



## Notat

### Bilag 5 - Notat om henvendelser modtaget i høringsperioden

11. januar 2021

Sagsnummer  
2019-0055052

Dokumentnummer  
2019-0055052-1

Der er modtaget 14 henvendelser, jf. bilag 4.

#### Ændringer i lokalplanen

På baggrund af høringen foreslås en række ændringer i lokalplanbestemmelserne og lokalplantegningerne. Ændringerne fremgår af bilag 6: Foreslåede ændringer efter den offentlige høring.

Baggrunden for ændringerne uddybes nedenfor.

#### Henvendelser fra myndigheder og andre offentlige instanser

##### *Banedanmark, henvendelse nr. 1*

Banedanmark har ingen bemærkning til lokalplanforslaget.

##### *Københavns Museum, henvendelse nr. 9*

Københavns Museum har vurderet de kulturhistoriske forhold inden for lokalplanområdet (den sydlige del af Enghave Brygge). Her gør Københavns Museum opmærksom på, at området før opfyldningen var beliggende mellem to sejlrender. Dele af planområdet kan derfor have arkæologisk potentiale. Museet vil på den baggrund gerne kontaktes, før der finder jordarbejde sted og ligeledes kontaktes, hvis der i forbindelse med anlægsarbejder påtræffes arkæologiske levn.

##### *Forvaltningens bemærkninger:*

Forvaltningen har anført i lokalplanforslaget, at arbejder, der forudsætter udgravning i grunden, kan medføre påbud om midlertidig standsning i henhold til museumsloven § 26 og 27 (beskyttelse af jordfaste fortidsminder). Det fremgår ligeledes af lokalplanforslaget, at Københavns Museum skal kontaktes i god tid, så en forundersøgelse kan sættes i gang, inden et jordarbejde påbegyndes.

##### *Ørsted A/S, H. C. Ørsted Værket, henvendelse nr. 10*

Ørsted understreger i henvendelsen vigtigheden af, at formålsbestemmelsen i den gældende lokalplan 494 Enghave Brygge videreføres i nærværende tillæg 3 til samme lokalplan, således at disse

Plan, Analyse, Ressourcer og  
CO2-reduktion  
Njalsgade 13  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

bestemmelser fortsat er gældende for det område, der omfattes af tillæg 3 – herunder særligt hensyntagen til H. C. Ørsted Værkets fortsatte drift.

Ørsted gør ligeledes opmærksom på, at nærværende lokalplantillæg med sin afgrænsning, jf. tegning 1, indbefatter to mindre arealer inden for delområde V, udlagt i den oprindelige lokalplan 494. Ørsted ønsker derfor præciseret, at disse to arealer ikke anvendes til støjfølsom anvendelse som fx boliger.

*Forvaltningens bemærkninger:*

Lokalplantillæggets afgrænsning er et udtryk for områdetets matrikulære grænser. Der er ikke lokalplanens formål at ændre anvendelsen eller bygge området, der er overlappende med delområde V. Forvaltningen har været i dialog med Ørsted om henvendelsen. På baggrund af henvendelsen og den efterfølgende dialog vil lokalplanforslaget ifm. den endelige vedtagelse blive præciseret, således at anvendelsen i delområde V ikke ændres med nærværende tillæg. Dette gøres ved at justere lokalplanens afgrænsning, så den ikke overlapper delområde V. Forvaltningen har været i dialog med bygherre herom. Se bilag 6.

Hvad angår ønsket om, at formålsparagraffen (§ 1) i den gældende lokalplan 494 videreføres i nærværende tillæg til samme lokalplan, bemærker forvaltningen, at denne bestemmelse fortsat er gældende til fulde. Det skyldes, at nærværende lokalplantillæg *kun* fastsætter nye bestemmelser, hvor det er nødvendigt. *Alle* bestemmelser i den oprindelige lokalplan 494, som ikke ophæves, vil fortsat være gældende. De ophævede bestemmelser fremgår af tillæggets § 10.

*HOFOR A/S, henvendelse nr. 11 og 12*

HOFOR gør i henvendelsen opmærksom på, at mulighederne for placering af større spildevandsbassin indskrænkes med lokalplanforslaget, fordi der endnu ikke er taget endelig politisk stilling til bassinets størrelse eller placering. Mere specifikt er det placeringen af den fritliggende institution, der her henvises til.

HOFOR gør desuden opmærksom på, at denne institutions byggefelt ligger meget tæt på et underjordisk spildevandsteknisk anlæg med lugtgener til følge. Ligeledes anføres det, at placeringen øger risikoen for nødvendigheden af omlægning af naturgasledningen og evt. ekspropriation af en del af Ørsteds grund.

*Forvaltningens bemærkninger*

Forvaltningen er i dialog med HOFOR om arealbehovet til spildevandsbassin, og forvaltningens relevante afdelinger er bekendt med

nødvendigheden af den fortsatte dialog om placeringen og dimensioneringen af anlægget.

HOFOR har desuden oplyst forvaltningen, at det er muligt at fjerne eller kraftigt reducere lugt og partikler med kulfilter, hvorfor placeringen af boliger og institution i nærhed af spildevandstekniske anlæg ikke er problematisk.

Endeligt har HOFOR ifm. efterfølgende dialog med forvaltningen oplyst, at HOFOR er indstillet på at omlægge denne naturgasledning, såfremt det viser sig nødvendigt.

*Metroselskabet I/S, henvendelse nr. 13*

Metroselskabet gør opmærksom på følgende forhold:

At fleksibiliteten i placeringen af byggefelt N2 indeholder en mulighed for, at der til dels kan funderes umiddelbart oven på metrolinjeføringen, hvorfor det er nødvendigt med tæt dialog herom med henblik på at drøfte løsninger, herunder grænseflader mellem By & Havns byggeri og Metroselskabets anlægsarbejde.

Metroselskabet gør også opmærksom på, at servitutlinjerne er opdateret ift. dem, der er vist i lokalplanens tegning 5, hvorfor lokalplantillæggets tegning 5 bør opdateres med nye servitutlinjer.

*Forvaltningens bemærkninger:*

Forvaltningen har været i dialog med Metroselskabet omkring høringsvaret for at sikre, at den løbende dialog mellem bygherre, Metroselskabet og forvaltningen er tilstrækkelig, i forhold til fundering af byggefelt N2 over Metroselskabets tunnelrør.

Forvaltningen bemærker herudover, at servitutlinjer og tilknyttet redogørelsestekst opdateres ifm. den endelige vedtagelse af lokalplanen. Se bilag 6.

*Erhvervsministeriet, henvendelse nr. 14*

Indsigelsen beror på Erhvervsstyrelsens vurdering af, at planforslaget ikke tilstrækkeligt sikrer, at planlægningen ikke vil kunne påvirke drifts- og udviklingsmuligheder for virksomheden MAN Energy Solutions, som vurderes at være en virksomhed af national interesse.

Af planforslaget fremgår, at idet støj fra MAN Energy Solutions vil føre til, at støjgrænsen for boliger på dele af planområdet vil blive overskredet, skal der opføres erhvervsbyggeri nærmest virksomheden, så erhvervsbygninger kan fungere som støjafskærmning af bagvedliggende boliger. Formålet hermed er at sikre, at virksomheden ikke vil skulle

overholde støjkrav for boliger, men udelukkende støjkrav for erhverv. I planforslaget er der udlagt byggefelter til hhv. erhvervsbyggeri og boliger, men Erhvervsstyrelsen vurderer ikke, at der på tilstrækkelig vis er foretaget en opdeling af planområdet, idet lokalplanen ikke opdeler området i delområder til hhv. erhverv og boliger.

Erhvervsstyrelsen vurderer, at hvis der skal gælde særskilte støjgrænseværdier for erhverv, så erhvervsbygninger kan fungere som støjafskærmning for boliger, kræver det, at der er fastlagt et særskilt delområde til erhverv. Baggrunden herfor er, at hvis anvendelsen i hele planområdet er boliger og erhverv, vil støjgrænseværdien for hele planområdet blive fastsat ift. boliger, og dermed vil virksomheden skulle overholde støjgrænseværdien for boliger.

Erhvervsstyrelsen er i dialog med Københavns Kommune om planforslaget, og en mulig løsning er drøftet med kommunen. Indsigelsen vil kunne frafalde, når der er opnået enighed om de nødvendige ændringer, der kan føre til, at planforslaget kan gennemføres uden at være i konflikt med den nationale interesse i, at produktionsvirksomheder undgår at blive mødt af skærpede miljøkrav som følge af planlægningen.

#### *Forvaltningens bemærkninger:*

På baggrund af henvendelsen har forvaltningen været i dialog med Erhvervsstyrelsen med Miljøstyrelsens deltagelse. Her er opnået enighed om de nødvendige ændringer, der bevirker, at planforslaget i begge parter optik kan gennemføres uden at være i konflikt med den nationale interesse. Ændringerne fremgår af bilag 6.

### **Øvrige høringssvar**

#### *Susanne Koch, henvendelse nr. 2*

Indsigeren finder generelt set, at det er en god lokalplan med undtagelse af parkeringsforholdene. Det skyldes, at der ifølge indsigeren ikke er indtænkt et stort nok antal parkeringspladser. Man bør ikke regne pladserne pr. m<sup>2</sup> men i stedet se på, hvor mange lejligheder man planlægger for. Endvidere er synspunktet, at det er dejligt med en metrostation tæt på ens bopæl, men at man ikke skiller sig af med sin bil af den grund.

På den baggrund foreslås, at der som minimum skal kræves én parkeringsplads pr. lejlighed i parkeringskælder, hvorved terrænparkeringen kan fungere som gæsteparkering. Hvis man ønsker, at folk i fremtiden skal eje en elbil, kræver det en parkeringsplads, hvor bilen kan lades op.

Indsigeren gør samme synspunkt gældende, hvad angår cykler. Her er der heller ikke indtænkt nok pladser – hverken til normale cykler eller til pladskrævende cykler.

*Forvaltningens bemærkninger:*

Forvaltningen bemærker, at det fastsatte antal parkeringspladser til boligerne i form af 1 plads pr. 250 m<sup>2</sup> er udtryk for en generel politisk beslutning om at reducere antallet af bilparkeringspladser i byen – navnlig i tætbyen og Københavns byudviklingsområder, hvilket der er tale om her. Beliggenheden af de nye boliger og arbejdspladser bliver meget stationsnære, idet metrostationen kommer til at være placeret i umiddelbar tilknytning til lokalplanens boliger og erhverv. Lokalplanforslaget følger de politisk fastsatte normer i Kommuneplan 2019. De fastsatte normer er altså ikke nødvendigvis et udtryk for det faktiske forventede bilejerskab.

Det samme princip gør sig gældende ift. antallet af cykelparkeringspladser til de muliggjorte byggerier. Herudover gælder det særligt for metrostationen, at behovet for cykelparkeringspladser i tilknytning hertil er vurderet og fastsat i VVM-redegørelsen for "Metro til Sydhavnen". Derfor placeres der foruden cykelparkeringspladserne fastsat med normerne yderligere 400 cykelparkeringspladser til cykler og delecycler. Med det høje antal pladser tages der bl.a. også hensyn til det udvidede opland til stationen, som vil blive en realitet, hvis stibroforbindelsen til Islands Brygge Syd anlægges. Desuden vil der også være mere plads til cykelparkering i bebyggelsens kældre.

*Martin Jørgensen, henvendelse nr. 3*

I henvendelsen gøres der indsigelse mod placeringen af institutionen i Enghave Brygges grønne område, der grænser op til Kræftværksparken. Anken går på, at den placering vil mindske parkarealet og resultere i en dårligere sammenhængende park, hvilket synes at være i strid med kommunens egen ambition om en grønnere by.

At institutionen planlægges som en lav bygning betyder, at relativt flere m<sup>2</sup> grønt areal optages af bygning, end hvis bygningen kunne være flere etager med et mindre grundareal.

Indsiger foreslår, at man holder sig til den oprindelige udformning af bygningerne N2, N3 og M med en integreret institution. I stedet bør metroforpladsen mindskes, da der er tale om kostbare kvadratmeter. Dette foreslås gjort ved at droppe ovenlysvinduerne til metroen som fylder ganske meget, kræver vedligehold og har begrænset værdi for metropassagererne. Desuden bør cykelparkeringen placeres under jorden.

Slutteligt foreslås broforbindelsen mellem Enghave Brygge og Islands Brygge fremskyndet for at øge stationens benyttelsesgrad.

*Forvaltningens bemærkninger:*

Metrostationen på Enghave Brygge er ikke tænkt ind i den oprindelige bebyggelsesplan for området, fordi planlægningen af Enghave Brygge lå forud for beslutningen om en metrolinje til Sydhavnen. For at skabe rum for metropladsen er bebyggelsesplanen parallelforskydet mod vest og justeret, så den kun i begrænset omfang forskyder sig ind i den del af ejendommens arealer, der indgår i det grønne areal ved Kraftværksparken. For at kunne fastholde det oprindelige antal m<sup>2</sup> bebyggelse i området, der er forudsat indrettet til almene boliger, er de helt overvejende løst ved justering af etageantal i bebyggelsen, hvor etagenedtrapningen mod Kraftværksparken er mindre end i den oprindelige plan.

Ved forskydningen af bebyggelsen har det været nødvendigt at udskille daginstitutionen fra den sydlige bygningsfløj i byggefelt N3, hvor institutionen var placeret i den oprindelige plan pga. pladsmangel og dagslysforhold. Placeringen af daginstitutionen i en selvstændig bygning er fordelagtig i forhold til uafhængigt at kunne opføres. Daginstitutionens arealer må nødvendigvis indhegnes, men vil være tilgængelige udenfor daginstitutionens åbningstid. Dermed får det grønne område også tilføjet en legeplads, som kan dobbeltudnyttes uden for institutionens åbningstid og i weekenderne, til glæde for området børn og børnefamilier. Endeligt bemærkes det, at selve metrostationens størrelse og metroens elementer, såsom trapper, elevatorer og ovenlys ikke reguleres med lokalplanen.

*Rasmus Stensgård Støvelbæk Olsen, henvendelse nr. 4*

Indsigeren savner højere ambitioner for det kommende centrale byrum, der skabes oven på den nye metrostation. Konkret handler det i henvendelsen om planlægningen for, at bylivet bedst muligt kan udfolde sig i kantzonen, hvor pladsen møder bebyggelsen mod vest. Her fremføres det, at lokalplanen ikke lægger op til udadvendte aktiviteter, såsom udeservering, men tværtimod plantebede og cykelparkering, der vil give et forstadsagtigt præg.

Det anbefales, at man udlægger hele kantzonen til publikumsorienteret serviceerhverv, hvor der fx kunne ligge detailhandel, cafeer, spisesteder eller "take away", som både kunne skabe liv, men også servicere folk på vej til og fra metroen. Det ville også være oplagt at skabe plads til et større supermarked, da det vil understøtte brugen af kollektiv trafik, at man kan handle ind ved stationen på vej hjem.

Man bør ifølge indsigeren gribe denne enestående mulighed for at tænke det hele rigtigt fra starten. Tænke station, forplads, byrum og

funktioner sammen, og skabe noget der understøtter hinanden, fordi bydelen fortjener et samlende mødested her.

*Forvaltningens bemærkninger:*

Der er mange behov i den konkrete dagligdag, der skal løses i kantzonen, og der er mange ønsker til hvad kantzonerne skal kunne. Lokalplanforslaget skelner mellem bebyggelsen direkte ud til metropladsen og den resterende bebyggelse, ift. bestemmelserne for kantzonen. Her er kantzonen ud mod pladsen kendetegnet ved, at den skal have en bredde på mindst 2 m, i stedet for 0,6 m, der gælder for de øvrige kantzoner. Kantzonen ud mod pladsen skal balancere flere hensyn. Et hensyn er ønsket om den urbane og befæstede kantzone, som kan fungere til udeservering ifm. publikumsorienterede serviceerhverv. Her trækkes bylivet helt ind til facaden. Et andet og modsatrettet hensyn er ønsket om en kantzone, der fungerer som bufferzone mellem det offentlige rum og den private bolig. Her er hensynet boligens beboere og et grønt byrum.

Ved at fastsætte, at kantzonen mod metropladsen skal være faste be-lægninger på højst 50 % af de på tegning 6b viste arealer, og at øvrige arealer skal være med beplantning, muliggøres både den urbane kantzone ifm. fx en café eller restaurant, med høj grad af interaktion mellem ude og inde, samtidig med, at der sikres beplantning og bynatur ifm. indgange/opgange til boligerne.

Lokalplanforslaget stiller ikke krav om publikumsorienterede serviceerhverv, men rummer muligheden i tråd med den oprindelige lokalplan for området. Bygherre kender endnu ikke funktionerne ift., om det bliver butik, café eller anden udadvendt anvendelse. Derfor er der med bestemmelsen for kantzonen mod metroforpladsen givet en fleksibilitet, hvorved kantzonen kan indrettes i samspil med stueetageres anvendelse og med mulighed for både adgang, ophold og plads til bynatur.

*Brandon Mayo, henvendelse nr. 5*

Indsigeren redegør for tre synspunkter, hvor det første omhandler placeringen af institutionen som en solitær bygning, som ifølge indsigeren vil mindske kvaliteten af det grønne område. Af den grund bør institutionen være integreret i de øvrige byggefeltet.

Andet synspunkt i henvendelsen er, at lokalplanen bør stille krav om publikumsorienterede serviceerhverv i samtlige stueetager, så det ikke blot er en mulighed. Det begrundes med, at grundejeren og udvikleren oftest vælger, hvad der er lettest at tjente penge på (boliger), som skaber et kedeligt byliv.

Det tredje synspunkt er, at der er planlagt for mange cykelparkeringspladser, sådan at metropladsen bliver domineret af cykelparkering.

*Forvaltningens bemærkninger:*

De berørte temaer er besvaret i ovenstående. Se forvaltningens bemærkninger til henvendelse nr. 2 angående cykelparkering, forvaltningens bemærkninger til henvendelse nr. 3. angående bebyggelsesplanen samt forvaltningens bemærkninger til henvendelse nr. 4 angående publikumsorienterede serviceerhverv.

*Vesterbro Lokaludvalg, henvendelse nr. 6*

Vesterbro Lokaludvalg understreger, at de ingen principielle indvendinger har imod lokalplanen, set i lyset af dens nødvendighed for at skabe plads til den kommende metrostation på Enghave Brygge.

Lokaludvalget anbefaler, at man ikke bare tager udgangspunkt i en forplads til Metroen, men ser lokalplanen som en mulighed for at skabe et egentligt torv, som fx Enghave Plads eller forpladsen til Amagerbro st.

Lokaludvalget tilslutter sig øvrige hørings svar for så vidt angår vigtigheden af, at lokalplanen muliggør udeservering langs pladsens vestlige side i forbindelse med publikumsorienterede serviceerhverv i bygninernes stueetager, og at der derudover indrettes kantzone med plantebede og træer mellem opgangene.

Ift. hele pladsen ser lokaludvalget det som vigtigt, at der inviteres til ophold, fx i form af københavnerbænke, mindre opholdsområder og lignende.

Lokaludvalget påpeger, at deres erfaringer fra Enghave Plads siger, at cykelparkeringsantallet på 400 er rigeligt højt. Ønsket om en grøn udformning af pladsen kombineret med erfaringerne fra Enghave Plads tilsiger, at der under cykelparkeringen mm. ikke lægges fliser og beton, men en anden belægning, som gør, at regnvand kan nedsive.

Slutteligt finder lokaludvalget det vigtigt, at bebyggelsen ikke ændres på en sådan måde, at Kraftværksparkens areal formindskes. Byggefeltet N2 bør ikke strække sig længere mod vest, sådan som det er tilfældet, og den fritliggende daginstitution bør trækkes noget tilbage ind mod bebyggelsen, hvorved det grønne areal bliver mere sammenhængende.

*Forvaltningens bemærkninger:*

Metropladsen indrettes med siddemuligheder i form af bænke omkring det store runde plantebed (lokalplanens side 9 og 11). Desuden er der omkring metrostationens ovenlys, der giver dagslys til den



underjordiske del af metrostationen, indrettet siddemuligheder. Bænke og siddepladser bliver desuden indrettet således, at de opfylder behov for ryg- og armlæn. Forslaget om permeable (vandgennemtrængelige) arealer under cykelparkeringen vil bygherre tage til efterretning, og det vil indgå i den videre disponering og detailindretning af pladsen.

De øvrige berørte temaer er besvaret i ovenstående. Se forvaltningens bemærkninger til henvendelse nr. 2 angående cykelparkering, forvaltningens bemærkninger til henvendelse nr. 3. angående bebyggelsesplanen samt forvaltningens bemærkninger til henvendelse nr. 4 angående publikumsorienterede serviceerhverv.

*Minna Jensen, henvendelse nr. 7*

Høringssvaret vedrører den gamle smedje på Mølle Allé i Valby. Indsiger gør selv opmærksom på, at høringsfristen for denne sag er overskredet, men indsiger har først læst om sagen i dagens lokalavis nu.

*Forvaltningens bemærkninger:*

Sagen vedrører ikke nærværende lokalplan.

*Søren Lütken, henvendelse nr. 8*

I Henvendelsen appelleres der til, at metropladsen får tilført et vandelement, fx i form af et vandfald, hvor kanalen langs Bertha von Suttners Vej grænser op til metropladsen. Som reference nævnes Den Sorte Diamant. Det bemærkes, at et sådan vandfald vil kunne afhjælpe stillestående vand og de følgegener, der kan være heraf.

Endvidere foreslås det, at de små forskelligfarvede skure ved den lille marina langs Frederiksholmsløbet bevares på samme måde, som man har bevaret de røde hytter langs havneløbet ved Sluseholmen.

*Forvaltningens bemærkninger:*

Forvaltningen bemærker, at stillestående vand har været drøftet med bygherre, og at dette forhindres i den blinde ende af kanalen langs Bertha von Suttners Vej ved, at der etableres rørføring og pumpeforanstaltning, der modvirker disse problemer.

Forvaltningen har ligeledes drøftet de forskelligfarvede skure ved den lille marina langs Frederiksholmsløbet med bygherre. Grundet metrostationens pladsbehov, er pladsen i området træng. Her er det prioriteret at placere byggefeltene således, at omfanget af forskydninger minimeres mod vest ind i den del af ejendommens arealer, der indgår i Kraftværksparken. Det har den konsekvens, at det ikke er muligt at bevare disse skure, fordi bebyggelsesplanen overlapper denne placering.