



Notat

Bilag 9 - Notat om henvendelser modtaget i høringsperioden

Der er modtaget 363 henvendelser, jf. bilag 8.

Sagsnummer
2019-0235119

Ændringer i lokalplanen

På baggrund af høringen foreslås følgende ændringer i lokalplanbestemmelserne:

Dokumentnummer
2019-0235119-4

Foreslåede ændringer i redegørelsen:

Afsnit vedr. Bilag IV-arter, herunder flagermus på s. 31 ændres fra: "Det planlagte vil ikke beskadige eller ødelægge de plantearter, som er optaget i habitatdirektivets bilag IV. Der er i forbindelse med VVM-undersøgelsen foretaget undersøgelser, der viser, at der ikke er fundet spor efter flagermus i området eller træer, der vurderes at kunne udgøre levesteder. Det kan dog ikke udelukkes, at der findes flagermus i de træer, der er muliggjort fældet i lokalplanen, og at yngle- eller rasteområder for flagermus dermed kan blive beskadiget eller ødelagt, hvis de fældes. Der må derfor ikke fældes træer, før grundejer har undersøgt, om der er flagermus i dem. Fældning af træer kan i givet fald alene ske fra 1. september til 31. oktober, hvor flagermus hverken yngler eller er gået i vinterhi."

Til:

"Det planlagte vil ikke beskadige eller ødelægge de plantearter, som er optaget i habitatdirektivets bilag IV. Der er i forbindelse med VVM-undersøgelsen foretaget undersøgelser, der viser, at der ikke er fundet spor efter flagermus i området eller træer, der vurderes at kunne udgøre levesteder."

Baggrund: De foretagne undersøgelser i forbindelse med miljøkonsekvensrapporten (VVM) viser, at der ikke er træer i projektområdet med relevans for flagermus.

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

Foreslåede ændringer i bestemmelserne:

Foreslåede ændringer af bestemmelserne er vist i skema sidst i dette notat samt i bilag 13.

EAN-nummer
5798009809452

Foreslåede ændringer af tegningerne:

Tilføjelse af yderligere vejtype c på Tegning 3a Veje

Reduktion af højde i vestlige side af byggefelt F på tegning 4.

Se også bilag 13.

Baggrunden for ændringerne uddybes nedenfor.

Ændringerne medfører ikke krav om supplerende høring.

Henvendelser fra myndigheder og andre offentlige instanser

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, henvendelse nr. 358

Ingen bemærkninger.

Metroselskabet, henvendelse nr. 1

Ingen bemærkninger.

Banedanmark, henvendelse nr. 2

Ingen bemærkninger.

HOFOR, henvendelse nr. 362

HOFOR gør opmærksom på, at der i kanten af lokalplanområdet findes to udløbsledninger, som fører rensed spildevand fra Renseanlæg Damhusåen til Øresund. Ledningerne er beliggende ca. 4,65 m. fra nærmeste byggefelt og er forsyningskritiske og i drift hele tiden. HOFOR gør opmærksom på, at der er en risiko forbundet med placering af byggefeltet. Bebyggelsen må ikke brede sig ud i vejudlægget, heller ikke jordoverfladen, idet der ved en udskiftning af ledningerne skal kunne arbejdes i hele vejbredden.

HOFOR gør desuden opmærksom på, at der ikke må placeres træer oven på de forsyningsledninger, der lægges i området. Placeres træerne tæt på ledningerne, bør de etableres med rodspærre.

Forvaltningernes bemærkninger:

Ledningerne er beliggende i vejareal. Bebyggelse skal placeres indenfor lokalplanens byggefelter, som ligger uden for vejareal.

Lokalplanen fastlægger ikke nøjagtig placering af træer, der vil derfor være en vis fleksibilitet.

Der henstilles til en dialog mellem bygherre og HOFOR i forbindelse med anlægsarbejder og træbeplantning i området.

Københavns Museum, henvendelse nr. 142

Lokalplanen vil have en indvirkning på fiskerimiljøet og det historiske miljø omkring Stejlepladsen og Fiskerhavnen.

Opfyldslagene på stedet har ikke arkæologisk interesse, men havbundslag under disse kan have spor fra stenalderen mv.

Forvaltningernes bemærkninger:

Det indgår i lokalplanens redegørelse, at arbejder, der forudsætter udgravning i grunden kan medføre påbud om midlertidig standsning i henhold til museumslovens § 26 og § 27, og at Københavns Museum derfor skal kontaktes i god tid, inden et jordarbejde påbegyndes. Der er i forbindelse med miljøvurderingen indhentet en arkivalsk kontrol hos Københavns Museum, som ikke peger på særlige forhold.

Forvaltningerne vurderer samlet set, at de beskrevne tiltag til tilpasning af bebyggelsen arkitektonisk og indpasning af fiskerierhverv i planen betyder, at der ikke vil være tale om en "væsentlig påvirkning" i den forstand begrebet anvendes i miljøvurderinger. For en uddybning af forvaltningernes bemærkninger henvises til afsnit under Kulturmiljø i dette notat.

Øvrige høringssvar**Kongens Enghave Lokaludvalg, henvendelse nr. 217**

Kongens Enghave Lokaludvalg bemærker, at et stort flertal i lokaludvalget er imod at bygge på Stejlepladsen, og at det også fremgår af lokaludvalgets bydelsplan.

Lokaludvalget inddeler sin indsigelse i fire overordnede kategorier, som refereres herunder:

A. Bynatur og VVM-rapport med forudindtagethed til fordel for byggeri

Der bør ikke fjernes grønne områder og bynatur, som der er hårdt brug for i byen som åndehuller, og som er vigtige i forhold til klimatiltag. Lokaludvalget finder, at miljøredegørelserne ikke er objektive, da kun trafik vurderes som en væsentlig påvirkning. Lokaludvalget bemærker, at reduktion af grønne, rekreative område bør betegnes som en væsentlig påvirkning. Lokaludvalget anfægter desuden beskrivelsen i miljørapporten om, at der ikke er tale om beskyttet natur, idet dette skyldes, at området nu er affredet. Lokaludvalget finder ikke, at undersøgelser af truede dyrearter i forbindelse med miljørapporterne er tilstrækkelige.

B. Kulturværdier i Fiskerhavnen

Lokaludvalget finder ikke, at der i lokalplanen og i miljørapporterne tages tilstrækkeligt hensyn til det kulturmiljø, som Fiskerhavnen udgør. Der henvises til tekst i Københavns Kommunes begrundelse for udpegning af området som kulturmiljø: "København som havneby", hvoraf det fremgår, at området er sårbart ved fremtidig udvikling, og at nye byområder skal tilstræbes integreret med spor fra tidligere. Lokaludvalget finder, at flere kulturhistoriske værdier vil komme under pres fra det planlagte byggeri, herunder det aktive havnemiljø og fiskerierhverv.

Lokaludvalget savner en klar plan for sikring af kulturværdier, og hvordan de vil blive målt.

Lokaludvalget savner en beskrivelse af, hvordan de særlige erhverv i området vil blive sikret og, hvordan der sikres sameksistens gennem forventningsafstemning med de nye beboere og accept af støj og lugt.

Lokaludvalget bemærker, at der, når det vurderes, om lokalplanen tager tilstrækkeligt hensyn til kulturmiljøet, må anlægges et bredt blik på det samlede kulturmiljø-område – og ikke kun på Stejlepladsen.

Lokaludvalget finder, at det er i strid med kommuneplanen, når lokalplanen fokuserer på fiskernes pæle og net, da kulturværdierne i området er mere vidtrækkende. Der henvises til, at Fiskerhavns intime havnemiljø, der er præget af en selvgroet og tæt bebyggelse med en rustik karakter, er udpeget som bærende bevaringsværdi i Københavns Kommunes redegørelse for udpegningen af området som kulturmiljø forud for Kommuneplan 2015.

Lokaludvalget finder ikke, at miljørapporterne kan leve op til kravene, da udvalget ikke mener, at undersøgelse af kulturmiljøet været tilstrækkelig. Udvalget efterspørger en antropologisk og etnologisk undersøgelse af området bl.a. en systematisk afdækning og registrering af området og interviews. Lokaludvalget finder ikke, at der er belæg for, at udviklingen af Stejlepladsen kun vil medføre en påvirkning af Stejlepladsen og ikke af Fiskerhavnen.

Lokaludvalget henviser til, at den kulturhistoriske baggrund også har præget naturen i området, da jorden er næringsfattig og rig på mursten og beton. Når jorden oprenses, vil dette kulturhistoriske spor også forsvinde.

Lokaludvalget finder ikke, at der er grundlag for at konkludere, at de marine aktiviteter i Fiskerhavnen, der beskrives som en del af sammenhængskraften for kulturmiljøet, ikke vil blive begrænset af byggeriet.

Lokaludvalget anfægter, at bevarelse af kulturmiljø i lokalplanen reduceres til facadevalg og farver og stiller spørgsmål til, om man kan stole på det, når der kun er vist vejledende eksempler. Lokaludvalget

betvivler, at byggeriet er tilpasset det eksisterende kulturmiljø ved blot at indføre et varierende materiale- og facadevalg i de fremtidige boliger.

Lokaludvalget finder således miljørapporternes konklusion forkert, da det er udvalgets overbevisning, at den samlede påvirkning af byudviklingen vil have en væsentlig påvirkning på kulturmiljøet. I forlængelse af dette mener lokaludvalget, at hverken lokalplanforslaget eller miljørapporterne lever op til intentionerne i lovgivningen, som udvalget påpeger, skal sikre god langsigtet planlægning med varetagelse af kultur- og naturværdier, der anses vigtige.

C. Trafik og infrastruktur

Lokaludvalget bemærker, at erhvervsfiskere fortsat skal have adgang med lastbil til det rekreative område langs kysten. Forslag om tilføjelse til tekst i lokalplanens redegørelse: *"fiskernes lastbil skal kunne køre ad denne [sti] til pladsen med bundgarnspælene"*. Og tilsvarende til miljøkonsekvensrapport.

Lokaludvalget anfægter, at der i forhold til den trafikale påvirkning ses isoleret på Stejlepladsen. Der bør udarbejdes en helhedsvurdering af den samlede trafikbelastning ved udvikling af alle byudviklingsområderne og en plan for, hvordan det trafikale kan løses.

Der bør laves en løsning for afsætningsplads til daginstitutionen, som ikke bør ske fra Bådehavnsvej, da det vil genere trafikken på Bådehavnsvej.

Der efterlyses parkeringsløsninger, og en stibro over Sjællandsbroen af trafiksikkerhedshensyn. Projektet bør samarbejde med øvrige grundejere omkring Bådehavnsvej.

Der ønskes en tilføjelse til lokalplanens redegørelse om, at nødvendig trafik også indbefatter bådtransport og trafik for medlemmer af bådklubberne, samt at der skal være plads til, at store kranbiler kan køre ind i området.

I anlægsfasen skal der også være adgang til bådklubberne, herunder for kranbiler til håndtering af både.

D. Bæredygtighed i byggeriet

Lokaludvalget henviser til vinderforslagets visioner om selvbyg og genbrugsmaterialer og bemærker, at det ikke kan se det afspejlet i lokalplanforslaget. Projektets dimensioner er ude af trit med området, og det vil danne præcedens for fremtidige byggerier, som skal passe sammen med bebyggelse på Stejlepladsen.

Der nævnes en bekymring for, at lokalplanen gør klar til bebyggelse på Nordtippen, som Kgs. Enghave Lokaludvalg er stærkt imod.

Forvaltningernes bemærkninger:

Ad A. Bynatur og VVM-rapport med forudindtagethed til fordel for byggeri

I miljørapporterne er det vurderet, at reduktion af grønne områder og den landskabelige påvirkning gennem bebyggelse af Stejlepladsen vil medføre en markant påvirkning på kystlandskabet på grund af den kystnære placering med vand på tre ud af fire sider. Grundet en generel bevarelse af Fiskerhavnsens bebyggelse, herunder ind- og udsigtspunkter, samt den arkitektoniske tilpasning af det nye byggeri til Fiskerhavnsens visuelle udtryk, er den landskabelige påvirkning vurderet til at være middel.

Miljøkonsekvensrapporten redegør for, at Stejlepladsen består af et grønt selvgroet areal med dominans af almindelige græsser og hvidtjørn. Området er forholdsvis artsrigt, men består af forholdsvis almindelige arter og haveplanter. Der er ingen søer eller våde områder på Stejlepladsen. De grønne arealer på Stejlepladsen er således ikke omfattet af særlige bindinger iht. Naturbeskyttelsesloven. Området er således ikke karakteriseret som beskyttet natur, men udgør et bynært grønt område. Indenfor projektområdet er der ikke fundet arter, som er listet på habitatdirektivets bilag IV.

Påvirkningen af naturen, vurderes at være middel, da al natur i området vil fjernes som følge af projektet, men ikke berører væsentlige naturinteresser, såsom beskyttet natur. På den baggrund vurderes der ikke at være behov for afværgetiltag ift. naturpåvirkninger. Det er en del af projektet, at de kystnære grønne områder retableres som grønt område, og disse udgør ca. 7.000 m² af det samlede grønne areal, som er ca. 35.000 m². Det er desuden en del af projektet, at der plantes ca. 800 træer inden for projektområdet.

Reduktion af de grønne områder vurderes på den baggrund ikke at være en væsentlig påvirkning i den forstand, begrebet anvendes i miljøvurderingsmæssig sammenhæng. Der vil dog være tale om en markant forandring af området.

Vedr. miljørapporter og vurderingen af væsentlighed henvises til bemærkninger under afsnittene vedr. Natur og Natura 2000.

Ifht. undersøgelser af truede dyrearter henvises til bemærkninger under afsnittet Natur.

Ad B. Kulturværdier i Fiskerhavnen

I Københavns Kommunes Kommuneplan 2019 indgår afsnit om retningslinjer om kulturhistoriske bevaringsværdier, jævnfør kravet i planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 15.

Forvaltningerne noterer, at der i flere af høringssvarene henvises til et inspirationskatalog udarbejdet af Naturstyrelsen, men at der ikke er givet en entydig definition af, hvordan man i kommunal planlægning skal forstå et "kulturmiljø". Ligeledes er der ikke metodiske krav til, hvordan vurdering af et kulturmiljø skal udføres.

Københavns Kommune har således udarbejdet sin egen begrebsafklaring af et kulturmiljø. Af retningslinjerne for kulturarv i Kommuneplan 2019 fremgår det, at udpegningen af kulturmiljø i kommuneplanen bygger på en definition af et kulturmiljø som "*En aflæselig helhed af strukturer, anlæg, bygninger m.m., der samlet knytter sig til og formidler en fælles historie. Det kan være oprindelse, tidsepoke og/eller geografi, der har betydning for forståelsen af Københavns vigtigste fortællinger og udviklingstræk.*". For uddybning af definitionsforståelse henvises til kriterierne for udpegning i Kommuneplan 2019.

Lokalplanområdet Stejlepladsen indgår her som en del af det udpegede kulturmiljø afgrænset til "Slusen, Bådklubben Valby m.m.", der som en helhed er med til at fortælle om Københavns havns skiftende anvendelser og med et særligt maritimt miljø. De blandede bebyggelser i Fiskerhavnen, der ligger op til Stejlepladsen, dvs. udenfor lokalområdet, nævnes som *bærende bevaringsværdi*. Af udredningen fremgår det også, at: "Området omkring Fiskerhavnen kan være sårbart ved fremtidig byudvikling".

Forvaltningerne gør opmærksom på, at det af retningslinjerne fremgår, at en væsentlig del af de udpegede kulturmiljøer rummer et potentiale for byudvikling. Ved udvikling af et område, som fx lokalplanområdet Stejlepladsen, indgår det således som en del af planlægningen, at der skal tages højde for kulturhistoriske værdier, så de væsentlige kvaliteter kan udnyttes som et aktiv til gavn for bevarelsen og oplevelsen af byens historie. Dermed også sagt, at et område indeholdende et kulturmiljø ikke er til hindring for, at området kan byudvikles.

Forvaltningerne har med afsæt i retningslinjerne fra Kommuneplan 2019 taget stilling til kulturmiljøet i plangrundlaget for Stejlepladsen, både i lokalplan og i miljørapport.

Af lokalplanen fremgår det, at det udpegede bevaringsværdige kulturmiljø ved Fiskerhavnen ligger uden for lokalplanområdet. Ligeledes fremgår det af lokalplanen for Stejlepladsen, at planen er tilstræbt udviklet med spor fra stedets historie, hvor der gives plads og rum til eksisterende fiskeriaktiviteter, herunder ved at sikre plads til bundgarnspæle og fiskenet. Af lokalplanen kan det også læses, at der i bebyggelsesplanen er fokus på at indarbejde stedets egenart og karakter fra Fiskerhavnen, samt hensyn til naboer ved nedtrapning af bebyggelse mod Fiskerhavnen. Der stilles i lokalplanen krav til en varieret bebyggelse med varierede tagformer, krav til anvendelse af klare farver og varierede materialer, så det nye byområde i videst mulig grad afspejler både materialer og udtryk i det eksisterende miljø.

Af miljørapporten vurderes det, at en gennemførelse af plangrundlaget vil have *nogen påvirkning* på kulturmiljøet, men ikke en *væsentlig*. Vurderingen skal ses som en helhedsbetragtning ud fra flere perspektiver fra kulturhistoriske, geografiske, fysiske såvel som sociale.

Forvaltningerne henviser til, at det i miljørapporten konstateres, at de udpegede bærende bevaringsværdier ikke indgår i lokalplanområdet og derfor ikke påvirkes direkte af projektet. Ligeledes vurderes det, at de maritime aktiviteter fortsat kan gennemføres. Med projektet er det således muligt, at sejlklubber, lystsejlere og erhvervsfiskeri kan være aktive og sameksistere i sammenhæng med det nye byområde. Forvaltningerne anerkender omvendt også, at bebyggelse af Stejlepladsen vil påvirke miljøet i Fiskerhavnen indirekte, idet der vil skulle etableres et nyt fællesskab mellem eksisterende og nye beboere i området.

I miljørapporten vurderes det dertil, at lokalplanens fokus på at indarbejde karakteren af og egenart fra Fiskerhavnen er udført på en sådan måde, at byggeriet i nogen grad er tilpasset og spejler bebyggelsesstrukturen i det udpegede kulturmiljø. Omvendt anerkender forvaltningerne også, at den nye bebyggelse på trods af sin inspiration fra Fiskerhavnen vil afvige i højde og volumen fra den eksisterende bebyggelse i Fiskerhavnen.

Miljørapportens vurdering tager således højde for både den geografiske placering af de udpegede kulturhistoriske bevaringsværdige bygninger i kulturmiljøet ved den nærtliggende bevaringsværdige Fiskerhavn, samt fortællingen om et stadigt aktivt maritimt miljø. Ligeledes tager miljørapporten stilling til, hvordan den fremtidige bebyggelse og arkitektur anvender det eksisterende kulturmiljø som et aktiv for at skabe det nye byområdes identitet og karakter.

I forhold til spørgsmål om, hvordan de eksisterende erhverv i Fiskerhavnen sikres i forhold til en accept af støj og lugt blandt de nye beboere, bemærkes det, at der ikke er tale om virksomheder, der er godkendelsespligtige efter miljøbeskyttelsesloven. Der er derfor ikke tale om miljøkonflikter af så væsentlig karakter, at forvaltningerne forventer, at det giver anledning til særlige forholdsregler.

Udviklingsselskabet Stejlepladsen har oplyst, at selskabet har til hensigt at starte en proces for sameksistens og fællesskaber, når lokalplanforslaget er vedtaget. Målet er at samle en gruppe personer - lokale såvel som mulige kommende beboere - som vil deltage i udviklingen af Stejlepladsens fremtidige fællesskaber. Det kan både dreje sig om programmering af de kommende fælleshuse og lokaler, men også hvordan nye og gamle beboere kan lære hinanden at kende, kunne mødes og leve sammen.

Forvaltningerne vurderer samlet set, at de beskrevne tiltag til tilpasning af bebyggelsen arkitektonisk og indpasning af fiskerierhverv i planen betyder, at der ikke vil være tale om en "væsentlig påvirkning", men "nogen påvirkning", i den forstand begrebet anvendes i miljøvurderinger.

Ad C. Trafik og infrastruktur

Vedr. erhvervsfiskeres adgang til det rekreative areal bemærker forvaltningerne, at der er fastlagt en stiforbindelse langs kysten med en bredde på 3 meter tilsvarende den eksisterende sti, som i dag anvendes af erhvervsfisker og bådklubber. Den nye stiforbindelse er ikke fastlagt som vejareal for at undgå krav om asfaltering. Forvaltningerne vurderer, at en grussti vil passe bedre ind i landskabet og fortsat vil kunne anvendes til den lejlighedsvis, nødvendige kørsel.

Der er i lokalplanforslaget taget højde for transport af både og, at disse kan komme ind og ud fra bådklubberne, samt at en kranvogn også kan få adgang hertil. Det fremgår af redegørelsen i lokalplanen, at servicekørsel indgår i den nødvendige kørsel. Forvaltningerne foreslår derfor ikke ændringer.

I fht. placering af afsætningsplads for daginstitutionen på Bådehavnsgade, er det forvaltningernes vurdering, at denne placering vil medføre færrest mulige gener gennem kørsel i området. Forvaltningerne foreslår derfor ikke ændringer.

I forhold til lokaludvalgets efterlysning af parkeringsløsninger henvises til lokalplanens beskrivelse af at de krævede p-pladser til byggeriet fordeles med 75 stk. langs Sejlklubvej, 100 stk. i p-kælder og de resterende ca. 85 pladser uden for lokalplanområdet - på arealer ejet af

By & Havn vest for Bådehavnsvej. Disse vil blive indarbejdet i senere planlægning for området vest for Bådehavnsvej.

De ca. 45 stk. eksisterende parkeringspladser langs Sejlklubvejens sydside indrettes som parkeringsspor langs vejen, men tæller ikke med i det krævede antal pladser til den nye bebyggelse.

Forvaltningerne vurderer umiddelbart, at der er mulighed for at etablere en privat parkeringsordning i det samlede område, herunder langs den private fællesvej Sejlklubvej. En privat parkeringsordning kan i højere grad end kommunale parkeringszoner reservere parkeringspladser til særlige brugergrupper fx sejlklubberne. Grundejerne i området skal ansøge om tilladelse til at etablere en privat parkeringsordning hos Teknik- og Miljøforvaltningen, som i sin vurdering særligt forholder sig til, om der er almene offentlige hensyn, der taler imod projektet, herunder om parkering blot forskubbes til umiddelbart nærliggende områder.

Vedr. lokaludvalgets ønske om en stibro over Sjællandsbroen er forvaltningerne enige i, at der er behov for løsninger for de bløde trafikanter, som vil gøre det mere sikkert og trygt at krydse Sjællandsbroen for bløde trafikanter. Herudover vil en forbindelse også skabe bedre adgang til den kommende metrostation. Forvaltningerne arbejder med at belyse muligheder for at skabe en forbindelse for bløde trafikanter i kommende planlægning omkring Sjællandsbroen.

Trafikvurderingerne i miljørapporterne er baseret på en trafikanalyse af konsekvenser af udviklingen af Stejlepladsen alene, da det er formålet at vurdere konsekvenser fra det konkrete projekt/lokalplan. Der er dog planlagt yderligere byudviklingsprojekter i nærområdet, som også vil generere ny trafik.

Som grundlag for analyse af trafikstøj er anvendt beregninger af fremskrevet trafik til år 2035, svarende til en fuld udbygning af byudviklingsområderne omkring Bådehavnsvej. Selvom genbrugscenteret muligvis ikke skal ligge i området frem til dette tidspunkt grundet en lejeaftale som er udløbet nogle år forinden, er trafikken derfra dog fastholdt i beregningen, da det vurderes at svare til en "worst case" beregning for trafikstøj-niveau.

Den samlede trafikanalyse understreger udfordringerne særligt omkring krydset Bådehavnsvej/Sjællandsbroen. For at kunne finde en løsning på problematikken, er det nødvendigt at se trafikafviklingen på Sydhavnsvej og Sjællandsbroen i et større perspektiv. Der er i forbindelse med lokalplan Stejlepladsen indgået en udbygningsaftale med bygherre, som forpligter bygherre til at etablere forlængelse af

venstresvingbanen fra Sjællandsbroen til Bådehavns­gade, forlængelse af svingbaner fra Bådehavns­gade til Sjællandsbroen og etablering af et krydsningspunkt med signalregulering ved Fragtvej/Bådehavns­gade for at afhjælpe de trafikale problemstillinger.

Tiltagene vil ikke kunne løse den samlede afviklingsproblematik, men afgrænser sig til at forbedre trafikafviklingen som følge af byudvikling på Stejlepladsen. Det skyldes, at en samlet trafikløsning for hele Bådehavns­gade skal være mere omfattende og dække et større geografisk område, end der kan stilles krav om i nærværende sag. Forvaltningerne er opmærksomme på, at der skal findes flere trafikløsninger i den videre planlægning af det samlede byudviklingsområde omkring Bådehavns­gade.

Forvaltningerne bemærker, at vejadgang til eksisterende anvendelser skal opretholdes i anlægsfasen, og at der er taget højde for transport af både i lokalplanforslaget.

Ad D. Bæredygtighed i byggeriet

Det er ikke muligt at stille krav om anvendelse af genbrugsmaterialer, eller krav til materialer for indvendige konstruktioner i en lokalplan. Indsigelse fra bygherre (henvendelse nr. 159) viser, at bygherre fortsat har intention om at anvende genbrugsmaterialer i bebyggelsen. For at fremme mulighed for bæredygtigt byggeri foreslår forvaltningerne ændringer i lokalplanens bestemmelser vedr. krav til facadematerialer og højdebestemmelse.

Forvaltningerne bemærker, at det ikke er muligt at stille krav om ejerformer (bortset fra krav om almene boliger) i en lokalplan og dermed heller ikke om selvbyg. Der er dog mulighed for det inden for lokalplanens rammer.

Projektselskabet arbejder fortsat med muligheden for selvbyg / medbyg i udvalgte områder, og der pågår en proces, hvor rammerne for anlæg, organisering, ejerform og proces er under afklaring. I Kommuneplan 2019 er der særlige bestemmelser for bofællesskaber med mere fleksible krav til boligstørrelse og omvendt krav til større andel af fællesarealer.

I forhold til lokaludvalgets bemærkning om, hvorvidt byggeriets dimensioner vil danne præcedens for omfang på yderligere bebyggelse i området, bemærker forvaltningerne, at Kommuneplan 2019 ikke fastlægger konkret bebyggelsesprocent for byudviklingsområderne omkring Bådehavns­gade i øvrigt, men at et vist volumen må forventes - særligt i de områder, der er stationsnære. I områder tæt på stationer prioriteres en udvikling med en højere

bebyggelsestæthed end ved nybyggeri i den øvrige by. Dette for at understøtte kommunens fokus på bæredygtig byudvikling omkring knudepunkter god kollektiv infrastruktur.

Forvaltningerne går ud fra, at den formodede henvisning til byggeri på Nordtippen stammer fra en beskrivelse i lokalplanen af, at der på sigt vil ske en udvikling af det bagvedliggende område. Denne beskrivelse henviser til kommende byudvikling af arealer vest for Bådehavnsvej, som i Kommuneplan 2019 er udlagt som område til boliger og serviceerhverv. Der er ikke planer om udvikling af Nordtippen, som i Kommuneplan 2019 er udlagt som O1-område til parker, naturområder mv.

By & Havn, henvendelse nr. 159

By & Havn har som grundejer og bygherre som en del af udviklingsselskabet Stejlepladsen sendt et høringssvar med en række konkrete ændringsforslag til lokalplanen. Disse gennemgås herunder.

A) § 4, stk. 2: Bestemmelsen ønskes tilføjet: "Vendepladser kan etableres i T-kryds" Begrundelsen for den ønskede ændring er, at By & Havn ønsker en sikkerhed for, at der ikke i forbindelse med byggesagen vil blive stillet krav om etablering af asfalterede vendepladser, som vil gøre det vanskeligt at overholde bestemmelse om 90 % ubefæstet areal i byrum A.

B) § 4, stk. 2: Bestemmelsen ønskes ændret, således at kun kørespor udlægges som vejareal ved Sejlklubvej. Begrundelsen er, at det ikke er muligt at reservere parkeringspladser til sejlklubberne mv., hvis p-arealet indgår i areal for privat fællesvej.

C) § 5, stk. 1, tredjesidste afsnit: Referencen til tegning 4 vedr. placering af parkering ønskes slettet, da der ikke er nogen markering der præciserer tekstens udsagn på tegning 4.

D) § 6, stk. 3, pkt. b: Der ønskes en ændring af de maksimale højder, så de enten svarer til højder i lokalplan Vejlands Kvarteret eller der ønskes en tilføjelse om, at den maksimale bygningshøjde kan overskrides med op til 1 m. Begrundelsen er, at erfaringer med bæredygtige konstruktionsprincipper med for eksempel trækonstruktioner viser, at etagedæk skal være tykkere, hvorfor etagehøjder på 3 m ikke kan overholdes. Herudover er der behov for øget fleksibilitet grundet fald i terræn. Herudover ønskes tilføjet, at tagterrasser og taghuse er undtaget fra bestemmelsen om maksimalt etageantal. Det ønskes tilføjet, at tagopbygning og murkroner ved bygninger med fladt tag regnes som en del af tagkonstruktionen. Begrundelsen er, at maksimal taghøjde ellers ikke kan overholdes ved fladt tag.

E) § 6, stk. 6: Af bestemmelsen fremgår det, at mindre bygninger medregnes i det samlede bruttoetageareal. Det betyder, at der er medtaget en række bygningstyper, der normalt ikke kræver byggetilladelse og der spørges til, hvordan kommunen vil administrere bestemmelsen.

F) § 7, stk. 2 a) og b) Bestemmelsen ønskes tilføjet, at genanvendte materialer er undtaget fra bestemmelse om krav til materialer.

G) § 7, stk. 3, b) der fastlægger gulvkoter til mellem 0,4-0,6 m. ønskes fjernet. Begrundelsen er, at de hævede stueetager vil betyde ringere tilgængelighed til udearealer og at der ønskes en bydel med stor kontakt mellem ude og inde. En del af stueetagerne mod de centrale pladser vil blive anvendt til småerhverv og fællesfunktioner, hvorfor der ikke vil være indbliksgener for boliger her. Herudover begrundes ønsket med, at hævede stueetager vil skabe ikke-anvendelige hulrum, da der ikke etableres kældere, og med at begrænsningerne er uhensigtsmæssige, da jordpåfyld vil medføre varierede terrænspring, som vanskeliggør regnvandshåndtering.

H) § 7, stk. 5, pkt e) Det ønskes tilføjet, at flade tage på træbyggeri er undtaget fra bestemmelsen om, at flade tage skal begrønnes, da flade tage med sedum kombineret med træbyggeri giver en meget høj risiko for væsentlige bygningsskader og kan tvinge bygherre til fravalg af træbyggeri.

I) § 7, stk. 6 c) Det ønskes tilføjet, at altangang mod gård er undtaget fra krav om maksimal husdybde på 12 m, såfremt altangange placeres skiftevis mod gade og mod gård forskudt på hver anden etage. Ønsket skyldes en bekymring for, at den ønskede bebyggelse med altangange forskudt på begge sider af bygningen ikke kan overholde krav til maksimal husdybde, såfremt den ene altangang medregnes i husdybden.

J) § 8, stk. 7: Det ønskes tilføjet, at fordeling af træer kan ændres med 30 % for hvert underområde under forudsætning af, at det samlede antal træer på mindst 800 træer overholdes. Begrundelsen er, der ønskes en fleksibilitet i planen, såfremt nye brandkrav betyder, at det er vanskeligt at overholde bestemmelsen.

Forvaltningernes bemærkninger:

Ad A) Forvaltningerne bemærker, at det vil være vejmyndigheden og politiet, der afgør, om den planlagte trafikstruktur kan godkendes. Bestemmelsen foreslås derfor ikke ændret. Det er beskrevet i

redegørelsen, at der kan være enkelte steder, hvor T-kryds må anvendes for at lave en trepunktsvending.

Ad B) Forvaltningerne bemærker, at det er nødvendigt at fortovet indgår som vejareal, således at tilgængelighed kan sikres. Da parkeringspladser i vejens nordlige side ligger mellem kørebane og fortov vil dette også indgå som vejareal. Det er heller ikke muligt at udskille parkeringsareal i den sydlige side, da det med den planlagte indretning af vejen ikke vil være tydeligt for trafikanter, at der er tale om privat areal med andre regler end den anden side af vejen. En udskillelse af vejens sydside ville kræve en udvidelse af vejbredden, så der ville kunne blive etableret en fysisk adskillelse og et tilkørselsareal. Der foreslås derfor ikke ændringer af lokalplanen.

Forvaltningerne bemærker, at det er muligt at ansøge kommunen om etablering af en privat parkeringsordning, hvor der kan reserveres pladser til særlige brugergrupper, når der er tale om privat fællesvej. Teknik- og Miljøforvaltningen vil i sin vurdering lægge vægt på, om der er almene offentlige hensyn, der taler imod projektet, herunder om parkering blot forskubbes til umiddelbart nærliggende områder.

Ad C) Forvaltningerne tager bemærkningen til efterretning og foreslår at henvisning ændres til tegning 3a og 3b (snit) i stedet.

Ad D) Forvaltningerne bemærker, at der også er modtaget indsigelser i høringen som finder, at bygningshøjden er for stor. Den samlede mulige etagehøjde øges derfor ikke. For at give den ønskede fleksibilitet foreslås bestemmelsen i stedet ændret, så den fastsatte maksimale højde fastholdes, mens der justeres i fordelingen mellem mulig højde på bygningskrop og for tagkonstruktion. Der foreslås muliggjort en meter mere i bygningshøjde, mens maksimal højde for tagkonstruktion reduceres med en meter.

Taghuse vil tælle som en ekstra etage, da det er vanlig praksis, og da taghuse vil blive oplevet som en ekstra etage. Bestemmelsen foreslås derfor ikke ændret.

Murkroner medregnes som vanlig praksis som bygningshøjde.

Ad E) Mindre bygninger skal på planlægningstidspunktet medregnes i bruttoetagearealet, så det sikres, at der efterfølgende er rummelighed til dem. I forbindelse med de faktiske byggerier foretages en meget detaljeret beregning af bruttoetagearealer i medfør efter bygningsreglementet. I disse bestemmelser, som ikke kan fraviges ved lokalplanlægning, indgår, at noget etageareal kan fratrækkes ved opgørelsen af bruttoetagearealet. Den maksimale rummelighed, der er fastlagt i lokalplanen, må ikke overskrides.

For at klargøre dette i lokalplanen foreslår forvaltningerne, at sætningen: "Bygningerne indgår i det samlede etageareal" slettes, og at følgende

tilføjes som kommentar: "I byggesagsbehandlingen tages stilling til, om der er m², der ikke medregnes i bruttoetagearealet, jf.

Bygningsreglement 2018, § 455.

Desuden tilføjes i § 6, stk. 1, at der må bygges et samlet "brutto" etageareal.

Ad F) Forvaltningerne bemærker, at det ikke er muligt at regulere bæredygtige materialer eller at stille krav hertil i en lokalplan. For at imødekomme ønsket om fleksibilitet foreslås det at fjerne bestemmelsen om, at der ikke må anvendes plastikmaterialer, da genbrugsmaterialer ofte vil være plastik. Herudover foreslås indarbejdet en kompetencenorm, som vil give forvaltningerne mulighed for at dispensere fra krav til facadematerialer.

Ad G) I lokalplanen fastlægges krav til hævede gulvkoter for at modvirke indbliksgener. Det indgår allerede i lokalplanen, at krav om hævede gulvkoter kan undlades, hvor der er direkte primær indgang til boliger i stueetagen. Idet By & Havn henviser til, at der ved pladser ofte vil være tale om andre funktioner end boliger, hvor kontakt mellem ude-og inde er vigtig, foreslår forvaltningerne bestemmelsen § 7, stk. 3 c) ændret således, at ordet "boliger" udgår. Alle anvendelser hvortil er direkte primær indgang fra terræn til stueetagen er derved undtaget kravet om hævet gulvkote. Krav om hævet gulvkote foreslås fastholdt, hvor der ikke er direkte adgang til stueetagen. Formålet er at modvirke indbliksgener.

Ad H) For at imødekomme ønske om fleksibilitet foreslår forvaltningerne bestemmelsen ændret, således at træbyggeri undtages fra krav om at flade tage, der ikke anvendes til opholdsareal, skal være grønne tage.

Ad I) Forvaltningerne bemærker, at husdybden vil blive beregnet pr. etage. Forvaltningerne foreslår derfor, at bestemmelsen ikke ændres.

Ad J) Forvaltningerne foreslår, at der indarbejdes en kompetencenorm, der giver Teknik- og Miljøforvaltningen mulighed for at dispensere fra krav til placering af træer af hensyn til brandredning under forudsætning af, det samlede antal træer overholdes.

Borgerhenvendelser

Der er herudover modtaget 348 henvendelser fra borgere og andre foreninger/interessentgrupper. Næsten alle henvendelser er imod, at Stejlepladsen bebygges.

Bemærkningerne kan kategoriseres således:

- A. Affredning
- B. Natur
- C. Grønne områder og rekreativ anvendelse
- D. Kulturmiljø
- E. Trafik og adgangsforhold
- F. Parkering
- G. Bebyggelse og landskab (omfang, højder og terrænforhold)
- H. Miljøforhold – støj og jordforurening
- I. Økonomi og finansiering
- J. Social bæredygtighed
- K. Klimaforhold
- L. Anvendelse af blå kvaliteter (badeforhold, kajak, fiskerierhverv)
- M. Natura 2000
- N. Byggefællesskaber/selvbyg
- O. Andet

A. Affredning, henvendelse nr. 4, 5, 6, 9, 20, 30, 32, 33, 35, 37, 40, 45, 48, 54, 56, 59, 68, 72, 75, 76, 77, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 87, 89, 90, 91, 92, 95, 99, 101, 102, 106, 107, 108, 109, 124, 125, 126, 135, 141, 143, 144, 145, 146, 149, 151, 154, 155, 157, 158, 161, 166, 167, 171, 175, 176, 177, 178, 179, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 189, 190, 191, 214, 217, 221, 226, 241, 244, 264, 267, 275, 291, 297, 299, 300, 304, 305, 308, 310, 312, 314, 316, 319, 332, 340, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 354, 355, 356, 360.

Der er 111 henvendelser, der har bemærkninger vedr. affredning.

Mange høringssvar finder, at beslutningen om at affrede Stejlepladsen er under al kritik. Den dominerende holdning i høringssvarene er, at affredningen er udemokratisk og Københavns Kommune har brudt alle processer og tvunget en affredning igennem.

I en stor del af høringssvarene peges der på, at affredningen af Stejlepladsen kun er sket af økonomiske årsager med henblik på finansiering af metrobyggeriet og, at det er udemokratisk at bygge på fredet område udenom Dansk Naturfredningsforening.

Nogle borgere mener, at selve affredningen er sket som politisk studehandel ved affredning ved lov, fremfor gennem Fredningsnævnet. De påpeger, at sagen utvivlsomt var blevet afvist i Fredningsnævnet, eftersom ingen tungtvejende samfundsmæssige interesser tilsiger, at fredningen skulle ophæves. Ingen privat aktør havde fået held til at affrede et område, den var ejer af, med det eneste argument, at markedsværdien af området dermed ville stige.

Forvaltningernes bemærkninger:

På mødet den 4. oktober 2018 godkendte Borgerrepræsentationen budgetforslag 2019. Det skete på baggrund af Budgetaftale 2019, hvor en række partier (A, B, C, F, I, O, V) indgik aftale om, at "Parterne er enige om, at det planlagte Ørestad Fælled Kvarter skal erstattes ved byggeri på alternative byggefelt, som overdrages til By & Havn" og herunder blev det besluttet at igangsætte byudvikling af Bådehavnsgade øst/Stejlepladsen.

Den 19. marts 2020 blev Forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S vedtaget i Folketinget. For stemte 92 (S, DF, V, LA, RV, SF, KF og 1 fra EL). Imod stemte 14 (EL og ALT). Med samme lov udgik arealet af den grønne bykile i Fingerplanen. Baggrunden for lovforslaget var et behov for at skabe mulighed for, at By & Havn kunne udvikle en række arealer som erstatning for Ørestad Fælled Kvarter.

Loven udmønter den aftale, der blev indgået mellem regeringen (V, LA, K), S, DF, RV og SF den 25. oktober 2018 om erstatning for byggeriet på Ørestad Fælled Kvarter samt anlæg af Lynetteholmen. den giver hjemmel til, at tre arealer beliggende henholdsvis nord for Vejlands Allé, på Selinevej Nord og øst for Bådehavnsgade kan byudvikles af By & Havn. Arealerne var på daværende tidspunkt omfattet af en række begrænsninger for arealanvendelsen, som medførte, at der ikke kunne bygges på arealerne. Arealerne blev bl.a. affredet i medfør af naturbeskyttelsesloven. Samme aftale ligger bag igangsættelse af en fredningssag med henblik på at frede det areal, der tidligere var udlagt til Ørestad Fælled Kvarter.

B. Natur, henvendelse nr. 4, 6, 9, 12, 15, 16, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 48, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 61, 62, 66, 67, 68, 72, 75, 79, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 92, 94, 95, 97, 101, 103, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 118, 124, 125, 126, 130, 133, 135, 136, 140, 144, 145, 146, 147, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 158, 184, 185, 190, 191, 195, 198, 199, 202, 205, 206, 210, 211, 217, 221, 241, 244, 255, 282, 307, 308, 314, 315, 317, 319, 320, 322, 324, 328, 332, 334, 337, 341, 343, 346, 347, 348, 351, 354, 355, 356, 362

Der er 125 høringsvar der har bemærkninger til natur.

Hovedparten af høringsvarene indeholder et grundlæggende ønske om at bevare Stejlepladsen som et rekreativt grønt område med det grønne præg og den natur der er på stedet. Høringsvarene peger på, at boligbyggeri på Stejlepladsen vil ødelægge den unikke og vilde natur der er på Stejlepladsen.

Lokaludvalget og flere andre høringssvar henviser til, at miljørapporterne nævner at Stejlepladsen ikke er beskyttet natur. Høringssvarene peger på at, dette jo kun er fordi området i 2019, som led i en politisk proces hen mod udbygning, blev affredet ved lov - uden, at der blev indhentet nogen vurdering fra Fredningsmyndighederne. Lokaludvalget stiller dernæst spørgsmål til om der er et tilstrækkeligt grundlag i VVM-rapporten, til at konkludere om der er grønbroget tudse, når lytning efter grønbroget tudse alene skete på en dag. Der stilles spørgsmålstejn ved om grundlaget for miljørapportens konklusion om, at der ikke er nogen truede arter på Stejlepladsen, kan laves på det den baggrund.

SF Sydhavnen bemærker, at der i området flere gange er konstateret eksemplarer af Grønbroget Tudse fra beboere og besøgende omkring Stejlepladsen, ligesom overkørte eksemplarer forekommer jævnligt i migrationsperioden. Indsiger protesterer derfor imod den tilgang til en screening af forekomsten af Grønbroget Tudse, som ligger til grund for miljøkonsekvensrapporten udarbejdet af COWI Consult, baseret på en metodemæssig fejlagtig undersøgelse udført af Århus Universitet og Amphi Consult i maj 2019.

Flere høringssvar, heriblandt Fiskerhavnens Venner, bemærker, at naturområdet på Stejlepladsen skal ses i sammenhæng med de tilstødende naturområder på Sydhavnstippen. Mange høringssvar giver udtryk for, at Danmarks natur er nødlidende, ikke mindst i og omkring København. Indsigerne mener at naturen er nødlidende af mange grunde. En af årsagerne er ifølge indsiger opsplitning af natur i mindre områder, hvor naturen har brug for at hænge sammen. Lokalplanforslaget klipper således - efter indsigers overbevisning - de grønne områder i stykker og ødelægger dermed den sammenhæng, som naturen har brug for. Dermed mener indsiger, at arter ikke kan sprede sig, når naturen kun får lov til at eksistere i små, separate lommer. Indsiger mener, at også mennesker har brug for natur, herunder sammenhængende, bynær natur og grønne områder. Indsiger henviser til, at naturen har påviseligt en positiv effekt på både psykisk sårbare og raske menneskers mentale helbred.

Indsiger mener, at mennesket ikke er skabt til at leve blandt beton og asfalt. Lokalplanforslaget omfatter plantning af 800 træer, men de kan på ingen måde erstatte det rekreative, selvgroede og "ufriserede" område, som Stejlepladsen i dag udgør. Naturarealerne er derudover en del af kalvebodkilefredningen, og de grønne korridorer, som fastlægges i Fingerplanen.

Flere indsiger har den oplevelse, at Københavns Kommune er ligeglad med biodiversitet og bæredygtighed.

Flere høringssvar mener, at Stejlepladsen skal bevares som grønt område fordi natur skaber livskvalitet og sundhed og peger på en stærk sammenhæng mellem manglende adgang til naturområder og sygdom. I høringssvar fra NOAH henvises til, at forskning forbinder naturafsavn med større tendens til fedme, psykiske problemer og højere dødelighed.

Nogle høringssvar bemærker, at byggeri på Stejlepladsen vil medføre, at biodiversitet og de grønne områder i Sydhavnen ikke kan passes og videreudvikles som levested for flora og fauna. At man med byudviklingen ødelægger helt unikke områder, som aldrig kan genskabes. Mange ønsker en bevarelse af det unikke naturområde, som et af de få uberørte natursteder i København.

Nogle høringssvar bemærker at der ikke længere er plads til naturen i København. At Stejlepladsen er vild natur med trækfugle. Med den kommende byudvikling er der ikke længere er plads til naturen, trækfugle mv.

Forvaltningernes bemærkninger

Miljøkonsekvensrapporten beskriver, at Stejlepladsens natur er karakteriseret ved at være et bynært ruderat¹, som er forholdsvist artsrigt, men som samtidigt domineres af nogle almindelige arter som bjerg-rørhvene, engriflet hvidtjorn og til dels den invasive sildig gyldenris. Der findes flere haveplanter især i udkanten af området. Området er ikke karakteriseret som beskyttet natur, men udgør et bynært grønt område, der fungerer som levested for dyre- og plantearter. Indenfor projektområdet er der ikke fundet arter, som er listet på habitatdirektivets bilag IV. Påvirkningen af området vurderes i miljøkonsekvensrapporten at være middel, da naturen i området vil fjernes som følge af projektet, men ikke berører væsentlige naturinteresser, såsom beskyttet natur.

Forvaltningerne har vurderet, at arealet på Stejlepladsen ikke opfylder kravene for naturtyper beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3, såkaldte § 3-områder. Derfor omtales området som ikke-beskyttet natur i miljørapporterne. At området ikke opfylder krav til naturbeskyttelse, har ikke nogen relation til hvorvidt området er fredet eller ej at gøre.

Det er Folketinget, der har besluttet at affrede Stejlepladsen. Folketinget har, som eneste instans udover fredningsnævnet, kompetencen til at ophæve en fredning. Når Folketinget ved lov affreder et område, har

¹ Af latin rudera ”bygningssrester, ruin”. I København typisk en grøn ubebygget grund, fx tidl. losseplads eller en byggeplads, som har ligget ubenyttet hen i en årrække, hvorpå naturen er begyndt at indvandre og typisk karakteriseret ved bevoksning af en bestemt type planter.

fredningsnævnet ingen rolle i den proces. Der har derfor ikke været grundlag for at involvere fredningsnævnet.

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at der ikke er fundet arter beskyttet efter habitatdirektivets bilag IV (såkaldte bilag IV-arter) i forbindelse med besigtigelse af området.

Vurderinger vedrørende forekomst af bilag IV-padder blev baseret på besigtigelse af området med en registrering af habitatets kvalitet. Med henblik på at kortlægge eventuelle oversete ynglevandhuller inden for eller i umiddelbar nærhed af projektområdet, er undersøgelsen suppleret med en lytning om aftenen i maj efter kvækkende hanner. Som supplement til besigtigelserne er inddraget eksisterende naturfaglige undersøgelser for området². Samlet set vurderes dette grundlag at være tilstrækkeligt.

Stejlepladsens funktion som rasteområde for padder vurderes som mindre egnet. Dette skyldes til dels at området er forholdsvis tilgroet samt områdets isolerede placering. Det forhold, at Stejlepladsen er afskåret af bebyggelse og veje mod potentielle yngleområder, øger desuden risikoen for trafikdrab betydeligt, hvilket også reducerer områdets funktion som rasteområde. Som det fremgår af figur 1, er Stejlepladsen er afskåret og forholdsvis isoleret fra Sydhavnstippen og Valbyparken.

Den nærmeste kendte forekomst af grønbroget tudse findes i Valbyparken, hvor der vurderes at være en lille bestand. Nær Valbyparken findes der en del forholdsvis egnede raste- og fødesøgningsområder, som forbindes via grønne områder. Dette er især haveforeningerne i Valbyparken og mellem Valbyparken og Sydhavnstippen. I disse områder vurderes der at være mange egnede områder til fødesøgning da området aldrig vil gro helt til og blive skygget. Der er derfor forholdsvis store arealer, hvor grønbroget tudse vurderes at have gunstige rasteområder. Skulle der mod forventning findes ynglevandhuller for grønbroget tudse på Sydhavnstippen, vurderes Sydhavnstippen at være så stort og divers, at området vil have egnede rasteområder som forbindes via grønne områder og uden at padderne skal krydse veje.

Miljøkonsekvensrapporten beskriver, at Stejlepladsens isolerede placering samt forekomsten af større og bedre egnede habitater i Valbyparken og på Sydhavnstippen, da vurderes Stejlepladsen at være uden betydning for opretholdelse af områdets økologiske funktionalitet for grønbroget tudse og padder generelt.

² Amphi consult (2007): Padder og krybdyr i Sydhavnen 2007 og Amphi consult (2011): Padder og krybdyr i Sydhavnen 2011

Miljøkonsekvensrapporten redegør for, at der ikke er registreret markfirben i Storkøbenhavn i mange år. Det skyldes flere forhold. Selvom der enkelte steder er registreret forhold, som kan opfylde markfirbens levestedbetingelser, vil markfirben ikke kunne kolonisere disse områder. Dette skyldes, at områderne er omgivet af veje, jernbaner og vand (Kalveboderne).

I forhold til ønsket om ikke at ødelægge den sammenhængende natur mellem Stejlepladsen og Sydhavnstippen, er det forvaltningernes vurdering, at denne sammenhæng på nuværende tidspunkt ikke eksisterer i nævneværdig grad. Eksisterende erhverv, bebyggelse og vej anlæg afgrænser de to grønne områder og muliggør derved ikke en god og naturlig sammenhæng for natur f.eks. padder. Der er ikke andre grønne forbindelser, f.eks. læhegn, allétræer eller lignende, der forbinder Stejlepladsen med Sydhavnstippen.

Af den overordnede landsplanlægning Fingerplan 2019 fremgår det, at Stejlepladsen er en del af håndfladen, mens Sydhavnstippen er en del af den indre grønne kile / kystkile. Planmæssigt og historisk set indgår Sydhavnstippen således, som en del af en større sammenhængende grøn kile. Dette er ikke gældende for Stejlepladsen. Stejlepladsen er ikke en del af de grønne kiler i fingerplanen.

Københavns Kommune har flere politiske mål og ambitioner indenfor biodiversitet og bæredygtighed, herunder i Kommuneplan 2019 og Fællesskab København, hvorfor disse er prioriteret i kommunens virke. Kommunen har dertil for nylig indgået en samarbejdsaftale med DN om at udarbejde en ny strategi for biologisk mangfoldighed i København. I planlægningen arbejdes der generelt med mange forskelligartede tiltag til udbredelse af mere bynatur³. I lokalplanlægningen arbejdes der generelt med grønne tage og vægge samt bestemmelser om bevarelse af større eksisterende træer eller beplantning af nye træer jf. i øvrigt også Københavns Kommune træpolitik⁴.

Københavns Kommune deler opfattelsen af, at natur er med til at skabe livskvalitet og sundhed. Planen for udbygning af Stejlepladsen er, at det stadig skal være et overvejende grønt byområde med beplantning af 800 træer og grønne bræmmer mod eksisterende havnemiljø mod nord og nordøst. Afstanden til et større sammenhængende grønt areal i Valbyparken og Sydhavnstippen er fortsat begrænset. Der henvises i øvrigt til notatets afsnit om grønne områder.

³Bynatur i København:

https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1447

⁴Københavns Kommunes Træpolitik 2018-2025:

https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1522

Flere høringssvar er af den holdning, at byudvikling af Stejlepladsen ødelægger det helt unikke område Stejlepladsen, som aldrig kan genskabes. Ud fra en biologisk gængs praksis for naturforvaltning er Stejlepladsen karakteriseret som et bynært ruderat med en relativ lav grad af naturkvaliteter. Registreringen af naturområdet viste, at området er forholdsvis artsrigt, men i overvejende grad domineres af nogle få arter. Der er desuden forekomster af forskellige invasive arter som kæmpe-bjørneklo, japansk pileurt og sildig gyldenris. Det er forvaltningernes vurdering, at den selvopståede natur på Stejlepladsen ikke er videre unik og relativt nemt ville kunne genskabes over tid.

Stejlepladsen er et opfyldt areal i perioden frem mod 1970'erne med en selvopstået og uplejet natur indenfor de sidste årtier.

Forvaltningerne er ikke enige med indsigerne i, at der efter den kommende byudvikling ikke længere er plads til den vilde natur og trækfugle mv. De bærende elementer i forhold til trækfugle og vild natur er det store Natura 2000 område "*Vestamager og havet syd for*" jf. figur 7. Længere mod øst findes også "*Saltholm og omliggende hav*". Sydhavnstippen udgør også et forholdsvis stort naturområde, med arealer som plejes.

Københavns Kommune vurderer ikke, at høringssvarene vedr. natur giver anledning til at ændre på vurderingen og konklusionen i Miljøkonsekvensrapport og VVM-tilladelse. Påvirkningen af området vurderes således fortsat at være middel, da naturen i området vil fjernes som følge af projektet, men ikke berører væsentlige naturinteresser, såsom beskyttet natur. Indenfor projektområdet er der ikke fundet arter, som er listet på habitatdirektivets bilag IV.

C. Grønne områder, henvendelse nr. 3, 4, 9, 16, 18, 19, 20, 29, 30, 31, 32, 37, 38, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 52, 53, 54, 56, 57, 59, 60, 62, 64, 65, 68, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 86, 87, 88, 89, 94, 95, 98, 99, 100, 101, 102, 106, 108, 109, 110, 111, 112 (dublet), 113, 114, 115, 117, 118, 119, 124, 125, 126 (dublet), 127, 128, 130, 131, 133, 135, 136, 137, 138, 139, 143, 144, 145, 146, 147, 150, 151, 153, 154, 156, 157, 158, 161, 162, 164, 166, 167, 168, 169, 170, 173, 174, 175, 176 (dublet), 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 197, 198, 199, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 212, 213, 214, 221, 222, 225, 226, 229, 231, 232, 233, 234, 235, 237, 240, 241, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 256, 257, 258, 259, 260, 262, 264, 265, 267, 270, 271, 272 (dublet), 274, 276, 278, 279, 281, 282, 283, 285, 287, 290, 291, 292, 293, 295, 296, 297, 298, 300, 301, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 312, 313, 314, 315, 317, 319,

322, 324, 326, 327, 329, 330, 331 (doublet), 332, 333, 334, 336, 337, 338, 341, 343, 344, 346, 348, 351, 352, 353, 357, 363

Der er 218 henvendelser, der har bemærkninger vedr. grønne områder.

I en lang række indsigelser påpeges det, at de grønne områder i byen skal bevares, og det fremhæves, at dette er særligt vigtigt i en tid med alvorlige klimaændringer og i en Corona-tid, fordi de skal bruges til rekreation. Det bemærkes i høringsssvarene, at antallet af besøgende på Stejlepladsen og behovet for grønne områder er steget markant grundet Corona. Det bemærkes i flere indsigelser, at grønne områder er vigtige for folkesundheden. Det bemærkes, at 17.000 mennesker har skrevet under på, at de er imod boligbyggeri på Stejlepladsen.

Mange indsigere påpeger, at der allerede i dag er for få grønne områder i København og Sydhavnen. Særligt de nye holme – Sluseholmen og Teglholmen – er kendetegnet ved tæt bebyggelse uden friarealer eller grønne områder, og beboerne her anvender derfor også Stejlepladsen rekreativt. Det bemærkes, at de mange mennesker, der skal bo i den nye bebyggelse, vil medføre et øget pres på de reducerede grønne arealer. De omkringliggende områder Fiskerhavnen og Sydhavnstippen vil få en forringet værdi som rekreative udflugtsmål for hele Københavns og Frederiksbergs borgere. Ved at bygge med den planlagt tæthed forsvinder de grønne kvaliteter og offentlige fællesrum, der har været til glæde for hele bydelen.

Mange beskriver, at Stejlepladsen i dag udgør en grøn oase, hvor det er muligt at være alene og finde ro – og samtidig giver plads til aktiviteter for unge og ældre, såsom gåture, hundeluftning, legeplads, arrangementer mv. Stejlepladsen anvendes også af skolerne til undervisning. København mangler udesignede rum hvor alle har fri adgang. Friserede parker kan ikke erstatte dette. Undersøgelse af borgernes brug af Stejlepladsen er vedlagt som bilag til høringsvar nr. 94.

Flere fremfører ønske om en sammenhængende planlægning / grøn helhedsplan for hele Sydhavsområdet syd for jernbanen, som skal sikre, at grønne områder og forbindelser bevares. Det er problematisk, at den yderste del - Stejlepladsen - udvikles først. Det bemærkes, at en sammenhængende rekreationskorridor mellem Valbyparken, Kalvebod Fælled og Amager Fælled bør opretholdes ved disponering af friarealet ved kommende byggeri ved Stejlepladsen – f.eks. ved, at der etableres mindst en gennemgående "grøn sti", der forbinder Tippen/Valby Parken til Kalvebod og Amager Fælled.

Der mangler plads til legearealer i planen, grønne plæner og frirum til kreativ aktivitet. Flere naboer til Stejlepladsen ønsker, at byggefelt A flyttes længere mod syd for at skabe plads til en grøn korridor/byrum mellem daginstitutionen og nærmeste naboer, som på sigt kan forbinde Fiskerhavnen med Tippen. Dette areal er ændret siden konkurrenceforslaget. Stien bør primært kunne benyttes af fodgængere.

Byen skal udvikles langs fingrene i Fingerplanen, i stedet for at bebygge de sidste frie arealer i bykernen, og der bør bygges, hvor der allerede er byggegrunde og nedlagt industri.

I en indsigelse bemærkes det, at attraktive byrum i Sydhavnen tiltrækker turister og handlende – bebyggelse af Stejlepladsen vil derfor få en negativ konsekvens for det lokale handelsliv i Sydhavnen.

BK87 ønsker en dialog med By & Havn om, hvordan arealet øst for BK87, mellem foreningen og den udlagte sti kan anvendes.

I en indsigelse henvises der til Aarhus-konventionen, som Danmark har underskrevet i 1982, som skal sikre, at alle har adgang til et godt miljø. Indsigeren finder, at planforslaget er i strid med Aarhus-konventionen, da kommende generationer ved bebyggelse af området fratages et godt nærmiljø, fordi der bliver færre grønne arealer og mindre grønt areal pr. indbygger.

Det bemærkes i flere indsigelser, at det er i strid med kommunens målsætninger om at være en grøn by, at alle grønne arealer bebygges. Der citeres fra kommuneplanen om, at kvalitet af byens grønne områder skal øges mv.

Forvaltningernes bemærkninger:

Med Københavns Kommunes Budget 2019 blev det besluttet, at Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen skulle fremlægge en langsigtet arealplan for grønne områder frem til 2050, som kan indfri en vision om, at københavnere i alle bydele både eksisterende og nye skal have let adgang til grønne områder, som er attraktive at bruge.

I Budget 2020 blev det besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen til Budget 2021 skulle fremlægge en revideret arealplan for grønne områder. Den reviderede arealplan beskriver en politisk målsætning om, at alle boliger i den eksisterende by skal have adgang til et større grønt område inden for 300 m, og at alle boliger i de nye byudviklingsområder skal have et større grønt område indenfor 500 m. Arealplanen beskriver, at der i Kgs. Enghave er et højt

vegetationsdække, mens vegetationsdækket er lavt på Vesterbro. Arealplanen peger bl.a. på, at der er behov for et større grønt område på Enghave Brygge, som vil kunne betjene Vesterbro og de nye områder i Sydhavnen. De nye boliger på Stejlepladsen vil fortsat have adgang til det større grønne område Tippen, som ligger ca. 500 m fra Stejlepladsen.

Udbygningen af Teglværkshavnen, Teglholmen og Sluseholmen er endnu ikke færdig. Der er således i lokalplan Teglværkshavnen fastlagt grønne arealer, der endnu ikke er etableret. Bebyggelserne skal overholde en friarealprocent på 40 % for boliger. Kanaler kan medregnes som friareal, hvorfor de grønne arealer vil være mindre på holmene. På Enghave Brygge, indgår det i lokalplanen, at der skal være et større grønt område syd for H.C. Ørsted Værket.

Det er en del af målsætningen i Kommuneplan 2019, at adgangen til fysiske og sociale aktiviteter, såvel som ro og naturoplevelser, udvikles i byens rekreative og grønne områder. I Kongens Enghave udgør Tippen et stort areal til ro og naturoplevelser.

I forbindelse med planlægning for området vest for Bådehavnsvej vil der blive lagt vægt på, at der skal sikres god forbindelse mellem Tippen og Fiskerhavnen samt, at arealerne ses i en sammenhæng.

Kommuneplanen indeholder en række målsætninger om det grønne, eksempelvis at byens overordnede grønne og blå hovedtræk skal bevares og styrkes som struktur. Den grønne arealplan skal medvirke til dette. Det er forvaltningernes vurdering, at planlægningen på Stejlepladsen er i tråd med visionerne i kommuneplanen

I lokalplanforslaget for Stejlepladsen er der fastlagt et rekreativt område mod kysten. Herudover er fastlagt en række pladser, som vil skabe ramme om socialt liv, samt åbne grønne "gårdrum", som kan bruges af alle. Lokalplanen fastlægger, at der skal være offentlig adgang til daginstitutionens legepladsareal efter institutionens åbningstid.

Der opfordres til, at der igangsættes dialog mellem BK87 og Udviklingsselskabet med henblik på drøftelser af fremtidig brug af arealer og sameksistens.

Aarhuskonventionen fastlægger overordnede rammer for borgernes miljørettigheder. Disse kan udmøntes i national lovgivning, herunder retningslinjer for kommuners planlægning af arealanvendelsen. Forvaltningerne vurderer, at disse nationale retningslinjer er overholdt.

D. Kulturmiljø og -historie, henvendelse nr. 4, 5, 6, 11, 19, 21, 26, 28, 29, 30, 32, 34, 35, 36, 37, 41, 42, 43, 44, 45, 48, 51, 54, 56, 57, 60, 62, 64, 65, 67, 68, 76, 78, 79, 83, 92, 93, 95, 96, 97, 99, 101, 103, 106, 108, 109, 113, 117, 119, 122, 124, 125, 126, 130, 135, 138, 141, 142, 144, 145, 146, 149, 150, 151, 155, 156, 158, 160, 162, 167, 168, 173, 175, 176, 177, 181, 184, 189, 192, 198, 202, 203, 205, 206, 208, 210, 211, 217, 218, 219, 221, 229, 231, 234, 241, 244, 245, 282, 283, 291, 296, 297, 300, 303, 307, 308, 309, 311, 314, 316, 318, 319, 320, 326, 332, 334, 336, 337, 339, 342, 343, 346, 347, 349, 351, 353, 354, 355, 357.

Der er 129 henvendelser, der har bemærkninger vedr. kulturmiljø og historie.

I mange henvendelser beskriver borgerne, hvordan der på Stejlepladsen er et helt specielt og særligt kulturmiljø, som, ifølge flere indsigere, vil gå tabt med det planlagte byggeri. Borgerne nævner specielt Fiskerhavnen og de selvbyggede huse som en del af det særlige miljø, der findes på Stejlepladsen. Mange borgere mener, at Stejlepladsen og Fiskerhavnen udgør et unikt område, hvor borgerne mødes på tværs af sociale skel, og der findes en autenticitet, som giver København kant og identitet.

Af flere af de omfattende høringssvar er det holdningen, at der i lokalplan og miljørapport ikke er tillagt nogen vægt af kulturmiljøet for lokalplanområdet. Af henvendelserne fremgår der en undren over, hvordan omdannelsen af Stejlepladsen fra grønt areal til et boligområde ikke er vurderet som værende af væsentlig betydning for kulturmiljøet. Således bestrides gyldigheden af miljørapporten i flere henvendelser, og hvor der henvises til kommuneplanens retningslinjer om at "lokalplanen skal indeholde krav til vurdering af bevarelse af kulturhistoriske værdier".

I flere indsigelser henvises blandt andet til Naturstyrelsens definition af kulturmiljø. Ifølge Naturstyrelsen er et kulturmiljø et område, der er "mærket af menneskelig aktivitet, og som har en fortællekraft, der gør miljøet særligt interessant". Det anføres, at hverken lokalplanen eller miljøkonsekvensrapporten har udgangspunkt i denne forståelse af kulturmiljø.

Ifølge flere af henvendelserne bør man politisk sige nej til det foreliggende forslag til lokalplan af den grund, at hverken lokalplanen eller miljøkonsekvensrapporten lever op til intentionerne i lovgivningen eller til de politiske forventninger, som et flertal i Borgerrepræsentationen har givet i forbindelse med beslutningen om byggeri på Stejlepladsen.

I flere høringssvar mener man, at miljørapporten går meget let hen over hvad den kommende bebyggelse vil betyde for kulturmiljøet samt, at de bestemmelser, som lokalplanen indeholder i forhold til at sikre kulturmiljøet, langt fra er tilstrækkelige til at understøtte den resterende del af kulturmiljøet i Fiskerhavnen.

Nogle borgere mener, at den nuværende politiske vedtagne byudvikling i København, hvor områder med stor kultur- og miljømæssig værdi inddrages til bebyggelse på trods af fredninger og uden dialog med lokalsamfundet, ikke bør finde sted.

I en henvendelse henvises der til Københavns Kommunes udviklingsstrategi, hvoraf det fremgår, at særlige kulturmiljøer skal bevares. Som en del af den sidste fungerende fiskerihavn i København indgår Stejlepladsen, og området omkring det, som en vigtig del af en kulturhistorisk formidling. I en anden henvendelse henviser borgeren til Planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 15, hvor af det fremgår at der skal fremgå retningslinjer for bevaring af kulturhistoriske værdier

Forvaltningernes bemærkninger:

Se forvaltningernes bemærkninger til lokaludvalget om kulturmiljø.

E. Trafik, henvendelse nr. 7, 13, 17, 20, 32, 34, 37, 39, 48, 61, 63, 72, 76, 83, 86, 93, 100, 103, 106, 108, 109, 120, 122, 132, 134, 135, 146, 149, 150, 155, 158, 164, 173, 175, 176 (dublet), 184, 202, 210, 215, , 221, 241, 244, 263, 264, 275, 305, 308, 310, 312, 316, 319, 326, 342, 351, 354, 355,

Der er bemærkninger vedr. trafik i 55 henvendelser.

I en række indsigelser fremhæves det, at der bør udarbejdes en samlet trafikanalyse, der belyser samlede trafikale konsekvenser også for Bådehavnsgade Vest og Nordøst (Dansk Metals grund). Det bemærkes, at der i lokalplanen og miljøkonsekvensrapporten kun fokuseres på, hvordan man undgå at genere fremkommeligheden på Sjællandsbroen. Bådehavnsgade og adgang til den udgør også et problem.

Miljøkonsekvensrapporten bør også inddrage, hvorledes nybyggeriet vil påvirke adgangsforhold og parkeringsforhold for de mange borgere, der bruger sejl- og motorbådsklubber omkring området.

Det bemærkes, at lyskrydset Bådehavnsgade/Sjællandsbroen allerede i dag er belastet, og der er kø på Sydhavnsgade i retning mod indre by om eftermiddagen og om morgenen ved krydset ud fra Bådehavnsgade.

I flere indsigelser bemærkes det, at infrastruktur bør være på plads før der planlægges for bebyggelse. Det påpeges, at der ikke bør gennemføres noget boligbyggeri på Stejlepladsen og i det øvrige Bådehavngadekvarter, før der foreligger en gennemtænkt og gennemarbejdet løsning på de trafikproblemer, det vil påføre den generelle biltrafik ud og ind ad København og de lokale trafik- og parkeringsforhold, der allerede er væsentligt belastede.

I flere indsigelser anføres det, at der mangler løsningsforslag og at forvaltningerne ikke forholder sig til, om forlængelse af svingbaner er tilstrækkeligt for at løse problemerne.

En indsiger spørger til, hvordan trafikken skal afvikles, hvis jernbanebroen på Bådehavngade afspærres fx på grund af en ulykke, og hvordan beredskabet i så fald skal komme frem. Indsigeren spørger også til, hvem der skal betale for den øgede vedligeholdelse af Bådehavngade som følge af øget trafik.

En indsiger vil gerne vide, hvordan kommunen vil sikre, at det kun er "nødvendig trafik" der kører ind i området. Det bemærkes, at man i planlægningen ikke har forholdt sig ikke til afsætningspladsen for daginstitutionen.

Der bør gennemføres en effektiv trafik- og hastighedsregulering i Bådehavngade, hvor der i dag er problemer med biler, der kører for stærkt. Bådehavngade bør beplantes med træer for at sikre den grønne korridor fra Amager Fælled, over jernbanebroen og videre til Tippen/Valby Parken. Cykelstien langs Bådehavngade bør særligt i sydgående retning forlænges.

Der bør udarbejdes en løsning for de bløde trafikanter over Sjællandsbroen. I en indsigelse foreslås det, at nødopgange fra Øresundsforbindelsen ved Sjællandsbroen udvikles til en egentlig togstation for at mindske belastning fra biltrafik i området, og at der kan etableres en underjordisk forbindelse fra den nuværende nødopgang ved Scandic Hotel til kommende metrostation ved Sluseholmen.

Pladsforeningen Vej 10 ønsker, at der etableres en bilafspærring ved østenden af vejen/mod Fiskerhavnen for at forhindre biltrafik på denne mindre vej, som støder lige op mod et eksisterende boligområde. Pladsforeningen bemærker desuden, at overgangen ved Fragtvej bør forbedres og trafiksikkerhed øges for bløde trafikanter såvel som udsyn for bilister ved jernbanebroen, samt at der bør etableres anlæg for fodgængere og cyklister langs Fragtvej, som forlængelse af stien over det nordlige Tippen, der forbindes til Valby Parken.

I en indsigelse påpeges det, at det er vigtigt med offentlige stier gennem og omkring lokalplanområdet, samt at stien i byrum A burde gå langs vandkanten. Nu er den meget tæt på boligerne, inden for beboernes privatsfære.

En nabo til lokalplanområdet ønsker ikke en offentlig sti langs sin grund grundet gener fra lys, støj mv. Belysningen af stien bør løses tæt på jorden for ikke at genere og stien bør primært benyttes af fodgængere og indrettes til dette. Forbindelsen og kvartersplads bør indrettes som en grøn korridor.

Anlægsperioden

Det bemærkes i flere indsigelser, at adgang for kranbiler til bådclubber og til erhvervsfiskeri samt adgang til sejlkлубberne også skal sikres i anlægsperioden.

Forvaltningernes bemærkninger:

Om trafikafviklingen henvises til det under henvendelsen fra lokaludvalget anførte.

Der spørges til, hvad der vil ske, hvis broen over jernbanen spærres ved en ulykke. I det tilfælde vil de relevante myndigheder foretage en konkret vurdering af situationen og træffe beslutning om løsning i forhold til den konkrete situation, herunder oprydning og evt. anvendelse af Tudsemindevej/Fragtvej til redningskørsel. Forvaltningerne vurderer dog, at der vil være meget lille risiko for at broen vil blive spærret.

Bådehavns-gade har i dag status af privat fællesvej, og driftsudgifterne afholdes af vejlaugget, som alle grundejere skal være medlem af. Driftsudgifter til signalanlæg ved Fragtvej, som er fastlagt som del af udbygningssaftalen, vil dog blive afholdt af Københavns Kommune. Vejsystemet ender blindt og derfor vil det primært være personer med ærinde, herunder kørsel til virksomheder og bådeclubber i området, der vil benytte vejen.

Internt i bebyggelsen, vil der ikke være andre parkeringsmuligheder på terræn end handicap parkering og derfor vurderes den nødvendige trafik i bebyggelsen at være begrænset.

Cykelstien langs Bådehavns-gades østside forlænges, når lokalplanen udnyttes, og der etableres et krydsningspunkt på Bådehavns-gade ud for den kommende daginstitution. Krydsningspunktet vil også indsnævre kørebanen og give Bådehavns-gade en karakter af bolig-gade, hvor der tages hensyn til krydsende trafikanter.

Som led i kommende planlægning for området vest for Bådehavns­gade, vil forvaltningerne tage stilling til be­grønning og træbeplan­ting langs denne side af Bådehavns­gade. Det indgår ikke i den nuværende lokalplan, da det er hensigtsmæssigt at se i en sammenhæng med planlægning for området vest for Bådehavns­gade.

Vedr. ønsket om en løsning for bløde trafikanter over Sjællandsbroen er forvaltningerne enige i, at der er behov for løsninger for de bløde trafikanter, da der med byudviklingen vil komme lagt flere krydsende trafikanter. Den vil også kunne skabe bedre adgang til den kommende metrostation. Forvaltningerne arbejder med at belyse muligheder for at skabe en forbindelse for bløde trafikanter i kommende planlægning omkring Sjællandsbroen.

Forvaltningerne vurderer umiddelbart ikke, at det er muligt med en underjordisk forbindelse under Sjællandsbroen, grundet Øresundsforbindelsens underjordiske anlæg.

Stien i byrum A er placeret tæt på boligerne for at frigøre arealet mod kysten som grønt areal. Lokalplanen fastlægger en kantzone mellem boligerne og stien, som sikrer en overgang mellem det private og det offentlige areal. Dermed skulle beboerne i disse bygninger ikke kunne blive generet.

For at erhvervsfiskere kan få adgang til vandet via det rekreative areal er der fastlagt en stiforbindelse langs kysten med en bredde på 3 meter. Det svarer til den eksisterende sti, som i dag anvendes af erhvervsfiskere og bådklubber. Den nye stiforbindelse er ikke fastlagt som vejareal for at undgå krav om asfaltering. Forvaltningerne vurderer, at en grussti vil passe bedre ind i landskabet og fortsat vil kunne anvendes til den lejlighedsvis nødvendige kørsel.

Vejadgang til eksisterende anvendelser skal opretholdes i anlægsperioden.

F. Parkering, (34 henvendelser), henvendelse nr. 7, 13, 17, 20, 32, 37, 48, 63, 83, 103, 106, 108, 109, 120, 122, 134, 149, 155, 158, 173, 175, 176 (dublet), 184, 217 (Kgs. Enghave Lokaludvalg), 241, 244, 264, 305, 308, 312, 319, 342, 354, 355, 362

Der er bemærkninger vedr. parkering i 34 henvendelser.

Det bemærkes i flere indsigelser, at parkeringsproblemer ikke berøres i lokalplan og miljøkonsekvensrapport, selvom parkering må forventes at lægge et massivt pres på Fiskerhavnen og de tilstødende små stræder.

Flere bemærker, at de eksisterende beboeres og brugeres dele af Bådehavns-gade-området risikerer at blive overbelastet med parkerede biler, fordi Stejlepladsens bilejere vil søge at undgå at skulle betale for at parkering i det kommende parkeringshus eller andre steder. Der spørges til, hvordan det undgås, at området bliver en magnet for parkerede biler, når metroen til Sydhavnen åbner.

Flere finder det problematisk, at 40 % af områdets parkeringspladser kan placeres udenfor lokalplanområdet. Der bør være flere parkeringspladser for beboerne på Stejlepladsen i form af et p-hus for beboerne, fordi de ellers vil holde på Bådehavns-gade og på småvejene og kajarealerne.

En indsigelse spørger til, hvorfor de 45 pladser langs Sejlklubvejs sydside ikke tæller med i p-dækningen, om de skal reserveres til sejlklubberne, og hvordan det skal ske.

I en indsigelse spørges der om, hvor mange p-pladser der skal etableres som konsekvens af byggeriet.

I en indsigelse spørges der til, om der skal der placeres afsætningspladser til institutionen, idet lokalplanen beskriver et "kan". Og hvad vil konsekvensen for de eksisterende parkeringsforhold i Bådehavns-gade være, hvis der placeres afsætningspladser?

Pladsforeningen Vej 10 ønsker, at der gives fortrinsret til parkering på Vej 10 til de eksisterende pladsejere, der pt. har bygninger ved Vej 10.

I en indsigelse bemærkes det, at det bør beskrives mere præcist hvor cykelparkeringen skal foregå.

Forvaltningernes bemærkninger:

Lokalplanen fastlægger et parkeringskrav, der svarer til kommuneplanens norm, som et maksimum for, hvad der kan kræves i denne type områder. Der er på grund af områdets beliggenhed i yderkanten af byen ikke fundet anledning til at nedsætte kravet til parkering, som der ellers kan være mulighed for i byudviklingsområder. De krævede p-pladser til byggeriet fordeles med 75 stk. langs Sejlklubvej, 100 stk. i p-kælder og de resterende ca. 85 pladser uden for lokalplanområdet. Disse pladser forventes foreløbig placeret på arealer ejet af By & Havn vest for Bådehavns-gade. I en senere lokalplanlægning for dette område vil der blive indarbejdet mulighed for at bygge et parkeringshus, hvor pladserne kan være. Det er således ikke hensigten, at parkering til de nye boliger skal finde sted på Bådehavns-gade og i Fiskerhavnen, men udvikling af området kan medføre øget belastning af de eksisterende pladser.

De ca. 45 stk. eksisterende parkeringspladser langs Sejlklubvejs sydside indrettes som parkeringsspor langs vejen, men tæller ikke med i det krævede antal pladser til den nye bebyggelse. Hensigten er, at pladserne fortsat skal anvendes af sejlklubberne.

Forvaltningerne vurderer umiddelbart, at der er mulighed for at etablere en privat parkeringsordning i det samlede område, herunder langs den private fællesvej Sejlklubvej. En privat parkeringsordning kan i højere grad end kommunale parkeringszoner reservere parkeringspladser til særlige brugergrupper fx sejlklubberne. Grundejerne i området skal ansøge om tilladelse til at etablere en privat parkeringsordning hos Teknik- og Miljøforvaltningen, som i sin vurdering særligt forholder sig til, om der er almene offentlige hensyn, der taler imod projektet, herunder om parkering blot forskubbes til umiddelbart nærliggende områder.

Afsætningspladser til daginstitutionen er en del af det parkeringskrav, som den skal opfylde. Afsætningspladser i Bådehavnsgade vil medføre færrest mulige gener ved kørsel i området.

Lokalplanen fastlægger krav til antal cykelparkeringspladser samt principper for placering af det antal, der kræves. Der er fastlagt et maksimalt antal i udvalgte byrum, som skal sikre, at byrum ikke fyldes med cykler. Yderligere præcisering af, hvor cykelparkering skal være, er ikke nødvendig. Det er mere hensigtsmæssigt at byggherre har en fleksibilitet til at placere cykelparkeringen i forhold til de konkrete byggeprojekter.

G. Bebyggelsens omfang, højde og terrænforhold, henvendelse nr. 6, 37, 48, 83, 92, 103, 106, 108, 120, 134, 146, 149, 150, 153, 155, 173, 175, 176, 181, 184, 206, 207, 208, 216, 217, 223, 232, 241, 244, 264, 266, 305, 308, 311, 312, 315, 318, 333, 340, 349, 351, 353, 355

Der er bemærkninger vedr. Bebyggelsens omfang, højde og terrænforhold i 42 henvendelser.

En række indsigere mener, at den planlagte bebyggelse er for høj og for tæt i forhold til de omgivende områder, og at den vil være for dominerende og tage lyset fra havnen. Bebyggelsesprocent, omfang og placering bør genovervejes, fordi bebyggelsen fylder for meget i forhold til områdets karakter. Ellers forsvinder de grønne kvaliteter og udesignede rum til fællesskaber. Begrundelsen i lokalplanens redegørelse for at bygge tæt er ikke tilstrækkelig, da Sluseholmen og Stejlepladsen ikke er sammenlignelige områder. Dele af lokalplanens redegørelse bør derfor omformuleres.

Nogle påpeger, at der bør udarbejdes en helhedsorienteret masterplan, som også omfatter de tilstødende kvarterer. Udviklingen bør tage udgangspunkt i Sydhavnens kvaliteter, og det kræver tid. Hvis man bygger det hele samtidig, er der fare for, at det bliver ens. Enkelte finder, at der syd for jernbanen højst bør muliggøres en bebyggelsesprocent på 40 og en højde på maks. 2 etager/10 meter, af hensyn til harmoni med eksisterende haveforeninger og Fiskerhavnen.

Flere indsigere bemærker, at muligheden for terrænregulering på mellem 2,8 og 4,8 m over havniveau er for voldsom og unødvendig, og at det vil få bygningerne til at forekomme højere.

Flere indsigere finder, at bebyggelse mod nord/kysten/byggefelt E bør fastlægges til maks. to etager samt tagkonstruktion, da de muliggjorte tre etager samt tagkonstruktion vil have en voldsom visuel og landskabelig påvirkning.

En indsiger foreslår, at der kun bygges mod Bådehavnsgade og Sejlklubvej, men at den midterste del af Stejlepladsen friholdes som grønt område. Resterende bebyggelse foreslås placeret på genbrugscenterets grund (skitse vedlagt henvendelse nr. 6).

Flere foreslår, at der i stedet bygges højere mod syd-vest /hjørnet mod Bådehavnsgade/Sejlklubvej.

Naboerne til daginstitutionen, herunder boligforeningen BK87 (nr. 173, 35 medlemmer), finder, at daginstitutionen er for høj, og at byggefeltet A og byggefelt m bør flyttes mod syd for at frigøre plads til en grøn korridor, som vist i vinderforslaget. En nabo bemærker dog, at vedkommende ikke ønsker en sti.

Medlemmerne af BK87 bemærker desuden, at Byggefelt B ligeledes bør trækkes længere mod syd og nedtrappes i bygningshøjde mod BK87.

BK87 ønsker tidlig involvering i proces omkring daginstitution. En indsiger bemærker, at daginstitutionen vil medføre skygge- og indbliksgener for vedkommende.

BK87 foreslår desuden, at bebyggelse i byggefelt F trapper ned til maks. 2 etager mod BK87 og den eksisterende bebyggelse. Herefter kan trappes op til 3 etager. Byggefeltet er pt. markeret med 5 etager.

Der stilles spørgsmål til, hvordan krav om 2-3 forskellige bygningstyper og højder harmonerer med maks. tre etager mod nord? Tegninger der viser forslag til ændringer er vedlagt høringssvar fra BK87 (nr. 173).

BK87 ønsker i det hele taget en videre dialog om planerne og om status for arealet øst for BK87.

Det bemærkes, at det er godt, at der i planen er indarbejdet variation af farver og materialer, men at der gerne må være endnu mere. Flere indsigere finder ikke, at variation af facadevalg og farver er tilstrækkeligt til at værne om det eksisterende kulturmiljø. Det er et postulat, at farver, materialer og fysisk udformning vil få det til at spille sammen med

omgivelserne, når højden er højere. Byggeriet vil blive ensartede, farveløse og kønsløse boliger i samme højde med flade tage uden inspiration fra omgivelserne. Der er frygt for, at det vil blive et aflåst område med aflåste gårdrum og private legepladser. Det er ikke sandsynligt, at visionen om genbrugsmaterialer og sameksistens realiseres. Lokalplanens krav om at foretage mindst to skift mellem tagform etc. er ikke nok for at skabe variation, da bygherre vil vælge lavest mulige variation.

En indsigelse finder, at der burde bygges i en mere nyklassicistisk stil i tråd med Københavns egenart.

En indsigelse bemærker, at reglen om 2-3 forskellige boligtyper indenfor hver klynge stemmer ikke overens med illustrationen på s. 10, der viser alle fem boligtyper inden for en klynge og derfor er misvisende.

Enkelte bemærker, at skyggediagrammerne er mangelfulde, fordi de ikke viser skyggepåvirkningen i december og på flere tidspunkter i marts.

I en indsigelse påpeges det, at visualiseringerne er manipulerende, og høringen bør derfor gå om. Vinklen får bygningerne til at syne mindre og lavere, skyggerne er kunstigt lyse og en del af bebyggelsen er kridhvid.

Det er godt, at der planlægges for opholdsarealer ud mod fællesarealer, men det er uklart, hvornår der er tale om gaderum og gårdrum, og hvor socialt liv skal foregå. Der er ønske om, at altaner vender ud mod gaderne og fællesskabet.

Der skabes ikke opholdsmuligheder, som ikke allerede var der i forvejen og den nye bebyggelse giver ikke noget tilbage til det eksisterende. Der bør være mangfoldighed i boligformer og plads til blandede funktioner.

Forvaltningernes bemærkninger:

Det bemærkes, at By & Havn har ønsket at inddrage to grunde op til Stejlepladsen i planlægningen for at kunne trække bebyggelsen længere væk fra vandet og for at kunne reducere bebyggelsesprocenten. Samlet set er bebyggelsesprocenten med de ekstra grunde ca. 140, hvilket svarer til 72.000 m².

I forhold til ønsket om, at bebyggelsesprocenten skal nedjusteres til 40 %, som er svarende til et villakvarter, bemærker forvaltningerne, at det ikke er i tråd med kommunens overordnede retningslinjer om byens arealanvendelse. Kommuneplan 2019 foreskrives, at byudviklingen skal sikre plads til byggeri af op til 60.000 boliger og 2,4 mio. m² erhverv frem mod 2031. Dette sker fortrinsvis gennem omdannelse og fortætning af

nedslidte industri- og havnearealer til moderne funktionsblandede bydele og bykvarterer. Det er forvaltningernes vurdering, at Stejlepladsen og Bådehavnsgadeområdet bidrager til at opfylde disse målsætninger.

Den planlagte bebyggelse er placeret, således at den højeste del placeres mod syd og Bådehavnsgade og Sejklubvej, og den laveste mod nord, kysten og Fiskerhavnen. Bebyggelsen må maksimalt etableres i 6 etager/24 m på det højeste sted. Såfremt bebyggelsen skulle være lavere, ville den skulle være tættere, hvilket ville medføre, at det ville være vanskeligt at overholde krav til dagslys og tilstrækkeligt areal til friareal, infrastruktur mv. En øget højde mod Bådehavnsgade ville ligeledes gøre det vanskeligt at overholde dagslyskrav på dette sted. Det har været prioriteret at friholde arealet mod kysten for bebyggelse, hvilket også betyder, at bebyggelsen i det hele taget bliver højere og tættere.

Nogle henvendelser synes at henvise til den tekst i redegørelsen i lokalplanen, der vurderer påvirkningen af den kystnære del af byzonen og begrundelsen for den påvirkning, der vil være. Det er ikke forvaltningernes opfattelse, at der er grund til at ændre i denne vurdering.

I forhold til ønsket om en samlet helhedsplan bemærker forvaltningerne, at der forud for igangsættelse af arkitektkonkurrencen for Stejlepladsen blev udarbejdet en strukturplan af et flertal af grundejerne i det samlede Bådehavnsgade-område syd for jernbanen. Strukturplanen omfatter således også arealerne vest for Bådehavnsgade. Den viser et forslag til infrastruktur, forbindelser på tværs og principper for udviklingen. Der er endnu ikke fastlagt en konkret bebyggelsesprocent for resten af området, da den vil afhænge af den konkrete planlægning og projekter for området.

Lokalplanforslaget fastlægger, at terrænet maksimalt må øges til kote 4,9 samt, at terrænet mod øst skal aftrappes mod vandet og møde vandet i en flad hældning mod kote 0. Til sammenligning er terrænet i dag kote 3,25 på det højeste sted mod Bådehavnsgade. I midten af Stejlepladsen er terrænet i dag ca. i kote 2,5-2,75, hvilket også svarer til terrænniveauet for den nærmeste eksisterende bebyggelse. Der er således tale om en mindre forøgelse af det eksisterende terræn, som udover at sikre mod stormflod også har til formål at sikre, at skybrudsvand ledes mod vandet.

Bebyggelse mod kysten er fastlagt til tre etager samt tagkonstruktion. Tagkonstruktionen forhøjer den maksimale bygningshøjde, men vurderes væsentlig for at skabe sammenhæng til områdets egenart. Såfremt bebyggelsen skal reduceres til to etager samt tagkonstruktion, vil de reducerede etagemeter skulle placeres andetsteds i planen. Dette

vil skabe udfordringer i forhold til overholdelse af dagslysforhold. Forvaltningerne foreslår derfor ikke ændringer i højdebestemmelserne for bebyggelsen i byggefelt E.

Daginstitutionen kan maksimalt have en højde på 3 etager, og mod nabobebyggelse mod nord kun 2 etager. Det er fastlagt, at der skal være plads til en daginstitution på 10 grupper. Såfremt byggefeltet ændres, vil det skabe ændringer i resten af bebyggelsesplanen, fordi der skal være en vis afstand mellem bygningerne. Forvaltningerne foreslår derfor ikke ændringer af byggefeltet for daginstitutionen, men vil i den videre planlægning for daginstitutionen inddrage de nærmeste naboer i en dialog om mødet mellem daginstitutionen og nabobebyggelsen, herunder dialog om den konkrete placering af daginstitutionen og friarealer hertil.

Der er fastlagt en sti for bløde trafikanter mellem daginstitutionen og den eksisterende bebyggelse, som skal have en bredde på mindst 3 meter. Der er indarbejdet en fleksibilitet i lokalplanen, således at stien også kan trækkes mod syd, hvis det konkrete projekt giver mulighed for det. Stien skal have en belægning af grus for at give den en naturmæssig karakter og give mulighed for begrønning omkring den. Der er ca. 5 meters afstand mellem byggefelt m, der er fastlagt til en mindre bygning og ca. 10 meters afstand mellem byggefelt B og den eksisterende bebyggelse nord for. Det er tilstrækkelig afstand til etablering af en grøn forbindelse.

Forvaltningerne foreslår, at den maksimale bygningshøjde i den vestlige side af byggefelt F reduceres fra de nuværende 5 til 4 etager for at sikre, at bebyggelse i byggefelt reduceres i højde mod den eksisterende bebyggelse, som vist på de nuværende volumenmodeller i lokalplanen. Såfremt bygningshøjden skal reduceres helt ned til 2 etager, som foreslået af BK87, vil disse etagemeter skulle placeres andetsteds i planen.

I byggefelt E er kun stillet krav om bygningstypen rækkehuse, samt at 60 % af bebyggelsen indenfor dette byggefelt skal have saddeltage. Der er således ikke for dette byggefelt stillet krav om variation i bygningstyper og -højder.

I lokalplanen er der sikret en variation i bebyggelsens udtryk igennem en lang række krav. Der er tale om en højere grad af variation i forhold til bygningstyper, farver og tagformer, end det generelt ses i nybyggerier i København. Desuden skal mindst 60 % af tagarealet i hvert byggefelt være med hældning. Samtidig er der behov for en vis fleksibilitet, da den konkrete nye bebyggelse ikke kendes endnu. Således er der blandt andet behov for, at lokalplanen ikke forhindrer, at der bruges genbrugsmaterialer.

Illustrationen på s. 10 har udelukkende til formål at redegøre for de fem forskellige bygningstyper, som lokalplanen fastlægger. Det fremgår af teksten, at der stilles krav om 2-3 forskellige bygningstyper indenfor de fleste byggefeltet. Det er dog muligt at etablere flere.

Forvaltningerne bemærker, at det er fast praksis i Københavns Kommune at vise skyggediagrammer fra tre tidspunkter i marts og fra fire tidspunkter i juni. Der vises ikke skyggediagrammer fra december, fordi solen er fremme i meget kort tid på det tidspunkt.

Under visualiseringerne er det angivet, at der er tale om eksempler på, hvordan bebyggelsen kan se ud. Visualiseringer skal derfor ikke ses som eksakte billeder af den fremtidige bebyggelse. Dette er også søgt indikeret ved at vise en del af bebyggelsen som hvid. Dette er altså ikke gjort for at vise bebyggelsen som lysere. Det er forvaltningernes vurdering, at visualiseringerne giver en fornemmelse af, hvordan bebyggelsens omfang kan opleves, når området er færdigbygget. Der henvises også til visualiseringer på side 21, der viser bebyggelsen set fra kysten.

Forvaltningerne bemærker, at det er visionen, at det sociale liv skal foregå i gaderummene. Dette sker bl.a. ved at placere funktioner såsom affaldshåndtering, cykelparkering samt byrum på gadesiden. Gårdrummene kan derved gøres mere grønne. Gårdrummene skal være åbne for alle.

Forvaltningerne opfordrer BK87 og de øvrige til at fortsætte dialogen med By & Havn og selskabet vedr. den videre udvikling af Stejlepladsen.

H. Øvrige miljøforhold – støj og jordforurening, henvendelse nr. 8, 34, 45, 48, 54, 61, 62, 72, 83, 84, 106, 108, 109, 113, 122, 135, 146, 149, 155, 173, 175, 176, 177, 184, 210, 241, 244, 299, 308, 349, 351, 355 og 360.

Der er 33 høringssvar der omhandler støj, vibrationer, og jordforurening.

Jordforurening

Flere høringssvar bemærker, at byggeaffald og en masse giftigt affald fra industrierne i Sydhavnen er at finde på Stejlepladsen. Hertil kommer de mange år, hvor området blev brugt som stejleplads, hvor fiskerne i hvert fald i 50'erne tjærede deres garn her. Jordbundsforholdene er formodentlig lige så usikre som på Fælleden, hvorfor udgravning til fundamenter ville skabe mange utilsigtede og uønskede forstyrrelser af giftige lag af jord, som skal bortkøres og deponeres i dyre domme.

Et høringssvar bemærker, at området er forurenet, men karakteren af forurening og forureningsgraden er ikke angivet. Lossepladser indeholder typisk tungmetaller, olier, metangasser.

DN København bemærker, at grunden er en tidligere losseplads for forskelligt affald. Det er hovedsageligt byggeaffald, men der er også dumpet industriaffald. Indsiger peger på, at dette betyder, at der er en lang række for mennesker farlige stoffer i jorden, og en del af dem siver op. Disse dampe er ikke skadelige for mennesker, når området er naturområde. De vil da fortyndes. De kan imidlertid give koncentrationer i boliger, der gør dem farlige, også fordi man har vedvarende ophold i en bolig. Det er ikke dokumenteret, at man kan udgå opsivning i boligerne, og skal man lave udluftnings/udsugningssystemer, forudsætter det, at de kan fungere uden fejl i et uoverskueligt antal år frem. Indsiger mener, det er lidet sandsynligt, at de vil kunne det.

Et høringssvar bemærker, at der er jordforurening med tungmetaller, opløsningsmidler og vinylchlorid. Indsiger mener, at dette bagatelliseres, da alt "byggeri på grunden påefunderes", i modsat fald skal jord i en dybde ned til 4-5 meter under terræn skiftes. Bortskaffelse og håndtering af den stærkt forurenede jord er ikke vurderet.

I et høringssvar ønskes det, at i stedet for at bygge på et af byens få grønne områder, så skal Københavns Kommune fremlægge et andet forslag til lokalplan, hvor man nedlægger bildemoleringspladsen. Ikke for at bygge dér, men for også at gøre det til et grønt område, så de grønne områder i Sydhavnen kan få lidt mere sammenhængen plads. Det bemærkes, at en sådan bildemoleringsplads formentlig forurener jorden temmelig kraftigt, så det vil være et stort miljøfremskridt at få ryddet op efter mange års forurening. Den del af opgaven skal naturligvis finansieres efter princippet "forureneren betaler".

SF-Sydhavnen bemærker, at forureningsgraden på Sydhavnstippen er så høj, at det tidligere har sat en stopper for forskellige byggeplaner, herunder i 1986 hvor Danbyg Totalentreprise ved Axel Juhl-Jørgensen, ville opføre en kanalby. Foruden tjærestoffer og tungmetaller er der tillige forekomster af stærkt giftige substanser, og Københavns Havn har tidligere erklæret området 'giftdepot'. Derfor må man kunne forvente væsentlige og ikke kortlagte effekter af udledning af forurenende vand under byggefasen, hvor der skal etableres en underjordisk parkeringskælder. Det fremgår da også af miljøkonsekvensrapporten, at grundvand og nedsivende overfladevand vil være forurenede, men det afvises samtidigt at udledningen af dette i anlægsfasen i havnen/Kalvebodløbet skulle udgøre en forureningsrisiko, uden at der i øvrigt føres nogen som helst dokumentation for denne påstand. Man

planlægger således at pumpe vandet ud i havneløbet, muligvis rensat, men den "rensning" på stedet kan næppe omfatte tungmetaller og deciderede giftstoffer, men kun en filtrering for urenheder, da en kemisk rensning på stedet ikke kan gennemføres uden en betydelig investering og opførelse af et avanceret rensningsanlæg. SF-Sydhavnen protesterer derfor imod, at grundvand og overfladevand fra og omkring byggeriet på Stejlepladsen udledes direkte i havnen og videre ud i Kalvebodløbet.

Støj

Et høringssvar er som nabo til projektet bekymret for de gener, der bliver med støj under byggeprocessen.

En anden mener, at støj fra biler og lastbiler, som følge af byggeriet vil ligge på mellem 70 og 80 dB, 6 dage om ugen, fra 7.00-19.00, lørdag 8-17, hvilket er normal praksis ved byggeri i resten af Sydhavnen og nordhavnen. Beboerne omkring Stejlepladsen vil derfor blive påvirket af et langvarigt og vedvarende støjniveau, som iflg. lovgivningen betegnes som stærk støjbelastende.

Friluftsrådet bemærker, at et byggeprojekt på Stejlepladsen er uhensigtsmæssigt blandt andet, fordi lokaliteten er kendetegnet ved massiv støjforurening fra Amagermotorvejen, Sjællandsbroen, Bådehavngade, genbrugscentret og Københavns Flugtskytteklub og Københavns Skyttecenter.

Et høringssvar bemærker, at støj fra Københavns Skyttecenter og Københavns Flugtskytte Klub vil overskride Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier, og det vil være nødvendigt med etablering af støjskærme. Indsiger bemærker, at der i forvejen findes et meget højt dige på den anden side af Kalveboderne, der åbenbart ingen effekt har på de høje støjværdier. Der spørges til, hvordan støjgrænseværdien vil kunne overholdes.

Sund og Bælt bemærker, at jernbanen/godsbanen mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg station, der ligger lige nord for det omtalte areal, tiltænkes udvidet i forbindelse med "Ring syd" projektet, så strækningen også kan håndtere passagertog uden om Københavns Hovedbane til Lufthavnen. Derudover forventes der en betydelig stigning i godstogtrafikken på netop denne strækning, når Femern Bælt-forbindelsen åbner. Det er afgørende, at disse projekter kan gennemføres og ikke bliver begrænset af miljøkrav fra nye udbygninger. Der skal derfor sættes særlige krav til lydisoleringen af boligerne og til placering af udearealer således, at støj fra godsbanen ikke generer, og indlægges tilstrækkelig afstand til banen således, at emissioner fra togtransport ikke bliver til gene for beboerne osv.

*Forvaltningernes bemærkninger:*Jordforurening

Generelt skal bemærkes, at Stejlepladsens areal ikke er færdigundersøgt i fht. forurening i jord, grundvand og poreluft. Der skal derfor udføres supplerende forureningsundersøgelser af både jord, grundvand og poreluft, som skal anvendes både til når der skal bortskaffes eventuel overskudsjord, samt til at vurdere og afværge risikoen ved indeklimaet i fremtidige boliger. Dette sker ved en særskilt ansøgnings- og tilladelsesproces ift. jordforureningsloven.

Da projektarealet er V2-kortlagt, betyder det, at når projektet er fastlagt mht. placering af fodaftryk inkl. udgravningsdybde, skal overskudsjorden forklassificeres med en jordprøve pr. 30 tons og der skal opnås en § 8-tilladelse (jordforureningsloven).

Bygherre har oplyst, at der i foråret 2019 blev udført en screeningsundersøgelse med det formål at opnå et overordnet kendskab til jordens og grundvandets forureningsniveauer. Denne viden vil indgå i den videre projektering og jorddisponering. Ved undersøgelsen er der udført i alt 182 kemiske analyser af jorden. Jorden er undersøgt for indhold af oliestoffer, tungmetaller og tjærestoffer. Der er påvist ren jord (kl. 0-1) i 20 % af jordprøverne, lettere forurenede jord (kl. 2-3) i 55 % af jordprøverne og meget forurenede jord (kl. 4) i 25 % af jordprøverne. Forureningskomponenterne er hovedsageligt oliekomponenter, PAH/tjærestoffer og tungmetallerne bly, kobber, nikkel og zink.

Til brug for § 8-ansøgning indgår undersøgelsesresultaterne fra miljøscreeningen i 2019, men det må forventes at der skal udføres yderligere undersøgelser alt efter udformningen af projektet. Undersøgelserne viser, at der er forureninger på området, som, hvis de ikke fjernes/reduceres i forbindelse med anlægsarbejdet, vil kunne påvirke indeluften i fremtidige boliger. Miljømyndighederne går ud fra et forsigtighedsprincip og vil derfor i en fremtidig §8-tilladelse stille krav om, at der iværksættes tiltag til at sikre, at der ikke sker en uacceptabel påvirkning af indeluften i boligerne, enten ved at forureningen fjernes, eller ved at der iværksættes byggetekniske foranstaltninger som f.eks. ventilation under bygningerne.

Måden hvorpå det sikres, at forureningen ikke påvirker indeluften også på lang sigt er et område, som myndigheder og rådgivere har haft fokus på gennem de seneste år, og hvor der er sket en stor udvikling. Således er det almindeligt, at der i myndighedernes § 8-tilladelser til at opføre beboelser på forurenede grunde er fokus på, at sikringen af boligerne

skal kunne fungere i hele bygningens levetid. Der skal bl.a. foretages vurdering af levetiden af de materialer som indgår i sikringen af bygningen, og der stilles vilkår om, at der skal udarbejdes en drift og vedligeholdelsesplan, som skal gælde hele bygningens levetid. Myndighederne kan desuden stille krav om, at der løbende skal foretages kontrol af at sikringen af bygningen giver den ønskede virkning.

Pælefundering er en funderingsmetode, hvor bygningens fundament etableres på pæle, der bankes ned i jorden og ikke, at bygninger kommer til at være løftet over jorden på pæle.

På baggrund af de undersøgelser af forholdene, der er gennemført, vurderes det, at det vil være muligt at håndtere forureningen, således at der kan bygges efter lokalplanen.

Støj

Anlægsarbejdet forårsager støj, dette kan desværre ikke undgås. Det er blandt andet også derfor, at Københavns Kommunes bygge- og anlægsforskrift indeholder skærpede krav til hvilke tidspunkter, der må udføres særligt støjende anlægsarbejder. Anlægsarbejderne vil være periodevis og på et tidspunkt være helt afsluttet.

Der henvises til bilag 10, Notat om henvendelser modtaget i høringsperioden vedr. miljøkonsekvensrapport vedr. støj og vibrationer fra anlægsarbejder.

Støj fra Københavns Skyttecenter og Københavns Flugtskytte Klub håndteres på den måde, at det er en forudsætning for ibrugtagningstilladelse, at de vejledende støjgrænser er overholdt. Der er indgået aftaler mellem bygherre og Københavns Skyttecenter og Københavns Flugtskytte Klub om etablering af de nødvendige støjafskærmende foranstaltninger, som omfatter en række støjskærme og etablering af en støjvold og justering af banepacering.

Lokalplanen indeholder endvidere bestemmelser, der sikrer en hensigtsmæssig placering af udearealer således, at grænseværdier for støj kan overholdes. I forhold til støj fra godsbanen fremgår det af lokalplanen, at der friholdes en grøn bræmme mod nord og nordøst, hvilket øger afstanden mellem ny boligbebyggelse, jernbanen og vej anlæg.

Bygherre har forud for planlægningen fået udarbejdet en støjanalyse af jernbanestøj, som ifølge rådgiver tager udgangspunkt i den gældende, offentligt tilgængelige beregningsmodel fra Banedanmark, som tager højde for fremskrivning af godstogstrafik som følge af etablering af

Femern Bælt-Forbindelsen. Denne analyse viser, at støjgrænser for banestøj kan overholdes på Stejlepladsen.

Såfremt yderligere udvidelsesprojekter skal gennemføres på sigt, må der i den forbindelse tages stilling til, hvilken støjafskærmning omkring banen der er nødvendig for at støjgrænser for støjfølsom anvendelse i nærområdet kan overholdes.

I. Økonomi og finansiering, henvendelse nr. 6, 15, 22, 23, 24, 25, 32, 48, 58, 66, 68, 73, 83, 87, 93, 97, 106, 108, 109, 129, 130, 149, 153, 155, 171, 178, 184, 186, 202, 207, 211, 221, 224, 234, 241, 246, 308, 309, 312, 320, 323, 340, 347, 349, 355, 361.

Der er bemærkninger vedr. økonomi og finansiering i ca. 45 henvendelser.

Mange borgere finder det bekymrende, at beslutningerne i kommunalplanprocessen er truffet af Københavns Kommune selv, for at Københavns Kommune som interessent i By & Havn opnår mulighed for at byudvikle området. Københavns Kommune har som ejer af 95% af By & Havn (staten ejer de sidste 5%) således en væsentlig økonomisk interesse i vedtagelsen af lokalplanen, og ville i alle andre sammenhænge være inhabil. Kommunens egeninteresse må i det mindste skærpe de krav, der stilles til beslutningsgrundlaget, og de afgørelser kommunen træffer

Mange borgere er imod, at man sætter sig på et (tidligere) fredet område som Stejlepladsen, og desuden mener de, at flertallets argumenter om at inddrage Stejlepladsen til byggeri af økonomiske grunde ikke holder vand. Københavns Kommune har penge nok. Påstanden om at der er behov for byggeriet og dermed affredning af Stejlepladsen, bygger på en falsk fortælling om, at Metroselskabets underskud skal dækkes ved By & Havns salg af jord. Det beskrives, at kommunen har pengene og kunne dække dette underskud og dermed købe By & Havn ud af Stejlepladsen. De sidste seks år har kommunen, når udgifter til bygge- og anlæg er trukket fra, i gennemsnit haft et overskud på to milliarder kroner. Det store overskud bliver til kassebeholdning, også kaldet likviditet. Det er i kommunen vokset fra ca. syv milliarder kroner i 2014 til knap 13 milliarder kroner i 2019.

Flere borgere finder, at det ikke er den rigtige strategi for afviklingen af kommunens gæld til By & Havn at byudvikle flere af Københavns naturområder.

I flere indsigelser bemærkes det, at der har været en mangel på reel borgerinddragelse i planlægningen. Det er grundlæggende forkert og udemokratisk, at hovedparten af den såkaldte borgerinddragende proces er forestået af bygherre, der som bekendt har store økonomiske interesser i projektets gennemførelse.

En enkelt borger bemærker, at lokalplanforslaget er helt i tråd med det der blev aftalt i forbindelse med Metroprojektet.

Forvaltningernes bemærkninger:

Det er korrekt, at Københavns Kommune er ejer af By & Havn med 95%, mens Staten ejer de resterende 5%.

Udviklingsselskabet By & Havn er stiftet ved lov, og selskabets formål er ligeledes fastsat ved lov. Selskabets formål er at forestå udviklingen af selskabets arealer samt havnedriften i Københavns Havn. Arealudviklingen skal ske på et forretningsmæssigt grundlag med størst mulig værdiskabelse for ejerne og afvikling af den gæld, som selskabet er stiftet med. Selskabets ejere godkender årligt selskabets årsrapport og hvert fjerde år selskabets forretningsstrategi. Derudover varetager bestyrelse og direktion selvstændigt den daglige ledelse af selskabet.

Hvad angår Københavns Kommune, er det kommunens opgave og forpligtigelse at varetage kommuneplanlægning og anden myndighedsbehandling ud fra saglige hensyn og uden hensyntagen til kommunens interesser som interessent i Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Københavns Kommunes myndighedsbehandling er således afgrænset til saglige begrundelser jf. planloven og anden relevant lovning, mens Københavns Kommune ej heller har nogle beføjelser i forhold til den daglige ledelse mv. af By & Havn I/S.

Hvad angår beslutning om byudvikling på Stejlepladsen, tager forvaltningerne afsæt i den politiske beslutning om at kompensere By & Havn for tabt fortjeneste ved manglende byggemulighed på Ørestad Fælled.

Som en del af den samlede løsning for håndtering af Ørestad Fælled blev det i Borgerrepræsentation besluttet at compensationen skulle ske med alternative byggemuligheder. Denne løsningsmodel forudsatte affredning af areal, hvilket blev besluttet af et flertal i Folketinget gennem en lovændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

For hvad angår kommentarer om borgerinddragelse i den tidlige fase påpeger forvaltningerne, at ved udvikling af private grunde er det den private grundejers beslutning om og hvordan omverden skal inddrages i ideudviklingen af forslag til fremtidig bebyggelse af et område.

By & Havn har meddelt Københavns Kommune, at de input og forslag selskabet har efterspurgt blandt borgere og foreninger har taget udgangspunkt i, hvordan Stejlepladsen kan udvikles, men ikke om området skal udvikles, da beslutning herom blev truffet i forbindelse med Budget 19 af Københavns Borgerrepræsentation.

By & Havn har dertil præciseret, at selskabet i forbindelse med udvikling af Stejlepladsen valgte at nedsætte en følgegruppe bestående af naboer, foreninger og øvrige interessenter med det formål at skabe en åben og inddragende proces, hvor lokale borgere og foreninger havde mulighed for at stille spørgsmål og komme med holdninger og forslag til, hvad de mente var vigtigt i udviklingsprocessen.

By & Havn meddeler dertil, at selskabet arrangerede et åbent borgermøde med workshop forud for konkurrencen om Stejlepladsens bebyggelsesplan med ønske om at få input til, hvilke værdier og kvaliteter fremtidens Stejleplads skulle formes af. På baggrund af mødet blev der udarbejdet en opsamling med referat fra debat i plenum og alle skriftlige kommentarer fra workshoppen. Opsamlingen indgik efterfølgende som et selvstændigt kapitel i konkurrenceprogrammet for Stejlepladsen.

Ligeledes oplyser By & Havn, at de efter konkurrencens afslutning inviterede til et nyt åbent borgermøde, hvor det vindende arkitektforslag for Stejlepladsens bebyggelsesplan blev præsenteret. På mødet var der mulighed for at stille spørgsmål og samtidig høre mere om den videre proces for udviklingen af Stejlepladsen.

Forvaltningerne bemærker, at det er et selvstændigt formål med planloven, at offentligheden i videst muligt omfang bliver inddraget i planlægningsarbejdet, jf. planlovens § 1, stk. 2, nr. 6. Der er en række procedurekrav, som skal overholdes, men derudover er det op til planmyndigheden at vurdere, hvordan inddragelsen af offentligheden konkret skal foregå.

I forbindelse med behandlingen af det konkrete planforslag har der været afholdt et borgermøde den 21. september 2020, hvor der på mødet blev orienteret om planforslaget. Derudover har planforslaget været i offentlig høring i perioden fra den 26. august 2020 til 21. oktober 2020. I høringsperioden har det været muligt at komme med bemærkninger til planforslaget. Efter høringsperioden har forvaltningerne behandlet alle de høringssvar, der er kommet ind. Den

endelige lokalplan inkl. eventuelle forslag til ændringer, er forelagt Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget sammen med dette resumé af de indkomne høringssvar, og forvaltningernes faglige svar på dem.

J. Social bæredygtighed, henvendelse nr. 12, 29, 46, 49, 68, 75, 234, 264, 282, 293, 305, 309, 311, 312, 318

I flere henvendelser påpeges det, at København ikke har brug for flere dyre lejlighedskomplekser. Borgerne mener, at der i forvejen er alt for mange nybyggede lejligheder i den dyre ende, som står tomme hen i hovedstaden. De ser ingen grund til at opføre endnu et dyrt lejlighedskompleks på Stejlepladsen, som kun er forbeholdt de økonomisk bedre stillede. Dette vil efter deres mening kun være med til at ødelægge det særlige miljø, der eksisterer i området.

En borger mener, at når man tilføjer så mange lejligheder, vil det fratage kommende beboere fra ejerskabsfornemmelsen og følelsen af medbestemmelse for området. Den nye bebyggelse vil overbefolke området og sætte de tilstedeværende kvaliteter under pres uden at give noget igen.

En borger mener, at den bypolitik, der føres i København, fortrænger byens skæve eksistenser og alene er rettet mod en socialgruppe med middel/høj indkomst. Borgeren antager, at med lokalplanforslaget forsøger Borgerrepræsentationen at få andre beboere og brugergrupper ind i Sydhavnen end de eksisterende.

En borger skriver, at det er beskrevet, at projektet skal rumme "betalbare lejligheder". Borgeren mener derfor, at der bør redegøres for prismodellen, så det sandsynliggøres, at Stejlepladsens kommende boliger reelt bliver billigere end andre nye boligkvarterer i København.

I en henvendelse fra Københavns Ældreråd bemærkes det, at Sydhavnen mangler plejehjem.

Forvaltningernes bemærkninger:

Forvaltningerne bemærker, at området i lokalplanforslaget fastlægges til boliger, hvor der stilles krav om, at der etableres 25 % almene boliger, hvilket svarer til 17.300 m².

Forvaltningerne bemærker i øvrigt, at forhold omkring lejevilkår og lejens størrelse og andre økonomiske vilkår ikke kan reguleres i en lokalplan.

Det er med Kommuneplan 2019 er fastlagt, at der skal etableres et plejecenter i området Bådehavnsgade Nordøst – nord for jernbanen og

øst for Bådehavnsgade. Herudover er der planlagt for et plejecenter ved Sydhavnsgade.

K. Klimaforhold, henvendelse nr. 20, 36, 37, 38, 51, 53, 72, 84, 86, 92, 127, 177, 225, 349, 354

Der er bemærkninger vedr. klimaforhold i 15 henvendelser.

I enkelte indsigelser spørges der til, hvordan der kan bygges boliger helt ud til vandet, når klimaforandringerne skaber højere vandstande.

I en indsigelse bemærkes det, at terrænregulering op til kote 4,9 m ikke er nødvendigt i forhold til stormflods- og skybrudssikring. Det bemærkes i en indsigelse, at det skal sikres, at plandisponeringen ikke vil medføre, at eksisterende bebyggelse bliver mere udsat for skade fra stormflod og skybrud grundet terrænregulering og afstrømningsmønstre.

I flere indsigelser bemærkes, at projektet ikke bidrager til at opnå Danmarks klimamål om 70 % CO₂-reduktion. Det bemærkes, at projektet derved er i strid med Københavns Kommunes klimaplan. Det bemærkes, at Stejlepladsen har en betydning som nedkølende område under sommerens hedeølger og, at et grønt område som Stejlepladsen optager CO₂. Der spørges til, hvordan Københavns Kommune vil kompensere denne reduktion i CO₂-optaget, når Stejlepladsen bebygges.

Lokalplan og miljørapporter forholder sig ikke til de klimamæssige og CO₂-belastende forhold, som en bebyggelse på et tidligere naturareal betyder.

Forvaltningernes bemærkninger:

Forvaltningerne bemærker, at der i Kommuneplan 2019 er redegjort for risikoområder og nødvendigt sikringsniveau i forhold til stormflod. Ved Stejlepladsen er det nødvendigt at sikre nybyggeri til kote 2,8 for den nordligste del af området. Dette er indarbejdet i lokalplanen og håndteres ved at pålægge ren jord på arealet. I den midterste del af området hæves terrænet op til kote 4,9, dvs. højere end det nødvendige sikringsniveau i forhold til stormflod. Terrænreguleringen har til formål at sikre, at skybrudsvand ledes væk fra området og ud i havnen.

Grundejer skal overholde gældende lovgivning, hvilket bl.a. betyder, at man ikke må afvande hen over skel. Den nye bebyggelse vil derfor ikke øge risikoen for de eksisterende boliger. Stormflodssikringen vil ikke påvirke de tilstødende områder.

Det er korrekt, at Københavns Kommune har en målsætning om at være CO2-neutral i 2025. Som led i at opnå dette mål er der fokus på, at byudvikling sker stationsnært, på tilgængelighed, cykelstier, stiforbindelser mv., der skal sikre en sammenhængende og bæredygtig udvikling af København.

Lokalplanen indeholder en bestemmelse om, at der i lokalplanområdet skal plantes 800 træer. De 800 træer vil år efter år i deres vækst binde CO2 i grene og stammer. Græsser binder ikke på samme måde CO2, idet sommerens oplagrede CO2 i f.eks. græsser igen frigøres om vinteren, når nedbrydningen af plantemateriale igangsættes.

Støjlepladsens funktioner som rekreativt område, i forbindelse med binding af CO2, reduktion af varme-ø-effekt og som ubefæstet areal til nedsivning må forventes at forsvinde eller reduceres ved bebyggelse af området. Der er dog flere andre grønne områder i lokalområdet omkring Støjlepladsen, som vil kunne anvendes rekreativt, herunder Valby Parken, Sydhavnstippen og Amager Fælled.

L. Anvendelse af blå kvaliteter, henvendelse nr. 37, 48, 62, 63, 76, 79, 83, 97, 149, 155, 173, 175, 176, 184, 215, 241, 244, 249, 308, 355.

Der er bemærkninger vedr. anvendelse af blå kvaliteter i ca. 20 henvendelser.

I mange henvendelser mener borgerne, at det særlige miljø, der er omkring erhvervsfiskeriet og bådclubberne, skal bevares. I dag er der rum og plads til støj fra reparationer og lugtgener fra maling og plaststøbning. I redegørelsen nævnes virksomheder i nærheden, men bådclubberne og erhvervsfiskeriets mulighed for i fremtiden at kunne eksistere på de nuværende betingelser nævnes ikke. Fiskerhavnen er kendetegnet ved at være en af de sidste aktive rester af "det gamle København", jf. kommuneplanen. Forudsætningerne for dette miljø vil blive forrykket med det massive pres, Fiskerhavnen vil blive udsat for med flere mennesker (beboere), befolkningstæthed og øget trafik i det samlede planområde.

I flere henvendelser mener borgerne ikke, at der i lokalplanen sikres stilstrækkelig plads og rum til de eksisterende aktiviteter. I lokalplanen sker der en indsnævring af de arealer, hvor fiskerne opbevarer deres bundgarnspæle og fiskenet til erhvervsfiskeri, hvilket man finder er i strid med kommuneplanen og Københavns Kommunes beslutninger om "Værdifulde Kulturmiljøer i København".

En borger oplyser, at Fiskerhavnen blev placeret ved Bådehavnsgade i 1948, og erhvervsfiskernes anvendelse af det opfyldte areal syd for havnen til ophængning og tørring af deres garn på pæle eller stativer

har givet det betegnelsen 'Stejlepladsen'. Området anvendes i dag stadig af aktive erhvervsfiskere.

I to henvendelser finder borgerne, at udviklingen af Stejlepladsen til boligkvarterer er mangelfuld med hensyn til at skabe en sammenhængende bydel. Der opfordres til, at kommunen udarbejder en helhedsorienteret masterplan, som blandt andet tager højde for den blå forbindelse i Københavns Havn fra Slusen til Hvidovre Havn.

En borger finder det uacceptabelt, at Sejlklubvej afspærres for bådeklubberne, da denne vej er den eneste adgang til klubberne. Der skal i hele byggeperioden sikres adgang til Sejlklubvej og til alle bådeklubberne for både almindelige personbiler samt kranbiler til bådtransport, specielt forår og efterår, hvor bådene skal i eller op af vandet.

Nogle borgere mener, at man allerede i planfasen bør sikre adgang til bademuligheder i havnen. Det påpeges, at der i det nuværende forslag ikke er taget højde for, at beboere samt gæster i området kan bade sikkert i havnen.

Forvaltningernes bemærkninger:

Der henvises generelt til forvaltningernes bemærkninger under kategorien "kulturmiljø".

Bygherre har i forbindelse med udformning af projektet været i dialog med erhvervsfiskeren i området og har indarbejdet plads til bundgarnspæle og net i det grønne areal langs kysten.

Der er ikke igangsat en undersøgelse om, hvorvidt badning i området ved Stejlepladsen er muligt. Dette vil kræve en mere dybdegående analyse af stedet. Det vil kræve afklaring af alle udløbskilder i området. Både kendte overløb, men også eventuelle ukendte kilder f.eks. lystbåde eller lign. potentielle kilder. Det vil kræve en undersøgelse af strømforhold, vandkvalitet, ejerforhold ift. bolværk og bagvedliggende areal, sikkerhedsmæssige aspekter ift. sejlads osv. Forvaltningerne kan dog oplyse, at der i nærværende planlægning ikke er bestemmelser i lokalplanen for Stejlepladsen, der hindrer en eventuel fremtidig bademulighed. I det nærliggende større grønne område i Valbyparken arbejder forvaltningerne på at få gennemført en bademulighed. Der henvises til det igangværende projekt Valby Strand.

M. Natura 2000, henvendelse nr. 15, 22, 23, 24, 25, 32, 45, 47, 48, 73, 83, 84, 86, 93, 103, 106, 108, 109, 113, 120, 122, 124, 125, 126, 127, 130, 132, 135, 146, 149, 155, 184, 210, 217, 221, 241, 244, 275, 308, 347, 351, 355.

Der er 42 høringssvar der omhandler Natura 2000.

Mange høringssvar, herunder høringssvar fra Fiskerhavns Venner, DN København og SF Sydhavnen, mener, at der mangler en konsekvensvurdering med henvisning til habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3, da området grænser op til Natura 2000-område. Indsigere mener således ikke, at der på tilstrækkelig og fyldestgørende vis er redegjort for, at det planlagte byggeri på Stejlepladsen ikke vil påvirke det nærliggende Natura 2000-område. Det påpeges at navnlig fuglene på udpegningsgrundlaget påvirkes væsentligt af støj. Der bør derfor gennemføres en habitatkonsekvensvurdering.

Fiskerhavns Venner har vedlagt klage til Kommuneplan 2019 og gør opmærksom på, at Københavns Kommune i forbindelse med byggeplanerne på Stejlepladsen og Selinevej bør få udarbejdet en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3. Fiskerhavns Venner mener, at hverken kommuneplanens væsentlighedsvurdering eller miljøvurderingerne i forslaget til lokalplan for Stejlepladsen, med tilhørende miljørapporter, er tilstrækkeligt belæg for, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsen. Fiskerhavns Venner mener derfor, at dette bør ske inden vedtagelsen af lokalplanen. Fiskerhavns Venner mener desuden, at Københavns Kommunes økonomiske egeninteresse må skærpe de krav der stilles til beslutningsgrundlaget i lyset af de almindelige principper om habilitet.

Fiskerhavns Venner stiller spørgsmålstegn ved miljørapporternes vurdering om, at de fugle, som opholder sig i Natura 2000-området op til projektområdet, allerede skulle være vænnet til forstyrrelse i området. Her henvises til f.eks. støj fra toge, der passerer jernbanebroen, folk og hunde, der færdes især langs vandet på Stejlepladsen, trafikstøj fra Sjællandsbroen, havnene ud til Natura 2000-området og støj fra de nærliggende skydebaner. Der stilles spørgsmål til om dette er en ren vurdering, som ikke er baseret på iagttagelser af fuglenes adfærd eller fravær, hvilket foreningen mener må være et krav ved denne del af undersøgelsen. Indsiger henviser til at der i en miljøkonsekvensrapport fra september 2010 udarbejdet af Niras fremgår *"Det er således ikke muligt at fastlægge en grænseværdi for støj for fugle. Ifølge rapporten er der ikke klar evidens mellem støjniveau og fugleliv, men VVM-redegørelsen fra 2010 konkluderer at et støjbidrag på 60 dB(A) må som udgangspunkt - ud fra litteraturstudier - vurderes at være det bedste bud på et acceptabelt støjniveau"*.

SF Sydhavnen mener, at Natura 2000 vurderingen ikke er fyldestgørende pga. manglende undersøgelser af fuglenes indflyvningsruter, fourageringspraksisser, hvilearealer og de generelle

forstyrrelser et boligbyggeri vil påføre fuglene, samt de forstyrrelser selve anlægs- og byggearbejdet vil påføre den tilstødende del af Natura 2000 området. Indsiger mener ikke det er godtgjort at højden på byggeriet, og den øgede højde i anlægsfasen hvor byggekraner med stor højde vil være koncentreret på et lille område, ikke påvirke de mange trækkende svømmefugle der overvintrer ud for stejlepladsen i Kalvebodløbet. SF Sydhavnen bemærker, at der ikke i miljørapporterne indgår vurderinger af, om det høje bylandskab, som det planlagte byggeri vil udgøre, vil påvirke fuglenes indflyvningsruter. Dertil er det holdningen, at de øvrige konsekvensvurderinger i miljørapporten mest er baseret på gætteri, der konsekvent synes at falde ud til bygherrens fordel.

DN finder ikke, at væsentlighedsvurderingen udelukker, at en kommende bebyggelse ikke vil påvirke fuglene i habitat- og fuglebeskyttelsesområdet væsentligt. DN København finder det betænkeligt, at det er kommunen, der her foretager denne vurdering, idet det er en sag, hvor kommunen har en væsentlig økonomisk egeninteresse.

Enkelte høringssvar bemærker, at Natura 2000 området påvirkes. Såvel vandet som landområderne (især Stejlepladsområdet) udgør et rasteområde for trækfugle i vinterhalvåret. Dette er ikke blevet ordentligt belyst.

Et høringssvar bemærker, at grunden til, at der bør laves supplerende habitatundersøgelser, er at afgøre, om støj har en indvirkning på fuglelivet i det tilstødende Natura 2000-habitat, og det skal vurderes over året, under forskellige vindpåvirkninger og temperaturer. Der skal også redegøres for undersøgelsesmetoden.

Et høringssvar bemærker at, grunden til, at der skal laves en konsekvensvurdering er, at der ikke redegjort for, hvordan man beskytter mod forringelser af fuglearternes habitat, men alene er undersøgt, om fuglene bliver påvirket af byggeriet. Indsiger mener dette kun kan ske ved, at der gennemføres en habitatvurdering.

Lokaludvalget, Fiskerhavns Venner og Kommunistisk parti Sydhavnen bemærker, at Københavns Kommune har anlagt en anden vurdering i forbindelse med strandprojektet i Valbyparken. I Valby strandprojekt har København Kommune taget hensyn til, at det ligger op til et Natura 2000-område ved at stille krav om, at anlægsarbejdet alene sker i bestemte måneder af året af hensyn til fugleliv i Kalveboderne (maj-august).

Forvaltningernes bemærkninger:

Forvaltningerne vil indledningsvis kommentere på indsigelsernes synspunkt om kommunens habilitet og dernæst svare på flere af indsigelsernes efterspørgsel om større vidensgrundlag og yderligere empiriindsamling. Efterfølgende vil forvaltningerne give svar på kommentarerne konkret om Natura2000.

Københavns Kommune er som myndighed for såvel planforhold samt natur- og miljøforvaltning pålagt at varetage myndighedsbehandlingen med afsæt i saglige og faglige hensyn. Københavns Kommunes myndighedsbehandling er således afgrænset til saglige begrundelser jf. planloven, naturbeskyttelsesloven, miljøvurderingsloven og anden relevant lovning, og uden hensyntagen til kommunens interesser som interessant i Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Forvaltningerne bemærker, at det er helt sædvanlig praksis at indhente en ekstern vurdering vedrørende miljøretlige forhold, som kommunen ikke besidder specifik fagkundskab indenfor eller særlige forhold, hvor der ønskes en "*second opinion*". Kommunen har i forbindelse med kommuneplanarbejdet fået Rambøll til at udarbejde en væsentlighedsvurdering, idet Rambøll har den nødvendige faglige ekspertise til at vurdere de miljøretlige konsekvenser af Kommuneplan 2019. Kommunen har så efterfølgende – på baggrund af Rambølls undersøgelser og resultater – foretaget en selvstændig vurdering af, at der ikke skal udarbejdes en habitatkonsekvensvurdering.

Det forhold, at Københavns Kommune har anvendt en ekstern rådgiver, er desuden netop med til at understøtte, at kommunen ikke har økonomiske interesser, som kan have påvirket processen i forbindelse med vedtagelse af Kommuneplan 2019.

Angående tvivlsspørgsmål om Natura 2000-screeningen til kommuneplanen er sket på tilstrækkeligt grundlag, henviser forvaltningerne til, at det forvaltningsretlige officialprincip fastsætter, at Københavns Kommune har ansvaret for, at sagen oplyses tilstrækkeligt. Princippet medfører dog ikke en pligt for kommunen til f.eks. at iværksætte selvstændige undersøgelser af områderne og registrere sine fund forinden vedtagelse af Kommuneplan 2019. En sådan vidtgående udstrækning af princippets anvendelsesområde vil i øvrigt også medføre uoverskuelige konsekvenser for kommunerne som planmyndighed.

I henhold til officialprincippet har Københavns Kommune derfor alene pligt til at indhente de nødvendige og tilstrækkelige oplysninger, hvilket efter kommunens klare opfattelse er efterlevet, idet kommunen har foretaget vurderingen på baggrund af gængse databaser og naturovervågningsrapporter.

Det forhold, at kommunen ikke har pligt til at iværksætte nye undersøgelser mv., understøttes også af udkast til vejledning til habitatbekendtgørelsen (bilag 34), afsnit 9.5.4, hvoraf følgende fremgår:

"Natur- og Miljøklagenævnet (nu Miljø- og Fødevareklagenævnet) har i flere sager fremhævet, at generelle forvaltningsretlige principper (officialprincippet) forudsætter, at myndighederne skal søge sagen tilstrækkeligt oplyst, inden der træffes afgørelse, men at der ikke er egentlige formelle krav til omfanget af undersøgelser."

Eftersom Københavns Kommune har vurderet, at der ikke er bilag IV-arter på hverken Stejlepladsen eller Selinevej Nord, og at det heller ikke er sandsynligt, at der vil forekomme bilag IV-arter på grund af manglende ynglesteder, har kommunen således ikke haft pligt til at iværksætte selvstændige og nye undersøgelser for at få bekræftet dette, jf. ovennævnte om, at der ikke gælder formkrav til kommunens undersøgelser.

Med afsæt i ovenstående har forvaltningerne følgende svar til Natura 2000; Der mangler efter Københavns Kommunes vurdering ikke en konsekvensvurdering. Der er gennemført en Natura 2000-screening (væsentlighedsvurdering), som er udarbejdet efter reglerne jf. habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 1.

Ifølge habitatbekendtgørelsen indledes en vurdering af påvirkning af Natura 2000-områder med en screening, der har til formål at vurdere, hvorvidt det ansøgte projekt kan medføre væsentlige påvirkninger af Natura 2000-området og de arter og naturtyper, som udgør grundlaget for områdets udpegning. Hvis screeningen viser, at det ikke kan udelukkes, at anlægget kan medføre væsentlige påvirkninger af Natura 2000-området, vil en Natura 2000-konsekvensvurdering skulle gennemføres.

Det er imidlertid kommunens vurdering, at Natura 2000-screeningen har påvist, at projektet ikke vil påvirke udpegningsgrundlagene væsentligt, herunder at fuglene på udpegningsgrundlaget ikke vil påvirkes væsentligt af støj. Projektet forudsætter derfor ikke gennemførelse af en Natura 2000-konsekvensvurdering.

I forhold til tvivlsspørgsmål fra Fiskerhavns Venner om, hvorvidt fugle, som opholder sig i Natura 2000-området op til projektområdet, allerede skulle være vænnet til forstyrrelse: Stejlepladsen grænser op til Natura 2000-område nr. 143 "Vestamager og havet syd for", der omfatter habitatområde H127 og fuglebeskyttelsesområde F111. Den del af Natura 2000 området, der grænser op til Stejlepladsen, er et vandområde, der er overvintringsområde for følgende fuglearter på udpegningsgrundlaget:

- > Lille skallesluger
- > Stor skallesluger
- > Troldand
- > Knopsvane
- > Skarv.

Det er i Natura 2000 screeningen vurderet, at disse arter kan vænne sig til støj og forstyrrelser. Dette uddybes i det følgende.

I mange områder i København kan der træffes andefugle og svaner i bymiljøet, hvilket er evidens for, at fuglene kan vænne sig til støj og forstyrrelser.

Til trods for den intensive færdsel omkring søerne i det indre København observeres mange fugle her. Øerne i Sortedamssøen og rørskovsbevoksningen i Sankt Jørgens Sø er yngleplads for gråand, toppet lappedykker, knopsvane, taffeland, troldand, grønbenet rørhøne, blishøne, sølvmåge og skarv. Søerne har dog navnlig betydning som raste- og overvintringsplads, især for andefugle. I visse vintre kan der være flere tusind troldænder. Knopsvaner, stor og lille skallesluger og taffeland er også blandt de overvintrende fugle⁵.

Ifølge Transportministeriets støjkortlægning i København fra 2017 er trafikstøjen i størstedelen af søerne 60-65 dB og ved søbredderne 65-70 dB.

Der er i forbindelse med udarbejdelse af Miljøkonsekvensvurdering for Stejlepladsen gennemført støjberegninger af vejtrafikken i projektområdet for 2035, når bebyggelsen af området forventes tilendebragt. Beregningerne viser, at støjniveauet i Natura 2000-området, der grænser op til Stejlepladsen vil være 58 – 63 dB. I området omkring jernbanebroen og Sjællandsbroen vil støjniveauet være lidt højere (63-68 dB), men bidraget til dette støjniveau skyldes trafikken på jernbanebroen og Sjællandsbroen og ikke nybyggeriet på Stejlepladsen.

De forventede støjniveauer i Natura 2000 området, når projektet er afsluttet, svarer således til støjniveauerne ved Søerne i det indre København, hvor der er mange fugle, herunder de arter der findes på udpegningsgrundlaget for F111. Hertil kommer, at forstyrrende elementer som gående, cyklende og løbende personer osv. er langt større omkring søerne i forhold til situationen på Stejlepladsen, når byggeriet er færdigt.

⁵ Kilde: Danmarks Naturfredningsforening. Fredninger i Danmark. Det fredelige Danmarkskort (<https://www.fredninger.dk/fredning/soerne-i-indre-by>)

Det vurderes derfor at fuglene på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området og fugle i øvrigt ikke vil påvirkes væsentligt af projektet.

Der er i miljøkonsekvensrapporten redegjort for de generelle forstyrrelser et boligbyggeri vil påføre fuglene i Natura 2000-området efter anlægsfasen.

Generelt kan etablering af byggeri potentielt forårsage kollisioner mellem bygninger og fugle, hvilket bl.a. kan afhænge af byggeriets højde og placering samt forekomsten af fugle i området.

Af fuglene på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området er det mest sandsynligt, at overvintrende troldænder, der dagraster i Damhussøen, vil passere over området, når de trækker til og fra deres fourageringsområder i Øresund. Byggeriet på Stejlepladsen vil primært bestå af boliger i tre til seks etager og maksimalt op til 24 meter. De fleste bygninger vil være 12-24 m høje og ingen højere end 24 m. Bygningerne vil komme til at ligge indenfor et område på ca. 100 x 200 m. Fugle fra Damhussøen, der eventuelt måtte passere området har allerede tilbagelagt 5-6 km over et byområde med bygninger af tilsvarende højde. Det gælder også dagrastende troldænder fra Søerne i det indre København, der skal passere det indre København med høje bygninger til og fra fourageringsområderne i Øresund.

Der er ikke problemer med kollisioner mellem bygninger og troldænder i København, der daglig passerer strækninger på flere kilometer over et byområde. Etablering af et område på 100 x 200 m med bygninger vil derfor ikke forøge risikoen for kollisioner, og det kan udelukkes, at det vil kunne medføre en væsentlig påvirkning af bestanden af troldand eller andre fuglearter på Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag.

I forhold til spørgsmål om at projektområdet udgør et rasteområde for trækfugle i vinterhalvåret: Der er i screeningen redegjort for projektets påvirkninger på Natura 2000-området. Rasteområdet for trækfugle om vinteren i vandområdet er behandlet. Selve Stejlepladsen er ikke et rasteområde for fugle på udpegningsgrundlaget, idet de relevante arter på udpegningsgrundlaget raster på vandet (stor og lille skallesluger, troldand og knopsvane). Skarv raster også på vandet, men kan raste på pæle eller i træer. Den findes især ved Klydesøen og ved Aflandshage/Kongelundsstranden. Skarven benytter Kalveboderne i mindre omfang.

I forhold til ønske om at der skal gennemføres en habitatvurdering ift. støj, temperatur og vindpåvirkning etc.: Der er efter forvaltningernes opfattelse redegjort for støjpåvirkningen på fugle (jf. ovenfor og miljørapporterne). En supplerende habitatundersøgelse vil ikke kunne bidrage til at vurdere effekter af støj på fugle på udpegningsgrundlaget.

Der er allerede i Natura 2000-screeningen redegjort for betydningen af habitaterne i det tilstødende Natura 2000-område for de relevante fugle på udpegningsgrundlaget (Stor- og lille skallesluger, trolldand, knopsvane og skarv). Det er påvist, at store dele af havbunden i vandområdet udfor Stejlepladsen er dækket af undervandsvegetation, især havgræs og ålegræs, som er af stor betydning for svaner. Desuden er der i området fødemuligheder for skalleslugere og skarv, der lever af fisk, og for trolldand, der lever af bunddyr. Troldænderne benytter dog overvejende Kalveboderne som dagrasteplads. Fourageringen foregår i overvejende grad i Øresund. Byggeriet vil ikke påvirke disse habitater.

Hvad angår sammenligningen mellem Valby Strand og Stejlepladsen har forvaltningerne følgende bemærkning; Byudvikling af Stejlepladsen og anlæggelse af Valby strand er to forskellige projekter med forskellig placering i forhold til Natura 2000-området *"Vestamager og havet syd for"* og er derfor vurderet med det i mente. Vurderinger i forhold til Natura 2000 såvel som andre naturområder, vil altid bero på en konkret vurdering. Der sker ikke anlægsarbejder inden for Natura 2000-området ved byudvikling af Stejlepladsen og der er en bræmme mellem byudviklingsområdet og Natura 2000-områdets grænse. Anlægsarbejder for Valby Strand var inden for Natura 2000 områdets afgrænsning og derfor blev der stillet krav om tidspunkt for anlægsarbejderne, se luftfoto afgrænsning af Natura 2000 området ift. de to projekter. Det er en del af projektet, at anlægsarbejderne på Stejlepladsen indstilles, hvis der skulle komme isvinter hvor stor del af havet i Kalveboderne fryser til. På den måde er der også i projekt Stejlepladsen sket hensyntagen til Natura 2000 området i forbindelse med anlægsarbejderne.

På baggrund af ovenstående vurderer Københavns Kommune ikke, at høringsvarene til Natura-2000 giver anledning til at ændre på vurderingen og konklusionen i Miljøkonsekvensrapport og VVM-tilladelse. Det er forsat Københavns Kommunes vurdering, at projektet ikke vil medføre påvirkning på arter eller habitatnaturtyper på udpegningsgrundlaget Natura 2000-område nr. 143 *"Vestamager og havet syd for"*, der omfatter habitatområde H127 og fuglebeskyttelsesområde F111 og at områdets integritet bevares. Ligeledes vil projektet ikke hindre, at de opstillede bevaringsmålsætninger for naturtyper og arter på Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag vil kunne opfyldes. En Natura 2000-konsekvensvurdering vil således ikke være påkrævet.

Forvaltningernes bemærkninger vedr. anlægsfasen er uddybet i hvidbog for miljøkonsekvensrapporten (bilag 10).

N. Byggefællesskaber / selvbyg, henvendelse nr. 48, 62, 83, 120, 149, 155, 173, 175, 176, 181, 184, 241, 244, 308, 312, 318, 325, 349, 355, 262.

Der er bemærkninger vedr. byggefællesskaber / selvbyg i ca. 20 henvendelser.

Flere bemærker, at det identitetsskabende miljø i området er kendetegnet ved selvbyggeri og henviser til blandt andet Københavns Kommunes beslutninger om "Værdifulde Kulturmiljøer i København - København som havneby" fra 2014, hvoraf det fremgår, at selvbyggeri i Fiskerhavnen har bærende bevaringsværdi.

I nogle henvendelser bemærkes det, at lokalplanen på ingen måde lever op til de visioner, som blev fremsat i den arkitektkonkurrence, som bygherren afholdt i 2019. I den vindende plan fra Christensen & Co Arkitekter blev der fremsat visioner om at bygge "tæt og lavt", "bygge blandede boformer", "skabe plads til selvbyggere, en byggegruppe og selvgroede strukturer" og "skabe en bilfri bydel".

En gruppe borgere foreslår, at en række lejeboliger konverteres til ejerboliger og andelsboliger med fokus på at kunne understøtte vinderforslagets idéer om selvbyg og medbyg. Derudover foreslår de, at Stejlepladsen helt eller delvist udstykkes i mindre byggefelter, der giver plads til helt andre aktører end de gængse store udviklere. Det vil give spillerum til en række små aktører såsom byggegrupper, selvbyggere og andre, hvorved der bygges videre på Sydhavnens særlige bygge- og boligkultur.

I en henvendelse bemærkes, at der fortsat skal være plads til selvbyg, både i den lille skala, der er nu, men også i større skala med fx. byggegrupper, fordi det skaber ejerskab og varierede boliger, og fordi det giver plads til folk uden stor økonomi.

Forvaltningernes bemærkninger:

Lokalplanområdet muliggør etablering af et boligområde på Stejlepladsen. Der er krav om, at der etableres 25 % almene boliger, svarende til ca. 17.300 m² af det samlede muliggjorte boligetageareal. Dette areal skal fordeles over lokalplanens tre delområder for at sikre en jævn fordeling i området.

Mod hver kvarterplads er der i stueetagen udpeget en attraktiv beliggenhed mod pladsen, hvor der stilles krav om anvendelse til serviceerhverv/ kulturelle og sociale funktioner, såsom eksempelvis beboerlokale til bebyggelsen. Denne stueetage vil således få en udadvendt funktion. Herudover er der udpeget andre stueetager mod kvarterpladserne, lommepladserne og mod Bådehavnsvej, hvor

anvendelse til serviceerhverv/kulturelle og sociale funktioner er en mulighed.

Der kan etableres enkeltstående udvalgswarebutikker, der betjener nærområdet. Mod vandet er udlagt to mindre byggefelt til evt. placering af serviceerhverv eller kulturelle og sociale funktioner, såsom et spisehus, en sauna eller lignende.

Lokalplanen muliggør herved forskellige funktioner som skal sikre diversitet i området.

Det er ikke muligt at regulere ejerforhold i lokalplaner, udover krav om almene boliger. Det er ejeren af ejendommens ret at bestemme eventuelle ejerforhold, herunder om ejendommen skal udlejes eller sælges som andels- eller ejerboliger. På samme måde kan det ikke reguleres i en lokalplan at nogle bygninger skal opføres ved selvbyg eller lignende.

Krav om udstykning i mindre grunde sikrer i sig selv ikke, at de ejes af forskellige ejere.

Projektselskabet har oplyst, at de fortsat arbejder med muligheden for selvbyg / medbyg i udvalgte områder, og der pågår en proces hvor rammerne for anlæg, organisering, ejerform og proces er under afklaring.

O. Andet, henvendelse nr. 10, 28, 32, 34, 38, 77, 93, 105, 120, 122, 127, 148, 153, 173, 175, 176, 215, 244, 264, 291, 305, 312, 313, 319, 355.

Flere borgere foreslår, at der etableres en helhedsorienteret affaldsløsning for hele området med henblik på at lette håndteringen af affald, herunder tømning. Det foreslås konkret, at en fælles løsning placeres i gaden eller ned mod havnen.

Indsigelse mod, at byggeriet kommer til at indgå som grundejerforening sammen med de eksisterende sejlklubber og Fiskerhavnen

I en henvendelse bemærkes det, at politikerne på Københavns Rådhus i mange år har fastholdt, at Københavns Kommune må bygge i voldsomt tempo for at følge med befolkningsvæksten. Man taler om "11.000 nye københavnere" om året. Men, som tal fra Danmarks Statistik viser, er det først og fremmest de mange nyfødte, der bidrager til befolkningsvæksten. Nyfødte har ikke brug for egen bolig de første mange år. Så selv om Københavns befolkning vokser i disse år, er det ikke korrekt, at det medfører et tilsvarende byggebehov.

I nogen henvendelser bemærkes det, at lokalplanprocessen har været udemokratisk og, at der ikke har været tilstrækkeligt med borgerinddragelse, inden planforslaget er blevet sendt i offentlig høring. Nogen bemærker, at kommunen bør sætte byggeplanerne på pause i en periode for at sikre en bedre og mere inddragende proces.

I to henvendelser bemærker borgerne, at der under byggemodning skal sikres adgang til bådclubberne.

I en henvendelse bemærker borgeren, at planforslaget er i strid med planlovens formålsparagraf. En anden mener byudviklingen er i strid med de Grønne korridorer udlagt i Fingerplanen.

Forvaltningernes bemærkninger:

Forvaltningerne bemærker, at lokalplanen ikke fastlægger den konkrete affaldsløsning, men blot sikrer, at der er afsat areal til affaldshåndtering. Forvaltningerne opfordrer til, at naboerne tager kontakt til bygherre for at drøfte muligheder for samtænkning af affaldshåndtering i dialog med de affaldsansvarlige i Københavns Kommune. Der skal indtænkes en nærhed mellem boligerne og affaldsopsamling for at opfordre til øget sortering.

Forvaltningerne bemærker, at lokalplanen stiller krav om oprettelse af en grundejerforening med medlemspligt for samtlige ejere inden for lokalplanområdet. Da sejlklubberne og Fiskerhavnen ligger uden for lokalplanområdet, er der ikke krav om at skulle indgå i denne grundejerforening.

De seneste 10 år er byen vokset med omkring 100.000 nye københavnere, og frem mod 2031 forventes byen at vokse med næsten lige så mange. Det skaber et markant behov for flere boliger i København, og det kræver en langsigtet plan for byens udvikling. Helt konkret forventes København at vokse med 31.000 børn og unge under 18 år, 20.000 over 65 år og 61.000 i den erhvervsaktive alder. Det er især børn, unge og borgere med andet statsborgerskab end dansk, der gør, at byen vokser og vokser.

København vil fremover fortsat have et stort behov for familieboliger, ungdomsboliger og ældreboliger. Der bliver født flere københavnerebørn, og der bliver flere ældre på grund af de store efterkrigsårsgange og en generel stigende levealder. Flere børn er lig med flere børnefamilier. Flere børnefamilier er lig med større efterspørgsel på familieboliger. Analyser viser, at nybyggede familieboliger i høj grad vælges af par, der allerede bor i byen med små børn, som er flyttet fra en mindre bolig i byen. Deres bolig indflyttes typisk af en enlig ung tilflytter. Omkring halvdelen af de københavnere

boliger består stadig af små boliger, som primært er velegnede til enlige og par uden børn, men ungdomsboligerne er stadig væsentlige for at sikre plads til de mange unge københavnere under uddannelse med lave indkomster og uden opsparing.

Skema over ændringer

Bestemmelse	Nuværende ordlyd	Forslag til justering
§ 5 Bil- og cykelparkering,		
stk. 1	Højst 75 parkeringspladser kan etableres på terræn langs Sejlklubsvejs nordside, som vist på tegning 4.	Højst 75 parkeringspladser kan etableres på terræn langs Sejlklubsvejs nordside, som vist på tegning 3a og i snit på tegning 3b.
§ 6 Bebyggelsens omfang og placering		
Stk. 1.	Det samlede etageareal må ikke overstige 72.000 m ² for området under et. Det samlede etageareal må desuden forøges med op til 3.000 m ² (fra 72.000 m ² til 75.000 m ²) for etageareal, der indenfor bygningsvolumenet medgår til tekniske anlæg. Bygningshøjden og -dybden skal fortsat overholdes.	Det samlede bruttoetageareal må ikke overstige 72.000 m ² for området under et. Det samlede bruttoetageareal må desuden forøges med op til 3.000 m ² (fra 72.000 m ² til 75.000 m ²) for etageareal, der indenfor bygningsvolumenet medgår til tekniske anlæg. Bygningshøjden og -dybden skal fortsat overholdes.
Stk. 3 b)	Bygninger i byggefelt B-L skal opføres med de på tegning 4 viste maksimale etageantal. Bygninger i 1 etage skal opføres i maksimum 4 m, ekskl. tag	Bygninger i byggefelt B-L skal opføres med de på tegning 4 viste maksimale etageantal. Bygninger i 1 etage skal opføres i maksimum 5 m, ekskl. tag

	Bygninger i 2 etager skal opføres i maksimum 7 m, ekskl. tag Bygninger i 3 etager skal opføres i maksimum 10 m, ekskl. tag Bygninger i 4 etager skal opføres i maksimum 13 m, ekskl. tag Bygninger i 5 etager skal opføres i maksimum 16 m, ekskl. tag Bygninger i 6 etager skal opføres i maksimum 24 m, inkl. tag.	Bygninger i 2 etager skal opføres i maksimum 8 m, ekskl. tag Bygninger i 3 etager skal opføres i maksimum 11 m, ekskl. tag Bygninger i 4 etager skal opføres i maksimum 14 m, ekskl. tag Bygninger i 5 etager skal opføres i maksimum 17 m, ekskl. tag Bygninger i 6 etager skal opføres i maksimum 24 m, inkl. tag.
Stk. 3 b), andet afsnit	Bygninger i 1-5 etager må derudover have en tagkonstruktion med en maksimal højde på 6 m, inkl. teknik, hvis hældningen på tagkonstruktionen er over 25 grader.	Bygninger i 1-5 etager må derudover have en tagkonstruktion med en maksimal højde på 5 m, inkl. teknik, hvis hældningen på tagkonstruktionen er over 25 grader.
Stk. 6	Der må opføres mindre, fritliggende bygninger i én etage på hver maksimum 25 m² og en maksimal højde på 3,5 m. Bygningerne indgår i det samlede etageareal. Mindre bygninger kan være pavilloner, drivhuse, lysthuse, tekniske anlæg, cykelskure, legehuse og lignende. Mindre bygninger må ikke placeres i gårdrum, men kan placeres i portåbninger til gårdrum.	Der må opføres mindre, fritliggende bygninger i én etage på hver maksimum 25 m² og en maksimal højde på 3,5 m. Mindre bygninger kan være pavilloner, drivhuse, lysthuse, tekniske anlæg, cykelskure, legehuse og lignende. Mindre bygninger må ikke placeres i gårdrum, men kan placeres i portåbninger til gårdrum.
Stk. 6		Tilføjelse af kommentar:

		"I byggesagsbehandlingen tages stilling til, om der er m ² , der ikke medregnes i bruttoetagearealet, jf. Bygningsreglement".
§ 7, Bebyggelsens ydre fremtræden		
Stk. 2 a)		Tilføjelse af kompetencenorm: "Teknik- og Miljøforvaltningen kan dispensere til, at bestemmelsen fraviges".
Stk. 2b)	Der må ikke anvendes plastikmaterialer	Slettes
Stk. 3 c)	Hvis der er primær adgang til boliger i stueetagen fra terræn, må stueetagens gulvkote være i samme niveau som det omgivende terræn.	Hvis der er primær adgang til stueetagen fra terræn, må stueetagens gulvkote være i samme niveau som det omgivende terræn.
Stk. 5 e)	Flade tage, der ikke anvendes til opholdsareal, skal være grønne tage, dvs. med græs, sedum eller lignende.	Flade tage, der ikke anvendes til opholdsareal, skal være grønne tage, dvs. med græs, sedum eller lignende. Flade tage på træbyggeri er undtaget herfra.
§ 8, Ubebyggede arealer		
Stk. 9		Tilføjelse: "Teknik- og Miljøforvaltningen kan ved dispensation tillade anden udformning af byrum og kantzoner samt placering af træer af hensyn til mulighed for brandredning"

Ændringer af tegninger:

Tegning 3a: Ekstra intern vej sættes på.

Tegning 4: Højde i venstre side af byggefelt F fastlægges til maksimalt 4 etager.

Ændringer af redegørelsen:

Afsnittet markeret med fed slettes:

"Det planlagte vil ikke beskadige eller ødelægge de plantearter, som er optaget i habitatdirektivets bilag IV. Der er i forbindelse med VVM-undersøgelsen foretaget undersøgelser, der viser, at der ikke er fundet spor efter flagermus i området eller træer, der vurderes at kunne udgøre levesteder. **Det kan dog ikke udelukkes, at der findes flagermus i de træer, der er muliggjort fældet i lokalplanen, og at yngle- eller rasteområder for flagermus dermed kan blive beskadiget eller ødelagt, hvis de fældes. Der må derfor ikke fældes træer, før grundejer har undersøgt, om der er flagermus i dem. Fældning af træer kan i givet fald alene ske fra 1. september til 31. oktober, hvor flagermus hverken yngler eller er gået i vinterhi."**