sluseholmen Stationsområde ("**Lokalplansforslaget**") i relation til ASØ's arealer på matrikel nr. 466 og 467 (se Lokalplansforslaget, tegning 1).

ASØ har tidligere fremsat indsigelser mod de tidligere udkast til lokalplansforslag, herunder ved brev af 9. februar 2022 til Københavns Kommune (v. Berit Jørgensen) vedrørende udkast til lokalplansforslag dateret 4. februar 2022 og ved brev af 25. marts 2022 til Teknik- og Miljøforvaltningen vedrørende udkast dateret 25. marts 2022. Disse indsigelser har desværre ikke affødt reaktion fra Københavns Kommune, og ASØ har derfor set sig nødsaget til at overdrage sagen til mig.

I det følgende fastholdes og uddybes de af ASØ rejste indsigelser over for Lokalplansforslagets inddragelse og regulering af ASØ's arealer, idet Borgerrepræsentationen hermed anmodes om øjeblikkeligt at ophæve lokalplansprocessen og/eller at korrigere Lokalplansforslaget således, at ASØ's arealer udgår.

1. Sagens baggrund

ASØ er ejer af arealerne på matrikel nr. 466 og 467, som ligger placeret inden for det i Lokalplansforslaget afgrænsede lokalplansområde. Arealerne blev erhvervet ved ekspropriation i 1990'erne som led i etableringen af Øresundsbanen, der i dette område er etableret som en underjordisk jernbanetunnel. Øresundsbanen blev taget i brug i 1998 og har siden da været ejet, driftet og vedligeholdt af ASØ. Ekspropriationen af arealerne og anlægget af Øresundsbanen blev foretaget i henhold til Lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund fra 1991 - nu Lov om S&B.¹ ASØ er i dag ejer med deraf følgende rettigheder og pligter på grundlag af den nævnte særlov (Lov om S&B). Dermed er ASØ's ubetingede ejerskab og fulde råden over arealerne på matrikel nr. 466 og 467 etableret ved lov, og der kan ikke foretages rådighedsindskrænkninger og anden regulering over arealerne ved en lokalplan.

Primo 2021 indledtes en dialog mellem ASØ og Københavns Kommune, og der blev sidenhen afholdt en længere række af møder mellem parterne. På disse møder gav ASØ klart og tydeligt udtryk for, at ASØ ifølge gældende lovgivning har og skal have ejerskab og den fulde råderet over arealerne på matrikel nr. 466 og 467 i relation til driften og vedligeholdelsen af Øresundsbanen.

I strid hermed forsøger Lokalplansforslaget upåagtet at inddrage ASØ's arealer i afgrænsningen af det relevante lokalplansområde samt at skabe grundlag for en ændret brug af arealerne, herunder ved etablering af

¹ Lov 2005-06-04 nr. 588 om Sund og Bælt Holding A/S

vendeplads på matrikel nr. 466, indretning af cykel- og bilparkeringer på matrikel nr. 466 og 467 (se Lokalplansforslagets side 56 og 48, tegning 3a og 5a) og plantning af træer over store dele af arealerne (se Lokalplansforslagets side 65, tegning 7c). Denne regulering ville, såfremt den havde retsvirkninger for ASØ, jf. pkt. 2, reelt have karakter af ekspropriative indgreb i ASØ's arealer, ligesom Lokalplansforslaget i øvrigt forsøger at skabe grundlag for en regulering (se Lokalplansforslaget side 13).

Denne inddragelse og regulering af ASØ's arealer på matrikel nr. 466 og 467 kan som bekendt ikke anerkendes af ASØ, hvilket i det følgende vil blive uddybet.

2. Vedtagelse af Lokalplansforslaget er uden retsvirkninger for ASØ's arealer og dermed ulovlig

Som anført er ASØ's arealer på matrikel nr. 466 og 467 reguleret af og underlagt gældende lovgivning i form af Lov om S&B. Dette indebærer, at Lokalplansforslaget ved dens inddragelse og regulering af disse arealer indebærer en konflikt. Der redegøres i det følgende for, hvorfor Lokalplansforslaget ved sin inddragelse og regulering af ASØ's arealer er uden retsvirkning for ASØ, hvilket medfører, at lokalplansforslaget ved dets inddragelse af lokalplansarealet, herunder ved at medregne ASØ's arealer som en del af friarealerne og i forhold til beregning af bebyggelsesprocenten mv., hviler på et forkert retligt grundlag, og dermed bliver ulovlig, såfremt planlovens forpligtelser ikke kan opfyldes uden at tælle ASØ's arealer med.

Som det fremgår af det almindelige forvaltningsretlige "specialitetsprincip" samt "lex specialis"-princippet, som bruges som fortolkningsprincip, kan en kommune helt generelt ikke tiltage sig kompetence til i en lokalplan at regulere forhold, som efter lovgivningen er reguleret på anden vis. Netop ASØ's arealer er, som bekendt, reguleret af og underlagt Lov om S&B, og det kan derfor konstateres, at Københavns Kommune allerede på den baggrund handler uden for sin kompetence/planmæssige beføjelser, når denne i Lokalplansforslaget forsøger at inddrage og regulere disse arealer.

Lokalplansforslaget strider direkte imod Lov om S&B ved at fastlægge en ændret anvendelse af ASØ's arealer end det, som er forudsat nødvendigt. Lokalplansforslagets vedtagelse vil således indebære, at ASØ de facto ikke vil kunne varetage sin pligt til efter Lov om S&B at sikre driften og vedligeholdelsen af Øresundsbanen i området.

I medfør af ovennævnte principper og princippet om den "retlige trinfølge", falder det i øvrigt uden for en kommunes planlægningsbeføjelse, med hjemmel i generel regulering og med retsakter på et trinlaverne niveau, at ændre på en lovs indhold. Dette bekræftes også af indholdet af Planlovens² § 15, stk. 2, der fastslår, at en lokalplan ikke kan fastlægge en regulering, der strider imod anden gældende lovgivning - medmindre der foreligger en "særlig" hjemmel hertil. Der foreligger i dette tilfælde ingen "særlig" hjemmel, idet Lokalplansforslaget alene hviler på den generelle hjemmel i Planloven, og det kan derfor konstateres, at Københavns Kommune også af den grund handler uden for sin kompetence/planmæssige beføjelser ved at regulere anvendelsen af ASØ's arealer.

Den retlige ordning - om forholdet mellem på den ene side anlægslove vedtaget af Folketinget og på den anden side kommunale planer vedtaget af kommunalbestyrelser med hjemmel i Planloven - indebærer, at indholdet af anlægslove (herunder også Lov om S&B) skal respekteres, og at kommunen dermed ved først kommende planrevision efter vedtagelse af sådanne i Folketinget er forpligtet til at respektere og tilpasse planerne i overensstemmelse hermed.

Da Lokalplansforslaget i forhold til blandt andet friarealer og bebyggelsesprocent inddrager og regulerer forhold, som Københavns Kommune ikke har kompetence til at inddrage/regulere i sin lokalplanlægning, jf. ovenstående bemærkninger, vil en vedtagelse af Lokalplansforslaget være ulovlig, såfremt ASØ's arealer er nødvendige for at opfylde planlovens krav til lokalplanindhold.

² Lov 2020-07-01 nr. 1157 om planlægning

3. Gældende lokalplan

I relation til den gældende lokalplan (lokalplan nr. 310 - tillæg 3, 8 og 11), bemærkes, at denne ligeledes er uden retsvirkninger for ASØ's arealer. ASØ har ikke tidligere været opmærksom på, at kommunen pludselig har inddraget arealerne ved Tillæg nr. 3 til lokalplan nr. 310 vedtaget den 29. januar 2009, men dette forhold ændrer dog ikke på retsvirkningerne af lokalplanen, herunder Lokalplansforslaget, i forhold til ASØ's arealer. Sund & Bælt fremkommer hermed med sine indsigelser, således at Københavns Kommune i henhold til sine forpligtelser kan tilpasse planen ved førstkommande planrevision, således at retsstillingen overholdes.

4. Specifikke indsigelser til Lokalplansforslaget

ASØ henviser til de tidligere fremførte indsigelser samt til bilag 1 indeholdende ASØ's uddybende kommentarer til Lokalplansforslagets indgreb på ASØ's arealer, herunder forhold til ekspropriation.

o0o

Borgerrepræsentationen opfordres til straks at ophæve lokalplansprocessen og/eller at korrigere Lokalplansforslaget, således at dette ikke forsøger at inddrage og/eller regulere ASØ's arealer.

Såfremt der er brug for en uddybning af ovenstående foreslår ASØ, at der snarest sættes et fysisk møde op med henblik på drøftelse af sagen.

ASØ tager forbehold for at fremkomme med yderligere bemærkninger og indsigelser til Lokalplansforslaget samt i øvrigt for at påklage dets eventuelle vedtagelse efter den almindelige klageadgang.

Nærværende brev, inkl. bilag 1, er fremsendt fysisk og pr. mail.

Med venlig hilsen



Niklas Korsgaard Christensen

Advokat (H), MBA, managing partner

Bilag 1 - A/S Øresundsforbindelsens specifikke indsigelser til Lokalplansforslaget

Reference i Lokalplansforslaget	ASØ's bemærkninger/indsigelser
<p>Generelt om Lokalplansforslagets regulering af ASØ's arealer, herunder med henblik på ekspropriation</p>	<p>Lokalplansforslaget forsøger at regulere anvendelsen af ASØ's arealer, herunder ved at foreslå etablering af vendeplads på matrikel nr. 466 og indretning af cykel- og bilparkeringer på matrikel nr. 466 og 467 (se Lokalplansforslagets side 56 og 48, tegning 3a og 5a) samt plantning af træer over store dele af arealerne (se Lokalplansforslagets side 65, tegning 7c). Disse indgreb er, såfremt lokalplansforslaget havde retsvirkninger for ASØ's arealer, reelt udtryk for ekspropriative indgreb, og Lokalplansforslaget har da også i en sådan situation til formål at skabe et generelt grundlag for netop ekspropriation (se Lokalplansforslaget side 13).</p> <p>Først og fremmest bemærkes, at Københavns Kommune ikke har kompetence til at inddrage og regulere ASØ's arealer i sin lokalplanlægning. Allerede derfor er reguleringen af ASØ's arealer uden retsvirkninger for ASØ og en vedtagelse af lokalplanen vil være ulovlig, såfremt denne hviler på en forudsætning om, at ASØ's arealer kan indgå i lokalplanen og medtælles som friarealer m.m. Se nærmere herom i selve høringsbrevet af 1. juli 2022. Bestemmelserne vedrørende ASØ's arealer skal tages ud af lokalplanen, som herefter evt. skal tilpasses med henblik på overholdelse af planlovens regler uden inddragelse af ASØ's arealer i planlægningen.</p> <p>Dernæst bemærkes, at der under alle omstændigheder slet ikke foreligger et retligt grundlag for at foretage ekspropriation af ASØ's arealer.</p> <p>ASØ's arealer er i forbindelse med anlægget af Øresundsbanen eksproprieret i henhold til Lov om S&B, hvorefter ASØ fortsat har pligt til at sikre driften og vedligeholdelsen af arealer omkring Øresundsbanen. En ekspropriation af ASØ's arealer vil indebære, at ASØ ikke kan varetage sin pligt efter Lov om S&B, og en ekspropriation indeholdende en sådan konflikt kan i sagens natur ikke gennemføres.</p> <p>I forlængelse heraf henvises til den igangværende ekspropriationssag for Sluseholmen Stationsområde, som er initieret af Metroselskabet med henblik på blandt andet at ekspropriere ASØ's arealer som led i opførelsen af den kommende metrostation. Nærmere bestemt ønsker MS at etablere stationsplads, cykelparkeringer m.m. på ASØ's arealer samt at pålægge arealerne status som offentlig vej.</p> <p>ASØ kan forstå, at Metroselskabet har igangsat ekspropriationsprocessen under koordinering med Københavns Kommune. Metroselskabet har som begrundelse for sine indgreb, herunder ønsket om at pålægge ASØ's arealer status som offentlig vej, fremhævet, at det findes "hensigtsmæssigt" og i overensstemmelse med Københavns Kommunes sædvanlige praksis og interesse, at man fremover lader Københavns Kommune stå for driften og vedligeholdelsen af ASØ's arealer i området.</p> <p>Som ASØ har gjort gældende i ekspropriationssagen, er denne tilgang fra Metroselskabet helt uacceptabel, og det er klart, at Metroselskabet ikke med hjemmel og som en saglig begrundelse for sine ønskede indgreb kan fremhæve Københavns Kommunes sædvanlige måde at gøre tingene på. Dette er udtryk for "blandede interesser" og en overtrædelse af såvel det organisatoriske som materielle "specialitetsprincip", hvilket aldrig kan tillades som grundlag for gennemførelsen af en ekspropriation.</p> <p>Lokalplansforslaget giver tilsvarende anledning til kritik og undren, idet dets regulering af ASØ's arealer grundlæggende stemmer overens med Metroselskabets ønskede indgreb. Denne koordinerede indsats i relation til Københavns Kommunes</p>

	<p>lokalplanlægning er tilsvarende helt uacceptabel. Kommunen skal fuldt ud tilpasse sig de to statslige infrastrukturprojekters behov ved udformningen og vedtagelsen af lokalplan for området.</p>
<p>Side 6: "Infrastruktur" Side 34: "Stk. 2. Fastlæggelse af vej" Side 35f: "Stk. 2. Cykelparkering"</p>	<p>I relation til Lokalplansforslagets indretning af parkeringsarealer og trafikplanlægning bemærkes, at der i Lokalplansforslaget (se bl.a. tegning 3a) er lagt op til en løsning, der søger at regulere antallet af parkeringspladser på ASØ's arealer. Dette anser ASØ reelt som værende af ekspropriativ karakter. Bestemmelserne skal på den baggrund udgå af lokalplanen.</p>
<p>Side 10: "Træer og anden beplantning" Side 46f: "Stk. 8. Beplantning"</p>	<p>Ønsket om at etablere træer og beplantning på ASØ's arealer er udtryk for ekspropriative indgreb, og ASØ anmoder hermed om, at disse bestemmelser udgår.</p> <p>Videre bemærkes, at bestemmelserne om træer og beplantning under alle omstændigheder ikke tager tilstrækkeligt hensyn til driften og sikkerheden relateret til Øresundsbanen, der i dette område ligger placeret som en højtliggende jernbanetunnel omgivet af kritiske flugtveje og beredskabsarealer. En vedtagelse af Lokalplansforslaget, herunder etablering af træer og beplantning, vil betyde, at ASØ de facto hindres i at varetage sin pligt til at drifte og vedligeholde jernbanetunnelen og de omkringliggende arealer i henhold til gældende lovgivning (Lov om S&B).</p> <p>Under henvisning til ASØ's tidligere indsigelser skal jeg hermed gentage de væsentligste tekniske udfordringer for ASØ's arealer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jorddækket over jernbanetunnelen er blot ca. 1-2m, hvorfor en opgravning af træer til genplantning vil medføre risiko for beskadigelse af tunnelens fugtmembran; • Træers rødder kan påvirke tunnelens fugtmembran negativt, hvorfor træer ikke må blive for store; • Adgangsforhold for beredskabet skal til hver en tid sikres, hvilket ikke er muligt med de ønskede træer og beplantningen; • Ved brandventilationsskaktens kørestrømsanlægget ikke kunne påvirkes af bevoksningen eller nedfaldende plantedele mv. <p>Bestemmelserne vedrørende træer og beplantning på ASØ's arealer skal derfor udgå af lokalplanen.</p>

Fra:
Til:
Emne: Høringssvar fra Miljøstyrelsen: Kommuneplantillæg nr 3 - Københavns Kommune (MST Id nr.: 5191208)
Dato: 21. juni 2022 10:47:45

Fra:
Sendt: 20. juni 2022 10:27
Til:
Cc:
Emne: Kommuneplantillæg nr 3 - Københavns Kommune (MST Id nr.: 5191208)

Til Københavns Kommune

Miljøstyrelsen har i forbindelse med høring af forslag til kommuneplantillæg nr. 3 (Sluseholmen Stationsområde) for Københavns Kommune følgende bemærkninger, for så vidt angår bilag IV.

Miljøstyrelsen kan konstatere, at det ikke fremgår, om projektet i anlægsfasen vil forårsage undervandsstøj, f.eks. ved nedramning. Såfremt det er tilfældet bør der foretages en vurdering af undervandsstøjpåvirkninger af marine havpattedyr herunder marsvin (og sæler) der potentielt opholder sig i lokalplanområdet i projektets anlægsfase. Det følger imidlertid af habitatdirektivets artikel 12, at der er forbud mod forsætlig forstyrrelse af bilag IV arter. Der skal således foretages en vurdering heraf, og vurderingen skal fremgå af redegørelsen til planforslaget. I den forbindelse bør kommunen overveje om der skal gøres brug af anbefalede afværgeforanstaltninger såsom soft-start procedure.

Miljøstyrelsen | Tolderlundsvej 5 | 5000 Odense C | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | www.mst.dk
[Sådan håndterer vi dine personoplysninger](#)

Svar til: Høring 57226 af: Bestyrelsen, Ejerforeningen Frederikskaj 2

APPLICATION DATE

8. august 2022

SVARNUMMER

31

INDSENDT AF

Bestyrelsen, Ejerforeningen Frederikskaj 2

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Frederikskaj 2

HØRINGSSVAR

Bestyrelsen for Ejerforeningen Frederikskaj 2 har, som naboer til lokalplanområdet, gennemgået planforslaget, og har følgende kommentarer;

Først og fremmest synes vi at lokalplanforslaget ligger op til et rigtigt godt byggeri, der på mange måder vil forbedre områdets kvalitet. Vi ser som naboer frem til at få området færdigbygget.

Øget fokus på grøn bydel om beplantning

Vi noterer os at der i planforslaget gøres en del ud af områdets egenart. Der fremgår både i formålsparagraf og i en del af teksten. Vi er enige i at det er et rigtigt vigtigt princip, og at det er vanskeligt at definere i et omdannelsesområde som dette. En egenart, vi synes er vigtig, og som vi ikke ser beskrevet, er også det med beplantningen. Både på det gamle Sydhavnen og på Frederikskaj 2 er der en del grønne oaser. Med så høj en bebyggelsesprocent som denne, er det svært at finde areal til sådanne grønne områder. Vi vil dog foreslå at der i lokalplanområdet gøres mere ud af at skabe grønne områder, end tilfældet er.

Dette tænker vi også inforhold til kommunens politik om biodiversitet

og pulje om samme formål.

Nedenfor kommer et par eksempler på hvor det grønne kunne indtænkes mere.

§8 ubebyggede arealer

Bestemmelserne om byrum stiller minimumskrav til befæstet areal. Vi vil foreslå at det vendes om. Der skal selvfølgelig være befæstet areal ved veje og stier og parkering, men derudover bør der være grønne områder med særlige krav til biodiversiteten, som tilfældet er for Frederikskaj 2. Området ved Frederikskaj 2 har den særlige egenart, at stierne er befæstede med OB-belægning, og beplantningen fylder de resterende arealer ud. Her er græsser og vilde urter med solitære træer og buske, alle med høj naturkvalitet.

Vi foreslår at bestemmelserne til minimum Byrum A, men også gerne B og de øvrige byrum udformes sådan at kravet til befæstede arealer kun afspejler det mest nødvendige i fht stier, veje og parkering, og at der så i stedet stilles krav om større andel beplantning.

Det allerede bebyggede Frederikskaj 2 og de kommende bebyggelser ville hænge bedre sammen hvis bestemmelserne om befæstelse, byrum og beplantning stemmer overens med de eksisterende forhold i Frederikskaj 2.

Nogle af de befæstede arealer kan udføres i træ/terrassebrædder, eller som minimum bør betonsten fravælges. Brosten eller natursten kan også bryde indtrykket positivt.

Bestemmelserne om kantzoner (stk 7) stiller krav om minimumsarealer til befæstelse. I stedet burde der være fokus på så mange grønne områder, som muligt.

Bestemmelserne om beplantning (stk. 8) virker noget uambitiøse på det grønne og biodiversitetens vegne. I stedet for udelukkende at indeholde bestemmelser om træer, burde de også indeholde bestemmelser om den grønne struktur i området jfr vores

kommentarer om den grønne struktur på Frederikskaj 2, som kunne være den grønne egenart i området.

Cykelparkering og affaldshåndtering

Realiseringen af denne lokalplan betyder at de arealer, vi i dag har stillet til rådighed af MT Højgaard til cykelparkering og affaldshåndtering skal placeres andre steder. Det må ikke være sådan at denne lokalplan betyder at Københavns Kommunes krav til både cykelparkering i affaldssortering ikke kan overholdes. Derfor skal der reserveres de fornødne arealer til disse formål i den kommende lokalplan, hvilket ikke helt ses at være tilfældet.

Vi glæder os over at der på Tegning 4 er reserveret areal til 145 cykelparkering til nabobebyggelse, som er os. Vi gør opmærksom på at det areal, som vi får til både cykelparkering og affaldssortering skal afspejle de nuværende faciliteter. De nuværende faciliteter er 5 store skure, hvor de 3 er til cykler, et til affaldshåndtering og et til vicevært mv.

Da der skal være mulighed for at alle københavnere kan komme af med deres sorterede affald inden for 50 m jfr kommunens affaldsregulativ, skal dette også gælde Frederikskaj 2, selv om der nu bebygges på dette areal.

Bilparkering

Vi har bemærket - også på borgermødet - at kommunen er bevidste om servitutten mellem MT Højgaard og Frederikskaj 2 vedrørende bilparkeringspladser. Vi forudsætter at der er taget højde for det i planlægningen i fht antal p-pladser, sådan at vores krav på op til 141 p-pladser stadig er gældende.

Og ellers ser vi frem til nye naboer, og glæder os over jeres ambitiøse plan for også handel og fællesområder, som kommer hele området til gavn.

Venlig hilsen Bestyrelsen, Ejerforeningen Frederikskaj 2

Svar til: Høring 57226 af: Paolo Malacrida

APPLICATION DATE

7. august 2022

SVARNUMMER

30

INDSENDT AF

Paolo Malacrida

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Frederikskaj 2D

HØRINGSSVAR

Vi oplever, at den nye version af lokalplanen for området "Sluseholmen Stationsområde" kun er fokuseret på at imødekomme de lokale bygherrers ønsker og forretningsmuligheder (f.eks. MT Højgaard A/S, Arbejdernes Landsbank, ...), frem for også at tage hensyn til interesserne af de nuværende boligejere og lejere i området.

Det gælder især boligejerne på Frederikskaj 2, og især bygninger 2D og 2E.

Min udtalelse er baseret på følgende punkter:

1. I den tidligere udgave af lokalplanen (se bilag 01) stod der, at det nuværende Sluseholmen metroområde ville blive udgravet for at forlænge Sluseholmens kanaler. For beboerne på Frederikskaj 2 ville det betyde en højere grad af deltagelse i stemningen på det nordlige Sluseholmen, være omgivet af kanaler og praktisk talt have en meget pænere og roligere omgivelser end at have en metrostation og høje bygninger foran vores vinduer.

2. Vi har naturligvis forståelse for behovet for en metrostation, men oven i punkt 1 ændrer den nyopstillede lokalplan formen på de nye bygninger omkring Frederikskaj 2. En af de nye bygninger på byggepladsen "z" (se bilag 02) praktisk talt strækker sig mellem Frederikskaj 2 og den nye metrostation, der i meget tæt afstand omgiver Frederikskaj 2 og delvist spærrer for de sydlige udsigter og soleksponeringen af Frederikskaj 2D og 2E altaner. Det betyder, at vi ikke kun ikke vil have vand direkte foran vores bygninger, men vores udsigt vil stort set være dækket af en meget tæt bygning, hvilket potentielt kan påvirke værdierne af vores lejligheder.

Vi foreslår, at det nye byggeri på byggepladsen "z" bevarer den oprindelige form fra den tidligere lokalplan, eller i det mindste opdateres for ikke at hindre den sydlige udsigt til bygningerne på Frederikskaj 2.

3. Den nye plan hæver også højden af de nye bygninger. Det er kun i konstruktørernes interesse, da Frederikskaj-beboerne praktisk talt vil få mindre sollys. Vi finder også bekymrende, at tegningerne i den nye lokalplan ikke ser ud til at svare til virkeligheden eller er forældede (se bilag 03 og vind/skygge undersøgelserne på side 19-22), højden på Frederikskaj 2 bygninger er ikke korrekt. For

eksempel, har bygningen på Frederikskaj 2D kun 4 etager, og ikke 7 som det er illustreret! Det betyder, at der bliver en langt større højdeforskel mellem de påtænkte nybyggerier og dem på Frederikskaj 2.

Vi foreslår, at højden på den nye bebyggelse begrænses, og den skal eventuelt overholde de oprindelige begrænsninger i den tidligere version af lokalplanen.

MATERIALE:

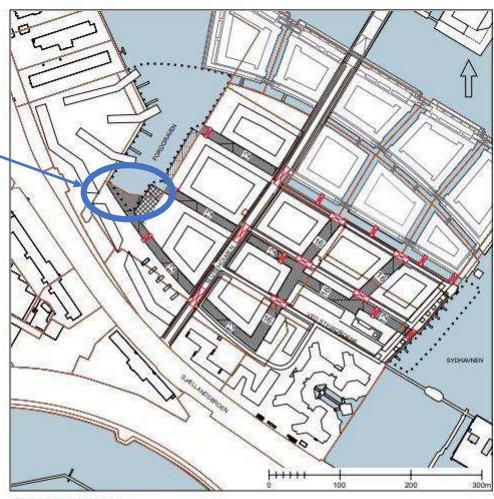
bilag 01.pdf

bilag 02.pdf

bilag 03.pdf

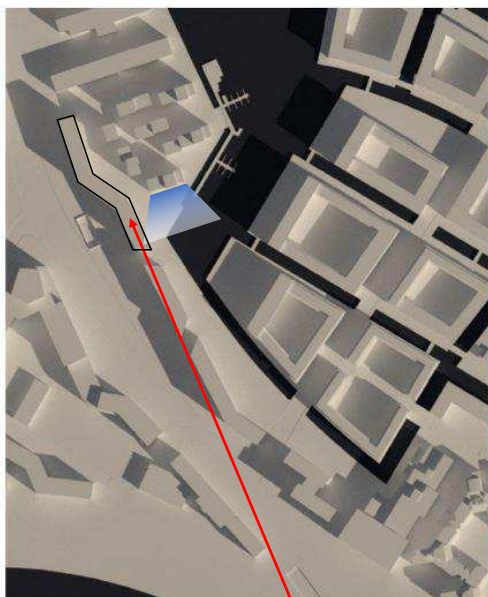
Tegning nr. 2A

Område, der skal udgraves

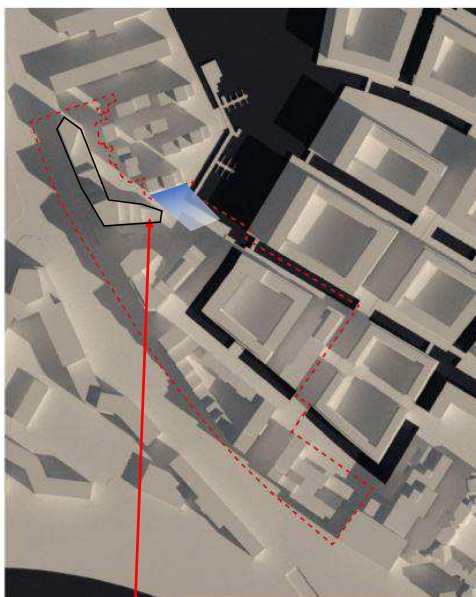


- Arealer, der skal bortgraves
- Arealer, der skal bortgraves
- Arealer, der skal opfyldes
- 12, 16, 20
Bredde på kanaler i meter
- Principiel afgrænsning af fystbådehavn
- Vejbroer
- Stibroer
- Matrikelskel

Gældende lokalplan

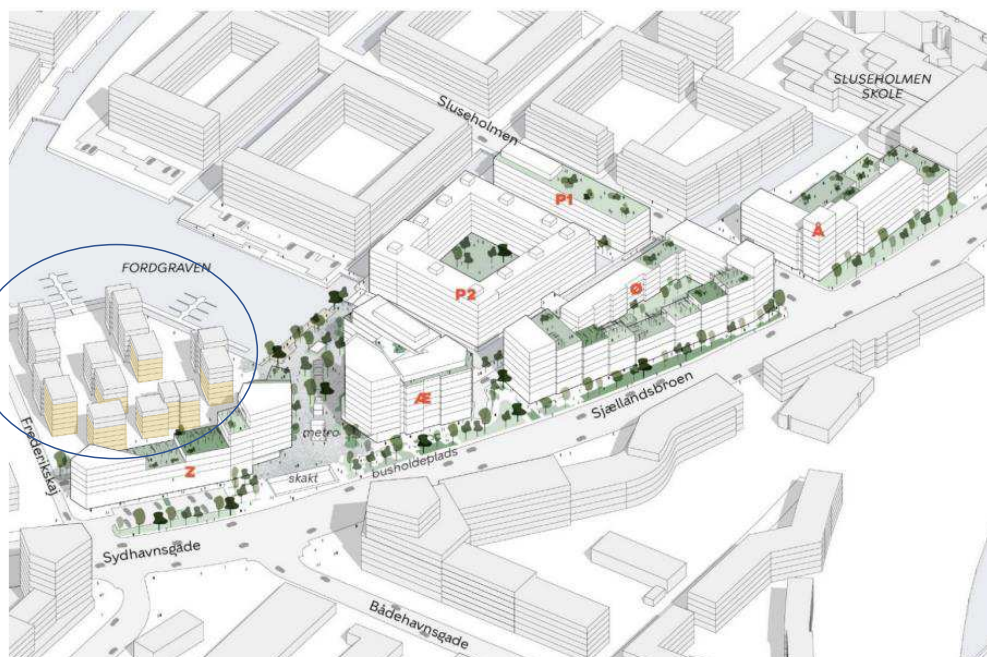


Muliggjort med lokalplanen



Sammenligning af den gamle version af bygningen i forhold til det nye forslag. Det nye forslag vil omkranse Frederikskaj 2 bygninger og vil reducere pladsen og udsigten foran Frederikskaj 2D og 2E væsentligt.

Flere bygninger i Frederikskaj 2 er ikke så høje i virkeligheden, og de ville være meget mindre end den nye "z"-bygning. Se eksempler på rigtig højde i gult.



Visualisering, der viser metropladsen og et eksempel på et nybyggeri i byggefeltene Z, Æ, Ø, Å og P1 og P2 i overensstemmelse med lokalplanen. Området ses mod nordøst ligesom luftfotoet side 8. Illustration: Holscher Nordberg, Over Byen Arkitekter, Kragh & Berglund.

Svar til: Høring 57226 af: Filip Hersbøll

APPLICATION DATE

6. august 2022

SVARNUMMER

29

INDSENDT AF

Filip Hersbøll

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Frederikskaj 2D st tv

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune

Jeg vil først nævne at der er en generel forundring blandt området's eksisterende beboere om hvordan bygherre allerede kan starte byggerierne før der har været høringssvar - skal det anses som om at bygherre allerede ved/forventer at forslag bliver godkendt/godkendelse er givet på forhånd fra Kommunen. Københavns Kommune bør sende information til området's beboere der forklarer hvordan det hænger sammen så man som borger ikke sidder tilbage med et indtryk af at høringssvar er spild af borgernes tid og kræfter.

Jeg ønsker ikke at gives tilladelse til at der må bygges højere end den eksisterende lokalplan på 25m. Der er ingen som er interesseret i at bo eller opholde sig i skygge og/eller mere vind som de op mod 39m høje bygninger kan skabe. Det er en væsentlig forringelse for mange af de eksisterende beboere at der kommer mere skygge og muligheden for at kunne se en himmel reduceres så væsentlig. Jeg vil også gerne gøre indsigelse mod at Bygning Z i materialet er vist som forskellige bygninger på forskellige sider i materialet (størrelsen på bygningen og hvor tæt den er på Frederikskaj 2). På nogle visualiseringer er bygningen bredere tættest vandet end den som er vist i skyggediagrammerne hvilket betyder at de skyggediagrammer der er offentliggjort må anses som ikke-sammenhængende med bygningen og skyggediagrammerne kan derfor ikke benyttes til at vurdere hvor stor en skygge bygningen kaster ind over de nærliggende boliger, haver og altaner på Frederikskaj 2. Kommunen bør ikke kunne godkende en sådan fortætning med flere og højere bygninger på forkerte grundlag. Jeg appellerer til at Kommunen fastholder en bygningshøjde på max 25m. Foruden højden så er den del af bygning Z som er tættest vandet placeret for tæt på de tilstødende haver og altaner på Frederikskaj 2D og 2E (igen nævner jeg at bygningen der er vist i fx skyggediagrammer er smallere end bygningen som der er vist i andre visualiseringer). Det bør sikres at endelige skyggediagrammer ikke forringes for de eksisterende beboere med haver og altaner på Frederikskaj 2D og 2E som vender ud mod metropladsen versus den eksisterende lokalplan.

Jeg ønsker ikke at man hæver bebyggelsesprocenten fra 150 til 185. Kommunen bør fastholde den eksisterende procent og sikrer flere grønne områder - det radikalt modsatte af den "urbanisering og fortætning" i beskriver at i gerne vil kaste over området med høje bygninger og tættere bebyggelse. Jeg kan kun forestille mig at det er bygherre/investorer som er interesseret i at hæve dette. Der er i dag ikke mange grønne områder på Tegllholmen og Sluseholmen og på Frederikskaj er der 0% grønne arealer i dag. Jeg ønsker mere natur og at byggefelt Æ kun har en smal bygning ud mod vejen for at fjerne støj fra vejen og at selve feltet erstattes med en park der er integreret med metropladsen og vandet. Der eksisterer i dag på Frederikskaj 2 et fint havemiljø med "vild" natur. Den tanke bør Kommunen trække videre ind på metropladsen og ind i en lille park for at skabe et grønt og hyggeligt miljø i byen omkring metropladsen og ved vandet. Der er ingen som til dags dato i høringsvar beder om fortætning men mange beder om mere natur.

Jeg ønsker ikke at der gives tilladelse til publikumsorienteret serviceerhverv i bygning Z ud mod de eksisterende boliger og det bør sikres at caféer/barer/restauranter ikke placeres ud mod eksisterende boliger, private haver og altaner på Frederikskaj 2. Der er ingen som er interesseret i at have en cafe eller bar i baghaven og såfremt i måske ikke er oplyst så er der private haver hele vejen langs bygning Z.

Venlig hilsen
Filip Hersbøll

Svar til: Høring 57226 af: Metroselskabet I/S

APPLICATION DATE

4. august 2022

SVARNUMMER

28

INDSENDT AF

Metroselskabet I/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Metroselskabet I/S

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Metrovej 5

HØRINGSSVAR

Att.: Berit H. Jørgensen

Hermed fremsendes Metroselskabets bemærkninger til forslag til lokalplan Sluseholmen Stationsområde.

MATERIALE:

metro til sydhavn. metroselskabets bemaerkninger til forslag til lokalplan sluseholmen stationsomraade.pdf



Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Plan, Analyse, Ressourcer og CO2-reduktion
Postboks 348
1503 København V

Att.: Berit H. Jørgensen

Metro til Sydhavn. Metroselskabets bemærkninger til forslag til lokalplan Sluseholmen Stationsområde

Kommunens sagsnr.: 2020-0840263

Metroselskabet har den 16. maj 2022 modtaget offentlig høring af forslag til lokalplan 'Sluseholmen Stationsområde' og forslag til kommuneplantillæg samt miljørapport.

Lokalplanforslaget har til formål at muliggøre at Sluseholmen Syd færdiggøres med kanaler og promenader i sammenhæng med en ny metro- og bydelsplads ved vandet. Kommuneplantillægget har til formål at muliggøre øgede bygningshøjder langs Sjællandsbroen samt detailhandel.

Den fortagende miljøscreening konkluderer, at planforslagets indvirkning på områdets omgivelser medfører krav om udarbejdelse af miljøvurdering.

Metroselskabet har gransket det fremsendte materiale og har følgende bemærkninger til lokalplansforslaget.

Servitut om Metroens sikkerhed

I afsnittet om "Tilladelser efter anden lovgivning" i lokalplanforslagets redegørelse begyndende på side 28 ønsker Metroselskabet at tilføje et afsnit om 'Servitut om Metroens Sikkerhed'. Der er på en del ejendomme tinglyst en servitut om Metroens sikkerhed. Sikkerhedsservitutten indeholder bl.a. bestemmelser om maksimal belastning, maksimal udgravningsdybde, oplag af brandfarlige væsker, placering af ledninger med brandfarligt indhold, elektriske forhold, placering af bygninger og jordankre. I tilfælde af at sikkerhedsservitutten ikke kan overholdes, skal Metroselskabet kontaktes for nærmere dialog.

Bestemmelser

I afsnittet om "Bestemmelser" på side 31, ønsker Metroselskabet at der under § 1 formål, 2. punkt tilføjes følgende: "[...] samt gode og overskuelige adgangsforhold til metrostationen."

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

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2022-08-04



Tegning 3a Veje

Metroselskabet bemærker at vejareal udlagt til metroplads umiddelbart ikke stemmer overens med det areal Metroselskabet har eksproprieret permanent ejerskab til. Tegning 3a Veje på side 56 bør derfor opdateres, således tegningen stemmer overens med ovenstående.

Metroselskabet har ingen yderligere 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

Caroline Binne Larsen
Naboer og Ejendomme

Svar til: Høring 57226 af: Lars Emil Kragh

APPLICATION DATE

4. august 2022

SVARNUMMER

27

INDSENDT AF

Lars Emil Kragh

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Frederikskaj 2E, 1TV

HØRINGSSVAR

De fremlagte planer på borgermødet 8. juni afveg markant fra tidligere forslag præsenteret af MT Højgaard.

1) Antallet af etagemeter er steget betragteligt - især er der kilet en bygning ind mellem metroplads og Frederikskaj - ovenikøbet tilladt i samme byggehøjde, med en café for enden, lige ud for stuelejlighederne i opgang D og E. Hvorfor placere en café der og ikke på den modsatte side?

2) Hvem andre end bygherre har gavn af flere etagemeter (i form af et nogle endnu flere etager ud på Sjællandsbroen og den længere bygning over mod Frederikskaj)? I forvejen er der ca. 500.000 m² ledige erhvervslokaler i København. Fx Frederikskaj 6 (tidl. Philips) og Aalborg Universitet lige ved siden af. Dertil kommer helt tom erhvervsbygning på Teglholmen. Kan det virkelig passe at bare fordi lovgivningen tillader en højere bebyggelsesprocent at København så skal have flere tomme (og døde) erhvervsbygninger stående?

3) De, på borgermødet, fremviste planer baserede sig iøvrigt på tidligere modeller og beregninger fsva lys/skygge og vind. Alt andet lige skaber højere bygninger samt den bygning som placeres op ad Frederikskaj D og E (i samme højde) stor sandsandsynlighed for en vindtunnel, som gør såvel de private haver i Frederikskaj samt den påtænkte café ganske ubrugelige. Som et minimum bør der foretages nye beregninger - men allerhelst bør antallet af etagemeter begrænses og særligt bygningen mellem metroplads og Frederikskaj droppes.

Københavs kommune kan istedet gå i dialog med bygherre (Arbejdernes Landsbank) om at forhandle flere erhvervskvadratmeter på de i forvejen tomme bygninger, fx Frederikskaj 6 (som godt nok har anden ejer). Det vil give bedre miljø omkring metrostationen - høje bygninger skaber på ingen måde atmosfære, OG hvis man bruger Frederikskaj 6 (eller der hvor Aalborg Universitet ligger) så undgås også et "dødt" område.

Kære København og Arbejdernes Landsbank: Lad ikke pengene ødelægge området med tomme floskler som "urbant miljø". Tænk på de næste generationer og byg for mennesker.

Svar til: Høring 57226 af: Kirsten Jensen

APPLICATION DATE

30. juli 2022

SVARNUMMER

26

INDSENDT AF

Kirsten Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

privat

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Teglholmsgade 68, 1. tv.

HØRINGSSVAR

Da området Sluseholmen og Teglholmen i forvejen lider under ikke at have ret mange grønne områder og slet ingen områder, hvor børn og unge - eller voksne for den sags skyld - kan boltre sig udenfor, uden at skulle være medlem af en klub, og da Steljepladsens grønne områder inddrages til byggeri, **opfordres kraftigt til, at fællearealer udvides OG ikke mindst forsynes med lege/idrætsudstyr til boldspil, klatring, vipper/gynger o. lign. ud over træer og græs, og ikke med** asfalt eller kunststof, da det ikke giver nogen som helst sanseoplevelser til børn, unge og voksne. Og med nogle bænke.

Det hilses velkomment, at der pr. boligs 100 m² skal afsættes 4 cykelpladser. Det undrer, at der kun skal afsættes 1 cykel pr. 2 børn/ansatte på skolen, idet kommunen i øvrigt ønsker, at børn skal cykle til skole og det har stor betydning for, hvorvidt barnet senere cykler, men hvis der ikke er stativ til deres cykel, vil det være hæmmende for denne udvikling. Jeg er klar over, at det forventes, at en del børn vil gå til skole, men fortsat dårligt signal at sende. M.h.t. kanaler, så ville det være langt bedre, hvis man etablerer grønne områder på områderne. Man kan jo ikke sende børn ud at lege på kanalerne! og der er rigeligt med kanaler i forvejen i området. Disse kanalarealer har en rekreativt dårlig udnyttelsesgrad, kun folk på SUP'er - eller dem der svømmer ulovligt. Hvis græsplæner i stedet for ville mange flere kunne benytte arealerne. Desuden er vedligeholdelse af kanalvægge og bolværker meget dyre. Skal forsynes med anoder efter 5 år og derefter hvert 10 år cirka, som er meget dyrt, da det skal udføres af dykkere. Med venlig hilsen Kirsten Jensen

Svar til: Høring 57226 af: Charlotte Kern

APPLICATION DATE

21. juli 2022

SVARNUMMER

25

INDSENDT AF

Charlotte Kern

BY

København

POSTNR.

2450

ADRESSE

Frederikskaj

HØRINGSSVAR

Hvordan kan det ske at byggeriet og nedrivning af jordvolde allerede er igang- høringsfristen for hele planen er først den 8 august 2022?

Svar til: Høring 57226 af: Frida

APPLICATION DATE

13. juli 2022

SVARNUMMER

24

INDSENDT AF

Frida

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Granholmen

HØRINGSSVAR

Byggeriet er så småt igang, og ved nærmere kig i lokalplanen, så bygges der alt for tæt. Hvorfor er der ikke plads til mere grønt? Hvor er græsplænerne? Buske? Træer?
Jeg forstår ikke at der bygges en brygge til vandet, da der ligger er kloakrør - skal folk bade med rotterne og colibakterierne? Virkelig dårlig idé!

Svar til: Høring 57226 af: Stefanie Høy Brink

APPLICATION DATE

8. juli 2022

SVARNUMMER

23

INDSENDT AF

Stefanie Høy Brink

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Museum

BY

København V

POSTNR.

1555

ADRESSE

Stormgade 20

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede hørings svar.

MATERIALE:

høringssvar fra koebenhavns museum vedr. sluseholmen stationsomraade. forslag til lokalplan kommuneplantillaeg og miljoerapport.pdf

Til

Parc@kk.dk

08.07.2022

Vedr. Sluseholmen Stationsområde. Forslag til lokalplan, kommuneplantillæg og miljørapport

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

Sluseholmen er en del af Sydhavnen, der i historisk tid har været vådområde. Planområdet er opfyldt omkring 1917-20, og opfylden har derfor ikke arkæologisk interesse. Kun ca. 200 meter NNV for planområdet, er der et større fund fra stenalderen. Sammenholdt med planområdets placering, lidt nordøstligt for den historiske og forhistoriske strandlinje, giver det mulighed for yderligere fund fra perioden, som kan ligge forsejlet under opfyldet. Museet vil på den baggrund, gerne kontaktes før der finder jordarbejde sted.

Hvis der ved jordarbejder i forbindelse med anlægsarbejder påtræffes arkæologiske levn, skal Københavns Museum kontaktes omgående. På baggrund af fundene vil museet vurdere, om levnene er af en sådan karakter, at de skal registreres inden bortgravningen. I fald fundene vurderes af væsentlig karakter vil jordarbejdet blive standset midlertidig (jf. museumslovens § 26).

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

Med venlig hilsen

Stefanie Høy Brink
Museumsinspektør
Etnolog
Københavns Museum
+45 2947 9903
P95R@kk.dk

Lena Diana Tranekjer
Sagsansvarlig
Arkæolog
Københavns Museum
+45 2967 1472
P03N@kk.dk



KØBENHAVNS
MUSEUM

MUSEUM OF
COPENHAGEN

STORMGADE 20
1555 KØBENHAVN V
WWW.COPENHAGEN.DK

KØBENHAVNS KOMMUNE
KULTUR- OG FRITIDS-
FORVALTNINGEN
HISTORIE & KUNST



Svar til: Høring 57226 af: Steen Wiingaard

APPLICATION DATE

7. juli 2022

SVARNUMMER

22

INDSENDT AF

Steen Wiingaard

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Richard Boones Vej

HØRINGSSVAR

Vedr offentlige toiletter:

Det anføres, at der må installeres mindre bygninger på terrænen på stationstorvet. Det skal kraftigt anbefales, at der indrettes mindst et offentligt toilet på torvet. Erfaringer fra bydelen viser, at publikum desværre, efterlader afføring og urin i porte og gårdanlæg hvis der ikke er adgang til offentlige toiletter.

Vedr. træbryggen:

For at øge den rekreative værdi af området, bør der indrettes badezone i forbindelse med træbryggen. Herved forebygges det også, at der ikke foretages ulovlig badning i havneområdet.

Vedr. korttidsparkering ved forretninger, institutioner og afsætte- og optageplads ved Metrostationen:

Erfaringer i bydelen viser, at der mangler mulighed for gratis korttidsparkering. Jeg frygter, at en evt. mangel på korttidsparkering, til f.eks. indkøb, aflevering af personer i institutioner og afsætte og optage personer til/fra Metroen, vil bevirke, at der foretages parkering/standsning som kan give anledning til farlige situationer for de bløde trafikanter i området. Opmærksomheden henledes iøvrigt på, at evt. trængsel i området vil bevirke, at biler vil holde med motoren i tomgang med øget forurening til følge.

Antallet af parkeringspladser i området er sat meget lavt. Allerede i dag kan der i perioder være store problemer med parkering for gæster og besøgende på hele Sluseholmen. Det skal anbefales, at der tages højde for beboernes ønsker og behov i forbindelse med den skitserede byudvikling.

Brandudluftningsskagt fra Øresundsforbindelsen:

Det er anført, at der i området findes en brandudluftningsskagt. Det skal anbefales, at der foretages en grundig undersøgelse af flugtveje og adgangsforhold til Øresundstunnelen, herunder redningsberedskabets adgang til de brandtekniske installationer der findes i området.

Indsigtsgener fra stigbroforbindelsen:

Det fremgår ikke af det fremlagte forslag, at en evt. placering af stigbroforbindelsen er sikret mod indsigtsgener til den nærliggende bygning.

Svar til: Høring 57226 af: Annette Thorup

APPLICATION DATE

4. juli 2022

SVARNUMMER

21

INDSENDT AF

Annette Thorup

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Etta Camerons Vej 27

HØRINGSSVAR

Bemærkninger til lokalplanforslaget om Sluseholmen Stationsområde og forslag til kommuneplantillæg og miljørapport

Vedr. bebyggelsens højde: Det foreslås i lokalplanforslaget, at der ikke anvendes den gældende bebyggeshøjde af hensyn til bedre støjbegrænsning fra Sjællandsbrovejen.

Dette forslag vil imidlertid samtidig medføre øgede skygge gener for bebyggelsen, der ligger nord for Sjællandsbroen. Da det er ekstremt tæt boligbebyggelses område, er det meget afgørende at der ikke skabes mere skygge end højst nødvendigt. Jeg finder derfor, at bebyggelsen ikke bør være højere end hvad der lige netop er brug for med hensyn til støjbegrænsning. Hvis der ikke er lavet målinger herfor, vil jeg opfordre til at dette bliver lavet. Umiddelbart synes det ikke nødvendigt at bebyggelsen skal op i 6. sals højde for at bidrage til støjbegrænsningen.

Endvidere kunne staten/Vejdirektoratet kontaktes med henblik på støjbegrænsende affaltbelægning på Sjællandsbrovejen.

Grønne områder

Jeg opfordrer til, at der tilstræbes mest muligt grønne områder i lokalplanes område. Den foreslåede lokalplan lægger op til en mere koncentreret bebyggelse end i den eksisterende kommuneplan. Samtidig er der også andre intensive bebyggelsesprojekter i området - Metals byggeri og Stejlepladsen, der inddrager i dag eksisterende grønne områder. Alt i alt kommer der vel omkring 5-10.000 flere beboere til området, og der bliver mindre grønt område, der kan tjene som rekreation for både eksisterende og kommende beboere.

I den forbindelse foreslår jeg desuden, at den nordlige side af Fragtvej, der vist nok idag er et slags fortov, men anvendes til containerparkering og -rangering, udlægges til grønt område med sikret sti for fødgængere og med vildt beplantning, der ikke skal slået.

Med venlig hilsen

Annette Thorup

Svar til: Høring 57226 af: Lonnie

APPLICATION DATE

15. juni 2022

SVARNUMMER

20

INDSENDT AF

Lonnie

BY

København Sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Monica Zetterlunds Vej 21

HØRINGSSVAR

Jeg håber og ber til at de 350 parkeringspladser etableres som aftalt. For os der bor her på sluseholmen er det et mareridt at få gæster og finde parkering, specielt i aftentimerne. Min bekymring går på, at vi efter endt byggeri vil være mange flere der skal slås om de få pladser der allerede er rift om. Med så få pladser parkeres der ofte ulovligt uden for parkeringsområderne, hvilket skaber mange farlige situationer for børn og cyklister der mister udsynet med vejen.

Svar til: Høring 57226 af: Lene Kragh

APPLICATION DATE

15. juni 2022

SVARNUMMER

19

INDSENDT AF

Lene Kragh

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Frederikskaj 2E 1.tv

HØRINGSSVAR

Jeg har følgende punkter jeg ønsker at gøre indsigelser imod:

1. Ideen om at metorpladsen samt omkringliggende bygninger skal have "urbant" præg. Jeg ønsker en grøn, venlig og åben metro plads + omkring liggende bygninger.
2. Jeg er meget bekrmyret over højden på de bygninger der kommer både på metorpladsen samt de omkringliggende byggerie der planlægges med. Disse må endvidere skabe skygge for de eksisterende bygninger på Frederikskaj samt ødelægge vores mulighed for at se himmelen.
3. Jeg er ked af der i den nyest plan planlægges at bygge direkte foran eksisterende bygninger Frederikskaj 2 E og 2D
4. Jeg er ked af der planlægges Cafe foran eksisterende byggerrin Frederikskaj 2 og vil foreslå denne lægges i mordatte hjøren af metro pladsen i det en caf vil medføre trafik og larm til gene for beboerne i Fredeirskaj 2.
5. Jeg er bekymret over larm mm fra den badebro der planlægges med og mener denne bør fjernes fra projektet/planen.

Svar til: Høring 57226 af: Martin

APPLICATION DATE

15. juni 2022

SVARNUMMER

18

INDSENDT AF

Martin

BY

København SV

POSTNR.

2440

ADRESSE

Ben Websters Vej 13

HØRINGSSVAR

Der er generelt brug for flere p-pladsser. Sluseholmen Nords parkerings pladser er kun til de 8 første øer og derved kan de ikke benyttes til resten af området. Pladser i p-kældre er forbeholdt dem som enden ejer eller at man skal leje dem fra kapitalister som tager sig højt betalt. Det gør hverken fra eller til at vores gæster skal have et sted at parkerer og når metroen er færdigbygget VIL brugere af denne også benytte de p-pladsser der er, da infrastrukturen i området er lige op ad motorvejen. Det holder ikke at der er mindre brug for p-pladsser. Der er tværtimod brug for flere, da der er kommet mange flere biler til siden at den oprindelige lokalplan blev lavet. Jeg har boet på sluseholmen i 10 år og parkeringssituationen er som andre bydele i kbh.

Svar til: Høring 57226 af: Charlotte Kern

APPLICATION DATE

13. juni 2022

SVARNUMMER

17

INDSENDT AF

Charlotte Kern

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Frederikskaj 2 G 4 th

HØRINGSSVAR

Vi vil gerne gøre indsigelse mod Sluseholmen Stationsområde- lokalplansforslag, kommuneplantillæg og miljørapporter. Helt overordnet vil vi bevare lokalplan 310 Teglværksplanen tillæg 3 fra 2009. Vi vil bevare bebyggelsesgraden på 150 %, og fastholde max byggehøjde på henholdsvis 24 og 33 m jævnfør gældende lokalplan. Vi vil ikke have byggehøjder på 39 meter på erhvervsbebyggelser eller 30,5 meter (9 etager !) på boligbebyggelse. Modeltegningerne for de foreslåede byggerier, er alt for høje, de vil tage al udsigt. Vi har ikke brug for høje bygninger eller hjørnetårne , vi har brug for lys, luft og udsigt til grønt. Gennem de sidste 50 år har vi revet baggårde ned i København , så virker det paradoksalt at man vil bygge nye " baggårde" i Sydhavnen i 2022. Det er helt utåleligt.

Forslag: reducer modellen for bygning Z med to etager over hele bygningen.

Ifølge miljørapporten vil de tætte og høje bygninger give yderligere vindproblemer pga turbulens, noget vi allerede oplever idag , både på stierne og på altaner. Det giver også lydproblemer af samme årsag, lyd bevæger sig som bekendt op med vind.

Endvidere vil vi gøre indsigelse mod at reducere parkering i området jævnfør KP 19. Der er allerede idag for få parkeringspladser, og det er ikke brugervenligt at skulle gå langt for parkering i de omkringliggende p-huse.

Der er ifølge planen slet ikke nok grøn beplantning, det er ikke nok med træer, der skal være store områder med græs og buske. Vi har brug for biodiversitet, ikke beton og asfalt.

Der er planlagt med alt for lidt plads fra bebyggelsen Frederikskaj til butiksområde langs med metroen, og det er ikke attraktivt at få café eller bar med udskænkning så tæt på eksisterende beboelse. Det vil give indblik- og støj gener.

Derudover nævnes støjproblemer fra skytteklubberne København Flugtskytte klub og København Skyttecenter, som allerede i dag er en væsentlig gene, som at der KAN skærmes, det bør være SKAL skærmes for støj. Endelig mangler miljørapporten at nævne de væsentlige lugtgener fra RGS Selinevej når de håndterer jord og kompost. Der bør tages foranstaltninger til at lugtgener elimineres.

Vi håber i lokaldemokratiets navn, at de mange hørings svar vil resultere i at planen for området ændres væsentligt, så det fortsat er attraktivt at bo i området.

Svar til: Høring 57226 af: Charlotte Kern

APPLICATION DATE

13. juni 2022

SVARNUMMER

16

INDSENDT AF

Charlotte Kern

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Frederikskaj 2 G 4 th

HØRINGSSVAR

Vi vil gerne gøre indsigelse mod Sluseholmen Stationsområde- lokalplansforslag, kommuneplantillæg og miljørapporter. Helt overordnet vil vi bevare lokalplan 310 Teglværksplanen tillæg 3 fra 2009. Vi vil bevare bebyggelsesgraden på 150 %, og fastholde max byggehøjde på henholdsvis 24 og 33 m jævnfør gældende lokalplan. Vi vil ikke have byggehøjder på 39 meter på erhvervsbebyggelser eller 30,5 meter (9 etager !) på boligbebyggelse. Modeltegningerne for de foreslåede byggerier, er alt for høje, de vil tage al udsigt. Vi har ikke brug for høje bygninger eller hjørnetårne , vi har brug for lys, luft og udsigt til grønt. Gennem de sidste 50 år har vi revet baggårde ned i København , så virker det paradoksalt at man vil bygge nye “ baggårde” i Sydhavnen i 2022. Det er helt utåleligt.

Forslag: reducer modellen for bygning Z med to etager over hele bygningen.

Ifølge miljørapporten vil de tætte og høje bygninger give yderligere vindproblemer pga turbulens, noget vi allerede oplever idag , både på stierne og på altaner. Det giver også lydproblemer af samme årsag, lyd bevæger sig som bekendt op med vind.

Endvidere vil vi gøre indsigelse mod at reducere parkering i området jævnfør KP 19. Der er allerede idag for få parkeringspladser, og det er ikke brugervenligt at skulle gå langt for parkering i de omkringliggende p-huse.

Der er ifølge planen slet ikke nok grøn beplantning, det er ikke nok med træer, der skal være store områder med græs og buske. Vi har brug for biodiversitet, ikke beton og asfalt.

Der er planlagt med alt for lidt plads fra bebyggelsen Frederikskaj til butiksområde langs med metroen, og det er ikke attraktivt at få café eller bar med udskænkning så tæt på eksisterende beboelse. Det vil give indblik- og støj gener.

Derudover nævnes støjproblemer fra skytteklubberne København Flugtskytte klub og København Skyttecenter, som allerede i dag er en væsentlig gene, som at der KAN skærmes, det bør være SKAL skærmes for støj. Endelig mangler miljørapporten at nævne de væsentlige lugtgener fra RGS Selinevej når de håndterer jord og kompost. Der bør tages foranstaltninger til at lugtgener elimineres.

Vi håber i lokaldemokratiets navn, at de mange hørings svar vil resultere i at planen for området ændres væsentligt, så det fortsat er attraktivt at bo i området.

Svar til: Høring 57226 af: Mads Phikamphon

APPLICATION DATE

12. juni 2022

SVARNUMMER

15

INDSENDT AF

Mads Phikamphon

BY

Kbh. V.

POSTNR.

1663

ADRESSE

Oehlenschlägersgade 44 4.th.

HØRINGSSVAR

Fantastisk at der bliver færre parkeringspladser. København har fantastisk offentlig transport og cyklen er alligevel hurtigst til langt det meste + der kommer en metrostation i det planlagte område.

Håber at kommunen vil lade være med at lave flere parkeringspladser og endnu bedre begynde at fjerne nogen af de mange parkeringspladser der stjæler plads fra menneskerne i byen.

Svar til: Høring 57226 af: Kim Eriksen

APPLICATION DATE

8. juni 2022

SVARNUMMER

14

INDSENDT AF

Kim Eriksen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Teglholmsgade 8B, 3.th.

HØRINGSSVAR

Hvorfor kun 1 parkeringsplads pr 500 m2 beboelse? Det er alt for lidt i et område der i forvejen skriger på parkering.

Svar til: Høring 57226 af: Trine Schou

APPLICATION DATE

8. juni 2022

SVARNUMMER

13

INDSENDT AF

Trine Schou

BY

København Sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Kenny Drews Vej 89, 2450 København, 4 Th

HØRINGSSVAR

Det er ærgerligt hvordan bygherrer igen og igen kan omgå regler for p-pladser, byggehøjde etc. sluseholmen må unægtelig være det område der har været mest kaotisk, længe. Bygninger ligger så der ikke er fortorv, der bliver pludselig bygget 5 sal ved siden af bygninger der går til 4. p-pladser er helt umuligt at fonde. Jeg har ikke bil af samme grund, men svært at få gæster på anden måde, når infrastrukturen er så dårlig. Jovel, der kommer en metro om 2 år! hvis man så endelig skal gøre noget, så omdan de pivdyre pladser på store grimme græsarealer, til grønne fælles områder. Og så kunne man overveje at gøre topstykket gratis at parkere, eller åbne for delebiler. Der er altid helt tomt. Det er ikke holdbart at blive ved at bygge, uden at tænke beboerne med.

Svar til: Høring 57226 af: Inês Tavares Correia

APPLICATION DATE

7. juni 2022

SVARNUMMER

12

INDSENDT AF

Inês Tavares Correia

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Ben Websters Vej 36

HØRINGSSVAR

Kære Hr./Fru.,

Hermed mine kommentarer til lokalplansforslag for Sluseholmens stationsområde:

- At man i lokalplansforslaget har valgt at droppe kravet om etablering af mindst 25% almene boliger med begrundelse i, at man nu ligger under minimumsgrænsen er desværre uambitiøs. Man havde med lokalplanen nemlig mulighed for at stramme minimumsgrænsen op, for at sikre etablering af flere almene boliger. Almene boliger er nøglen til at etablere den blandede by vi alle er enormt glade for. De første kvarter på Sluseholmen – bl.a. Birkholm – er præget af de gode intentioner, som den oprindelige lokalplan 310 havde, bl.a. etablering af almene boliger. Dette har lokalområdet kun haft gavn af og bør derfor prioriteres højere af Københavns Kommune.
- §4, stk. 3 c) – der introduceres endnu en ny type rækværk i Sluseholmen. Vil det ikke give mening en gang for alle at arbejde med et gennemgående princip, som forholder sig til lokalrådets historik ift. f.eks. skibsværtsområde eller lignende? Det er svært at se et sammenhæng i området, når hvert nyt delområde får sin egen karakter uden noget, som binder dem sammen.
- §6, stk. 3 e) – Hvor måles højden fra? 4.5m ift. tagfladen er en hel ekstra etage. 4.5 m fra murkronen er endnu højere. Hvad skyldes højden? Højden er formentlig højere end selv etagehøjderne på bygningerne.
- §6, stk. 4) – I punktet lægges der op til at enkelte boligtyper kan etableres med en bygningsdybde op til 17 meter. Hvordan er der taget højde for dagslysforhold? Enkelte boligtyper har en maks. dybde på 12 m (formentlig ejerlejligheder), hvor andre boligtyper (bl.a. botilbud og studieboliger) har en maks. dybde på 16-17m. Med en gangbrede på 2m og udvendige vægge på ca. 60 cm hver er der stadig tale om boliger, hvor dybden ligger på næsten 7 meter. For studieboliger, som formentlig kræver en smallere gang er der tale om rumdybder på over 7,2m, som vil udløse kraftige korrektionsfaktorer for dagslys. Er der taget højde for dette under udarbejdelse af lokalplanen? Hvordan kommer det til i udtryk ift. bestemmelserne, som omhandler facadeudtryk? Er der tilsvarende skarpere krav til facadernes åbenhedsgrad (glasandel) ?
- §7, stk. 1 a) – Punktet omhandler den lodrette opdeling facader, som beskrives med at ”hver facadeenhed skal markeres ved skift i materialer eller farver”. Man har jo set flere eksempler – især ved Teglgolmen – hvor dette ikke har lykkedes særligt godt. Bestemmelsen åbner højst sandsynligt op for, at karrébygningerne bliver opførte ens med en enkelt skift i teglstens farve. Her bør man sætte skarpere krav til enten fremspring, eller kontrast mellem materialer eller andet, som tydeliggør, at der er krav om, at facaderne opleves forskelligt, som flere facader ved siden af hinanden, for at nedbryde skalaen.
- §7, stk. 2 f) – Hvordan tænkes punktet overholdt? Allerede nu kan det ses i Sluseholmen, at ingen af butikkerne overholder kravet. Alle glasfacader er klæbet til med annoncer og/eller marketing, som ingen hensyn tager til byrummet. Bliver der stillet krav til, at lokalplanens krav videreføres i servitutter og dermed også husreglerne?

Jeg ser frem til at se resultatet af lokalplanen og håber, at der vises hensyn til lokalområdets karakter og forstærkning af det samt de kommende beboernes behov.

Mvh,

Inês Tavares Correia

Svar til: Høring 57226 af: Kim

APPLICATION DATE

6. juni 2022

SVARNUMMER

11

INDSENDT AF

Kim

BY

København sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Thad Jones vej

HØRINGSSVAR

Jeg er også imod, at man ønsker at reducere parkeringspladser i området yderligere - især uden at der er krav om at indføre dobbelt udnyttelse af parkeringspladser hos erhvervet i området. Disse p-pladser står ledige aftener og weekender i stedet for at lade beboere og gæster benytte pladserne. Jeg er også imod, at byggeprocenten i området endnu engang øges, og at det skal forhøjes med flere etagemeter.

Svar til: Høring 57226 af: Maja Buhl

APPLICATION DATE

5. juni 2022

SVARNUMMER

10

INDSENDT AF

Maja Buhl

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Teglholmsgade 70 2 tv

HØRINGSSVAR

Jeg er imod, at byggeprocenten i området endnu engang øges, og at det skal forhøjes med flere etagemeter. Det virker som om, at man bare endnu engang går mere op i at få skatte kroner i kassen, end at skabe et balanceret område.

Jeg er desuden også imod, at man ønsker at reducere parkeringspladser i området yderligere - især uden at der er krav om at indføre dobbelt udnyttelse af parkeringspladser hos erhvervet i området. Disse p-pladser står ledige aftener og weekender i stedet for at lade beboere og gæster benytte pladserne.

Svar til: Høring 57226 af: Maja Buhl

APPLICATION DATE

5. juni 2022

SVARNUMMER

9

INDSENDT AF

Maja Buhl

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Teglholmsgade 70 2 tv

HØRINGSSVAR

Jeg er imod, at byggeprocenten i området endnu engang øges, og at det skal forhøjes med flere etagemeter. Det virker som om, at man bare endnu engang går mere op i at få skatte kroner i kassen, end at skabe et balanceret område.

Jeg er desuden også imod, at man ønsker at reducere parkeringspladser i området yderligere - især uden at der er krav om at indføre dobbelt udnyttelse af parkeringspladser hos erhvervet i området. Disse p-pladser står ledige aftener og weekender i stedet for at lade beboere og gæster benytte pladserne.

Svar til: Høring 57226 af: Kim Eriksen

APPLICATION DATE

5. juni 2022

SVARNUMMER

8

INDSENDT AF

Kim Eriksen

BY

Kbh SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Teglholmsgade

HØRINGSSVAR

Hvorfor droppe alle de parkeringspladser? Tving udviklerne til at bygge parkeringskældre, de M2 kan blive værdifulde selv hvis vi opnår løsninger hvor vi skal bruge færre biler.

Svar til: Høring 57226 af: Peter Jakobsen Neilson

APPLICATION DATE

29. maj 2022

SVARNUMMER

7

INDSENDT AF

Peter Jakobsen Neilson

BY

KBH SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Frederikskaj 2D, st. th.

HØRINGSSVAR

Jeg er imod den yderligere fortætning samt højt og skyggende byggeri lige foran eksisterende bebyggelse.

Den nye lokalplan sætter en høj bygning alt for tæt på eksisterende bebyggelse, den fjerner solen fra vores have og vores udsigt til himlen forsvinder fuldstændig fra vores stue. Vi har ikke oplevet støjgener fra vejen de 5 år vi har boet her, men med denne nye plan får vi en væsentlig forringelse af livet i vores lejlighed og dermed også lejlighedens egentlige værdig.

Mvh Frederikskaj 2D, st. th.

P.s. vores bygning i den nye lokal plan er tegnet med for mange etage i forhold til det faktiske, hvilket underspiller størrelsen af den nye bygning i sammenligning, kan det blive rettet så man kan få et korrekt indtryk af størrelsen?

Svar til: Høring 57226 af: F-M Mellbin

APPLICATION DATE

29. maj 2022

SVARNUMMER

6

INDSENDT AF

F-M Mellbin

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Frederikskaj 2R

HØRINGSSVAR

Der er allerede stor mangel på p-pladser for beboerne i Sluseholmen og især deres gæster. Hvis der nedlægges yderligere planlagte p-pladser i området vil det betyde, at bilerne herfra parkeres omkring Frederikskaj, hvor der allerede er planlagt med en betydelig reduktion af p-pladser. Jeg deler heller ikke forvaltningens optimisme med hensyn til behovet for p-pladser fremadrettet. Corona har som bekendt medført en markant reduktion i brugen af offentlig transport i kommunen, og Frederikskaj ligger direkte ud til de store færdselsårer ind/ud af København og er derfor særligt attraktiv for beboere, der pendler med bil ud af byen. Jeg er derfor imod, at der nedlægges yderligere p-pladser i nærområdet.

Svar til: Høring 57226 af: Per Sune Koustrup

APPLICATION DATE

28. maj 2022

SVARNUMMER

5

INDSENDT AF

Per Sune Koustrup

BY

Kbh SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Thad Jones Vej 16 4 Th

HØRINGSSVAR

Kære Kbhs kommune

Der er en eksisterende underjordisk jernbane der løber fra Lufthavnen og via Sluseholmen og Sydhavnen st til Hovedbanegården. Der bør ses på at koble jernbanen sammen med den kommende metrostation på Sluseholmen. Det bør alt andet lige være en relativ billig løsning da begge linier i forvejen er underjordiske og i forvejen krydser hinanden med relativt få meter mellem dem. Hertil vil en mulig kommende kombineret metro- og jernbanestation kunne fungere som et omstigningsknudepunkt med aflastning af metrolinierne i centrum da passagerer til/fra Kastrup der bor syd og vest for byen ikke har behov for at tage metro ind til Hovedbanegården og/eller Nørreport for blot at tage sydpå igen til Kastrup. Der bliver således en markant forbedret adgang til lufthavnen fra syd og fra vest. Endelig kan der opføres feks 1000 p-pladser så en af de mest trafikerede hovedveje ind til byen aflastes. Mvh Per

Svar til: Høring 57226 af: Per Sune Koustrup

APPLICATION DATE

28. maj 2022

SVARNUMMER

4

INDSENDT AF

Per Sune Koustrup

BY

Kbh SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Thad Jones Vej 16 4 Th

HØRINGSSVAR

Kære Kbhs kommune

Der er en eksisterende underjordisk jernbane der løber fra Lufthavnen og via Sluseholmen og Sydhavnen st til Hovedbanegården. Der bør ses på at koble jernbanen sammen med den kommende metrostation på Sluseholmen. Det bør alt andet lige være en relativ billig løsning da begge linier i forvejen er underjordiske og i forvejen krydser hinanden med relativt få meter mellem dem. Hertil vil en mulig kommende kombineret metro- og jernbanestation kunne fungere som et omstigningsknudepunkt med aflastning af metrolinierne i centrum da passagerer til/fra Kastrup der bor syd og vest for byen ikke har behov for at tage metro ind til Hovedbanegården og/eller Nørreport for blot at tage sydpå igen til Kastrup. Der bliver således en markant forbedret adgang til lufthavnen fra syd og fra vest. Endelig kan der opføres feks 1000 p-pladser så en af de mest trafikerede hovedveje ind til byen aflastes. Mvh Per

Svar til: Høring 57226 af: Maja Rudloff

APPLICATION DATE

26. maj 2022

SVARNUMMER

3

INDSENDT AF

Maja Rudloff

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Teglholmsgade 6E

HØRINGSSVAR

Jeg er imod yderligere fortætning samt højt, skyggefyldt byggeri i nærhed af havnearealet. Den eksisterende bebyggelsesprocent på 185 og byggehøjde på 33 meter er mere end rigeligt. Som det fremgår af tegningerne, begrænses frirummet mellem bygningerne og mod havnearealet væsentligt i forhold til den eksisterende lokalplan. Den sydvestvendte placering af det høje byggeri vil skygge for den meget begrænsede "byplads" mod vandet, der foreslås med planen. Det siger sig selv, at bygninger, der er 15 meter højere og står væsentligt tættere end den nuværende lokalplan tillader, vil skabe et væsentligt mindre belyst og attraktivt opholdsområde (jeg er glad for, at jeg ikke selv bor i de tilstødende ejerlejligheder, som nu lige pludselig får fire etager ekstra på nabobygningen). At randbebyggelsen skulle skærme det bagvedliggende for støj, er udokumenteret snik-snak, som er blevet brugt gennem årenen for at forhøje den ellers allerede fastlagte bebyggelsesprocent her i Sydhavnen såvel som andre steder i byen. Jeg savner, at der bliver talt om grønne områder og udbygning af mulighederne for kultur- og fritidsaktiviteter, som for nuværende er ikke-eksisterende på Sluseholmen. Der findes simpelthen ingen sammenhængende grønne arealer på Sluseholmen, som tilnærmelsesvis kan betegnes som et park- eller rekreationsområde. Der findes ingen opholdsarealer, boldbaner eller legepladser til børn. Det er simpelthen skammeligt og uholdbart, at man i stedet for at adressere dette problem bliver ved med at anbefale fortætning og forhøjning af byggefelterne fremfor det modsatte. Dårlig planlægning har bevirket at den skole, som I har formået at få klemmt ind på det sidste lille ledige byggefelt på Sluseholmen, nu etableres uden udearealer på trods af, at det kaldes en naturskole? Grønne tage og vandnærhed kan altså ikke udligne tæt byggeri uden frirum imellem.

Bilparkeringen der fastlægges med lokalplansforslaget (1:500 for boliger og 1:428 for erhverv) er ekstremt lavt og vil forværre parkeringsproblemerne i bydelen. Det er uden realitetssans at tro, at etableringen af en metrostation vil bevirke, at de offentlige transportmuligheder dermed forbedres i en grad, så beboere ikke længere har behov for bil. For jeg selv, der bor i på Teglholmen og arbejder i Roskilde, ændrer metroen ingenting. Jeg skal stadig til Hovedbanegården eller Valby for at kunne tage et regionaltoget til Roskilde (den mulighed eksisterer jo heller ikke længere fra Ny Ellebjerg). Man har fjernet alle de forskellige bus- og dermed forbindelseslinjer, der løb gennem Teglholmen, og erstattet dem med en enkelt (7A) og samtidig valgt ikke at placere nogen metrostation på Teglholmen. I de 16 år jeg har boet på Teglholmen er den offentlige transport kun blevet forringet og det ændrer metroen

intet ved. Jeg har nu efter 12 år valgt at anskaffe mig bil igen, fordi forbindelseslinjerne simpelthen er blevet for ringe. Et tydeligt eksempel på, at planlæggerne lever i en andet virkelighed end borgerne.

Derudover savner jeg i forslaget, at der etableres sikker skolevej til Sluseholmen Skole for alle de børn fra Teglholmen, som pga. forvaltningens ringe fremtidsplanlægning er tvunget væk fra Skolen i Sydhavnen, som de ellers hørte til. Hvordan skal de børn, som bor i starten af Teglholmegade og på A.C. Meyers Vænge kunne krydse sikkert igennem området her? Dette er deres skolevej nu. Hvorfor er det ikke tænkt ind? Det eneste sted, det nævnes, er s. 7, men en grøn linje, hvis forløb mest af alt ligner angivelsen af en forhindringsbane. Etableres der sikre vejoverkørsler og ordentlige stiforhold, der tager hensyn til de mange skolebørn, der skal frekventere Sluseholmen Skole? Den helt fraværende italesætning virker meget besynderlig taget i betragtning, at forvaltningen under dække af, at det skulle være sikker skolevej, fx har krævet etablering af dobbeltcykelsti på den lille private fællesvej A.C. Meyers Vænge, som ikke ligger skolenært og hvor der stort set ingen cykeltrafik er. Men nu, hvor en del børn ufrivilligt er blevet omdirigeret til Sluseholmen Skole og arealet langs havnekajen dermed bliver deres skolevej, så taler man ikke med et ord om sikker skolevej - eller bare om adgangsveje for at disse børn skal kunne komme sikkert i skole. Hvorfor? Det virker som om at planlægningen udelukkende sker som vinden blæser eller hvad der lige er belejligt i forhold til at please bygherren.

Svar til: Høring 57226 af: Laj Karsten Rasmussen

APPLICATION DATE

17. maj 2022

SVARNUMMER

2

INDSENDT AF

Laj Karsten Rasmussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

2

BY

Copenhagen V

POSTNR.

1665

ADRESSE

Valdemarsgade 79, 5. tv

HØRINGSSVAR

Det giver rigtig god mening at fortætte området derude i højere grad, end den nuværende lokalplan tillader. Selve visualiseringerne af hvordan det kommer til at kunne se ud, giver også rigtig god mening, med bygningkroppe der har detaljer og skala, som tilpasser sig den eksisterende kontekst rigtig fint.

Svar til: Høring 57226 af: Bent Pedersen

APPLICATION DATE

16. maj 2022

SVARNUMMER

1

INDSENDT AF

Bent Pedersen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Dexter Gordons Vej 35

HØRINGSSVAR

Endnu engang fraviges den oprindelige lokalplan med en uhørt øgning af den tilladte byggehøjde i området (som osse skete ifm byggeriet på Frederikskaj). En byggehøjde på næsten 40 m er uacceptabelt og argumentet om støjskærmning er en utrolig dårlig undskyldning for kommunens tilsyneladende utæmmelige appetit for flere kvadratmeter (indtægter) i Sydhavnen.

Jeg må dog erkende, at erfaringerne tilsiger, at kommunen ikke tager hensyn til negative høringssvar.