Bilag 3

HENVENDELSER MODTAGET I HØRINGSPERIODEN

FORSLAG TIL LOKALPLAN MARMORMOLEN ØST OG LANGELINIE NORD

Høringssvar
Indkommet via Bliv Hørt nr. 1-131

Offentlig høringsperiode fra den 26. juni til den 22. september 2026.

Høringssvar opsummeret

I alt: 131 svar
Borger: 111
Virksomheder: 10
Medarbejdere: 10

Svar afgivet på vegne af andre: 22

Oversigt over høringssvar

ID	Indsendt af	Virksomhed / organisation	På vegne af	Vejnavn	Post nr.	By	Ændret
1	Borger			Dunkerquegade	2150	Nordhavn	
2	Borger			Amerika Plads	2100	København Ø	
3	Borger			Midtermolen	2100	København Ø	
4	Borger			Posten	1577	København V	
5	Borger			Klaipedagade	2150	Nordhavn	
6	Borger			Niels Bohrs Allé	5230	Odense M	
7	Medarbejder		Borger				
8	Borger			Midtermolen	2100	København Ø	
9	Virksomhed / organisation	Sights of Nature v/Charl. Schwartzlose		Helsinkigade	2150	Nordhavn	
10	Borger			Sandkaj	2150	Nordhavn	
11	Borger			Indiakaj	2100	København Ø	
12	Virksomhed / organisation	LEROY DESIGN A/S	Leroy Design A/S	Dampfærgevej	2100	København Ø	
13	Borger			Øster Farimagsgade	2100	København Ø	
14	Borger			Dunkerquegade	2150	Nordhavn	
15	Borger			Sundkaj	2150	Nordhavn	
16	Borger			Århus Plads	2100	København Ø	
17	Borger			Mariehamngade	2150	Nordhavn	
18	Borger			Falkoner Alle	2000	Frederiksberg	
19	Borger			Trelleborggade	2150	Nordhavn	
20	Virksomhed / organisation	Hovedstadens Beredskab I/S	Hovedstadens Beredskab I/S	Bag Rådhuset	1550	København V	

21	Borger			Olfert Fischers Gade	1311	København K	
22	Borger			Store Kannikestræde	1169	København K	
23	Borger			Göteborg Plads	2150	Nordhavn	
24	Borger			Göteborg Plads	2150	Nordhavn	
25	Borger			Havneholmen	1561	København V	
26	Borger			Murmanskgade	2150	Nordhavn	
27	Borger			Fortkaj	2150	Nordhavn	
28	Borger			Vordingborggade	2100	København Ø	
29	Borger			Kastelsvej	2100	København Ø	
30	Borger						
31	Borger			Sandkaj	2150	Nordhavn	
32	Borger			Tvedvangen	2730	Herlev	
33	Borger			Langelinie Allé	2100	København Ø	
34	Borger			Langelinie Allé	2100	København Ø	
35	Medarbejder		Danmarks Nationalbank - nabo				
36	Borger			Langelinie Allé	2100	København Ø	
37	Borger			Langelinie Allé	2100	København Ø	
38	Borger			Langelinie Allé	2100	København Ø	
39	Borger			Indiakaj	2100	København Ø	
40	Borger			Kristianiagade	2100	København Ø	
41	Borger			Sundevedsgade	1751	København V	
42	Medarbejder		Østerbro Lokaludvalg				
43	Borger			Drosselvej	2960	Rungsted Kyst	
44	Medarbejder		Østerbro Lokaludvalg				

45	Borger			Langelinie Allé	2100	København Ø	
46	Borger			Lemnosvej	2300	København S	
47	Borger			Helsinkigade	2150	Nordhavn	
48	Borger			Langelinie Allé	2100	København Ø	
49	Medarbejder		ICOMOS Danmark				
50	Borger			Pakhusvej	2100	København Ø	
51	Borger			Sandbjerggade	2200	København N	
52	Borger			Sandbjerggade	2200	København N	
53	Borger			Roskildevej	2000	Frederiksberg	
54	Borger			Vigerslevvej	2500	Valby	
55	Borger			Hattekæret	2730	Herlev	
56	Borger			C V E Knuths Vej	2900	Hellerup	
57	Borger			Bernhard Bangs Alle	2000	Frederiksberg	
58	Borger			Bordeauxgade	2150	Nordhavn	
59	Borger			Mariehamngade	2150	Nordhavn	
60	Borger			Dronning Olgas Vej	2000	Frederiksberg	
61	Borger			Falkoner Alle	2000	Frederiksberg	
62	Borger			Hyltebjerg Allé	2720	Vanløse	
63	Borger			Aldershvilevej	2880	Bagsværd	
64	Borger			Sortedam Dossering	2100	København Ø	
65	Borger			Middelgrundsvej	2300	København S	
66	Borger			Ingerslevsgade	1705	København V	
67	Medarbejder						
68	Borger			Gl. Holmegårdsvej	3400	Hillerød	

69	Borger			Classensgade	2100	København Ø	
70	Borger			Søvej	2930	Klampenborg	
71	Borger			Hiort Lorenzens Gade	2200	København N	
72	Borger			Sandkaj	2150	Nordhavn	
73	Borger			Strandboulevarden	2100	København Ø	
74	Borger			Mariehamngade	2150	Nordhavn	
75	Borger			Mariehamngade	2150	Nordhavn	
76	Borger			Langelinie Allé	2100	København Ø	
77	Borger			Mariehamngade	2150	Nordhavn	
78	Borger			Langelinie Allé	2100	København Ø	
79	Borger			Langelinie Allé	2100	København Ø	
80	Borger			Vordingborggade	2100	København Ø	
81	Borger			Langelinie Allé	2100	København Ø	
82	Borger			Langelinie Allé	2100	København Ø	
83	Borger			Langelinie Allé	2100	København Ø	
84	Borger			Strandboulevarden	2100	København Ø	
85	Borger			Holsteinsgade	2100	København Ø	
86	Borger			Burmeistersgade	1429	København K	
87	Virksomhed / organisation		Trafikselskabet Movia	Hanne Varmings Plads	2500	Valby	
88	Borger			Willemoesgade	2100	København Ø	
89	Borger		Sdr. Frihavnsudvalget	Langelinie Allé	2100	København Ø	
90	Virksomhed / organisation	Alvina Shipping A/S	Alvina Shipping A/S	Dampfærgevej	2100	København Ø	
91	Borger			Langelinie Allé	2100	København Ø	
92	Borger			Klovborgvej	2650	Hvidovre	

93	Borger			Gartnersvinget	2800	Kgs. Lyngby	
94	Borger			Langelinie Allé	2100	København Ø	
95	Borger			Marmorvej	2100	København Ø	
96	Borger		Dansk Industri	Kastrupvej	2300	København S	
97	Borger			Vedbæk Strandvej	2950	Vedbæk	
98	Virksomhed / organisation	STROMMA DENMARK A/S	Stromma Danmark A/S	Toldbodgade	1253	København K	
99	Borger			Midtermolen	2100	København Ø	
100	Borger			Fælledvej	2200	København N	
101	Borger			Marmorvej	2100	København Ø	
102	Borger			Mariehamngade	2150	Nordhavn	
103	Borger			Marmorvej	2100	København Ø	
104	Borger			Brede	2800	Kongens Lyngby	
105	Borger		Friluftsrådets lokalråd for København	Clara Pontoppidans Vej	2500	Valby	
106	Borger			Langelinie Allé	2100	København Ø	
107	Borger			Mindevej	6320	Egernsund	
108	Borger			Bodilsgade	1732	København V	
109	Borger			Kastelsvej	2100	København Ø	
110	Borger			Askevænget	2830	Virum	
111	Borger			Thorupgård Allé	2720	Vanløse	
112	Borger			Ringstedgade	2100	København Ø	
113	Borger			Willemoesgade	2100	København Ø	
114	Virksomhed / organisation	E/F Gripsholm	E/F Gripsholm	Lyngby Hovedgade	2800	Kongens Lyngby	
115	Borger			Ørhagevej	2720	Vanløse	
116	Borger			Fælledvej	2200	København N	

117	Virksomhed / organisation	Danske Havne	Danske Havne	Bredgade	1260	København K	
118	Borger			Langelinie Allé	2100	København Ø	
119	Virksomhed / organisation		Metroselskabet I/S	Metrovej	2300	København S	
120	Virksomhed / organisation	COPENHAGEN MALMÖ PORT, FILIAL AF COPENHAGEN MALMÖ PORT AB, SVERIGE	Copenhagen Malmö Port	Containervej	2150	Nordhavn	
121	Borger			Åbakkevej	2720	Vanløse	
122	Borger		Cruise Denmark - Copenhagen and beyond	Ulkerupvej	4572	Nørre Asmindrup, Ulkerup	
123	Borger			Bornholmsgade	1266	København K	
124	Borger			Amaliegade	1256	København K	
125	Borger			Flyhangargade	1432	København K	
126	Borger			Øster Farimagsgade	2100	København Ø	
127	Borger			Langelinie Allé	2100	København Ø	
128	Medarbejder		Borger				
129	Medarbejder		FN-Byen København				
130	Medarbejder		Forsvaret, Etablissement- og Terrænkommandoen				
131	Medarbejder		Ministeriet for Grøn Trepart				

Høringssvar vedrørende: Marmormolen Øst og Langelinie Nord - forslag til lokalplan

Svarnr.: 1 Borger

Vejnavn: Dunkerquegade

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
Jeg er stor modstander af pludselige ideer om højhuse på op til 120meter så tæt på andre boliger og opholdsrum.
Som udgangspunkt skal man holde sig til de lokalplaner der er blevet udarbejdet og som er hele fundamentet i nybyggede områder. Det er det eneste folk der har købt lejligheder har kunne forholde sig til.

Hvis en så markant ændring til lokalplanen skal foretages skal der som minimum udarbejdes et grundigt og objektiv vindstudie og solstudie på alle tider af året og på alle tider af døgnet det der her får enorm effekt på naboer herunder alle nuværende beboere i Nordhavn.

Svarnr.: 2 Borger

Vejnavn: Amerika Plads

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Vedr. byggeriet på Langelinie - hvilke skygger vil det kaste på området med så højt en byggeri? Hvordan passer arkitekturen ind i området? Hvordan vil I sikre at trafikken i forbindelse med byggeriet ikke påvirker helbredskvaliteten hos folk i området? Hvordan vil I sikre mod støjgener?

Svarnr.: 3 Borger

Vejnavn: Midtermolen

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Denne indsigelse tager i mindre omfang udgangspunkt i de effekter der bliver af byggeriet under anlægsfasen og interesserer sig mest for hvordan situationen vil være på trafikken efter færdiggørelse af byggeriet. Dog vil jeg tillade mig at kommentere på den umiddelbare effekt på Langeliniespidsen som attraktion under selve anlægsfasen.

Påvirkning af adgang til Langeliniespidsen under byggeriets anlægsfase
Langeliniespidsen har siden hele langelinje blev åbnet for publikum været et attraktivt udflugtsmål for københavnere. Langeliniespidsen huser to iskiosker, Molekiosken og Molepavillonen og eksistensen af to isbutikker dokumenterer at der igennem årene har været et nogenlunde solidt kundeunderlag. Jeg vil hermed gøre indsigelse mod at den nuværende parkeringsplads, matrikel 966a, i byggefasen skal bruges som oplag for det store byggeri, ref fig 15-16. Det vil i realiteten aflyse langeliniespidsen som mål for udflugter allerede i byggefasen 2027-30. Molekiosken vil formentlig blive nedlagt. Men også adgang til ledefyret og Molepavillon vil blive vanskelig eller muligvis blive helt umulig og medføre at molepavillonen på sin nuværende plads ikke har nogen indtjening og formentlig ikke kan genåbne ved retablering af adgang. Det vil ende som fiskebutikken i Frederiksborggade, der blev isoleret under metrobyggeriet og slutteligt lukkede fordi kunderne havde glemt butikken. Der er også en besynderlig bemærkning om langeliniespidsen vil være forældet som attraktion, når lynetteprojektet skrider frem. Det er vist op til fortolkning. Der er på den anden side et citat fra beskrivelsen i W Lauritsen's projektbeskrivelse: 'Langeliniespidsen har

historisk været et attraktivt udflugtsmål, og det skal det være igen'.
Jeg gør herved indsigelse mod at reducere adgang til langeliniespidsen under anlægsfasen

Det planlagte byggeri vil reducere en meget original seværdighed.
Det er ikke kun Østerbro, men hele København by, der nyder godt af Langelinie som et virkelig originalt udflugtsmål. Langelinie er også nævnt i Københavnerlitteratur som Hans Scherfig's 'Den forsvundne fuldmægtig' hvor en tur til Langelinie indgår som en regelmæssig underholdning. Men med det planlagte byggeri er det hensigten at inddrage den parkeringsplads, der p.t. betjener publikum til bl.a. de to iskiosker og inddrage den til træbeplantet forplads for det foreslåede byggeri. Det er både cyklister - rugbrødsdrevne og motoriserede, og bilister, der ynder at tage på Langelinie og det er dermed et stort publikum, fra hele Storkøbenhavn, der vil opleve en reduktion af oplevelsen af Langelinje i den forstand at der ikke tilbydes parkering for københavnere på udflugt på cykel eller i bil. Den nuværende parkeringsplads ændres til en havnelund og vil i realiteten komme til at fungere som en integrerede del af det store byggeri, der ifølge projektforslaget vil kunne huse7-800 mennesker. Besøgende udefra vil have svært ved at parkere deres transportmidler og der bliver ikke reserveret meget plads til den promenade, der var den tidligere attraktion.

Hvordan det planlagte byggeri vil påvirke trafikken til det eksisterende byggeri.
Det beskrevne byggeri kommer efter planen til at huse 240 boliger. Der vil ifølge planen blive plads til det fornødne antal cykler (op imod 12-1300?) og der bliver 120 parkeringspladser til biler i 'konstruktionen'.
Langeliniespidsen liggende ud i vandet, er en blindtarm, der ligger 2 km (ikke 1,5 km, som det nævnes i udkast til Lokalplan) fra Østerbro station, (målt på Google-maps). (Som kuriosum nævnes det i projektbeskrivelsen at der vil være 600 m i fugleflugt til Nordhavn station...?!).
Der er allerede en del trafik i forbindelse med de eksisterende boliger og arbejdspladser på Langelinie. Trafikken fra det planlagte boligbyggeri kan af gode grunde ikke sprede sig radialt fra byggeriet, grundet ligeså snævre ruter omkring Kastellet og den lille havfrue. Trafikken kan kun ledes ad Langelinje alle og videre ad Indiakaj til T-krydset Folke Bernadottes alle/ Kalkbrænderihavnsgade. Så der vil for det første blive behov for noget mere hyppig betjening af bus nr 27. Samtidig vil der før og efter arbejdstid være trafik fra boligerne af i omegnen af 120 biler og 240-480 cyklister, der kun kan komme ud til Indiakaj. Det er ikke rigtigt hvad der nævnes i afsnit 3.3.2 at der allerede i dag kan afvikles tung trafik. Det sker reelt kun i begrænset omfang. Det er vel af samme årsag at man spekulerer i at transportere noget af bygge materialet ad søvejen.

Der nævnes i miljørapporten afsnit 8.1 at der vil blive meget mere trafik, men alligevel er konklusionen baseret på en vurdering: 'Det vurderes dog, at vejnettet er indrettet til at afvikle denne ekstra trafik, og at der ikke pga. disse projekter vurderes at være behov for tilpasninger af trafikregulering, vejgeometri eller lignende'. (min fremhævning)

Krydset Indiakaj/ Kalkbrænderihavnsgade er allerede stærkt presset. Herudover kommer servicebetonet trafik til det nye foreslåede byggeri. Dette kryds er allerede i dag stærkt trafikeret som følge af erhverv på langelinje og det ses at mange trafikanter tager uhyrlige chancer. Men færdiggørelse af det foreslåede byggeri vil dette trafikpres finde sted i begge retninger morgen og eftermiddag. Jeg vil tillade mig at foreslå at man genser dette afsnit i miljøkonsekvensrapporten og udfører en nogle mere præcise beregninger af den trafikale miljøeffekt inden man går videre med projektforslaget. Langelinje har udover trafik i forbindelse med erhvervsbyggeri også periodevis stærk trafik som følge af passagerer fra krydstogtskibe.
Jeg gør hermed indsigelse mod byggeriet idet det vil medføre stærkt forøget trafik på langelinje, der trafikalt er en blindtarm.

Hvordan man kan forbedre den eksisterende seværdighed.
Jeg kan kun rose bystyret for nu at ville fjerne det grønne rækværk omkring det tidligere brændstoflager og forsøge at udnytte hele Langeliniespidsen. København mangler boliger

og med stigende indbyggertal vil København også mangle rekreative områder og det er derfor ikke logisk at reducere herlighedsværdien af Langeliniespidsen. Men ønsket om flere boliger klinger hult hvis det er bystyrets hensigt at overplastre Langeliniespidsen med et byggeri, der formentlig bliver luksuspræget a la Tuborg havn og slet ikke lever op til behovet om boliger, der er til at betale for almindelige københavnere. Samtidig er det projekterede byggeri af en størrelse, der i praksis vil lægge beslag på hele Langeliniespidsen og gøre det vanskeligt at tilgå for københavnere fra øvrige områder. Vi mangler nemlig en havnepark, idet vi i søndre Frihavn mangler et alternativ til Nordhavn og Svanemøllebugtens overfyldte bademoler. Man kan ikke bade lovligt i Søndre frihavn, grundet en gammel kviksølvforurening på havnebunden. En bademole og en havnepark med en god legeplads vil være en tiltrængt fornyelse af en kendt og skattet attraktion i byen.

Svarnr.: 4 Borger

Vejnavn: Posten

Postnr. og by: 1577 København V

Høringssvar:
Jeg synes det er et fantastisk projekt, og det er tydeligt at de fra andre høringssvar at bekymringen kommer rent fra hoften, og ikke er en reel veloplyst kritik. Vi har kritisk brug for boliger i byen, og det vil selvfølgt betyde forandring som altid vil afføde kritik, især for et projekt som dette som er kommet i medierne. Hensynet politisk skal afveje naboer som elsker at være utilfredse, med hensynet til fremtidige beboere, som ikke skriver høringssvar.

Jeg ville mange andre steder i byen ikke være tilhænger af så højt et byggeri, men her så langt fra den gamle karakter af brokvarterne, og med mange hundrede meter til nogle naboer og primært skyggende for vandet, er der ikke meget at være utilfreds over.

Jeg ser andre skrive at de ikke ved hvordan skyggeforholdene bliver (scrool dog ned til skyggediagrammerne), at de er dybt bekymrede for støj og trafik (hvilken? det er hvad 100 daglige ture, og der er ingen støj), samt at de vil bevare "fredeligt og roligt område uden al den larm og det svineri, der kendtetegner Nordhavn", altså er bange for en af byens mest attraktive områder. Der er altså tale om alle de klassiske NIMBY talepunkter (trafik, skygge, og utilfredshed over fremtidige naboer), uden nogen kritisk reflektion over om de passer her.

Svarnr.: 5 Borger

Vejnavn: Klaipedagade

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
Høringssvar Langelinie og Marmormolen:

Dette høringssvar er skrevet uden brug af AI og er blot udtryk for min oprigtige bekymring for byens visuelle udvikling der i min optik vil skubbe til den bevægelse der allerede er i gang hvor nye boligkvarterer skyder op i en lind strøm uden en samlet vision for Københavns visuelle udtryk.
Hvorfor skal arkitekturen være så ensformig med flade tage og tårnlignende boligblokke - hvorfor dette evindelige knæfald for modernismen? Savner at se nyt byggeri der genfortolker Danmarks rige tradition indenfor boligbyggeri!
Synes der er behov for at fagfolk sætter sig sammen og får defineret hvad der er "god byggeskik" anno 2026...
Det vil kunne hjælpe politikerne til at træffe beslutninger på et oplyst grundlag når de uværgeligt skal tage politiske beslutninger der vil præge byens visuelle udtryk for al fremtid.

Her er mine kommentarer på det konkrete projekt:

Ift "Stedet og kvarteret"

"...både Marmormolen og Langelinie udgør overgange mellem by og vand. Fra de to molespidser er der frit udsyn ud over havnen, Trekroner og Refshaleøen,
og vender man blikket ind mod land, vil man stik vest se mod Østerbro, mod nord kigge ind over Århusgadekvarteret og Nordhavn, og mod syd se ind mod inder-havnen og Indre by"

Kommentar: I beskrivelsen af "stedet" opstår en visuel blind vinkel. Det er som om beskrivelsen kun tager udgangspunkt i hvordan udsigten opleves fra "stedet" i dag og ikke hvordan udsynet vil fremstå i fremtiden når fx bebyggelserne på Lynetteholm (mod øst) og Refshaleøen (mod syd/øst) er opført...

Overordnet vision savnes:

Ved at tillade tårnbebyggelser på henholdsvis 96m og 120m ændres præmisserne for hvordan erhvers-og boligbyggeri kan designes i fremtiden. Hvor er den politiske vision for Københavns samlede visuelle udtryk blevet af når politikerne er så "dovne" at de ikke gider tage sig tid til at gennemtænke en politisk vision for byen - hvordan skal København se ud i fremtiden?

Politikerne i BR er tæt på at godkende en lokalplan uden inddragelse af borgerne og uden forudgående arkitektkonkurrence. Hvis BR godkender denne lokalplan bliver byens visuelle udtryk bestemt af de enkelte grundejere, der på forhånd har udpeget deres foretrukne arkitekt. Ejendomsudvikler beslutter således i samarbejde med By&Havn hvordan Danmarks hovedstad skal udformes i fremtiden. Man kan som borger kun spørge undrende hvorfor politikerne ønsker at så relativt få aktører ud fra økonomiske interesser skal have lov til at omgå de demokratiske spilleregler?
Er det rimeligt? Vi lever jo ikke under Christian den 4. enevælde...

Det er som om beskrivelsen af "stedet" kun har et "indefra perspektiv" og helt mangler et perspektiv på hvordan udsynet er fra de øvrige bydele - hvordan ser tårnene på Marmormolen og Langelinie ud fra Indre by, Østerbro og Nordhavn? Hvordan vil det påvirke Københavns gamle bydele at der "ud af det blå" pludselig står to tårne og svajer i vinden...? Skal en lille lukket kreds af ejendomsudviklere virkelig beslutte Københavns visuelle udtryk i al evighed??

Politikerne ønsker forståeligt nok boligbyggeri - og et flertal ønsker almene boliger... så hvorfor sørger politikerne i forbindelse med udformningen af en ny lokalplan ikke for at både byggefelterne på Marmormolen og Langelinie bliver bebygget med boliger? Vel og mærke boliger i en højde og arkitektonisk udformning der harmonerer med omgivelserne og byder velkommen til Hovedstaden ved indsejlingen til København...?

Processen er jo vendt fuldstændig på hovedet - en lokalplan burde starte politisk og med borgerindragelse. Her ender beslutningen politisk men uden at borgerne er blevet hørt før beslutningen er truffet - er det høringssvar jeg skriver overhovedet andet end et svar i en nøje tilrettelagt skinproces og vil borgernes svar få nogen som helst politiker på Rådhuset til at reflektere og muligvis ændre sin beslutning...? Jeg tvivler men gør alligevel et forsøg.

Der er flere spørgsmål end svar i dette lokalplanforslag og jeg håber at politikerne vil tage høringssvarene ned og ægte repræsentere og lytte til borgernes og fagfolks reelle bekymringer inden man politisk træffer så radikal en beslutning som det er at placere to høje bygninger ved indsejlingen til København!

Borger, boet hele livet i København

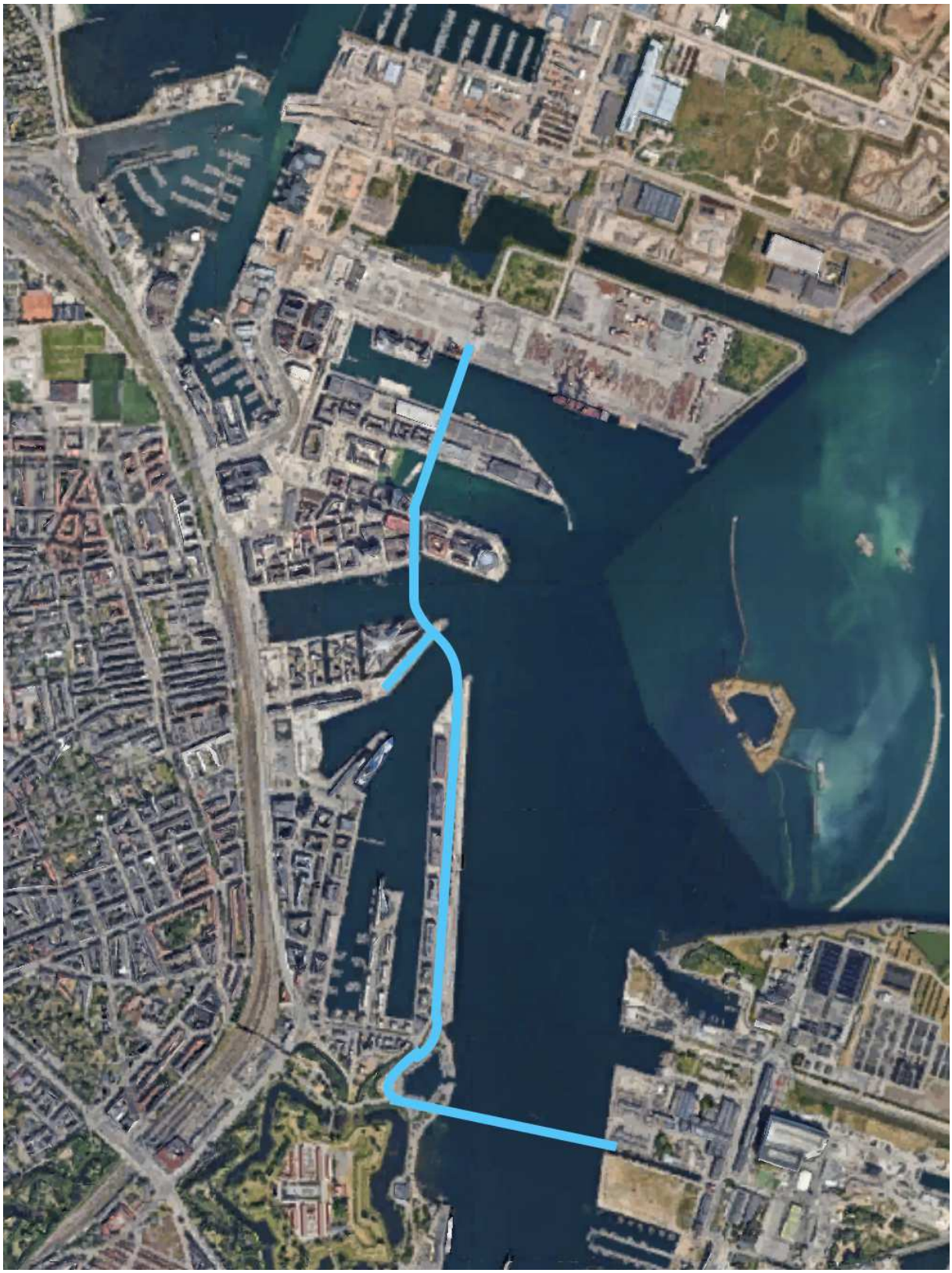
Svarnr.: 6 Borger

Vejnavn: Niels Bohrs Allé

Postnr. og by: 5230 Odense M

Høringssvar:
Hej
Kunne man evt. indtænke plads til en fremtidig havnecykelsti der kan forbinde Refshaleøen/Langelinie med Nordhavn? Evt. ved at lade den køre oven på pakhusene på langeline.

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 6: 20260705T08-28_langelinie cykelsti.png



Svarnr.: 7 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Høringssvar modtaget på mail.

Fra: KTFKP Klima og Byudvikling
Til: KTFKP Klima Byplankontorerne
Emne: VS: [EKSTERN] Kommentarer Lokalplansforslag Langelinie Nord
Dato: 6. juli 2026 08:44:05

Fra: Slettet
Sendt: 3. juli 2026 23:49
Til: KTFKP Klima og Byudvikling <KlimaogByudvikling@kk.dk>
Emne: [EKSTERN] Kommentarer Lokalplansforslag Langelinie Nord

Hej,

Som beboer på Midtermolen har jeg (i første omgang) følgende kommentarer til det ovennævnte lokalplansforslag:

I forbindelse med dette lokalplansforslag vil jeg gøre opmærksom på et væsentligt men overset punkt relateret til trafikale adgangsforhold:

For at komme på arbejde, i skole m.v. er alle næsten beboere på Langelinie i praksis tvunget til at passere Indiakaj for at komme ind til S-tog, metro eller for at bevæge sig videre ind i byen.

Som det er idag er Indiakaj yderst kaotisk i morgen og eftermiddagstimerne. Navnlig er mangelen på fortorv langs den nordlige side af Indiakaj et stort problem. Som resultat af det manglende fortorv på nordsiden af Indiakaj er der en væsentlig og i virkeligheden livsfarlig sammenblanding af kørende, cyklende og gående trafik på både cykelsti og kørebane på Indiakaj navnlig i morgentimerne.

Med en fordobling af befolkningstallet i området, samt en cykel og gangbro til Reffen vil dette problem blive væsentligt forværret og en mærkbar forøgelse af trafikalt kaos og trafikuheld vil være uundgåelig.

Som følge deraf er anlæg af fortorv på nordsiden af Indiakaj en absolut nødvendighed i forbindelse med boligbyggeri på Nordspidsen af Langelinie.

En anden ting som kunne forbedre trafiksituationen i myldretiden ville være anlæggelse af et havnebus stoppested på Langelinie Nord således at en del af beboerne kan tage havnebussen direkte til midtbyen uden at skulle passere Indiakaj.

Mvh

Slettet
Midtermolen
Slettet
Mobil: Slettet

Svarnr.: 8 Borger

Vejnavn: Midtermolen

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Jeg er bekymret for, at det planlagte byggeri vil forstyrre det fredelige miljø i området med øget larm og støj fra byggeaktiviteter og senere trafik.

Trafikken i området er allerede presset, og den ekstra belastning fra byggeriet og fremtidige beboere/brugere vil skabe kaotiske forhold, som området ikke er rustet til at håndtere.

Endelig vil byggeriet visuelt dominere og ødelægge det nuværende åbne og maritime præg, som er en vigtig del af Langeliniens identitet.

Jeg opfordrer derfor Københavns Kommune til at afvise lokalplanen for at bevare områdets fred, funktionalitet og æstetik.

Svarnr.: 9 Virksomhed/Organisation

Virksomhed/Organisation: Sights of Nature v/Charl. Schwartzlose

Vejnavn: Helsinkigade

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
Jeg ved jo desværre fra tidligere høringer, at Københavns kommune IKKE lytter til borgerne når der laves "høringssvar" dette udsendes fordi man skal. Når det så er sagt, er det helt utroligt sørgeligt at vores flotte miljø skal ødelægges af nye overdimensionerede skyskrabere der bliver startskuddet et CPH Manhattan. Så usmageligt. Hvorfor skal alle andre overholde byggehøjder og lokalplaner, når Kbh Kommune bare laver dem om nå de selv skal bygge - hovedrystende og tankevækkende. Korruption - måske.
Se på Nordø i Nordhavn den nybyggede runde toiletrulle er jo også overdimensioneret, dog pæn, modsat BIG's hovedsæde en stor grim beton klods. Nu vil kommunen så støtte op med to mastodonter i beton, glas og stål i en uset højde der tager udsigten for masser af borgere i området bag dem - igen byggelarm i årevis.....hvor for pokker lægger man ikke sådanne bygninger væk fra vore gamle og hyggelige bymiljø og længere ud på f.eks. spidsen af Nordhavn, eller ved Svanemølleværket hvor de ikke generer, hvorfor skal de ligge lige der hvor gode gamle Langelinie, som alle kender og elsker altid har ligget? Byg dog noget i samme pakhusstil og i normal højde som det øvrige byggeri!
Hvis undskyldningen er at vi mangler boliger, så udnyt dog noget af alt den plads der fortsat er på Nordhavn halvøen, Reffen eller den kommende Lynetteholm - som jo også er presset politisk ned over Københavns borgere
Desværre er det jo nok spild af tid og bogstaver at sende dette. Det virker som at vores folkevalgte politikere er ligeglade med borgernes holdninger....og det specielt Københavns Kommune.
Lidt som når man finder et smukt ferie paradis sydpå, når man år senere komme tilbage er det fuldstændigt ødelagt at hoteller, resorts osv og paradiset er forsvundet...det er ved at ske i København!

Svarnr.: 10 Borger

Vejnavn: Sandkaj

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
Havnen som fælles gode

Havnen er en af Københavns største kvaliteter - ikke blot for dem, der bor ved den, men for

hele byen. Netop den åbenhed mod vandet, det lave byggeri og de lange kig har gjort havnen til et rum, der tilhører alle københavnere. Det er en kvalitet, der er opbygget over årtier, og som ikke kan genskabes, når den først er bygget væk.

Med tårne på henholdsvis 96 og 120 meter placeret ved havnens munding sker der noget principielt: udsigten og adgangen til vandet privatiseres reelt. Glæden ved havnen bliver et gode for de få, der får bolig eller kontor i tårnenes øverste etager, frem for et gode for de mange, der bevæger sig gennem byen. En mur af høje bygninger i enden af havnen skærer resten af byen af fra vandet - visuelt og oplevelsesmæssigt.

Højden passer ikke ind i København

Arkitektonisk mener jeg heller ikke, at bygninger i denne skala hører hjemme i København. Byens karakter er defineret af en forholdsvis lav og sammenhængende bebyggelse, hvor tårne og spir har været undtagelsen - markører for kirker og offentlige institutioner, ikke for private udviklingsprojekter. To solitære højhuse vil stå uden sammenhæng med den omkringliggende by.

Området omkring Langelinie og Marmormolen er i forvejen ikke særlig vellykket; det er forblæst og menneskeforladt. Jeg tror ikke, at to højhuse hjælper meget på det. Jeg tror, I vil få mere held med bymiljøet med en lavere bebyggelse!

At afslutte havnen med byens to højeste bygninger sender et forkert signal om, hvad havnen er, og hvem den er til for. Indsejlingen til København bør byde velkommen til byen - ikke lukke den af.

Pris kontra kvalitet

Fra mit professionelle virke ved jeg også, at når By & Havn sælger grunde, er den vigtigste parameter prisen - hvilket omvendt betyder, at bygherren bygger så billigt som muligt, så der stadig er profit. Derfor ender vi ofte med disse mindre charmerende bygninger. Jeg er klar over, at visualiseringerne altid er lækre og smukke, men efter min opfattelse rammer de sjældent oplevelsen af det endelige byggeri, som ofte virker som lidt charmeforladt standardbyggeri i kedelige materialer. Jeg ville håbe, at By & Havn ville prioritere bygningernes og projektets kvalitet højere end den pris, de kan få for grunden!

Bor der i øvrigt ikke også en fredet frø på molen?

Min pointe er: Jeg håber virkeligt, at i sænker højden på byggeriet - det passer simpelthen ikke ind i det samlede bybillede!

Svarnr.: 11 Borger

Vejnavn: Indiakaj

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Vedr. Langelinie Nord

Der bør ikke bygges Almene boliger på denne placering
Lokalplan 197 Tillæg 1 § 5. stk. 2. For byggefelt E stiller særlige krav til den arkitektoniske kvalitet. Bebyggelse på denne placering er behæftet med særligt fordyrende byggeomkostninger pga. funderingsforhold og forureningsforhold. Det giver således ikke mening at dele af byggeriet skal underlægges de økonomisk snærende krav ved opførsel som Alment nyttigt boligbyggeri. Det er i strid med intensionen og principper for tillægget.

Der bør ikke dispenseres/ændres for krav til parkering af biler
Lokalplan 197 § 11. Stk. 2. kræver 1 parkeringsplads pr. 100 m2 etageareal. Der er ingen

fornuftige argumenter for at ophæve eller dispensere for dette krav. tværtom nedlægges der nuværende parkeringspladser i forslag til Forslag til lokalplan.

Der bør ikke dispenseres/ændres for krav til facader
Lokalplan 197 § 7. Stk. 1. stiller krav til bebyggelsens ydre fremtræden. Der er intet arkitektonisk belæg for at kræve facadesøjler opført i træ.

Lokalplan 197 bør ikke ophæves på pågældende område.
I Forslag til Lokalplan er der ikke fremført et eneste sagligt argument for at ophæve LP 197 på pågældende område. Byggeriet bør overholde de rammer, der er udstukket i LP 197.

Støj- og luftforurening
Der bør ikke benyttes målemetoder, der midler over tid, da det det er peak levels, der i praksis er de generende, og dem der vækker beboere. Der bør fastsættes grænser på max. 35 dB målt indendørs med åbne vinduer.

Det pågældende område har gennemgået en transformation fra at være et af byens mest atraktive arealer til et område, hvor beboere og erhverv har opgivet at klage til nationale og kommunale myndigheder og fraflytter pga. støj og luftforurening. Københavns kommune har tilladt en mængde arrangementer med lydniveau, der er stærkst generende og skadende. Gener kommer fra tilladelser til arrangementer og daglig drift på Langelinie, Refshaleøen Øst og Vest samt Kastellet.

Luftforurening skyldes tilladelse til anløb fra krydstogtskibe, der kun i meget ringe grad benytter ny landstrøm samt vandflyver, der nu letter og lander inden for 100 m fra beboelse og fortøjrer/anløber 20 m fra legeplads. Magistraten og Byoghavn bør ikke vente på EU lovgivning, der måske gennemføres i 2030, men straks flytte to af de største enkeltstående forureningskilder i byen.

Kulturmiljø
Promenaden har eksisteret siden 1894. Det bør sikres at gående kan færdes trygt. I dag er promenaden overtaget af cyklende turister og Segways til fare for gående og løbende motionister. Cykler, fodgængere og løbende bør adskilles i stil med løsninger benyttet i Valencias flodleje. Eller i det mindste at cykler og Segways forbydes kørsel på promenaden.

Svarnr.: 12 På vegne af interesseorganisation eller borger Leroy Design A/S

Høringssvar:
Vedr. Langelinie Nord

Der bør ikke bygges Almene boliger på denne placering
Lokalplan 197 Tillæg 1 § 5. stk. 2. For byggefelt E stiller særlige krav til den arkitektoniske kvalitet. Bebyggelse på denne placering er behæftet med særligt fordyrende byggeomkostninger pga. funderingsforhold og forureningsforhold. Det giver således ikke mening at dele af byggeriet skal underlægges de økonomisk snærende krav ved opførsel som Alment nyttigt boligbyggeri. Det er i strid med intensionen og principper for tillægget.

Der bør ikke dispenseres/ændres for krav til parkering af biler
Lokalplan 197 § 11. Stk. 2. kræver 1 parkeringsplads pr. 100 m2 etageareal. Der er ingen fornuftige argumenter for at ophæve eller dispensere for dette krav. tværtom nedlægges der nuværende parkeringspladser i forslag til Forslag til lokalplan.

Der bør ikke dispenseres/ændres for krav til facader
Lokalplan 197 § 7. Stk. 1. stiller krav til bebyggelsens ydre fremtræden. Der er intet arkitektonisk belæg for at kræve facadesøjler opført i træ.

Lokalplan 197 bør ikke ophæves på pågældende område.
I Forslag til Lokalplan er der ikke fremført et eneste sagligt argument for at ophæve LP 197 på pågældende område. Byggeriet bør overholde de rammer, der er udstukket i LP 197.

Støj- og luftforurening
Der bør ikke benyttes målemetoder, der midler over tid, da det det er peak levels, der i praksis er de generende, og dem der vækker beboere. Der bør fastsættes grænser på max. 35 dB målt indendørs med åbne vinduer.

Det pågældende område har gennemgået en transformation fra at være et af byens mest atraktive arealer til et område, hvor beboere og erhverv har opgivet at klage til nationale og kommunale myndigheder og fraflytter pga. støj og luftforurening. Københavns kommune har tilladt en mængde arrangementer med lydniveau, der er stærkst generende og skadende. Gener kommer fra tilladelser til arrangementer og daglig drift på Langelinie, Refshaleøen Øst og Vest samt Kastellet.

Luftforurening skyldes tilladelse til anløb fra krydstogtskibe, der kun i meget ringe grad benytter ny landstrøm samt vandflyver, der nu letter og lander inden for 100 m fra beboelse og fortøjrer/anløber 20 m fra legeplads. Magistraten og Byoghavn bør ikke vente på EU lovgivning, der måske gennemføres i 2030, men straks flytte to af de største enkeltstående forureningskilder i byen.

Kulturmiljø
Promenaden har eksisteret siden 1894. Det bør sikres at gående kan færdes trygt. I dag er promenaden overtaget af cyklende turister og Segways til fare for gående og løbende motionister. Cykler, fodgængere og løbende bør adskilles i stil med løsninger benyttet i Valencias flodleje. Eller i det mindste at cykler og Segways forbydes kørsel på promenaden.

Svarnr.: 13 Borger

Vejnavn: Øster Farimagsgade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Jeg skal hermed give min fulde støtte til lokalplanforslaget. Det er en stor glæde med de høje huse i København.

Svarnr.: 14 Borger

Vejnavn: Dunkerquegade

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
120meter er alt for højt ift. de omkringliggende bygninger og for den sags skyld de bygninger der ligger på den anden side af vandet i Nordhavn (NordØ og Sandkaj).

Såfremt der bliver lavet et dybdegående sol- og vindstudie på tværs af hele året og på tværs af alle tider på døgnet hvor solen skinner (og ikke kun lige omkring middagstid som man har set ved andre byggerier) vil man kunne se de enorme effekter ved at bygge 120meter op i luften. Der kommer til at være massiv skygge og markante vindtunneler til stor chikane for de omkringliggende bygninger.

Det simpelthen ikke i orden man bare laver en lokalplan om for at maksimere profit - der har allerede været en plan for hvad der skulle bygges på denne grund her.

Svarnr.: 15 Borger

Vejnavn: Sundkaj

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
Med dette høringssvar håber jeg at skabe reflektion til hvilke byrum man ønsker at være tilstede i en by, som København.
Højde skaber flere boliger, men skaber højde nærvær, tryghed, og tilhørsfølelse. Kig på de bydele i og uden for København, hvor højde af boliger er til stede.
Meldingerne er at det skaber skygge, mørke, utryghed og manglede følelse af nærvær både tæt på og til områderne omkring.
Jeg vil anbefale at man genovervejer højden med en væsenligt reducering af etager med det formål at bevar den ånd ,som er så kendetegnende i København, hvor det er de gamle tårne, som skaber de tydelige kendetegn . Der er allerede nok "skyskrabere" til at ødelægge dette unikke udtryk.

Svarnr.: 16 Borger

Vejnavn: Århus Plads

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Det er en skandale hvis man giver lov til at ødelægge en historisk lokalitet.
Langeliniemolen med det nyrenoverede Langelinie Skur, er et kendt promenade og udsigtspunkt siden 1890erne.
Elsket af københavnerne siden anlæggelsen.
Området er en så markant velkomst til København fra søsiden, at man overvejer at bygge på spidsen, vil fjerne det alle elsker , udsigt , det lille ishus og spidsen med fyrtårn og kyssebænk, vil blive klemt , i jagten på dyre m2 der kan sælges til overpris.

Jeg er nervøs ved tanken om fundamenteringen af et sådant kæmpeprojekt, molen er dannet af opfyld fra 1890erne.

Lad os nu bevare Københavns Frihavns historie især i Søndre Frihavn, hvor meget allerede forandret og ikke til den gode side.

En bekymret lokalhistoriker

Svarnr.: 17 Borger

Vejnavn: Mariehamngade

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
Høringssvar vedr. forslag til lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord - Jeg ønsker hermed at indgive et høringssvar til lokalplanforslaget for Marmormolen Øst og Langelinie Nord.

Overordnet synspunkt

Jeg er grundlæggende positiv over for udvikling af området og intentionen om at skabe nye byrum, grønne strukturer og bedre offentlig adgang til molespidserne. Men jeg kan ikke støtte opførelsen af de planlagte højhuse, særligt tårnet på 120 meter, da det efter min vurdering vil være markant højere end den eksisterende bebyggelse i området og dermed bryde med både skala, kulturmiljø og havnens visuelle karakter.

1. Højderne bryder med den eksisterende skala

Lokalplanen lægger vægt på, at nye bygninger skal indordne sig i "familien af særlige bygninger på molespidserne". Men ingen bygninger i området – hverken på Nordø, Sundmolen, Amerikakaj eller Langelinie – når i nærheden af 120 meter. Selv de mest markante bygninger i Nordhavn ligger typisk mellem 50 og 80 meter.

Et tårn på 120 meter vil derfor fremstå som et dominerende element, der visuelt overtrumfer både FN-byen, Nordø, Portland Towers og de øvrige havnebygninger. Det vil ændre indsejlingen til København på en måde, der ikke harmonerer med den eksisterende havnefront.

2. Kulturmiljøet på Langelinie påvirkes negativt

Langelinie er udpeget som kulturmiljø i Kommuneplan 2024, hvor promenaden, udsigterne og den særlige havnekarakter er bærende værdier. Et 120 meter højt tårn vil:

skabe en markant vertikal dominans, der bryder den historiske horisontlinje

ændre oplevelsen af den klassiske promenade

overskygge Ledefyret og Langelinieskuret, som er små, ikoniske pejlemærker

Selv om lokalplanen argumenterer for, at tårnet "ikke skal være et landmark", vil det i praksis blive netop det – og dermed ændre kulturmiljøets identitet.

3. Skyggepåvirkninger og vindforhold

Skyggediagrammerne i lokalplanen viser tydeligt, at det høje tårn vil kaste skygger over:

vestpromenaden

dele af molespidsen

byrum på Marmormolen i vinterhalvåret

Derudover vil et så højt tårn uundgåeligt skabe vindkanaler og turbulens, som kan forringe opholdskvaliteten på de nye byrum, selv med afværgeforanstaltninger.

4. Manglende proportionalitet i forhold til områdets funktion

Langelinie er et rekreativt område med:

promenade

udsigtspladser

havnelund

ishus og fyr

adgang til vandet

Et 120 meter højt boligtårn er efter min vurdering ikke proportionalt med områdets funktion og karakter. Et byggeri i samme højde som de eksisterende bygninger på Langelinie Allé (ca. 25 meter) eller i niveau med Nordø (ca. 60 meter) ville være mere passende og stadig give mulighed for en markant afslutning på molen – uden at dominere hele havneindsejlingen.

5. Alternative muligheder

Jeg opfordrer til, at man:

reducerer højden på det høje tårn til maksimalt 60–70 meter, så det harmonerer med Nordhavn

lader det lave tårn på ca. 63 meter være det primære vertikale element

styrker de grønne og rekreative kvaliteter frem for at skabe et nyt "superhøjhus" i havnen

Dette vil stadig give en markant arkitektonisk afslutning på Langelinie – men uden at kompromittere kulturmiljø, skala og havneidentitet.

Afsluttende bemærkning

Jeg støtter udviklingen af området, men opfordrer kraftigt til, at bygningshøjderne revideres, så de ikke overstiger den eksisterende bebyggelse i området. Et 120 meter højt tårn vil efter min vurdering være et uforholdsmæssigt indgreb i havnens visuelle og kulturhistoriske landskab.

Svarnr.: 18 Borger

Vejnavn: Falkoner Alle

Postnr. og by: 2000 Frederiksberg

Høringssvar:
Jeg er bekymret for de foreslåede byggehøjder.
De høje bygninger trækker vinden fra højere luftlag ned til gadeplan og skaber kraftige vinde og turbulens. Vi har allerede relativt blæsende vejr i Danmark. Desuden skaber de høje bygninger lange skygger hvilket heller ikke er hensigtsmæssigt i en by på vores breddegrader hvor solen står lavt på himlen især om vinteren. Prøv at gå en tur i Carlsberg Byen en dag i vinterhalvåret og oplev hvor svært det er at finde læ og sol.
Jeg opfordrer til at overveje lavere bygninger, der bedre passer ind i byens skala og bevarer livskvaliteten for området.

Svarnr.: 19 Borger

Vejnavn: Trelleborggade

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
Planerne om at opføre et 120 meter højt højhus på Langeliniespidsen er udtryk for manglende respekt for københavnerne. Selvom Langelinie Nord trænger til byfornyelse, og at flere almene boliger i København er en prisværdig idé, bør dette under ingen omstændigheder ske på bekostning af så mange andre væsentlige hensyn, jf yderligere herom nedenfor.

For det første er det uacceptabelt, at Københavns Kommune fortsat satser på spektakulære, men uhensigtsmæssige højhusprojekter, der i højere grad tjener som politisk symbolpolitik end som bæredygtig byudvikling. Byudvikling bør ske gennem omsorg for eksisterende kvaliteter og fælles byrum, og ikke ved at smække fremmedartede tårne op, der ødelægger byens relation til havet.

For det andet er Langelinie et af Københavns mest ikoniske og åbne områder, hvor byen møder havet med en sjælden åbenhed. Et 120 meter højt byggeri vil unægteligt ændre områdets karakter og blokere udsigten for både lokale og besøgende. Byggeriet passer ikke ind i det omgivende bybillede, hvilket også vil reducere den autentiske oplevelse, turister ellers oplever ved indsejlingen til København.

For det tredje vil byggeriet stå som et fremmedelement midt i et område, der præges af lav, harmonisk bebyggelse, og vil dermed virke som en grov indgriben i det etablerede bylandskab. At ignorere denne åbenlyse uoverensstemmelse er et udtryk for manglende respekt for byens æstetiske og arkitektoniske helhed.

For det fjerde rejser ligger byggeriet for enden af Langelinie, hvor der allerede nu er begrænsede muligheder for at håndtere trafik og parkeringsbehov. At presse yderligere 240 boliger ind på spidsen uden tilstrækkelig infrastruktur vil føre til kaos og pladsmangel. Det er uforståeligt, at kommunen ikke har taget disse forhold alvorligt i planlægningen.

For det femte bør Københavns Kommune tage ved lære af de mange arkitektoniske fejl der f.eks. er begået i Århus Kommune. Højt byggeri i første parket til vandet tjener ingen. Udover den konkrete og åbenbare reduktion af lys og himmel for alle de bagvedliggende bygninger, forhindrer det alle besøgende i området i at opleve den frie luft brise, der kan nydes ved havet. Nordhavn er allerede domineret af alt for højt byggeri alt for tæt på vandet. Lad os ikke viderebringe denne elendige byplanlægning til Langelinie.

Jeg opfordrer hermed på det kraftigste Københavns Kommune til at droppe planerne om dette højhus.

Projektet synes at være udtryk for en uholdbar og forældet byudviklingsstrategi, hvor prestige og monumentale ikonbyggerier prioriteres højere end hensynet til det eksisterende bymiljø, kulturarv og borgernes livskvalitet.

Selvom byfornyelse og et brede udvalg af boliger alle sociale lag i København er vigtige mål, må de ikke realiseres på bekostning af Langelinies unikke kulturarv og udsigt og Københavns karakter. Der findes andre, mere bæredygtige løsninger på boligmanglen, der respekterer byens værdier og borgernes livskvalitet. Lad os ikke ødelægge det, der allerede fungerer, i jagten på hurtige, men kortvarige løsninger.

Svarnr.: 20 På vegne af interesseorganisation eller borger Hovedstadens Beredskab I/S

Høringssvar:
Hovedstadens Beredskab har gennemgået forslag til lokalplanen med fokus på redningsberedskabets indsatsmuligheder og de brandtekniske forhold, som kan have betydning for områdets fremtidige anvendelse og sikkerhed.

Bemærkningerne nedenfor har til formål at sikre, at der i den videre planlægning og projektering tages højde for forhold vedrørende vandforsyning til brandslukning, redningsberedskabets adgangs- og tilkørselsmuligheder samt mulighederne for redning og indsats i området.

Vandforsyning
Beredskabet ønsker at gøre opmærksom på, at der i forbindelse med etablering og godkendelse af lokalplanen bør tages hensyn til, at der ud fra de godkendte byggefelter skal være tilstrækkelig vandforsyning til brandslukning. Herunder også tilstrækkelig kapacitet i brandhanerne, således at ledningsnettet aktuelt dimensioneres til byggefelterne.

Højhus ved Langelinie-siden
Det forudsættes, at ansøger på ansøgningstidspunktet iagttager det på tidspunktet gældende bygningsreglement. På nuværende tidspunkt findes der i bygningsreglementet ikke dokumentation for højhuse i 120 meters højde udført i træ.
Som førnævnt ønsker beredskabet samtidig at bemærke, at der skal tages stilling til tilstrækkelig vandforsyning til dette højhus – både til parkeringskælderen og bygningen (over og under terræn).

Tilkørselsforhold
For tilkørselsforholdene ønsker beredskabet at gøre opmærksom på, at der for både delområde I (Marmormolen Øst) og delområde II (Langelinie Nord) ses at være angivet tilkørselsveje, som potentielt ikke har taget stilling til redningsberedskabets indsatsmuligheder, hvad angår udstigningsarealer, venderadier og blinde ender. Beredskabet må ifølge ITT-vejledningen maksimalt køre 200 meter ad en blind vej, før der skal etableres et vendeareal. Såfremt dette er indtænkt for delområde II, ses dette muligvis kompromitteret af beplantning, jf. tegning 7d2. Beredskabet ønsker at rejse samme bekymring for delområde I, hvori der er angivet beplantning, jf. tegning 7d1.
For delområde I ses vejtype b1 angivet som tilkørselsvej, hvilket ud fra de angivne principper og mål kan risikere at blive længere end den præaccepterede grænse på 200 meter for en ensrettet tilkørselsvej (jf. tegning 3a1).

Redningsåbninger
For begge delområder ses der, ud fra lokalplanområdets definering af bebyggelsernes omfang og jf. beplantningsplanerne, store grønne områder. Afhængigt af bygningernes nærmere definerede anvendelser ønsker beredskabet at gøre opmærksom på, at der i tilfælde af redningsåbninger skal være afsat arealer til redning med henholdsvis bærbar- og drejestiger. Alternativt skal det nærmere defineres i lokalplanen, at der ikke skal anvendes udvendig redning, idet at der således ikke er mulighed for udlægning af disse arealer til bærbar- og drejestige.

Dykningsforhold
Ved delområde II, ud mod vandet og med udsigt mod delområde I, ses der begrænsede adgangsforhold for beredskabets muligheder for redningsdykning. Beredskabet opfordrer derfor til, at adgangsforholdene til dette område indtænkes i lokalplanens endelige udformning.

Samlet finder Hovedstadens Beredskab det væsentligt, at der i den videre planlægning og projektering af området tages højde for:
- tilstrækkelig vandforsyning til brandslukning,
- redningsberedskabets adgangs- og tilkørselsforhold,
- mulighederne for udvendig redning,
- redningsdykning og adgang til vandarealer, samt
- de særlige udfordringer, som følger af den planlagte høje bebyggelse.

Hovedstadens Beredskab står naturligvis til rådighed for dialog om de nævnte forhold i den videre proces.

Mvh
Stella Messell
Chefkonsulent

Svarnr.: 21 Borger

Vejnavn: Olfert Fischers Gade

Postnr. og by: 1311 København K

Høringssvar:
Det bliver 2 tårnhøje helveder, midt i indsejlingen til Københavns havn, hele Københavns skyline bliver brudt med så høje bygninger , Københavns profil bliver brudt og de vil rage op over alle andre bygninger på Østerbro.
Og der er i forvejen ulidelige megen blæst ved molen på Langelinie 2 kæmpe tårne vil give mere træk.
AKB andel af bebyggelse er ikke i overensstemmelse med almen nyttig bygger, hvor man hverken må ødsle med beboernes penge eller tjene penge.

Og så er enkeltstående tårne ikke foreneligt med Københavns meget beundrede gamle , hyggelige og harmoniske by.

Svarnr.: 22 Borger

Vejnavn: Store Kannikestræde

Postnr. og by: 1169 København K

Høringssvar:
Hvorfor skal det absolut være højhuse!? Københavns skyline er desværre de sidste mange år blevet ødelagt af intetsigende højhuse (kaktus tårnene, generelt området ved Dybbølsbro, højhusene i Carlsberg Byen, m.fl.) , som på ingen måde bidrager til et godt bymiljø. Hvorfor ikke prøve at opføre noget i menneskelig skala, tage noget inspiration fra brokvartererne og nyere som for eksempel Nordhavn, som har lykkedes ganske hæderligt med et lavere, men mere tæt bygget karré byggeri? Hvis i vedtager det her forslag, som jeg desværre forventer i gør - der er blandt andet rigtig mange SF vælgere der er blevet taget ved næsen ved sidste valg - så viser det jeres totale mangel på arkitektonisk smag og integritet for resten af Københavns boligmasse.

Svarnr.: 23 Borger

Vejnavn: Göteborg Plads

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
Jeg ønsker bestemt IKKE at der bygges højhuse i kvarteret og at man skal overveje hvad det er for bygninger der godkendes denne plan passer ikke ind i bydelen , jeg er IMOD dette forslag

Svarnr.: 24 Borger

Vejnavn: Göteborg Plads

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
Jeg er imod højhuse på op til 120meter så tæt på andre boliger og opholdsrum.
Som udgangspunkt skal man holde sig til de lokalplaner der er blevet udarbejdet og som er hele fundamentet i nybyggede områder. Det er det eneste folk der har købt lejligheder har kunne forholde sig til.

Hvis en så markant ændring til lokalplanen skal foretages skal der som minimum udarbejdes et grundigt og objektiv vindstudie og solstudie på alle tider af året og på alle tider af døgnet det der her får enorm effekt på naboer herunder alle nuværende beboere i Nordhavn.

Så jeg er IMOD denne plan og ønsker bestemt IKKE nogen højhuse som vil tage lyset væk fra en del boliger i Nordhavn og ødelægge charmen ved Nordhavn , vi skal IKKE have et nyt Manhatten hvor lyset fratages de eksisterende boliger !!

Svarnr.: 25 Borger

Vejnavn: Havneholmen

Postnr. og by: 1561 København V

Høringssvar:
Det er modigt og rigtigt af København Kommune at bygge højt.
Der skal være plads til mange flere borgere i byen i de næste mange år, så derfor skal frie m2 og koter sættes op der hvor det er muligt.
Langeliniespidsen har ventet længe på færdiggørelse, og når en mester-arkitekt som Jørn

Utzon kunne se rigtigheden i et meget høj afslutning på netop dette sted, skal vi på historisk efterbevilling færdiggøre dennes visioner med en smuk fysisk sløjfe på den lange kaj.

Svarnr.: 26 Borger

Vejnavn: Murmanskgade

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
Et tårn på 120 meter samt 96 vil stikke helt ud i forhold til øvrige bygninger i området og det kan jeg ikke tilslutte mig. Var det iøvrigt ikke CIP bygningen på nordø der var det nye varetegn?
Fint m boliger og udvikling men tilpas det til øvrige bygninger og Max 65 meter

Svarnr.: 27 Borger

Vejnavn: Fortkaj

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
Helt utroligt at tænke på, at den smukke promenade bliver ødelagt at grimme højhuse...

Svarnr.: 28 Borger

Vejnavn: Vordingborggade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Siden der er nogen, der prøver at skabe en stemning imod dette projekt, vil jeg bare sige at dette projekt er fint. Der er virkelig brug for flere boliger i København og mere liv på Langelinje, hvilket dette bidrager til.

Svarnr.: 29 Borger

Vejnavn: Kastelsvej

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Nej til Dubaificering af havnen.

Kære Borgerrepræsentation i København.

I anledning af kommunens forslag til nye lokalplan for spidsen af Langelinie og Marmormolen vil jeg gerne oplyse jer om, hvad vi københavnere godt kan lide ved denne bydel.

Vi kan lide det store åbne rum og luften fra havet.

Vi kan lide udsigten til havet.

Vi kan lide havneatmosfæren med skibe og havfugle.

Vi kan lide den fredfyldte gåtur ud og ind af molen, hvor vi kan hilse på andre, som nyder det fredfyldte område med sine træer og den friske luft fra havet. På en gang stort og åbent og trygt og hjemligt.

Vi kan lide udsigten til andre hjørner af havnen og sundet.

Vi kan lide, at der er fred og ro, afstand til byens trængsel og larm, mennesker i menmeskelige mængder.

Den nye lokalplan ser ikke ud til at dyrke noget af dette. Den ser ikke ud til at ære og fremme de herlighesværdier, som vi københavnere nyder.

Planen ser ud som alle andre By&Havn projekter, som i 30 år har prøvet at kvæle byen og dens omgivelser i beton, glas, stål, asfalt, biler, flere mennesker og virksomheder.

Man kan godt få øje på nogle små hjørner med træer og væresteder i den nye plan, men det er forsvindende undtagelser fra et billede af 100 meter høje beton-, glas- og stålbygninger, som ikke styrker, udbygger eller ærer det, vi kan lide ved havnen.

Planen er endnu et skridt i at gøre vores by til et nordisk Dubai. Hver meter skal bebygges, og det skal være så højt som muligt, og denne gang på én af de smukkeste grunde i byen, så man kan sælge det til en atronomisk pris til internationale investorer, som vil tiltrække de rigeste firmaer og personer fra hele verden.
Vores by gøres endnu engang til en vare. Man sælger vores by og havn.

For over 100 år siden var her en travl havn med pakhuse og trafik til vands og lands. Frihavnen var lukket af for uvedkommende, men for at give københavnerne adgang til vandet udtænkte ingeniør Holger Hammerich i 1895 Langelinieanlægget, som blev anlagt på den udvendige side af det lukkede havneområde, så man kunne gå tur med kig til havn og sund.

At bygge en skyskraber med boliger, erhverv og butikker og den medfølgende trafik vil undergrave hele Langelinies rekreative værdi. Betonmastodonten vil desuden skygge for solen, da den ligger sydvest for molespidsen, hvor vi sidder og nyder atmosfæren med fredfyldte bølgeskvulp mod bolværket som eneste lydkulisse sammen med lidt mågeskrig og vindens susen i håret. Dette vil forsvinde og blive overdøvet og trampet ned af beboere, kontorfolk, forretningsdrivende og handlende med deres biler og busser, hvis stedet gøres til dette Dubai nr. 2 eller Trump Tower.

Byplanlæggerne synes at leve i en helt anden verden end os, der bor i København. De tænker vist kun på penge og prestige.

Adgangsforholdene vil måske på sigt skræmme beboere og erhversvdrivende væk igen, for molespidsen er kun tilgængelig via to paralelle veje på hver sin side af den forhøjede fodgængerpromenade. Disse er smalle, en kilometer lange uden vendemuligheder udervejs, og klemt inde af p-pladser og de eksisterende bygninger. Al trafik firegår i sneglefart. Tilkørselsgaderne til Langelinieanlægget er også smalle og langsomme, bl.a. rundt langs Kastellet.
Disse veje er til tider ekstra svært fremkommelige i forbindelse med turistsæsonen og krydstogtskibes anløb.

Forestil jer, hvordan udrykningskøretøjer skal komme frem til den nye skyskraber. Det undrer mig, at brandvæsenet ikke på forhånd har sagt nej.

Når den første glæde ved en ny bolig eller kontor eller forretning har lagt sig, kan man forestille sig, at mange vil flytte væk igen og forsøge at udleje sin ejendom til korttids turistformål eller til erhverv, som tager chancen, på samme måde som mange erhvervsdrivende i tidens løb har taget chancen med at etablere butikker i bygningen under fodgængerpromenaden. Disse butikker lever kun kort. Ingen har overlevet i flere år. Det samme kan ske med butikker i skyskraberen. Kunderne vil ikke ulejlige sig hele vejen derud, og butikkerne skal derfor udelukkende leve af beboerne i skyskraberen – indtil ingen længere gider bo der, fordi det er isoleret og svært tilgængeligt.

Stedet vil gøre langt mere gavn med et grønt parkanlæg med græs, træer, bænke og borde til udflugt. Stedet fungerer naturligt som udflugtsmål - ikke som beboelse eller erhvervsområde.

Svarnr.: 30 Borger

Vejnavn:

Postnr. og by:

Høringssvar:
Jeg er stærkt imod pludselige planer om højhuse på op til 120 meter, især når de placeres så tæt på eksisterende boliger og fælles opholdsarealer. Det vil have stor betydning for området og de mennesker, der bor her.

Svarnr.: 31 Borger

Vejnavn: Sandkaj

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
Ændringen af lokalplanen går helt på tværs af ideen med havnefronten. Der har altid været begrænsninger på hvor højt der kunne bygges. Det har skabt et godt og harmonisk miljø som nydes af ikke bare beboerne i området men rigtig mange andre københavnere. At nu ville ændre, ikke bare lidt men så grotesk meget, vil ødelægge hele det der er skabt gennem byggerier der sikre at de historiske elementer kan fastholdes. Der er store arealer i området der fortsat skal udbygges og derfor virker det unødvendigt at skulle udvide så meget i højden.

Svarnr.: 32 Borger

Vejnavn: Tvedvangen

Postnr. og by: 2730 Herlev

Høringssvar:
Jeg tilkendegiver hermed min positive holdning til såvel lokalplan som generelt til højt byggeri, på netop denne beliggenhed.

Svarnr.: 33 Borger

Vejnavn: Langelinie Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Jeg er meget uenig i de fremlagte planer.

Det er helt uklart, hvorfor man ikke vælger at bebygge i den pakhusstil, der eller præger området og er kulturbærende.

Der ser ikke ud til at være løsninger for, hvordan trafikken både i byggeprocessen og med 240 nye boliger skal kunne finde afvikles med eksisterende infrastruktur.

Allerede nu er der ofte kø omkring rundkørsel og ad Indiakaj.
Hvordan skal trafeikken afvikles, når der både kommer 10.000 cyklister dagligt (via den planlagte gangbro) og yderligere 400 biler, der skal sluses ud af samme lille gade?

Det er ikke en løsning at omlægge trfik via Langelinie Alle op mod Havfruen, hvor der ofte er spærret pga turistbusser.

Selve transporten af byggemateriale til et så stort byggeri synes der heller ikke at være løsning på? Der lægges op til, at transport kan ske via Langelinie Kaj, men broen man kører under for at komme ud på kajen er hverken særlig høj eller særlig bred.

Jeg anerkender behovet for at få bygget på spidsen af Langelinie, men aktuelle forslag er slet ikke i tråd med områdets historie og nuværende bebyggelse. Foreslå, man holder sig til 6-7 etager som på resten af Langelinie Alle og sørger for, at den trafikale infrastruktur kan bære den valgte løsning.

Svarnr.: 34 Borger

Vejnavn: Langelinie Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
HØRINGSSVAR VEDRØRENDE LOKALPLANFORSLAG FOR LANGELINIESPIDSEN

BEHOVET FOR EN BYGNING PÅ 120M BØR TYDELIGGØRES
Det fremgår af lokalplan forslaget, at der på Langeliniespidsen ønskes opført et højhus på op til 120 meter.

Jeg savner en tydelig redegørelse for, hvorfor netop 120 meter er nødvendigt og hensigtsmæssigt på denne placering.

Er højden begrundet i et tidligere lokalplansforslag, hvor der blev arbejdet med to højhuse forbundet af en gangbro? Er højden nødvendig af hensyn til projektets økonomi og bygherrens ønsker? Eller er ambitionen at skabe et markant prestigeprojekt?

Uanset begrundelsen mener jeg, at det bør fremgå langt tydeligere af lokalplansforslaget, hvilke konkrete bymæssige eller samfundsmæssige fordele der opnås ved at bygge netop 120 meter højt.

Der kan f.eks. etableres flere boliger for de samme anlægsomkostninger ved at bygge lavere og mere enkelt. Derfor bør det dokumenteres, hvilken særlig værdi den ekstra højde tilfører København og området omkring Langelinie.

ET 120M HØJT BYGGERI MEDFØRER BETYDELIGE NEGATIVE KONSEKVENSER
At bygge i 120 meters højde på Langeliniespidsen er ikke uden konsekvenser.

Jeg ser blandt andet følgende udfordringer:
1. Arkitektur og bymiljø
Byggeriet vil markant adskille sig fra den eksisterende bebyggelse langs Langelinie Allé og ændre områdets karakter.
2. Bæredygtighed og materialeforbrug
Et meget højt byggeri kræver en mere omfattende og robust konstruktion og et større materialeforbrug, blandt andet til fundament og bærende konstruktioner.
3. Trafik
Flere beboere, ansatte, servicefunktioner og besøgende vil øge belastningen på blandt andet Indiakaj og Langelinie Allé.
4. Parkering og transport
Et større antal brugere af området vil samtidig skabe et større behov for parkering og transportløsninger.
5. Vindforhold
Højhusbyggeri påvirker vindforholdene omkring bygningen. Det kan få betydning for ophold på terrasser, promenader og altaner og bør derfor vurderes nøje.
6. Mennesker og aktivitet på et begrænset areal
En meget høj bygning koncentrerer mange mennesker og funktioner på et relativt lille område.

7. Skygge og visuelle gener
Bygningens højde vil øge risikoen for skyggepåvirkning af de omkringliggende bygninger og opholdsarealer, og vil samtidig have en meget stor visuel påvirkning af området.
8. Byggeperiode
Et komplekst højhusbyggeri må forventes at give en længere og mere belastende byggeperiode for områdets beboere, brugere og trafikanter.
9. Økonomi
Højhusbyggeri er konstruktionsmæssigt og teknisk komplekst og dermed også dyrere. Det bør derfor vurderes, om den ekstra højde giver en tilsvarende samfundsmæssig værdi.
10. Beredskab og sikkerhed
Højden stiller større krav til blandt andet brandberedskab, evakuering og adgangsforhold for redningskøretøjer. Disse forhold bør være helt tydelige og veldokumenterede.

HVORFOR IKKE SKABE ET BYGGERI, DER PASSER BEDRE TIL LANGELINIE?
Mit forslag er, at lokalplanen ændres, så der i stedet arbejdes med en lavere bygning, der i højde, skala og form i højere grad harmonerer med den eksisterende bebyggelse langs Langelinie Allé.

Det vil efter min opfattelse være en bedre arkitektonisk løsning og samtidig reducere en række af de gener, som et 120 meter højt byggeri vil medføre – både under byggeprocessen og efterfølgende, når bygningen tages i brug.

Langelinie er ikke et hvilket som helst sted i København. Langeliniepromenaden og Langeliniespidsen er blandt byens mest karakteristiske og rekreative områder. Området benyttes dagligt af københavnere og besøgende til gåture, løb, ophold og rekreation.

Samtidig er Langeliniespidsen et af de første steder, mange internationale besøgende møder, når de ankommer til København med krydstogtskib.

Derfor bør ambitionen efter min mening ikke alene være at skabe et byggeri, der kan ses på lang afstand. Ambitionen bør være at skabe et byggeri, som København kan være stolt af – og som områdets borgere oplever som en forbedring af Langelinie.

EN OPFORDRING TIL POLITIKERNE
Borgermødet den 18. august 2026 viste efter min opfattelse med stor tydelighed, at der er betydelig modstand mod at opføre et 120 meter højt højhus på Langeliniespidsen.

Jeg vil derfor opfordre Københavns Kommune og politikerne til at reducere de 2 bygningers højde og i stedet sætte en mere ambitiøs arkitektonisk målsætning:

Hvorfor ikke skabe "den smukkeste og mest elskede bygning af borgerne i København" frem for "den højeste og mest udskældte bygning"?

Langeliniespidsen fortjener et projekt, der tager udgangspunkt i stedets særlige historie, arkitektur, rekreative kvaliteter og betydning for både københavnere og besøgende.

Jeg håber derfor, at lokalplanforslaget bliver justeret, så der arbejdes videre med et lavere, mere harmonisk og mere bæredygtigt byggeri, der bliver en naturlig del af Langelinie – frem for et markant højhus, der ændrer områdets karakter.

Høringssvar vedrørende lokalplanforslag for Langeliniespidsen

Behovet for en bygning på 120 meter bør tydeliggøres

Det fremgår af lokalplan forslaget, at der på Langeliniespidsen ønskes opført et højhus på op til 120 meter.

Jeg savner en tydelig redegørelse for, **hvorfor netop 120 meter er nødvendigt og hensigtsmæssigt på denne placering**.

Er højden begrundet i et tidligere lokalplansforslag, hvor der blev arbejdet med to højhuse forbundet af en gangbro? Er højden nødvendig af hensyn til projektets økonomi og bygherrens ønsker? Eller er ambitionen at skabe et markant prestigeprojekt?

Uanset begrundelsen mener jeg, at det bør fremgå langt tydeligere af lokalplansforslaget, **hvilke konkrete bymæssige eller samfundsmæssige fordele der opnås ved at bygge netop 120 meter højt**.

Der kan f.eks. etableres flere boliger for de samme anlægsomkostninger ved at bygge lavere og mere enkelt. Derfor bør det dokumenteres, hvilken særlig værdi den ekstra højde tilfører København og området omkring Langelinie.

Et 120 meter højt byggeri medfører betydelige konsekvenser

At bygge i 120 meters højde på Langeliniespidsen er ikke uden konsekvenser.

Jeg ser blandt andet følgende udfordringer:

1. **Arkitektur og bymiljø**
   Byggeriet vil markant adskille sig fra den eksisterende bebyggelse langs Langelinie Allé og ændre områdets karakter.
2. **Bæredygtighed og materialeforbrug**
   Et meget højt byggeri kræver en mere omfattende og robust konstruktion og et større materialeforbrug, blandt andet til fundament og bærende konstruktioner.
3. **Trafik**
   Flere beboere, ansatte, servicefunktioner og besøgende vil øge belastningen på blandt andet Indiakaj og Langelinie Allé.
4. **Parkering og transport**
   Et større antal brugere af området vil samtidig skabe et større behov for parkering og transportløsninger.
5. **Vindforhold**
   Højhusbyggeri påvirker vindforholdene omkring bygningen. Det kan få betydning for ophold på terrasser, promenader og altaner og bør derfor vurderes nøje.
6. **Mennesker og aktivitet på et begrænset areal**
   En meget høj bygning koncentrerer mange mennesker og funktioner på et relativt lille område.
7. **Skygge og visuelle gener**
   Bygningens højde vil øge risikoen for skyggepåvirkning af de omkringliggende bygninger og opholdsarealer, og vil samtidig have en meget stor visuel påvirkning af området.

8. **Byggeperiode**
   Et komplekst højhusbyggeri må forventes at give en længere og mere belastende byggeperiode for områdets beboere, brugere og trafikanter.
9. **Økonomi**
   Højhusbyggeri er konstruktionsmæssigt og teknisk komplekst og dermed også dyrere. Det bør derfor vurderes, om den ekstra højde giver en tilsvarende samfundsmæssig værdi.
10. **Beredskab og sikkerhed**
    Højden stiller større krav til blandt andet brandberedskab, evakuering og adgangsforhold for redningskøretøjer. Disse forhold bør være helt tydelige og veldokumenterede.

Hvorfor ikke skabe et byggeri, der passer bedre til Langelinie?

Mit forslag er, at lokalplanen ændres, så der i stedet arbejdes med **en lavere bygning, der i højde, skala og form i højere grad harmonerer med den eksisterende bebyggelse langs Langelinie Allé**.

Det vil efter min opfattelse være en bedre arkitektonisk løsning og samtidig reducere en række af de gener, som et 120 meter højt byggeri vil medføre – både under byggeprocessen og efterfølgende, når bygningen tages i brug.

Langelinie er ikke et hvilket som helst sted i København. Langeliniepromenaden og Langeliniespidsen er blandt byens mest karakteristiske og rekreative områder. Området benyttes dagligt af københavnere og besøgende til gåture, løb, ophold og rekreation.

Samtidig er Langeliniespidsen et af de første steder, mange internationale besøgende møder, når de ankommer til København med krydstogtskib.

Derfor bør ambitionen efter min mening ikke alene være at skabe et byggeri, der kan ses på lang afstand. Ambitionen bør være at skabe **et byggeri, som København kan være stolt af – og som områdets borgere oplever som en forbedring af Langelinie**.

En opfordring til politikerne

Borgermødet den 18. august 2026 viste efter min opfattelse med stor tydelighed, at der er betydelig modstand mod at opføre et 120 meter højt højhus på Langeliniespidsen.

Jeg vil derfor opfordre Københavns Kommune og politikerne til at genoverveje bygningens højde og i stedet sætte en mere ambitiøs arkitektonisk målsætning:

Hvorfor ikke skabe "den smukkeste og mest elskede bygning af borgerne i København" frem for "den højeste og mest udskældte bygning"?

Langeliniespidsen fortjener et projekt, der tager udgangspunkt i stedets særlige historie, arkitektur, rekreative kvaliteter og betydning for både københavnere og besøgende.

Jeg håber derfor, at lokalplanforslaget bliver justeret, så der arbejdes videre med et **lavere, mere harmonisk og mere bæredygtigt byggeri**, der bliver en naturlig del af Langelinie – frem for et markant højhus, der ændrer områdets karakter.

Svarnr.: 35 På vegne af interesseorganisation eller borger Danmarks Nationalbank - nabo

Høringssvar:
Høringssvar modtaget på mail

DANMARKS NATIONALBANK

Lone Mortensen
Underdirektør, COO

DANMARKS NATIONALBANK
Virksomhedsservice
Telefon: 3363 6363

Langelinie Allé 47
2100 København Ø
Mobil: 2272 6708

www.nationalbanken.dk
lomo@
nationalbanken.dk

Sagsnr.: 238828
Dokumentnr.: 2841092

18. august 2026

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen
Klima og Byudvikling
Postboks 348
1503 København V

klimaogbyudvikling@kk.dk

Høringssvar vedrørende forslag til lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord

Danmarks Nationalbank takker for muligheden for at afgive bemærkninger til forslag til lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord.

Nationalbanken er lejer af ejendommen Langelinie Allé 47, som er beliggende umiddelbart op til det foreslåede byggeprojekt på Langeliniespidsen. Banken har ingen bemærkninger til de byplanmæssige eller arkitektoniske forhold i projektet, men ønsker at knytte enkelte kommentarer til de forhold, som kan have betydning for vores daglige drift og anvendelse af ejendommen som arbejdsplads samt som fysisk ramme for varetagelse af samfundskritiske funktioner.

Fra Nationalbankens side lægges således vægt på, at der gennem hele anlægsfasen sikres:

- Stabile, sikre og forudsigelige adgangsforhold for medarbejdere, gæster, leverandører og myndigheder,
- Løbende information om aktiviteter, som kan påvirke adgang, trafik eller den daglige drift,
- Hensigtsmæssig håndtering af støj, vibrationer, støv og øvrige nabopåvirkninger inden for de gældende rammer,

Vi noterer os positivt, at der er lagt op til en løbende informationsindsats

og dialog med naboer i området. Nationalbanken ser frem til en konstruktiv dialog med bygherre og øvrige relevante aktører i den videre proces.

Med venlig hilsen

Lone Mortensen

Svarnr.: 36 Borger

Vejnavn: Langelinie Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Vedrørende høring af lokalplanforslag "Marmormolen Øst og Langelinie Nord"

Jeg ønsker hermed at indsende høringssvar til lokalplanforslaget.

Jeg bor på Langelinie Allé i umiddelbar nærhed af planområdet og har gennem mange år fulgt udviklingen af Frihavnen, Amerika Plads, Marmormolen og Nordhavn. Jeg er generelt positiv over for byudviklingen i området, men mener, at dette projekt overskrider en grænse for, hvad der er hensigtsmæssigt på netop Langeliniespidsen.

Det foreslåede byggeri omfatter næsten 30.000 m■bebyggelse, herunder et boligtårn på 120 meter, et tårn på 64 meter samt en mellembygning på ca. 26 meter. Projektet vil ændre et af Københavns mest karakteristiske havnerum og rekreative områder permanent.

Langelinie er ikke blot en ledig byggegrund. Områdets særlige kvalitet ligger i den åbne havnefront, de lange sigtelinjer, de frie udsigter og den historiske promenade. Netop derfor fremstår det paradoksalt, at lokalplanen på den ene side fremhæver ønsket om at bevare sigtelinjer, styrke promenadeforløbet og respektere kulturmiljøet, mens den på den anden side muliggør et af Københavns højeste boligbyggerier på den mest eksponerede placering i området.

Jeg finder det vanskeligt at se, hvordan et 120 meter højt boligtårn kan forenes med de værdier, som har gjort Langelinie til et af Københavns mest besøgte og elskede byrum. Uanset arkitektonisk kvalitet vil byggeriet komme til at dominere oplevelsen af havnefronten og ændre indsejlingen til København markant.

Jeg er samtidig bekymret over de trafikale konsekvenser. Langeliniespidsen ligger for enden af en blind vej, og al trafik til den nye bebyggelse skal derfor passere gennem det eksisterende område langs Langelinie Allé. Det gælder beboere, gæster, vareleverancer, renovation, servicekørsel, håndværkere og øvrig drift. Det forekommer urealistisk, at et projekt af denne størrelse ikke vil medføre en mærkbar stigning i trafikbelastningen på områdets eneste adgangsvej.

Derudover savner jeg en afklaring af de fremtidige ejer- og vedligeholdelsesforhold. Lokalplanen beskriver ikke, hvordan drift, vedligeholdelse og finansiering af fælles anlæg og fællesarealer omkring Langelinie fremover skal fordeles mellem eksisterende og nye ejendomme.

Det forekommer urimeligt, hvis en ny bebyggelse med flere hundrede beboere og et betydeligt antal besøgende kan drage fordel af områdets infrastruktur og fælles faciliteter uden samtidig at bidrage forholdsmæssigt til de udgifter, som i dag bæres af de eksisterende ejere i området. Dette forhold bør afklares og reguleres, inden lokalplanen eventuelt vedtages.

Endelig finder jeg ikke, at de rekreative forbedringer, som fremhæves i lokalplanen, nødvendiggør et byggeri af den foreslåede størrelse. Nye promenader, træplantninger, opholdsarealer og øvrige rekreative elementer kan etableres uden samtidig at opføre et 120 meter højt boligtårn. Der findes efter min opfattelse løsninger, som i langt højere grad respekterer Langelinies særlige karakter og betydning for København.

På den baggrund opfordrer jeg Borgerrepræsentationen til at afvise lokalplanforslaget i sin nuværende form og i stedet arbejde videre med et væsentligt nedskaleret projekt, som

bedre respekterer områdets kulturhistoriske, rekreative og bymæssige kvaliteter.

Svarnr.: 37 Borger

Vejnavn: Langelinie Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Jeg er uenig i de fremlagte planer. Det er ikke klart, hvorfor man ikke vælger at bebygge i den pakhusstil, der eller præger området og er kulturbærende. Endvidere virker højden udenfor proportioner, både i forhold til eksisterende byggeri og højde på de krydstogtskibe, der lægger til.

Der ser ikke ud til at være løsninger for, hvordan trafikken både i byggeprocessen og med 240 nye boliger skal kunne finde afvikles med eksisterende infrastruktur, der allerede i perioder er under pres pga. turisttrafik, hvor der ofte er kø omkring rundkørsel og ad Indiakaj, som er eneste reelle adgang og udgang fra kvarteret inklusive Midtermolen for biler, busser og lastbiler.

Hvordan skal trafikken afvikles, når der både kommer 10.000 cyklister dagligt (via den planlagte bro til Refshaleøen) og yderligere 400 biler, der skal sluses ud af samme lille gade?

Det er ikke en løsning at omlægge trafik via Langelinie Alle op mod Havfruen, hvor der ofte er spærret pga turistbusser, og det kun er muligt at køre nord på i bil, bus og lastbil.

Selve transporten af byggemateriale til et så stort byggeri synes der heller ikke at være løsning på. Der lægges op til, at transport kan ske via Langeliniekaj, men broen man kører under for at komme ud på kajen er hverken særlig høj eller særlig bred.

Endelig undrer det mig, at man planlægger med et begrænset antal nye parkeringspladser til det nye byggeri. Det må forventes, at hver lejlighed vil have 1-2 biler, og det vil sætte stort pres på eksisterende parkeringspladser. Da der er 1,5-2 km til nærmeste station (Østerport) kan det ikke forventes, at en bil vil blive fravalgt. Derfor vil det være en god ide, hvis der planlægges med 1-1,5 nye parkeringspladser pr. lejlighed.

Jeg anerkender behovet for at få bygget på spidsen af Langelinie, men aktuelle forslag er slet ikke i tråd med områdets historie og nuværende bebyggelse. Foreslå, man holder sig til 6-7 etager som på resten af Langelinie Alle og sørger for, at den trafikale infrastruktur kan bære den valgte løsning.

Svarnr.: 38 Borger

Vejnavn: Langelinie Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Høringssvar – utilstrækkeligt trafikal analysegrundlag for Langeliniespidsen

Manglende grundlag for at vurdere planens trafikale konsekvenser

Det er vores vurdering, at det foreliggende trafikale grundlag for den planlagte bebyggelse på Langeliniespidsen er utilstrækkeligt til at kunne vurdere planens samlede trafikale konsekvenser.

Den foreliggende trafikanalyse synes primært at være baseret på den trafik, som forventes genereret af de nye beboere. Analysen tager dermed ikke i tilstrækkelig grad højde for den

samlede trafikbelastning, som må forventes i området som følge af den øvrige udvikling og anvendelse af Langelinie.

Der bør som minimum indgå trafik fra:

* besøgende og badegæster,
* krydstogtturisme og turistbusser,
* cyklister og fodgængere,
* den planlagte cykel- og gangbro,
* større arrangementer, herunder eksempelvis Ironman,
* samt vare-, service- og anden erhvervstrafik.

Det er navnlig væsentligt, at analysen belyser sammenfaldende spidsbelastninger, hvor flere af disse trafikskabende aktiviteter forekommer samtidig.

Utilstrækkeligt beslutningsgrundlag

En trafikanalyse, der alene opgør mertrafikken fra den nye bebyggelse, kan efter vores opfattelse ikke danne et tilstrækkeligt grundlag for at vurdere, om den eksisterende og planlagte infrastruktur har kapacitet til den samlede fremtidige trafikbelastning.

Det afgørende er således ikke alene, hvor meget trafik selve byggeriet genererer, men hvilken samlet trafikal belastning projektet indgår i og bidrager til.

Det må derfor kræves, at der foretages en samlet og fremadrettet trafikanalyse, som tager højde for både den eksisterende trafik, den trafik som følger af den nye bebyggelse, og de kendte eller forventelige ændringer i områdets anvendelse og trafikmønstre.

Anmodning

På denne baggrund skal vi anmode om, at den foreliggende trafikanalyse suppleres med en fuldstændig analyse af den samlede fremtidige trafikbelastning og trafikafvikling i området.

Analysen bør dokumentere konsekvenserne for relevante veje og kryds samt indeholde vurderinger af relevante spidsbelastningssituationer.

Indtil en sådan fuldstændig trafikal analyse foreligger, er det efter vores opfattelse ikke muligt på et tilstrækkeligt oplyst grundlag at tage stilling til planens trafikale konsekvenser eller vurdere, om den planlagte bebyggelse kan indpasses i området uden væsentlige trafikale problemer.

Vi skal derfor anmode om, at der ikke træffes endelig afgørelse om planlægningen, før det trafikale beslutningsgrundlag er fuldt belyst og den samlede trafikale påvirkning er dokumenteret.

Svarnr.: 39 Borger

Vejnavn: Indiakaj

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Hvis det gennemføres kan vi se frem til endnu mere trafik på Indiakaj og Langelinie. Vi er i forvejen belastet med turistbusser, partybusser og Hop on Hop off busser
Så høje bygninger passer slet ikke til omgivelserne - Har der været overvejelser om det passer til omgivelserne Pladsen kunne bruges til grønt område for særlig børnefamilier. Det har vi ikke meget af på Østerbro.
Vh Juul

Svarnr.: 40 Borger

Vejnavn: Kristianiagade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Ud over at give flere boliger til en bolighungrende by er et træbyggeri i denne skala unikt i en københavnsk kontekst. Samtidig sender det et signal til verden om, at København vil bidrage positivt til udviklingen af byer bygget med naturlige materialer.
Jeg håber, at ambitionen om at skabe et samlende og levende byrum lykkes, så både borgere og turister kommer helt tæt på og får en positiv oplevelse.

Svarnr.: 41 Borger

Vejnavn: Sundevedsgade

Postnr. og by: 1751 København V

Høringssvar:

Når man bygger op i det himmelrum vi alle kan se har man også en forpligtelse til at gøre sig umage for at bygge noget der ikke bare er er en mur. Vi ser i Carlsberg byen hvordan Bohrs tårn ligger som en massiv og tung klods der højt og tydeligt fortæller om hvordan man ikke skal gøre det. Her har bygherre indrømmet at det ydre ikke var vigtigt (se evt. Er der en arkitekt til stede på DR). Bygninger ligger ikke kun her et par måneder, men årtier. Det er ikke blot at bygge boliger for at bygge boliger det er en del af Københavns fremtidige historie. Når man bygger så højt og markant bør bygningerne også kunne noget æstetisk.
Når man kigger ud over København ser man spir og tårne - de er spinkle sammenlignet med de højhuse der skyder op.
Kigger man på Axel towers vil jeg mene at man her har formået at bygge høje bygninger der passer ind i deres omgivelser. De bidrager med noget nyt, deres runde former er interessante og byrummet rundt om tårnene inviterer helt naturligt en tæt på.
Jeg kan ikke se at de forslag der lige nu ligger på tegnebrættet på nogen måde skulle kunne bidrage med andet end boliger. Det skulle da lige være kastevinde som dem Codan bygningen begaver os med. Vis nu at I er ambitiøse og vil byen det godt. Byg noget flot vi kan være stolte af. Noget der peger fremad der viser København er en intelligent by.
Når parken omkring bygningerne skal udformes kunne I med fordel kigge over på den anden side af havnen til Opera parken. Her er en ny park der på meget lille plads formår at skabe utroligt mange rum og føles langt større end den er.

Svarnr.: 42 På vegne af interesseorganisation eller borger Østerbro Lokaludvalg

Høringssvar:
Østerbro Lokaludvalg fastholder sit tidligere høringssvar fra den interne høring (indsat i kursiv i forlængelse af høringssvaret i det vedhæftede bilag). Derudover har vi følgende bemærkninger:

Bemærkningerne side 31 i Afgrænsningsnotatet om lav trafikbelastning på Langeliniekaj ikke er retvisende. Trafikbelastningen er meget stor i perioder med besøg af ca. 100 Krydstogtskibe årligt. Dette bør indgå i miljøkonsekvensrapporten og resultere i overvejelser om pramtransport af materiel og materialer i byggefasen fx fra Oslobådens landområde.

Vi er opmærksomme på, at det nuværende offentlige toilet på Langeliniespidsen fjernes. Der er angiveligt indgået en byttehandel, hvor der i det nye byggeri indgår offentligt tilgængeligt toiletfaciliteter. Aftalen er betinget af, at der anlægges et mobilt havnebad på vestsiden af molen. Vi anmoder om at aftalen affattes således, at der i tilfælde af at havnebadet udgår, stadig vil være et toilet med offentlig adgang minimum svarende til nuværende standard. Stedet har mange turister og gæster, som flittigt har benyttet toilettet.

Derfor er det vigtigt fortsat at have offentlig adgang til et toilet i nordenden af Langelinie.

Venlig hilsen
Allan Marouf
Forperson for Østerbro Lokaludvalg

Center for Stab
Økonomiforvaltningen

Høringssvar vedr. lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord

20. august 2026

Sagsnr.
2026-0265807

Dokumentnr.
2026-0265807-2

Sagsbehandler
Ellen Engsted

Østerbro Lokaludvalg fastholder sit tidligere høringssvar fra den interne høring (indsat i kursiv i forlængelse af høringssvaret). Derudover har vi følgende bemærkninger:

- Bemærkningerne side 31 i Afgrænsningsnotatet om lav trafikbelastning på Langeliniekaj ikke er retvisende. Trafikbelastningen er meget stor i perioder med besøg af ca. 100 Krydstogtskibe årligt. Dette bør indgå i miljøkonsekvensrapporten og resultere i overvejelser om pramtransport af materiel og materialer i byggefasen fx fra Oslobådens landområde.
- Vi er opmærksomme på, at det nuværende offentlige toilet på Langeliniespidsen fjernes. Der er angiveligt indgået en byttehandel, hvor der i det nye byggeri indgår offentligt tilgængeligt toiletfaciliteter. Aftalen er betinget af, at der anlægges et mobilt havnebad på vestsiden af molen. Vi anmoder om at aftalen affattes således, at der i tilfælde af at havnebadet udgår, stadig vil være et toilet med offentlig adgang minimum svarende til nuværende standard. Stedet har mange turister og gæster, som flittigt har benyttet toilettet. Derfor er det vigtigt fortsat at have offentlig adgang til et toilet i nordenden af Langelinie.

Venlig hilsen

Allan Marouf
Forperson for Østerbro Lokaludvalg

Center for Stab
Sekretariatet for Østerbro Lokaludvalg

Århusgade 103
2100 København Ø

EAN nummer
5798009800497

Østerbro Lokaludvalgs høringssvar fra den interne høring (vedtaget januar 2026)

Østerbro lokaludvalg glæder os over, at der langt om længe planlægges for de traditionsrige spidser af havneindløbet ved Frihavnen. Særligt glæder vi os over, at der på Langelinie lægges op til overvejende boligbyggeri med blanding af alment og privat ejerskab.

Der har været afholdt en del borgermøder om planerne for Marmormolen, mens planen for Langelinie er ny. Vi opfordrer derfor til snarest at få indkaldt til Borgermøde for dette område. Bemærkningerne nedenfor handler primært om Langeliniedelen.

Der skal værnes om den kulturarv som Langelinie er og som Spidsen er en markant del af. Brugen af promenaden og ishuset er allerede udfordret. Blandt andet er der foreslået en stor reduktion af parkeringsareal til motorcykler, biler osv. hvilket vil have en uhensigtsmæssig indgriben på det traditionsrige udflugtsmål. Ligeledes kan en begrønning af spidsen tage en del af den udsigt, som Langelinie er så kendt for.

Det er vigtigt, at de mindst 7 m brede Promenader fortsættes lang hele havnekanten jfr. lokalplan 197.

Den kommende cykelrute Havneringen bør indregnes i projektet.

Der bør sikres gode muligheder for offentlig transport til området. Det kan gøres via havnebussen eller en pendulfærge mellem spidserne.

Byggeriet på Spidserne vil generere en del affald. Der bør tænkes i metoder, som kan hjælpe med at reducere behovet for affaldsspande og skraldebiler til det nye byggeri. F.eks. dagligvarersalg i løssalg og genanvendelse af emballage fra take away. Generelt bør man tænke i optimerede og bæredygtige muligheder for at håndtere affald i området.

Høringen er udarbejdet af fagudvalget for byplan, miljø og teknik, og har på grund af kort tidsfrist, ikke været til behandling hos det fulde lokaludvalg.

Svarnr.: 43 Borger

Vejnavn: Drosselvej

Postnr. og by: 2960 Rungsted Kyst

Høringssvar:
Det er som om Gehl har levet forgæves.. Hvorfor ikke bygge i menneskelig skala og med fællesskab for øje. Der er masser af muligheder for, at fortætte samt udnytte eksisterende bygningsmasse til betalbare boliger i København. Dette er både for klimaets, de planetære grænsernes og sammenhængskraftens skyld.

Svarnr.: 44 På vegne af interesseorganisation eller borger Østerbro Lokaludvalg

Høringssvar:
Høringssvar modtaget på mail.

Center for Stab
Økonomiforvaltningen

Høringssvar vedr. lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord

20. august 2026

Sagsnr.
2026-0265807

Dokumentnr.
2026-0265807-2

Sagsbehandler
Ellen Engsted

Østerbro Lokaludvalg fastholder sit tidligere høringssvar fra den interne høring (indsat i kursiv i forlængelse af høringssvaret). Derudover har vi følgende bemærkninger:

- Bemærkningerne side 31 i Afgrænsningsnotatet om lav trafikbelastning på Langeliniekaj ikke er retvisende. Trafikbelastningen er meget stor i perioder med besøg af ca. 100 Krydstogtskibe årligt. Dette bør indgå i miljøkonsekvensrapporten og resultere i overvejelser om pramtransport af materiel og materialer i byggefasen fx fra Oslobådens landområde.
- Vi er opmærksomme på, at det nuværende offentlige toilet på Langeliniespidsen fjernes. Der er angiveligt indgået en byttehandel, hvor der i det nye byggeri indgår offentligt tilgængeligt toiletfaciliteter. Aftalen er betinget af, at der anlægges et mobilt havnebad på vestsiden af molen. Vi anmoder om at aftalen affattes således, at der i tilfælde af at havnebadet udgår, stadig vil være et toilet med offentlig adgang minimum svarende til nuværende standard. Stedet har mange turister og gæster, som flittigt har benyttet toilettet. Derfor er det vigtigt fortsat at have offentlig adgang til et toilet i nordenden af Langelinie.

Venlig hilsen

Allan Marouf
Forperson for Østerbro Lokaludvalg

Center for Stab
Sekretariatet for Østerbro Lokaludvalg

Århusgade 103
2100 København Ø

EAN nummer
5798009800497

Østerbro Lokaludvalgs høringssvar fra den interne høring (vedtaget januar 2026)

Østerbro lokaludvalg glæder os over, at der langt om længe planlægges for de traditionsrige spidser af havneindløbet ved Frihavnen. Særligt glæder vi os over, at der på Langelinie lægges op til overvejende boligbyggeri med blanding af alment og privat ejerskab.

Der har været afholdt en del borgermøder om planerne for Marmormolen, mens planen for Langelinie er ny. Vi opfordrer derfor til snarest at få indkaldt til Borgermøde for dette område. Bemærkningerne nedenfor handler primært om Langeliniedelen.

Der skal værnes om den kulturarv som Langelinie er og som Spidsen er en markant del af. Brugen af promenaden og ishuset er allerede udfordret. Blandt andet er der foreslået en stor reduktion af parkeringsareal til motorcykler, biler osv. hvilket vil have en uhensigtsmæssig indgriben på det traditionsrige udflugtsmål. Ligeledes kan en begrønning af spidsen tage en del af den udsigt, som Langelinie er så kendt for.

Det er vigtigt, at de mindst 7 m brede Promenader fortsættes lang hele havnekanten jfr. lokalplan 197.

Den kommende cykelrute Havneringen bør indregnes i projektet.

Der bør sikres gode muligheder for offentlig transport til området. Det kan gøres via havnebussen eller en pendulfærge mellem spidserne.

Byggeriet på Spidserne vil generere en del affald. Der bør tænkes i metoder, som kan hjælpe med at reducere behovet for affaldsspande og skraldebiler til det nye byggeri. F.eks. dagligvarersalg i løssalg og genanvendelse af emballage fra take away. Generelt bør man tænke i optimerede og bæredygtige muligheder for at håndtere affald i området.

Høringen er udarbejdet af fagudvalget for byplan, miljø og teknik, og har på grund af kort tidsfrist, ikke været til behandling hos det fulde lokaludvalg.

Svarnr.: 45 Borger

Vejnavn: Langelinie Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Jeg er generelt positiv overfor byudviklingen i området, men mener, at projektet langt overskrider grænserne for, hvad der er hensigtsmæssigt på langeliniespidsen.
30000 kvm bebyggelse og tårne på 120 m og 64 m ændrer området voldsomt og vil skæmme et af Københavns mest karakteristiske og rekreative havneområder.

Det er svært at se, hvordan et 120m tårn kan forenes med et af Københavns mest besøgte og elskede byrum - tæt på vandet.

Grådighed og griskhed vinder desværre over æstetik og rekreativt område.

Endvidere vil det med stor sikkerhed give anledning til store trafikale udfordringer, som der ikke ser ud til at være taget højde for.

Endvidere ser det ikke ud til at der er tænkt over - endsige taget stilling til fordeling af udgifter til infrastruktur og fællesfaciliteter, som i fremtiden vil blive voldsomt - for meget - belastede.

Derfor bør borgerrepræsentationen afvise projektet og evt arbejde videre med et mindre projekt.

Svarnr.: 46 Borger

Vejnavn: Lemnosvej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Promenaden har eksisteret siden 1894 og fungerer den dag i dag som et åndehul for byens borgere.

Jeg er bekymret for, at det planlagte byggeri vil forstyrre det fredelige miljø i området med øget larm og støj fra byggeaktiviteter og senere trafik.
Området er allerede meget belastet af trafik og forurening.

Jeg kan ikke se hvorfor et kontor domicil skal have en af byens smukkeste placeringer der i dag giver den luft og det udsyn der er så vigtigt for vores trivsel.

Desuden vil byggeriet visuelt dominere og ødelægge det nuværende åbne og maritime præg, som er en vigtig del af Langeliniens identitet.

Jeg opfordrer derfor Københavns Kommune til at afvise lokalplanen for at bevare områdets fred, funktionalitet og æstetik.

Svarnr.: 47 Borger

Vejnavn: Helsinkigade

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
Hvor er det dog trist at Københavns politikere ikke respekterer det miljø omkring Kastellet, Langelinie og Toldboden der har eksisteret i årtier. Hvis I absolut SKAL bygge, så byg indenfor den højde som lokalplanen foreskriver for alle andre byggerier, op til 5 sal. Det er jo helt gak gak at placerer mega høje og markante bygninger helt ude i vandkanten i disse

historiske områder.
Hvis Københavns politikere har behov for et københavnsk Manhattan, så er der rigelig med plads få 100 meter længere mon nord på det yderste af Nordhavn. Infrastrukturen oveni købet også ved at være etableret med forlængelsen af Nordhavnstunnelen, nye Metrostationer osv.....

Svarnr.: 48 Borger

Vejnavn: Langelinie Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Man har gennem mange år gjort sig umage med et harmonisk byggeri på Langelinie, så det kan ikke være rigtigt med det massive byggeri på spidsen! En ny bygning der harmonerer med det eksisterende og så et fint grønt område til de mange, der går tur på Langelinie.
Den gamle plan om et tårn på spidsen for at markere indsejlingen til København giver ikke rigtig mening, når Langelinie bliver lukket inde af Lynetteholm. Placer i stedet tårn/tårne der, da det vil blive indsejlingen.
Flyt Oslobåden og byg alle de nye lejligheder på den attraktive grund.

Svarnr.: 49 På vegne af interesseorganisation eller borger ICOMOS Danmark

Høringssvar:
Høringssvar fra ICOMOS Danmark til
Københavns kommunes forslag til lokalplan for
MARMORMOLEN ØST OG LANGELINIE NORD

Københavns Borgerrepræsentation har den 18. juni 2026 besluttet at offentliggøre forslag til lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord, kommuneplantillæg og miljørapport i en høringsperiode fra den 26. juni til den 21. september 2026.

ICOMOS Danmark har nedenstående bemærkninger og svar til forslag til lokalplan:

ICOMOS Danmark er kritisk overfor planerne om et nyt højhus ved Langeliniekaj. Bekymringen bunder i risikoen for, at et enkelt byggeri får konsekvenser langt ud over sin egen matrikel. Store byggerier påvirker ikke alene deres nærmeste omgivelser. De påvirker byens identitet, store historiske fortællinger og de kulturhistoriske miljøer af betydning.

Som rådgivende og oplysende organ finder ICOMOS Danmark det vigtigt, at nedenstående bemærkninger og information inddrages i beslutningsprocessen for ovennævnte lokalplanforslag. Den offentliggjorte Miljørapport og Miljøkonsekvensrapport beskæftiger sig kun med lokalplanforslagets konsekvenser for kulturarv mht. det udpegede kulturmiljø ved Langelinjekaj, den historiske lodsbygning og indsejlingen til den historiske frihavn. Dvs. de helt nære omgivelser. Hvorledes en 120 m høj bygning vil påvirke væsentlig national kulturarv som Kastellet/Københavns Befæstning samt Frederiksstaden er ikke belyst – heller ikke af en række fotovisualiseringer, selvom disse omfatter punkter udenfor det helt nære område.

ICOMOS finder, at miljøredegørelsen er mangelfuld, og at den derfor bør suppleres med flere oplysninger.

ICOMOS finder det ikke tilstrækkeligt undersøgt og analyseret, hvilken visuel konsekvens det planlagte byggeri vil have for Frederiksstaden, som er kandidat til UNESCO verdensarv, og Kastellet som beskyttet og kulturhistorisk betydningsfuldt anlæg (se bilag 1). Særligt er der

grund til at undersøge påvirkningen af Kastellets indre kulturmiljø, hvor oplevelsen, der omfatter monumentet for de faldne for Danmarks internationale indsats siden 1948, i dag kun i begrænset grad forstyrres af moderne byggeri. Denne visuelle integritet er en væsentlig del af anlæggets kulturhistoriske værdi, og risikoen ved det planlagte tårn er derfor, at der sker et irreversibelt tab af denne kvalitet. Det bør indgå som et centralt hensyn i vurderingen af projektet.

Frederiksstaden (se bilag 2).
Frederiksstaden er navnet på bykvarteret mellem gaderne Bredgade, Sankt Annæ Plads, Toldbodgade og Esplanaden. De fleste ældre huse i bydelen er fredet, og Frederiksstaden er både optaget i Kulturkanonen og på Danmarks tentativliste til UNESCOs verdensarvsliste. Den er endvidere et yndet turistmål.

Frederiksstadens tyngdepunkt er den ottekantede Amalienborg Slotsplads, hvor den korte, differentierede Frederiksgade krydser den lange, jævnt fortløbende Amaliegade. Frederiksstaden er et usædvanligt helstøbt og betydningsfuldt kvarter. Den blev anlagt i anledning af den siddende kongestammes 300-års-regeringsjubilæum i 1749, og den udmærker sig fremfor langt de fleste af sin samtids byanlæg ved at have et ideologisk grundlag. Frederiksstadens vigtigste formål var, at den skulle stå som et billede på det ideelle samfund. Næsten 300 år efter dens tilblivelse står dens samlede komposition med den monumentale plads, de store palæer og de mange ensdannede borgerhuse fortsat læsbar. Samtidigt indgår bydelen i et større historisk landskab bestående af Kastellet, Langelinie og de øvrige maritime fæstningsværker, der tilsammen fortæller historien om København som residensby, fæstningsby og hovedstad i en af verdens førende søfartsnationer.

Betydningen af det fine rokokoanlæg rækker langt ud over nationale interesser og er årsagen til, at Frederiksstaden er optaget på tentativlisten til UNESCOs verdensarvsliste som et kulturmiljø med potentiel enestående universel værdi. Ved en kommende ansøgningsproces om udpegning til verdensarv vil vurderingen af Frederiksstadens universelle værdi bl.a. omfatte muligheden for at sikre fastlæggelse af en såkaldt bufferzone omkring verdensarvslokaliteten. Ved fastlæggelsen af bufferzonen vil indgå vurderinger af eksisterende indsyn og udsyn samt væsentlige sigtelinjer i forhold til bylandskabet omkring lokaliteten. Bufferzonens formål er bl.a. at sikre, at lokaliteten fremstår læsbar uden forstyrrende visuelle elementer, der forhindrer den autentiske oplevelse og forståelse af lokaliteten.

Med tanke på en kommende vurdering af Frederiksstadens mulighed for udpegning til verdensarv anser ICOMOS Danmark lokalplanforslaget som bekymrende. Hvis en særlig høj bygning rejser sig markant bag kvarteret, opstår en visuel konkurrence mellem den historiske fortælling og det nye bygningstårn. Det vil være kritisk i forhold til etableringen af en bufferzone og dermed til en verdensarvsudpegning.

Kastellet (se bilag 3).
Kastellet er en del af Københavns bastionære befæstning. Fæstningsværket er opført som Citadellet Friederichshavn i perioden 1662 – 1665 og bemandet med militær fra og med 1664. Kastellets hovedindgang er Kongeporten, som man kommer til fra Esplanaden.

Kastellet er et af Nordeuropas fineste og bedst bevarede fæstningsværker og stadig i brug i henhold til sit oprindelige formål. Kastellet er således på en gang et funktionelt militært anlæg og et rekreativt område for både lokale borgere og ikke mindst Københavns mange turister.
Kastellet er et beskyttet fortidsminde sammen med de øvrige dele af Københavns befæstning. Som beskyttet fortidsminde har Kastellet desuden en fortidsmindebeskyttelseslinje (100 m zone), som dog i lighed med mange andre fortidsminder i byer er geografisk indskrænket aht. den administrative praksis (se bilag 3).

Det vil i praksis betyde, at det planlagte byggeri ikke vil kræve dispensation fra beskyttelseslinjen. Fortidsmindebeskyttelseslinjen er i realiteten en landskabslov, som bl.a. forholder sig til indsyn og udsyn fra fortidsmindet og som i sin intention skal værne om landskabet.

Med placeringen tæt på vandet og forbindelse til f.eks. søbefæstningen Trekroner er Kastellet et markant vidnesbyrd om det historiske forsvar af indsejlingen til byen og en væsentlig del af det bylandskab, som i dag deles med bl.a. Frihedsmuseet og Langelinjekaj. Ud fra behovet for at bevare dette særegne historiske bylandskab anser ICOMOS Danmark lokalplanforslaget for bekymrende. Hvis en særlig høj bygning rejser sig markant i den historiske befæstede indsejling til København, opstår en visuel konkurrence mellem den historiske fortælling og det nye bygningstårn. Det vil være en udfordring for det eksisterende tilbud om en autentisk oplevelse af vigtige fortællinger om Københavns historie for både byens indbyggere og dens mange besøgende.

Venlig hilsen

ICOMOS Danmark

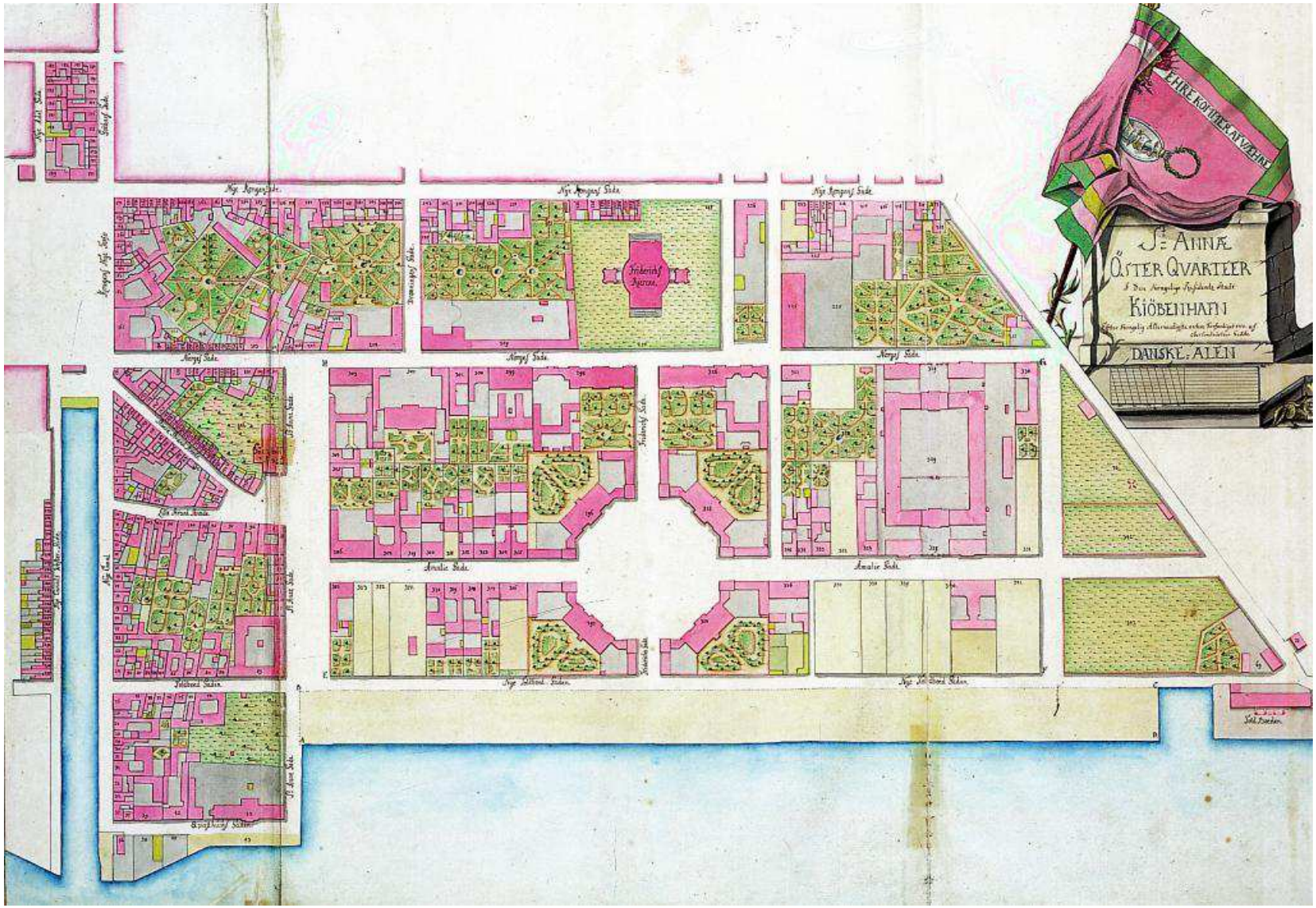
Formand, Mogens Andreassen Morgen Næstformand, Signe Winther

ICOMOS Danmark er den danske nationalkomité under International Council on Monuments and
Sites. ICOMOS fungerer som UNESCO's ekspertorgan i spørgsmål inden for bevaring af kulturmiljøer og i forhold til Verdensarvskonventionen af 1972. ICOMOS Danmarks aktiviteter koncentrerer sig bl.a. om arbejdet med monitering og rapportering om Verdensarvsstederne i Danmark, om evaluering af ansøgninger til den såkaldte tentativliste samt om udarbejdelse af høringssvar til lovforslag, lokalplanforslag og andre forslag, der kan have betydning for bevarelse af kulturarven (se https://danmark.icomos.org/

Bilag:
1. Oversigtskort over Frederiksstaden og Kastellet med sigtelinjer, der af ICOMOS vurderes som sårbare i forhold til væsentlige kulturhistoriske elementer, og som derfor bør undersøges. Bemærk især pkt. 1, 4 og 6.
2. Oversigtskort over Frederiksstaden. Gedde 1757
3. Oversigt over beskyttelseszoner ved Kastellet og andre partier af Københavns befæstning ved indsejlingen til havnen f.eks. dele af Holmen og Trekroner. Den mørke farve (og orange ved Trekroner) er fredede arealer efter museumsloven, mens den røde farve angiver udstrækningen af fortidsmindebeskyttelseslinjen (den her indskrænkede 100 m zone).
4. Underskrevet høringssvar fra ICOMOS


LANGELINJE
KASTELLET
NYBODER
FREDERIKSSTADEN
1 Ved Kongeporten og monumentet Vore Faldne
2 Ved Kongeporten
3 Fra Mønstringspladsen/Kirkepladsen
4 Ved Monument over Danmarks internationale indsats efter 1948
5 Ved Norgesporten
6 Fra Harsdorffs kolonnade mod Rytterstatuen henover Chr. VIII's palæ
7 Fra Frederiksstadens primære længdeakse mod Gefionspringvandet og Sankt Albans Kirke
8 Fra Bredgades længdeakse mod Kastellet
9 Fra Store Kongesgades længdeakse ud for Frederiksstadens tværakse

Bilag 2 af 4 for Svarnr. 49: 20260907T09-24_BIlag 2_oversigt Frederiksstaden_1757_Gedde.jpg



Bilag 3 af 4 for Svarnr. 49: 20260907T09-24_Bilag 3_oversigt beskyttelseszoner_Kastellet og andre dele af KBHs befaestning.png



ICOMOS
DANMARK
international council on monuments and sites

Høringssvar fra ICOMOS Danmark til

Københavns kommunes forslag til lokalplan for

MARMORMOLEN ØST OG LANGELINIE NORD

Københavns Borgerrepræsentation har den 18. juni 2026 besluttet at offentliggøre forslag til lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord, kommuneplantillæg og miljørapport i en høringsperiode fra den 26. juni til den 21. september 2026.

ICOMOS Danmark har nedenstående bemærkninger og svar til forslag til lokalplan:

ICOMOS Danmark er kritisk overfor planerne om et nyt højhus ved Langeliniekaj. Bekymringen bunder i risikoen for, at et enkelt byggeri får konsekvenser langt ud over sin egen matrikel. Store byggerier påvirker ikke alene deres nærmeste omgivelser. De påvirker byens identitet, store historiske fortællinger og de kulturhistoriske miljøer af betydning.

Som rådgivende og oplysende organ finder ICOMOS Danmark det vigtigt, at nedenstående bemærkninger og information inddrages i beslutningsprocessen for ovennævnte lokalplanforslag. Den offentliggjorte Miljørapport og Miljøkonsekvensrapport beskæftiger sig kun med lokalplanforslagets konsekvenser for kulturarv mht. det udpegede kulturmiljø ved Langelinjekaj, den historiske lodsbygning og indsejlingen til den historiske frihavn. Dvs. de helt nære omgivelser. Hvorledes en 120 m høj bygning vil påvirke væsentlig national kulturarv som Kastellet/Københavns Befæstning samt Frederiksstaden er ikke belyst – heller ikke af en række fotovisualiseringer, selvom disse omfatter punkter udenfor det helt nære område.

ICOMOS finder, at miljøredegørelsen er mangelfuld, og at den derfor bør suppleres med flere oplysninger.

ICOMOS finder det ikke tilstrækkeligt undersøgt og analyseret, hvilken visuel konsekvens det planlagte byggeri vil have for Frederiksstaden, som er kandidat til UNESCO verdensarv, og Kastellet som beskyttet og kulturhistorisk betydningsfuldt anlæg (se bilag 1). Særligt er der grund til at undersøge påvirkningen af Kastellets indre kulturmiljø, hvor oplevelsen, der omfatter monumentet for de faldne for Danmarks internationale indsats siden 1948, i dag kun i begrænset grad forstyrres af moderne byggeri. Denne visuelle integritet er en væsentlig del af anlæggets kulturhistoriske værdi, og risikoen ved det planlagte tårn er derfor, at der sker et irreversibelt tab af denne kvalitet. Det bør indgå som et centralt hensyn i vurderingen af projektet.

Frederiksstaden (se bilag 2).

Frederiksstaden er navnet på bykvarteret mellem gaderne Bredgade, Sankt Annæ Plads, Toldbodgade og Esplanaden. De fleste ældre huse i bydelen er fredet, og Frederiksstaden er både optaget i Kulturkanonen og på Danmarks tentativliste til UNESCOs verdensarvsliste. Den er endvidere et yndet turistmål.

Frederiksstadens tyngdepunkt er den ottekantede Amalienborg Slotsplads, hvor den korte, differentierede Frederiksgade krydser den lange, jævnt fortløbende Amaliegade. Frederiksstaden er et usædvanligt helstøbt og betydningsfuldt kvarter. Den blev anlagt i anledning af den siddende kongestammes 300-års-regeringsjubilæum i 1749, og den udmærker sig fremfor langt de fleste af sin samtids byanlæg ved at have et ideologisk grundlag. Frederiksstadens vigtigste formål var, at den skulle stå som et billede på det ideelle samfund. Næsten 300 år efter dens tilblivelse står dens samlede komposition med den monumentale plads, de store palæer og de mange ensdannede borgerhuse fortsat læsbar. Samtidigt indgår bydelen i et større historisk landskab bestående af Kastellet, Langelinie og de øvrige maritime fæstningsværker, der tilsammen fortæller historien om København som residensby, fæstningsby og hovedstad i en af verdens førende søfartsnationer.

Betydningen af det fine rokokoanlæg rækker langt ud over nationale interesser og er årsagen til, at Frederiksstaden er optaget på tentativlisten til UNESCOs verdensarvsliste som et kulturmiljø med potentiel enestående universel værdi. Ved en kommende ansøgningsproces om udpegning til verdensarv vil vurderingen af Frederiksstadens universelle værdi bl.a. omfatte muligheden for at sikre fastlæggelse af en såkaldt bufferzone omkring verdensarvslokaliteten. Ved fastlæggelsen af bufferzonen vil indgå vurderinger af eksisterende indsyn og udsyn samt væsentlige sigtelinjer i forhold til bylandskabet omkring lokaliteten. Bufferzonens formål er bl.a. at sikre, at lokaliteten fremstår læsbar uden forstyrrende visuelle elementer, der forhindrer den autentiske oplevelse og forståelse af lokaliteten.

Med tanke på en kommende vurdering af Frederiksstadens mulighed for udpegning til verdensarv anser ICOMOS Danmark lokalplanforslaget som bekymrende. Hvis en særlig høj bygning rejser sig markant bag kvarteret, opstår en visuel konkurrence mellem den historiske fortælling og det nye bygningstårn. Det vil være kritisk i forhold til etableringen af en bufferzone og dermed til en verdensarvsudpegning.

Kastellet (se bilag 3).

Kastellet er en del af Københavns bastionære befæstning. Fæstningsværket er opført som *Citadellet Friederichshavn* i perioden 1662 – 1665 og bemandet med militær fra og med 1664. Kastellets hovedindgang er Kongeporten, som man kommer til fra Esplanaden.

Kastellet er et af Nordeuropas fineste og bedst bevarede fæstningsværker og stadig i brug i henhold til sit oprindelige formål. Kastellet er således på en gang et funktionelt militært anlæg og et rekreativt område for både lokale borgere og ikke mindst Københavns mange turister.

Kastellet er et beskyttet fortidsminde sammen med de øvrige dele af Københavns befæstning. Som beskyttet fortidsminde har Kastellet desuden en fortidsmindebeskyttelseslinje (100 m zone), som dog i lighed med mange andre fortidsminder i byer er geografisk indskrænket aht. den administrative praksis (se bilag 3). Det vil i praksis betyde, at det planlagte byggeri ikke vil kræve dispensation fra beskyttelseslinjen. Fortidsmindebeskyttelseslinjen er i realiteten en landskabslov, som bl.a. forholder sig til indsyn og udsyn fra fortidsmindet og som i sin intention skal værne om landskabet.

Med placeringen tæt på vandet og forbindelse til f.eks. søbefæstningen Trekroner er Kastellet et markant vidnesbyrd om det historiske forsvar af indsejlingen til byen og en væsentlig del af det bylandskab, som i dag deles med bl.a. Frihedsmuseet og Langelinjekaj. Ud fra behovet for at bevare dette særegne historiske

bylandskab anser ICOMOS Danmark lokalplanforslaget for bekymrende. Hvis en særlig høj bygning rejser sig markant i den historiske befæstede indsejling til København, opstår en visuel konkurrence mellem den historiske fortælling og det nye bygningstårn. Det vil være en udfordring for det eksisterende tilbud om en autentisk oplevelse af vigtige fortællinger om Københavns historie for både byens indbyggere og dens mange besøgende.

Venlig hilsen

ICOMOS Danmark





Formand, Mogens Andreassen Morgen

Næstformand, Signe Winther

ICOMOS Danmark er den danske nationalkomité under International Council on Monuments and Sites. ICOMOS fungerer som UNESCO's ekspertorgan i spørgsmål inden for bevaring af kulturmiljøer og i forhold til Verdensarvskonventionen af 1972. ICOMOS Danmarks aktiviteter koncentrerer sig bl.a. om arbejdet med monitering og rapportering om Verdensarvsstederne i Danmark, om evaluering af ansøgninger til den såkaldte tentativliste samt om udarbejdelse af høringssvar til lovforslag, lokalplanforslag og andre forslag, der kan have betydning for bevarelse af kulturarven (se https://danmark.icomos.org/

Bilag:

1. Oversigtskort over Frederiksstaden og Kastellet med sigtelinjer, der af ICOMOS vurderes som sårbare i forhold til væsentlige kulturhistoriske elementer, og som derfor bør undersøges. Bemærk især pkt. 1, 4 og 6.

2. Oversigtskort over Frederiksstaden. Gedde 1757

3. Oversigt over beskyttelseszoner ved Kastellet og andre partier af Københavns befæstning ved indsejlingen til havnen f.eks. dele af Holmen og Trekroner. Den mørke farve (og orange ved Trekroner) er fredede arealer efter museumsloven, mens den røde farve angiver udstrækningen af fortidsmindebeskyttelseslinjen (den her indskrænkede 100 m zone).

Svarnr.: 50 Borger

Vejnavn: Pakhusvej

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Denne indsigelse tager kun i mindre omfang udgangspunkt i de effekter der bliver af byggeriet under anlægsfasen og interesserer sig mest for hvordan situationen vil være på trafikken efter færdiggørelse af byggeriet. Dog vil jeg tillade mig at kommentere på den umiddelbare effekt på Langelinjespidsen som attraktion under selve anlægsfasen.

Påvirkning af adgang til Langelinjespidsen under byggeriets anlægsfase
Langelinjespidsen har siden hele langelinje blev åbnet for publikum været et attraktivt udflugtsmål for københavnere. Langelinjespidsen huser to iskiosker, Molekiosken og Molepavillonen og eksistensen af to isbutikker dokumenterer at der igennem årene har været et nogenlunde solidt kundeunderlag. Jeg vil hermed gøre indsigelse mod at den nuværende parkeringsplads, matrikel 966a, i byggefasen skal bruges som oplag for det store byggeri, ref fig 15-16. Det vil i realiteten aflyse langelinjespidsen som mål for udflugter allerede i byggefasen 2027-30. Molekiosken vil formentlig blive nedlagt. Men også adgang til ledefyret og Molepavillon vil blive vanskelig eller muligvis blive helt umulig og medføre at molepavillonen på sin nuværende plads ikke har nogen indtjening og formentlig ikke kan genåbne ved retablering af adgang. Det vil ende som fiskebutikken i Frederiksborggade, der blev isoleret under metrobyggeriet og slutteligt lukkede fordi kunderne havde glemt butikken. Der er også en besynderlig bemærkning om langelinjespidsen vil være forældet som attraktion, når lynetteprojektet skrider frem. Det er vist op til fortolkning. Der er på den anden side et citat fra beskrivelsen i W Lauritsen's projektbeskrivelse: 'Langeliniespidsen har historisk været et attraktivt udflugtsmål, og det skal det være igen'.
Jeg gør herved indsigelse mod at reducere adgang til langelinjespidsen under anlægsfasen

Det planlagte byggeri vil reducere en meget original seværdighed.
Jeg er 77 år og var i min barndom på Frederiksberg på mange mindeværdige udflugter til Langelinje. At tage ud i sommerhalvåret og se på havet, udsigten til Sverige, krydstogt- og andre skibe og at drømme om ferie og fremmede kyster og samtidig nyde en iskage fra en af de to iskiosker (Molekiosken og Molepavillonen) var en elsket søndagsudflugt i 50 og 60-erne. Senere som småbørnsmor i indre by (Købmagergade 1977-99 og senere Hauser Plads 2008-24) var det en overskuelig og dejlig cykeltur, der hævede sig en del over gåture rundt i byens gader og Kongens have.
Det er ikke kun Østerbro, men hele København by, der nyder godt af Langelinje som et virkelig originalt udflugtsmål. Langelinje er også nævnt i Københavnerlitteratur som Hans Scherfig's 'Den forsvundne fuldmægtig' hvor en tur til langelinje indgår som en regelmæssig underholdning. Men med det planlagte byggeri er det hensigten at kannibalisere på den parkeringsplads, der p.t. betjener publikum til bl.a. de to iskiosker og inddrage den til træbeplantet forplads for det foreslåede byggeri. Det er både cyklister - rugbrødsdrevne og motoriserede, og bilister, der ynder at tage på Langelinje og det er dermed et stort publikum, fra hele Storkøbenhavn, der vil opleve en reduktion af oplevelsen af Langelinje i den forstand at der ikke tilbydes parkering for københavnere på udflugt på cykel eller i bil. Den nuværende parkeringsplads ændres til en havnelund og vil i realiteten komme til at fungere som en integrerede del af det store byggeri, der ifølge projektforslaget vil kunne huse7-800 mennesker. Besøgende udefra vil have svært ved at parkere deres transportmidler og der bliver ikke reserveret meget plads til den promenade, der var den tidligere attraktion.

Hvordan det planlagte byggeri vil påvirke trafikken til det eksisterende byggeri.
Det beskrevne byggeri kommer efter planen til at huse 240 boliger. Der vil ifølge planen blive plads til det fornødne antal cykler (op imod 12-1300?) og der bliver 120 parkeringspladser til biler i 'konstruktionen'. Langelinjespidsen liggende ud i vandet, er en blindtarm, der ligger 2 km (ikke 1,5 km, som det nævnes i udkast til Lokalplan) fra Østerbro station, (målt på Google-maps). (Som kuriosum nævnes det i projektbeskrivelsen at der vil

være 600 m i fugleflugt til Nordhavn station...?!). Der er allerede en del trafik i forbindelse med de eksisterende boliger og arbejdspladser på Langelinje. Trafikken fra det planlagte boligbyggeri kan af gode grunde ikke sprede sig radialt fra byggeriet, grundet ligeså snævre ruter omkring Kastellet og den lille havfrue. Trafikken kan kun ledes ad Langelinje alle og videre ad Indiakaj til T-krydset Folke Bernadottes alle/ Kalkbrænderihavnsgade. Så der vil for det første blive behov for noget mere hyppig betjening af bus nr 27. Samtidig vil der før og efter arbejdstid være trafik fra boligerne af i omegnen af 120 biler og 240-480 cyklister, der kun kan komme ud til Indiakaj. Det er ikke rigtigt hvad der nævnes i afsnit 3.3.2 at der allerede i dag kan afvikles tung trafik. Det sker reelt kun i begrænset omfang. Det er vel af samme årsag at man spekulerer i at transportere noget af bygge materialet ad søvejen.

Der nævnes i miljørapporten afsnit 8.1 at der vil blive meget mere trafik, men alligevel er konklusionen baseret på en vurdering: 'Det vurderes dog, at vejnettet er indrettet til at afvikle denne ekstra trafik, og at der ikke pga. disse projekter vurderes at være behov for tilpasninger af trafikregulering, vejgeometri eller lignende'. (min fremhævning)

Krydset Indiakaj/ Kalkbrænderihavnsgade er allerede stærkt presset. Herudover kommer servicebetonet trafik til det nye foreslåede byggeri. Jeg bor Pakhusvej 10, 8. sal og kigger ned på T-krydset, der er udmunding af Indiakaj til Kalkbrænderihavnsgade. Dette kryds er allerede i dag stærkt trafikeret som følge af erhverv på langelinje og det ses at mange trafikanter tager uhyrlige chancer. Men færdiggørelse af det foreslåede byggeri vil dette trafikpres finde sted i begge retninger morgen og eftermiddag. Jeg vil tillade mig at foreslå at man genser dette afsnit i miljøkonsekvensrapporten og udfører en nogle mere præcise beregninger af den trafikale miljøeffekt inden man går videre med projektforslaget.
Langelinje har udover trafik i forbindelse med erhvervsbyggeri også periodevis stærk trafik som følge af passagerer fra krydstogtskibe.
Jeg gør hermed indsigelse mod byggeriet idet det vil medføre stærkt forøget trafik på langelinje, der trafikalt er en blindtarm.

Hvordan man kan forbedre den eksisterende seværdighed.
Jeg kan kun rose bystyret for nu at ville fjerne det grønne rækværk omkring det tidligere brændstoflager og forsøge at udnytte hele Langelinjespidsen. København mangler boliger og med stigende indbyggertal vil København også mangle rekreative områder og det er derfor ikke logisk at reducere herlighedsværdien af Langelinjespidsen. Men ønsket om flere boliger klinger hult hvis det er bystyrets hensigt at overplastre Langelinjespidsen med et byggeri, der formentlig bliver luksuspræget a la Tuborg havn og slet ikke lever op til behovet om boliger, der er til at betale for almindelige københavnere. Samtidig er det projekterede byggeri af en størrelse, der i praksis vil lægge beslag på hele Langelinjespidsen og gøre det vanskeligt at tilgå for københavnere fra øvrige områder. Vi mangler nemlig en havnepark, idet vi i søndre Frihavn mangler et alternativ til Nordhavn og Svanemøllebugtens overfyldte bademoler. Man kan ikke bade lovligt i Søndre frihavn, grundet en gammel kviksølvforurening på havnebunden. En bademole og en havnepark med en god legeplads vil være en tiltrængt fornyelse af en kendt og skattet attraktion i byen.

Svarnr.: 51 Borger

Vejnavn: Sandbjerggade

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:
Nedenstående er et resultatet af en underskriftindsamling igangsat maj 2026 og nu indsendt som høringssvar pr. d. 8. Sept. 2026 med i alt 383 underskrivere.

Vedhæftet vedlægges en liste over alle underskriveres fornavne. Af hensyn til GDPR regler vedhæftes de fulde navne og kontaktoplysninger ikke her i høringssvaret. Hvis politikerne i BR ønsker disse gjort tilgængelige kan de kontakte Mikkel Møller Roesdahl, som kan eftersende de af dem som har givet tilladelse hertil.

Derudover kan listen offentlig tilgås via linket her:
https://www.skrivunder.net/signatures/abent_brev_til_kobenhavns_overborgmester_og_borgerreprasentati
etagers_hojhus_ved_langelinie/

Åbent brev til Københavns overborgmester og Borgerrepræsentation om at stoppe planerne for byggeriet af 35-etagers højhus ved Langelinie
Åbent brev til Københavns overborgmester og Borgerrepræsentation om at stoppe planerne for byggeriet af 35-etagers højhus ved Langelinie

Vi skriver på vegne af en bred skare af professionelle fagfolk med tilknytning til byggebranchen: arkitekter, planlæggere, byggeøkonomer, økonomer, ingeniører, landskabsarkitekter, bygningskonstruktører, entreprenører, forskere mv.

Vi ønsker at udtrykke vores alvorlige bekymring over planerne om at opføre et 35-etagers højhus ved Langelinie.

Vores bekymring handler ikke alene om ét byggeri, men om den retning København udvikler sig i.

Vi mener, at projektet rejser fire grundlæggende problemer:

Det vil ikke bidrage til reelt betalbare boliger, men risikerer tværtimod at forstærke investeringstendenserne, der allerede driver boligpriserne op.
Det repræsenterer en ressource- og klimamæssigt problematisk byggeskik i en tid, hvor byggebranchen burde reducere sit materiale- og energiforbrug markant, hvis vi skal holde os inden for de planetære grænser.
Det viderefører en forældet idé om, at byudvikling skal ske gennem monumentale prestigeprojekter og ikonbyggeri fremfor gennem omsorg for eksisterende kvaliteter og fælles byrum.
Det vil kritisk ændre Københavns særlige relation til havet, horisonten og den menneskelige skala.
Vi mener derfor, at projektet er ude af trit med både samtidens klimaudfordringer og de kvaliteter, der historisk har gjort København til en attraktiv og menneskelig by.

Projektet løser ikke boligkrisen

Boligkrisen er først og fremmest en distributions- og tilgængelighedskrise. Det gælder også i København, hvor det ikke primært handler om mangel på boliger, men om mangel på boliger, som almindelige mennesker har råd til at bo i.

Højhuse er blandt de mest omkostningstunge bygningstyper at opføre. For at økonomien kan hænge sammen, skal den private del af projektet subsidiere den almene del ved at bære en forholdsmæssigt større del af de fælles udgifter for byggeriet. Det gør businesscasen endnu tungere. Resultatet bliver ekstremt dyre private luksusboliger, som vil trække gennemsnitspriserne i København op. Det er ikke en farbar eller skalerbar økonomisk model til at skabe betalbare boliger.

Samtidig tilfører projektet store mængder erhverv og nye arbejdspladser, som yderligere øger efterspørgslen på boliger i byen. Man tilfører altså ikke blot boliger — man forstærker den efterspørgsel, som i forvejen driver priserne opad.

Vi savner derfor en mere grundlæggende diskussion af, hvordan København udvikler sig.

Hvis ambitionen reelt er at skabe en mere socialt og økonomisk bæredygtig by, findes der langt mere ansvarlige steder at begynde: prioriter igen den almene sektor, transformation af

eksisterende bygninger, bedre udnyttelse af tomme og underudnyttede kvadratmeter, reduktion af spekulativt nybyggeri, mindre boligforbrug pr. indbygger og en mere balanceret regional udvikling mellem København og omegnskommunerne.

Klima, biodiversitet og ressourcer

Projektet rejser også alvorlige spørgsmål i forhold til klima, biodiversitet og ressourceforbrug. Højhusprojektet går direkte i modstrid med Københavns Kommunes egen klimastrategi for 2035. En ambition der bl.a. skal realiseres gennem en halvering af byggeriets klimaaftryk.

Højhuse er blandt de mest ressourcekrævende bygningstyper, vi kan opføre. Jo højere vi bygger, desto større bliver behovet for stål, beton, teknik, installationer og komplekse konstruktioner. Selv når træ, som i dette projekt, indgår som materiale, ændrer det ikke ved, at højhuse grundlæggende er en ineffektiv måde at anvende ressourcer på.

Nybyggeri skaber betydelige biodiversitetstab. I byggebranchen sker op mod 95% af den samlede skadespåvirkning på biodiversiteten i værdikæden (off-site), hovedsageligt gennem udvinding af råstoffer som grus, sand, træ og metaller. Når byggebranchen samtidig står for ca. 40 procent af al ressourceudvinding, så pålægger det branchen et ekstra stort ansvar at minimere nybyggeri og de deraf afledte skadevirkninger.

Vi bør som branche, kommune og samfund bestræbe os på at følge en tilstrækkelighedslogik, som alternativ til den effektiviserings- og vækstlogik der pt. driver vores byudvikling. Tilstrækkelighed i byggebranchen handler her om at bygge mindre, bruge færre ressourcer og optimere eksisterende bygninger, frem for blot at bygge mere og nyt.

Projektet er bl.a. blevet præsenteret som regenerativt. Men al brug af begreber som "bæredygtighed" og "regenerativ udvikling" i forbindelse med projekter af denne type må anses som greenwashing. Et højhus bliver ikke regenerativt, fordi der indgår træ i konstruktionen. Og et prestigeprojekt bliver ikke bæredygtigt, fordi det markedsføres grønt. Tværtimod risikerer denne form for kommunikation at udvande centrale faglige begreber og undergrave den tillid og alvor, som den grønne omstilling kræver af byggebranchen.

En by i menneskelig skala

Forestillingen om, at København skal markere sig gennem monumentale objekter og spektakulære vartegn, tilhører en forældet byudviklingslogik, hvor byer konkurrerer om synlighed, investeringer og branding gennem stadig større projekter.

Men København er ikke interessant på grund af sin skyline. København er interessant, fordi byen stadig har en menneskelig skala. Fordi man fortsat kan bevæge sig gennem byen i øjenhøjde med facader, gader, mennesker, himmel og vand. Fordi havnen endnu opleves som et fælles landskab og ikke blot som baggrund for privat værdiskabelse. Hvis vi ønsker at København skal være en bæredygtig by, så indebærer det også at byen fortsat skal være et fælles eje.

Havet og horisonten er et fælles landskab

Netop derfor er placeringen ved Langelinie så problematisk. Indsejlingen til København er et af de få steder, hvor byen stadig møder havet med åbenhed. Hvor horisonten fortsat opleves som større end arkitekturen. Hvor himmel, vand og by endnu står i balance.

Et højhus i denne skala og placering vil ikke blot tilføre endnu en bygning til byen. Det vil fundamentalt ændre oplevelsen af Københavns relation til havet og horisonten.

Vi frygter, at byen mister netop de kvaliteter, som har gjort den internationalt anerkendt: den lave profil, de sammenhængende byrum, nærheden til vandet og oplevelsen af byen som et fælles rum fremfor en samling prestigeprojekter.

Hvilken by ønsker vi at udvikle?

Vi mener samtidig, at projektet repræsenterer en bolig- og bytypologi, der i for høj grad er baseret på afstand — afstand til jorden, til hverdagslivet og til byen som fælles rum.

København har historisk været stærk, fordi byen er blevet udviklet omkring nærhed: nærhed mellem mennesker, funktioner, gader, byrum og landskab.

Det er den kvalitet, der nu er på spil. Derfor opfordrer vi Københavns politikere til at stoppe projektet ved Langelinie og indlede en bredere offentlig og faglig diskussion om, hvilken by København skal være i fremtiden.

Vores bekymring handler grundlæggende om, hvorvidt København fortsat skal udvikles som en menneskelig by med respekt for det fælles landskab, planetens begrænsede ressourcer og social balance — eller om byen skal omformes efter en international logik af ikonbyggeri, kapitalisering og stadig mere monumental byudvikling.

København behøver ikke endnu et ikon. København behøver politikere, der beskytter de kvaliteter, som gør byen værd at bo i - for nuværende og fremtidige generationer.

Underskrevet af fagfolk fra byggebranchen

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 51: 20260908T17-07_signatures (2).pdf

Pdf-filen ***'20260908T17-07_signatures (2).pdf'*** kunne ikke inkluderes i rapporten.

Svarnr.: 52 Borger

Vejnavn: Sandbjerggade

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:

På baggrund af en gennemgang af lokalplanforslaget og den tilhørende miljørapport identificeres 19 forhold, som bør afklares eller undersøges nærmere, inden plangrundlaget vedtages endeligt. Punkterne vedrører både miljøvurderingens metode og grundlag samt konkrete klima-, kulturmiljø-, natur-, trafik- og byarkitektoniske konsekvenser.

1. Manglende vurdering af byggeriets klimaaftryk:
Miljørapporten angiver selv, at miljøvurderingen skal omfatte blandt andet klima og ressourceanvendelse (Miljørapport, kap. 5.3, s. 48). Ved den efterfølgende afgrænsning af de miljøfaktorer, der faktisk undersøges, indgår klima imidlertid ikke som et selvstændigt vurderingstema, mens ressourceanvendelse alene afgrænses til vandforbrug (Miljørapport,

kap. 5.5, s. 49). Dette er vanskeligt at forstå i forhold til et plangrundlag, der muliggør ca. 62.500 m■nybyggeri, fordelt med ca. 32.700 m■på Marmormolen og 29.800 m■på Langelinie, herunder højhuse på henholdsvis 96 og 120 meter (Lokalplanforslag, redegørelsen, s. 10; for Langelinie også s. 4 og 12).

Den eneste direkte behandling af byggeriets klima- og materialepåvirkning i lokalplanens miljøresumé består i en henvisning til Bygningsreglementets klimakrav og en generel konklusion om, at projektet ikke indebærer et "uforholdsmæssigt stort ressourceforbrug" (Lokalplanforslag, redegørelsen, afsnit Miljøforhold – Ressourceeffektivitet, s. 28). Der fremlægges imidlertid ingen samlet LCA, absolut CO_2-opgørelse, biodiversitetsscore (on-site og off-site) eller vurdering af de materialemængder og konstruktive merkrav, der følger af den foreslåede bygningsform og højde.

Kommunen anmodes derfor om at redegøre for, hvorfor selve byggeriets klimaaftryk er afgrænset ud af miljøvurderingen, og om at supplere vurderingen med projektets forventede absolutte klimapåvirkning.

2. Ressourceeffektivitet er reduceret til vandforbrug:
Miljørapportens kapitel om ressourceeffektivitet indledes med en bred definition, som omfatter både mængden af ressourcer, hvilke ressourcer der anvendes, og om de genbruges, genanvendes eller spildes (Miljørapport, kap. 15, s. 191). Alligevel fremgår det umiddelbart efter, at afgrænsningsnotatet alene kræver undersøgelse af muligheden for at opsamle regnvand. Selve vurderingen på s. 191–192 omhandler herefter tagvand og rentvandsforbrug.

Der foretages således ikke en egentlig vurdering af projektets materielle ressourceforbrug – eksempelvis træ, beton, stål, aluminium og glas – på trods af projektets størrelse og højder. Lokalplanens eget resumé konkluderer samtidig uden nærmere dokumentation, at projektet ikke omfatter materialevalg eller metoder med "uforholdsmæssigt stort ressourceforbrug" (Lokalplanforslag, s. 28).

Kommunen anmodes om at redegøre for grundlaget for denne konklusion samt forklare, hvorfor materialeforbruget ikke indgår i kapitel 15, når kapitlets egen definition netop omfatter ressourceforbrugets mængde og karakter.

3. Manglende vurdering af rimelige alternativer:
Miljørapporten anfører i det ikke-tekniske resumé, at en miljøvurdering også skal forholde sig til alternativer, men behandler herefter alene 0-alternativet, dvs. en situation hvor de aktuelle planforslag ikke vedtages, og den gældende lokalplan fortsætter (Miljørapport, kap. 3.5, s. 27). Den samme metode beskrives i kap. 5.3 og anvendes gennem fagkapitlerne.

Der ses ikke i miljørapporten en sammenlignende vurdering af andre udviklingsscenarier – eksempelvis lavere byggeri, reduceret etageareal, bebyggelse tilpasset Langelinies eksisterende skala eller en udvikling med større friholdelse af molespidserne. Dette er særligt relevant, fordi det aktuelle plangrundlag netop ændrer kommuneplanrammen for Langelinie, herunder anvendelse, samlet etageareal og tilladte højder op til 120 meter (Lokalplanforslag, redegørelsen, s. 17 samt Forslag til kommuneplantillæg, s. 101).

Kommunen anmodes om at redegøre for, hvilke rimelige alternativer der faktisk har været undersøgt, og hvorfor de ikke fremgår af miljørapporten.

4. 0-alternativet belyser ikke tilstrækkeligt den faktiske ændring af stedet:
0-alternativet er ikke den nuværende fysiske situation, men den gældende lokalplan 440, som muliggør højhuse på ca. 98 og 113 meter samt en ca. 150 meter lang bro i 65 meters højde mellem de to molespidser (Miljørapport, kap. 14.2, s. 169–170; tilsvarende bl.a. kap. 7.2 og 8.1). Den tidligere plan er ikke blevet realiseret; lokalplanforslaget beskriver selv den aktuelle Langeliniespids som den sidste ubebyggede grund og omtaler det tidligere Steven Holl-projekt som et projekt, grundejerne tidligere ønskede at opføre (Lokalplanforslag,

redegørelsen, s. 5).

Denne reference betyder, at eksempelvis et 120 meter højt tårn på Langelinie vurderes som en ændring fra en hypotetisk højde på 113 meter og ikke som den faktiske transformation fra et ubebygget molespidsområde til et 120 meter højt byggeri.

Kommunen anmodes derfor om, at kommunen – ud over det lovbestemte 0-alternativ – tydeligt redegør for projektets påvirkning i forhold til den faktisk eksisterende fysiske situation, således at offentligheden kan forstå den reelle ændring af byen og havnerummet.

5. Inkonsekvent brug af referencescenarier:
Miljørapporten anvender den gældende, ikke-realiserede højhusplan som reference, når projektets potentielt negative virkninger vurderes. Dette fremgår eksempelvis af vurderingen af kulturarv, hvor rapporten fastslår, at højderne i det eksisterende plangrundlag er sammenlignelige med det aktuelle forslag (Miljørapport, kap. 14.2–14.3.1, s. 169–170).

Når projektets positive byarkitektoniske kvaliteter vurderes, sammenlignes der derimod med den faktiske nuværende situation, hvor grundene beskrives som "uskønne og afspærrede" oplags- og byggepladser (Miljørapport, kap. 14.3.1.3, s. 181–182). Dermed anvendes én baseline til at reducere de negative konsekvenser og en anden til at fremhæve de positive.

Kommunen anmodes om at redegøre for denne metodiske asymmetri og om at præsentere vurderingerne på et konsistent sammenligningsgrundlag.

6. Selve højden fravælges i den byarkitektoniske vurdering:
I kapitel 14.3.1 skriver miljørapporten direkte, at fordi det gældende plangrundlag allerede muliggør sammenlignelige højder, vil vurderingen omhandle "det konkrete visuelle udtryk på bygningerne […] og ikke det faktum, at der kan bygge højt" (Miljørapport, s. 170).

Dette er umiddelbart en væsentlig begrænsning af vurderingen. Lokalplanen fastlægger et 120 meter højt og 35 etager stort tårn på Langelinie (Lokalplanforslag, redegørelsen, s. 12; bestemmelse § 6, s. 53), og kommuneplantillægget ændrer udtrykkeligt rammen for at give mulighed for denne højde (s. 101).

Kommunen anmodes derfor om en særskilt vurdering af højden og skalaændringen i sig selv, ikke alene af facadeudtryk, farver og materialer.

7. Kulturmiljøets geografiske afgrænsning er utilstrækkelig:
Lokalplanens kulturmiljøafsnit fokuserer på det udpegede kulturmiljø "Promenaden og Langeliniekaj" og vurderer især det sammenhængende promenadeforløb, det grønne præg og sigtelinjen langs Langelinieskuret (Lokalplanforslag, redegørelsen, Kulturmiljø, s. 34). Miljørapportens kap. 14.1.3 og 14.3.3 arbejder tilsvarende med den formelt afgrænsede kulturmiljøudpegning og dens konkrete bærende bevaringsværdier (Miljørapport, s. 166–169 og 187–189).
Denne geografiske afgrænsning forekommer utilstrækkelig ved vurderingen af et 120 meter højt tårn, hvis visuelle og kulturhistoriske påvirkning rækker langt ud over lokalplanområdet og de ca. 360 m■af matrikel 960b, der ligger inden for selve kulturmiljøudpegningen. Miljørapporten dokumenterer selv denne vidtrækkende synlighed gennem visualiseringer fra blandt andet Trekroner/indsejlingen, Refshalevej, Sortedams Sø, Fælledparken, Svanemøllen Strandpark og Inderhavnsbroen (Miljørapport, kap. 14.3.1, fig. 14-6–14-22, s. 171–179).

Kommunen anmodes derfor om en bredere kulturmiljøvurdering, der undersøger tårnets indvirkning på de visuelle og kulturhistoriske relationer til blandt andet Kastellet, Frederiksstaden, den historiske havnefront, Refshaleøen, Trekroner og den samlede indsejling til København. Det bør ikke være lokalplanens geografiske grænse, der afgør, hvor langt et 120 meter højt bygningsværks kulturelle påvirkning undersøges; det bør være

bygningens faktiske influensområde.

8. Vurderingen af den kystlandskabelige helhed er utilstrækkelig:
Miljørapporten gengiver i kap. 14.1.4 planlovens krav om, at ny bebyggelse i kystnær byzone blandt andet skal indpasses i den kystlandskabelige helhed og tage hensyn til bevaringsværdige helheder i bystrukturen (Miljørapport, s. 169). Lokalplanen erkender samtidig, at de nye bygninger qua deres højde vil "fremstå markante" ved mødet fra søsiden (Lokalplanforslag, Den kystnære del af byzonen, s. 30). Alligevel konkluderer miljørapporten hovedsageligt på baggrund af sammenligningen med den tidligere højhusplan, at højderne ikke medfører en betydende ændring i den landskabelige oplevelse (Miljørapport, kap. 14.3.4, s. 190).

Kommunen anmodes om en selvstændig redegørelse for, hvordan et 120 meter højt tårn faktisk vurderes i forhold til den eksisterende kystlandskabelige helhed, herunder åbent vand, horisont, himmellys og indsejlingen til den historiske by.

9. "Høje bygninger på molespidser" anvendes som designpræmis uden tydeligt planmæssigt grundlag:
Lokalplanen skriver, at Nordø og Sundmolen afsluttes med høje bygninger, og konkluderer derpå, at Marmormolen og Langelinie "skal skrive sig ind i familien med høje lyse bygninger på havnens molespidser" (Lokalplanforslag, redegørelsen, s. 7). Det samme narrativ gentages i lokalplanens beskrivelse af projektet (s. 9–14) og i miljørapportens byarkitektoniske analyse, hvor det store Langelinietårn beskrives som en "ny, markant afslutning" på havnespidsen (Miljørapport, kap. 14.3.1.2, s. 181).
Dette kan være et arkitektonisk koncept, men det fremgår ikke tydeligt, at det er et vedtaget overordnet planprincip. Tværtimod beskriver lokalplanen selv havnens egenart med lange udsyn, himmellys, åbne vandrum og grønne molespidser (Lokalplanforslag, redegørelsen, s. 7).

Kommunen anmodes om at redegøre for det planmæssige grundlag for netop højhusmarkering af molespidserne og for, om alternative principper – eksempelvis nedtrapning eller friholdelse mod vandet – er undersøgt.

10. Vindpåvirkningen er væsentlig negativ uden afværgeforanstaltninger:
Lokalplanens korte miljøresumé anfører blot, at byggeriet kan skabe øget vindturbulens ved bygningshjørner, men at beplantning og overdækninger kan skabe bedre vindkomfort (Lokalplanforslag, s. 28). Den fulde miljørapport er betydeligt mere alvorlig: den samlede påvirkning af vindmiljøet uden yderligere vindafskærmning vurderes at kunne variere fra positiv til væsentlig negativ (Miljørapport, kap. 9.2.3.3, s. 113).

På Langelinie beskrives konkret kraftig turbulens og nedadrettet vind ved Tårn Nord og en markant korridoreffekt mellem Tårn Syd og Pakhus 47 (Miljørapport, kap. 9.2.3.2, s. 108–110).

Da acceptabel vindkomfort dermed afhænger af afværgeforanstaltninger, anmodes kommunen om at redegøre præcist for, hvilke af disse der er gjort juridisk bindende i lokalplanens bestemmelser, og hvilke der alene er anbefalinger eller forudsætninger i projektmaterialet.

11. Vindanalysen afhænger af vegetation og afværge, som endnu ikke eksisterer:
Vindstudiet på Langelinie modellerer træer med en gennemsnitlig højde på ca. 5 meter og buske på ca. 2 meter (Miljørapport, kap. 9.2.3.2, s. 108). Miljørapporten peger desuden på hække, plantekasser, barrierer og andre lokale lægivere som nødvendige eller anbefalede tiltag (kap. 9.3.2.2, s. 114–115).

Det fremgår samtidig, at der ikke planlægges egentlig overvågning af vindkomforten efter realisering (kap. 9.4, s. 115).

Kommunen anmodes derfor om dokumentation for, hvordan forholdene fungerer fra første ibrugtagning, før vegetation er fuldt etableret, samt i vinterhalvåret. Kommunen bedes desuden redegøre for, hvorfor efterfølgende kontrol af en miljøfaktor, der uden afværge vurderes som potentielt væsentlig negativ, ikke anses for nødvendig.

12. Trækfugle og facadeudformning:
Miljørapporten konstaterer, at København ligger centralt på en hovedtrækrute, og at den kystnære placering samt byggehøjderne på 96 og 120 meter indebærer potentielle kollisionsrisici for trækfugle (Miljørapport, kap. 8.3.1, s. 84–87). På Langelinie er glasandelen i det høje tårn oplyst til 45 %, mens de Toronto-retningslinjer, som rapporten selv anvender, angiver 25–40 % som et relevant niveau (kap. 8.3.2.2, s. 93). Rapporten lægger blandt andet til grund, at boligernes indvendige belysning forventes at falde om natten, fordi beboerne antages at sove (s. 93), og konkluderer herefter, at der ikke er behov for overvågning af fuglekollisioner (kap. 8.5, s. 95).

Kommunen anmodes om en redegørelse for, hvor robuste disse forudsætninger er, og om der kan fastlægges bindende bestemmelser om facadeglas og belysning frem for at basere vurderingen på forventet brugeradfærd.

13. Trafik i driftsfasen er utilstrækkeligt belyst i miljørapporten:
Lokalplanen beskriver de eksisterende trafikforhold og konstaterer, at særligt Langelinie er præget af turister og turistbusser. Den oplyser desuden, at Nordhavn Station ligger ca. 500 og 600 meter væk i fugleflugt (Lokalplanforslag, redegørelsen, s. 7). Under Fremtidige trafikforhold på s. 9 konkluderes kort, at der vil komme lidt mere biltrafik, men at fremkommeligheden ikke vil blive mærkbart påvirket.
I miljørapportens afgrænsning er trafik derimod ikke udpeget som en selvstændig miljøfaktor i driftsfasen; trafik indgår eksplicit under kulturarv som trafik i byggefasen (Miljørapport, kap. 5.5, s. 49).

Kommunen anmodes om at angive det faglige grundlag for lokalplanens konklusion om driftsfasens trafik, herunder beregnede trafikmængder, modal split og konsekvenserne af ca. 32.700 m■kontor, 226 boliger samt publikumsrettede funktioner, herunder de forventede menneskemængder ved Krysttogtskibe.

14. Stationsnærheden bør dokumenteres som faktisk gangafstand:
Lokalplanen s. 7 anfører, at Nordhavn Station ligger ca. 600 m fra Langelinie i fugleflugt, mens en almindelig ruteopmåling i korttjenester viser omkring 2 km / ca. 30 minutters gang fra Langeliniespidsen. Miljørapporten konstaterer samtidig, at Fingerplanens stationsnærhedsregel ikke gælder boliger (MR kap. 6.1.2, s. 53).

Kommunen anmodes om at redegøre for, hvorfor fugleflugtsafstanden fremhæves som relevant mål for et boligprojekt med denne usædvanligt høje tæthed, og hvordan kommunen vurderer transportmæssigt placeringen af 226 boliger ca. 30 minutters gang fra nærmeste station? Kommunen anmodes om at redegøre for, hvorfor der ikke stilles et tilsvarende stationsnærhedshensyn til så intensiv boligudvikling.

15. De almene boliger koncentreres i det lavere tårn:
Lokalplanen stiller krav om mindst 25 % almene boliger af det samlede boligareal på matr.nr. 960b (Lokalplanforslag, § 3, stk. 4, s. 47–48). Miljørapporten præciserer, at de almene boliger placeres i det laveste af de to tårne (Miljørapport, kap. 3.3.2, s. 16–17).
Vindstudiet viser desuden en konkret kvalitetsforskel: Tårn Nord med ejerboliger modelleres med altaner på ca. 1,5 meter, mens de almene boliger i Tårn Syd modelleres med spanske altaner på ca. 0,4 meter (Miljørapport, kap. 9.2.3.2, s. 111).

Kommunen anmodes om at redegøre for, hvorfor de almene boliger koncentreres i en særskilt og lavere bygningsdel, og hvordan denne disponering understøtter intentionen om en socialt blandet by.

16. Kumulative klima- og ressourcepåvirkninger er ikke vurderet:
Miljørapportens kapitel 17 om kumulative påvirkninger omfatter biodiversitet, befolkning og sundhed, jord/vand, arkitektur/kulturarv samt risiko for uheld (Miljørapport, s. 203–204). Klima og materialeforbrug indgår ikke i den kumulative vurdering.
Dette skal ses i sammenhæng med, at klima er fraværende fra fagkapitlerne, og at ressourceeffektivitet i kap. 15 er afgrænset til vand (s. 191–192).

Kommunen anmodes om at redegøre for, hvorfor den kumulative effekt af byggeriets CO_2- og materialeforbrug ikke vurderes i forhold til den omfattende samtidige byggeaktivitet i Nordhavn og København som helhed.

17. Konklusionen om manglende usikkerhed er for kategorisk:
Miljørapportens kapitel 18 konkluderer, at der ikke er usikkerheder i vurderingsmetoder, datagrundlag eller manglende viden, som vil påvirke konklusionerne (Miljørapport, s. 205). Denne konklusion forekommer vanskelig at forene med, at centrale vurderinger blandt andet afhænger af endnu ikke etableret vegetation og vindafværge (kap. 9), antagelser om fremtidig brugeradfærd og belysning (kap. 8), fremtidige byudviklingsprojekter (kap. 14 og 17) samt en aldrig realiseret lokalplan som centralt referencescenarie. Hertil kommer, at klima- og materialeforbrug ikke er undersøgt i en form, der overhovedet gør det muligt at beskrive usikkerheden på disse områder. Samt at der mangler egentlige trafik- og mobilitetsanalyser. Kommunenanmodes om at genoverveje kapitel 18 og redegøre eksplicit for de væsentligste usikkerheder og deres betydning for vurderingernes robusthed.

18. Misvisende fremstilling af højdernes relation til den eksisterende skyline.
Lokalplanens redegørelse anvender et principsnit/opstalt til at sammenholde de foreslåede højder med andre høje bygninger i København, herunder bl.a. Pasteurs Tårn i Carlsberg Byen og Nordbro på Nørrebro (LP s. 13). Denne fremstilling giver et misvisende billede af projektets faktiske kontekst, fordi bygninger, som ligger langt bag den umiddelbare havnefront – i nogle tilfælde flere kilometer fra Langelinie – visuelt sammenstilles med de foreslåede tårne. Dermed fremstår den eksisterende skyline langs indsejlingen højere og mere vertikal, end den faktisk er. Langs selve vandkanten er bebyggelsen i dag overvejende væsentligt lavere, hvilket bliver tydeligt, når kun bygninger i første række mod havnen medtages. Dette illustreres i vedlagte tegninger, hvor henholdsvis den eksisterende skyline og projektets indpasning er vist med vandkantens faktiske første bygningsrække som reference.

Kommunen anmodes om at redegøre for, hvorfor bygninger uden for den umiddelbare havnekontekst anvendes som højdereferencer, og om at supplere materialet med et retvisende snit/opstalt, der viser projektets højder i forhold til den faktiske bebyggelse i første række langs havneindløbet.

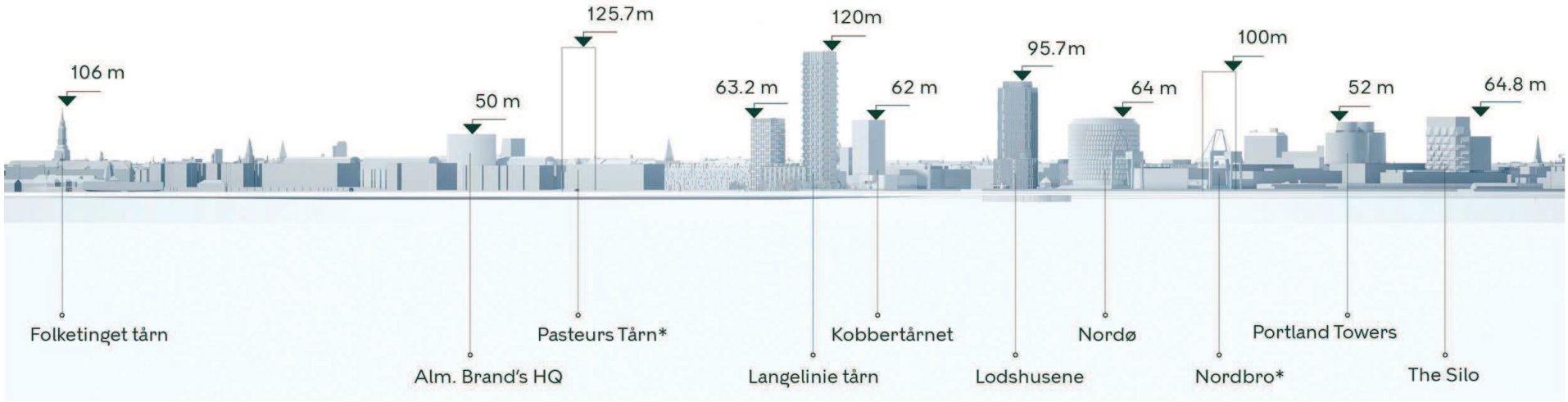
19. Højhusidéens historiske og planfaglige grundlag:
Ved MorgenDAC-debatten om Langelinie blev det af stadsarkitekt Lars Jensen fremført, at idéen om at markere Langeliniespidsen med et højhus kan føres tilbage til begyndelsen af 1990'erne. Den historik fremgår ikke tydeligt af det aktuelle plangrundlag. Tværtimod var Langeliniespidsen i lokalplan 197 fra 1991 udlagt til rekreative formål, mens de konkrete højhusplaner, som det nuværende forslag bygger videre på, først senere blev udviklet og indarbejdet i planlægningen.

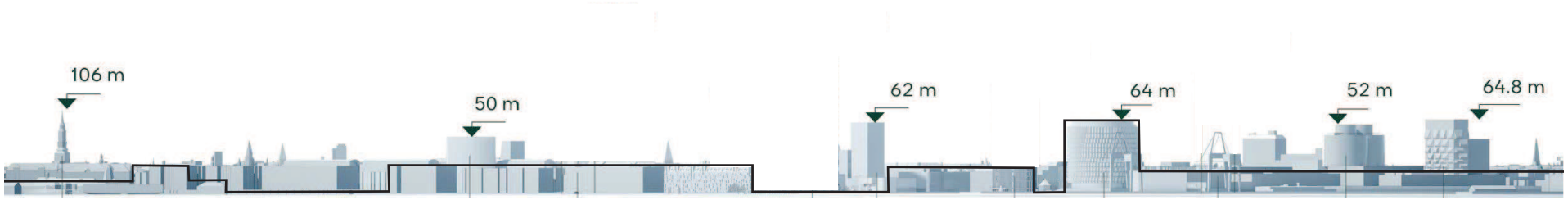
Kommunen anmodes derfor om at redegøre for den planhistoriske og politiske tidslinje for idéen om et højhus på Langeliniespidsen: Hvornår opstod idéen, hvornår blev den første gang politisk behandlet, og på hvilket grundlag er den siden blevet fastholdt som præmis for udviklingen af stedet?

At en planidé har kontinuitet er ikke i sig selv dokumentation for dens relevans i dag. Siden begyndelsen af 1990'erne har både København og det faglige grundlag for byudvikling ændret sig markant, herunder vores viden om byggeriets klima- og ressourcebelastning,

højhusbyggeriets konstruktive og miljømæssige konsekvenser, mobilitet, mikroklima, boligkvalitet og kulturmiljø. Kommunen har selv tidligere vurderet, at højhusprojektet på stedet bar præg af at være skabt "i en opgangstid med stor optimisme for fremtiden", og at ændrede forudsætninger kunne nødvendiggøre et nyt projekt for dette særlige sted i Københavns Havn.

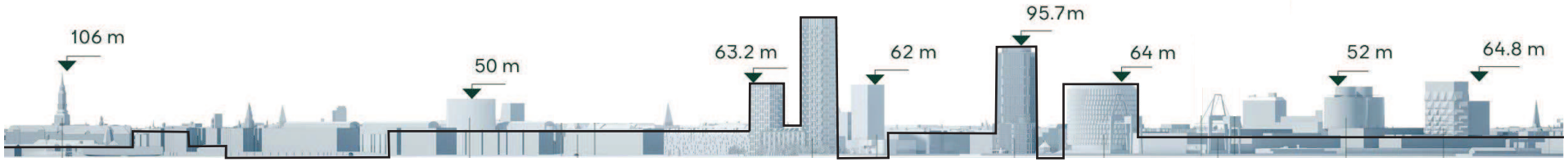
Kommunen anmodes derfor om at redegøre for, om selve grundpræmissen – at Langeliniespidsen bør afsluttes med et højhus – på noget tidspunkt er blevet genvurderet ud fra nutidens klima-, ressource-, mobilitets-, bolig- og kulturmiljømæssige hensyn, eller om en planidé fra en anden tid fortsat lægges til grund uden en sådan fornyet vurdering.


106 m
50 m
125.7m
63.2 m
120m
62 m
95.7m
64 m
100m
52 m
64.8 m
Folketinget tårn
Alm. Brand's HQ
Pasteurs Tårn*
Langelinie tårn
Kobbertårnet
Lodshusene
Nordø
Nordbro*
Portland Towers
The Silo



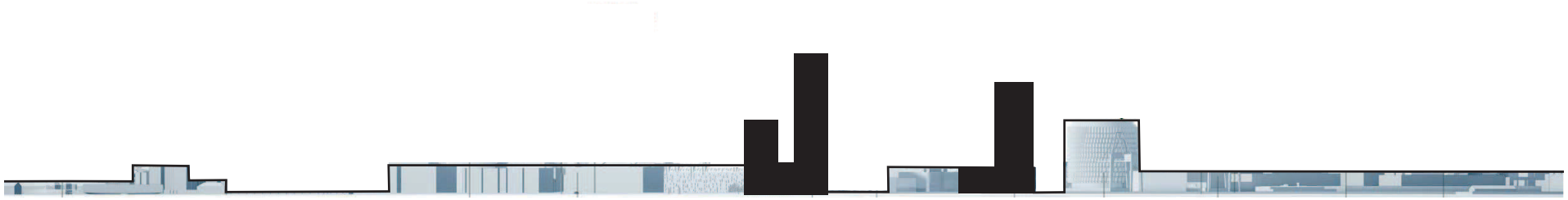
Tegning nr 1
Byens aktuelle skyline, uden projektforslaget.

Opstalt: Set langs havnekanalen*
*Den sorte snit streg illustrerer højden på bygningerne der ligger i første række til vandkanten. De gråtonede bygninger tæller det man kan se fra en båd i havnekanten.



Tegning nr 2
Byens skyline, med projektforslaget.

Opstalt: Set langs havnekanalen*
*Den sorte snit streg illustrerer højden på bygningerne der ligger i første række til vandkanten. De gråtonede bygninger tæller det man kan se fra en båd i havnekanten.



Tegning nr 3

Byens aktuelle skyline, med projektforslaget.

Snit: Gennem bygninger der ligger første række langs havnekanalen*
* Den sorte snit streg illustrerer højden på bygningerne der ligger i første række til vandkanten.
** De sorte volumener indikerer projekter forslaget.

Svarnr.: 53 Borger

Vejnavn: Roskildevej

Postnr. og by: 2000 Frederiksberg

Høringssvar:
I kraft at Københavns begrænsede plads og ambition om at begrænse byggeri, er det vigtigt at hvert eneste projekt - men især projekterne på særlige lokationer, som her - holder os tæt på, hvis ikke over, vores ambitioner som by. Og et højhus på 120 meter er en betydelig afvigelse fra rigtig mange af vores ambitioner - om by som er grøn, interaktiv, menneske-skala og demokratisk.
En vis højde og densitet er vigtig, og derfor mener jeg vi bør bestræbe os på en maks-højde som Portland-tårnene, og en minimum-højde på 5 etager (evt. med setbacks med lavere niveauer). Det lyder måske beskedent og uoriginalt, men jeg mener vi bør bestræbe os på at nyskabe og vise vision indenfor disse højde-begrænsninger. Der er mulighed for at innovere og at markere os som forgangsby. Men det findes indenfor en vis højde-begrænsning.
/Emma ragnhof, arktisk ingeniør (DTU) og ms.c nordic urban planning studies (RUC).

Svarnr.: 54 Borger

Vejnavn: Vigerslevvej

Postnr. og by: 2500 Valby

Høringssvar:
Projektet repræsenterer en uhensigtsmæssig byudvikling, der hverken gavner København eller borgerne generelt og som drastisk vil forringe Københavns historiske skyline - både lokalt i Nordhavn og ved Langelinie, men også plage hele byen visuelt, med tårnenes enorme højder. Forslaget bør forkastes eller grundlæggende omarbejdes til en markant mindre skala. Der er vedhæftet konkrete kommentarer og bemærkninger til lokalplanforslaget.

Projektet repræsenterer en uhensigtsmæssig byudvikling, der hverken gavner København eller borgerne generelt. Forslaget bør forkastes eller grundlæggende omarbejdes af følgende grunde:

1. Skala og uacceptabel påvirkning af Københavns historiske skyline

Forslaget åbner op for massiv bygningshøjde med tårne på op til 120 meter (35 etager) og 64 meter på Langelinie samt 96 meter (21 etager) på Marmormolen.

Brud med Københavns skala:
København er historisk kendetegnet ved sin lave karréstruktur i 5–6 etagers højde, afbrudt af få historiske tårne og spir, der er med årene kommet et stigende antal højhuse i byen, der bryder med dette princip, men opførelsen af så dominerende højhuse (og med historisk høje bygningshøjder) på helt eksponerede molespidser vil skabe et voldsomt visuelt clash, hvis skala og kontrast byen hidtil ikke har oplevet.

Synlighed fra store afstande:
Projektets egne visualiseringer og miljørapport bekræfter, at de massive volumener vil gribe voldsomt ind i udsigten og oplevelsen af byen helt fra centrale og følsomme historiske byrum som Inderhavnsbroen, Fælledparken samt fra vandsiden ved indsejlingen.

2. Unødigt byggeri for de få på bekostning af fællesskabet

Projektet tillader opførelse af ca. 62.500 m² etageareal, herunder ca. 29.800 m² boliger på Langelinie.
Med en så attraktiv og eksklusiv beliggenhed ved vandet vil boligerne primært henvende sig til en snæver, meget velhavende gruppe samt kommercielle developere. Resten af byens borgere skal lægge ryg og udsigt til privat dominans af et af Københavns mest ikoniske, offentlige havnerum.

3. Misvisende "greenwashing" og tvivlsomme klimapåstande:

Offentliggørelsen og markedsføringen af projektet gør flittigt brug af grønne begreber og visuelle fremstillinger (som "regenerativt byggeri" og trækonstruktioner). Dette slører de reelle miljø- og klimamæssige konsekvenser:

Tungt betonfundament og ressourceforbrug:
At bygge højhuse på op til 120 meter i den kystnære zone kræver ekstremt tunge, ressourcekrævende funderinger i beton, uanset om der anvendes træ i facaderne eller etagerne ovenover.

Symbolsk grønt dække:
Påstande om "skovagtig beplantning" på vindblæste, opfyldte moler ændrer ikke ved, at der er tale om et enormt CO_2-aftryk ved selve opførelsen af over 60.000 m² nybyggeri. Saglig og teknisk kritik af lokalplanens indholdNærlæses lokalplanforslaget og miljørapporten, fremstår en række konkret underbelyste og problematiske forhold:

Massive skyggegener i rekreative byrum:
Skyggediagrammerne påviser tydeligt, at højhusene kaster lange skygger over de omkringliggende boligområder (fx Marmorbyen) og over de planlagte offentlige promenade- og parkarealer. Både på forårsjævndøgn og i sommermånederne bliver store dele af opholdsarealerne mørkelagt i kritiske timer.

Utrygge vindforhold og turbulens:
Miljørapporten slår fast, at højhusenes udformning vil medføre øget vindturbulens ved bygningshjørner. At placere 96 og 120 meter høje bygninger på eksponerede molespidser forringer vindkomforten markant for gående og cyklister på havnepromenaderne.

Kulturarv og flytning af historiske bygninger:
Det bevaringsværdige Lodseri fra 1943 (tegnet af Thomas Havning) foreslås flyttet fra sin nuværende placering for at gøre plads til det nye erhvervsdomicil på 32.700 m². At forrykke et historisk, udpeget kulturspor for at maksimere et privat byggefelt udvander stedets oprindelige kulturhistoriske værdi.

Miljøpåvirkning og jordforurening:
Der er påvist grundvands- og jordforurening på begge grunde (bla. med olie, tjære, tungmetaller og trichlorethylen/TCE fra tidligere oliedepoter). Ekstensive gravearbejder i tæt kontakt med havnebassinet udgør en reel risiko for spredning og påvirkning af havmiljøet.

Københavns havnefront bør bevares som et tilgængeligt, lysfyldt og menneskeligt byrum og der burde i stedet arbejdes med at styrke og forbedre de offentlige funktioner og byrum ved molespidserne. Borgerrepræsentationen bør afvise det foreliggende kommuneplantillæg og lokalplanforslag.

Svarnr.: 55 Borger

Vejnavn: Hattekæret

Postnr. og by: 2730 Herlev

Høringssvar:
København skal være en kommune der går forrest i at bevare og genbruge de vores ressourcer. Vi har ikke brug for nye højhuse.
En visionær kommune ser på de bygninger og områder vi allerede har og ser alle mennesker og ikke kun de få.
Københavns penge skal hellere blive brugt til at fortætte og forbedre de bymiljøer som støder op i mod nabokommunerne. Det vil løfte de udsatte områder, gøre dem attraktivtive og samtidig give noget tilbage.
Et højt hus ved Langelinje er ikke et varetegn som klæder København og vil kun være for de få, der flytter ind.
Samtidig siger al forskning at det ikke er sundt at bo i et højhus. Det er okay at arbejde, men ikke at bo.

Svarnr.: 56 Borger

Vejnavn: C V E Knuths Vej

Postnr. og by: 2900 Hellerup

Høringssvar:
Jeg støtter ikke at forslaget om opførelse af højhusene på Langelinie og Marmormolen skal vedtages, da hensyn til klima, miljø, arkitektur, kulturarv og byens sammenhængskraft skal prioriteres. Alene skalaen på byggeriet er uforeneligt med byens kant og vil skabe et forvridende forhold mellem mennesker og stedet. Nænsomhed og forståelse for stedet er fraværende.

Svarnr.: 57 Borger

Vejnavn: Bernhard Bangs Alle

Postnr. og by: 2000 Frederiksberg

Høringssvar:
Jeg ser ingen formål med at bygge et så enormt højhus, som vil ændre det omkringliggende stykke af København så markant. Det er på ingen måde i overensstemmelse, med den grønne omstilling. Et så enormt et byggeri vil, som påvist, være så ressourceintensivt, at det på ingen måde kan kaldes for bæredygtigt.
Jeg er med på at der er behov for flere boliger i København. Brug eventuelt energien på at transformere det store antal eksisterende bygninger vi har og få bugt med Blackstone og andre investorer der fraholder normale mennesker at bo i København.

Svarnr.: 58 Borger

Vejnavn: Bordeauxgade

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
De foreslåede bygninger vil ikke passe godt ind i Københavns skyline og vil være forstyrrende for området omkring Nordhavn uden nogen fordel. Jeg er dybt bekymret over, at denne udvikling blev godkendt, da den er fuldstændig ude af overensstemmelse med Københavns miljøstrategi og bys karakter.

Svarnr.: 59 Borger

Vejnavn: Mariehamngade

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
Jeg gør hermed indsigelse mod planforslaget.

Jeg bor i Nordhavn og bruger området dagligt omkring Marmormolen og Langelinie. Mit hovedsynspunkt er enkelt: Jeg forstår ikke, hvorfor der skal bygges så højt netop her, med tårne der ikke passer ind i det bybillede, København har bygget op gennem generationer.

1. Tårnene passer ikke ind i den by, København er

København er ikke en by med enkeltstående vartegn i vilkårlig skala. Byens profil er bygget op omkring tårne og spir over en forholdsvis ensartet bygningshøjde, og netop derfor virker de høje elementer, vi har, så stærkt. Rundetårn er 35 meter.

Planforslaget lægger op til 120 meter på Langeliniespidsen. Ikke inde i et tæt byområde, men frit eksponeret i havneløbet, på det sted hvor byen møder vandet og hvor indsejlingen til København opleves.

I området findes allerede et arkitektonisk sprog med FN-byen som stjerne, Bech Bruun og CIP som rondel og BIG som kube. Tre nye tårne på 65, 96 og 120 meter skærer igennem det hele og forvandler en sammenhængende komposition til en samling enkeltbygninger, der konkurrerer om opmærksomheden.

Kommunen konkluderer, at projektets påvirkning af den visuelle oplevelse af den nordlige del af Københavns havn samlet set er positiv. Det er en værdibaseret arkitektonisk vurdering, ikke en faglig konstatering, og jeg mener ikke, den bør stå uimodsagt uden et mere transparent grundlag. Jeg anmoder om, at det dokumenteres, hvilke udsigtspunkter der er anvendt, hvad projektet sammenlignes med, og hvordan skylinen ser ud før og efter, set fra søsiden, fra Langeliniepromenaden, fra Nordø og Sandkaj, fra Østerbro, fra Indre By og fra Refshaleøen.

2. Højderne er ikke begrundet i stedet

Planforslaget ændrer selv kommuneplanrammerne. At rammen tidligere har muliggjort høje bygninger er derfor ikke i sig selv et argument for, at netop disse højder skal realiseres.

Jeg savner et svar på: Hvorfor 120 meter? Hvorfor 96 meter? Hvorfor to tårne på Langelinie? Hvorfor er 60, 70 eller 80 meter ikke tilstrækkeligt? Hvorfor skal netop havnespidserne bære byens højeste markører?

Der bør foreligge en stedsspecifik proportionalitetsvurdering, ikke blot en konstatering af, at højderne kan rummes inden for en ramme, kommunen samtidig er ved at ændre.

3. Der mangler et reelt alternativ

Miljøvurderingsloven kræver, at rimelige alternativer vurderes. Efter min læsning er der sammenlignet forskellige udformninger af det samme højhuskoncept, men ikke et egentligt alternativ uden højhuse.

Uden et sådant alternativ har hverken borgere eller politikere noget at sammenligne forslaget med, og afvejningen er reelt truffet på forhånd. Jeg anmoder om, at der udarbejdes et alternativ, hvor byggeriet fordeles på lavere bygninger tilpasset områdets eksisterende skala, og at det sammenlignes med det

foreslåede på lige vilkår.

4. Skylinen vurderes stykke for stykke

Marmormolen, Langelinie, Sundmolen, Nordø, Sandkaj, Århusgadekvarteret og Lynetteholm vurderes hver for sig. Konsekvensen er, at hver enkelt bygning kan fremstå rimelig i sin egen plan, mens den samlede virkning aldrig bliver vurderet af nogen.

Jeg anmoder om en samlet skylineanalyse, der medtager eksisterende, vedtagne og realistisk forventelige fremtidige høje bygninger, med realistiske visualiseringer fra offentlige udsigtspunkter på land og på vand, og ikke alene bygherrens egne præsentationsperspektiver.

5. Beslutningen kan ikke gøres om

En skyline kan ikke laves om. Når bygninger på 96 og 120 meter først står ved indsejlingen til København, kan deres virkning ikke tilbageføres uden meget betydelige samfundsmæssige og økonomiske omkostninger. Kommunen træffer denne beslutning én gang, på vegne af alle, der bor her i de kommende hundrede år.

Jeg er ikke imod, at der udvikles på havnen. Der kan skabes boliger, arbejdspladser, parker og offentlige byrum på Marmormolen og Langelinie. Men det kræver ikke, at byens højeste bygninger placeres netop dér, hvor byen møder vandet.

Til sidst: konsekvensen af højden mærkes konkret

Skyggediagrammerne viser, hvad højden betyder i praksis for de offentlige arealer i Nordhavn. Når solen står lavt, og i København står den lavt fra oktober til marts, kaster bygninger i denne højde meget lange skygger over kajer, promenader og havnebad for et helt seperat område I København.

Det er ikke i sig selv mit hovedargument. Men det illustrerer præcist, hvorfor skalaen betyder noget: højden er ikke kun et spørgsmål om byens profil set langvejsfra. Den mærkes af de mennesker, der bor og opholder sig her, i de måneder hvor lys i forvejen er en knaphedsressource. Jeg anmoder om, at opholdskvaliteten i de offentlige rum om vinteren indgår i afvejningen på lige fod med vindforholdene.

Jeg anmoder derfor Københavns Kommune om:

1. at forkaste højhusløsningen på Marmormolen og Langelinie i sin nuværende form,
2. subsidiært at reducere bygningshøjderne væsentligt og tilpasse dem områdets eksisterende skala,
3. at udarbejde og fremlægge et reelt alternativ uden højhuse,
4. at udarbejde en samlet skylineanalyse for København og havnen,
5. at redegøre for den stedsspecifikke begrundelse for netop 96 og 120 meter,
6. og at besvare denne indsigelse konkret i den sammenfattende redegørelse ved den endelige vedtagelse, jf. miljøvurderingslovens krav om, at der skal redegøres for, hvorfor den valgte løsning er valgt frem for de rimelige alternativer.

Mvh,
Philip

Svarnr.: 60 Borger

Vejnavn: Dronning Olgas Vej

Postnr. og by: 2000 Frederiksberg

Høringssvar:
København har stadig en unik skyline, mem vi er ved at smadre den, og det vil vi yderligere gøre med disse to byggerier. Byggerierne giver ingen mening at udføre, og forværre københavns i forvejen dårlige co2 udledning.

Derfor mener jeg at man skal lade være med at bygge det

Svarnr.: 61 Borger

Vejnavn: Falkoner Alle

Postnr. og by: 2000 Frederiksberg

Høringssvar:
Helt grundlæggende skal vi ikke bygge nyt og et højhus kan næsten kun bygges af beton - det er for klimabelastende
Højhuse skaber ikke en menneskelig by.
Højhuse er dyre at bygge, det bliver til flere dyre luksuslejlighed.
Placeringen er forkert, den skaber trafikale problemer Byg på Amager eller i omegnskommunerne.

Svarnr.: 62 Borger

Vejnavn: Hyltebjerg Allé

Postnr. og by: 2720 Vanløse

Høringssvar:
Forslaget om højhuse på Langeliniemolen kan og må ikke være løsningen på den åkaldte boligkrise. For at være compliant med Parisaftalen skal vi begrænse nybyggeri så meget som muligt og lægge fokus på færre nedrivninger og flere renoveringer og transformationsprojekter.

Forskning viser tydeligt, at boligbehovet i Købehavn og DK i det hele taget, kan varetages af eksisterende bygningsmasse. Derfor stemmer jeg imod, at skabe endnu flere spøgelseshøjhuse, der tager sjælen ud af vores by.

Svarnr.: 63 Borger

Vejnavn: Aldershvilevej

Postnr. og by: 2880 Bagsværd

Høringssvar:
Dette høringssvar er skrevet uden brug af AI.
Jeg har boet både i og i nærheden af København siden jeg flyttet hertil i 1978.
Det flotteste bygningsmæssige elementer med den Københavnske " skyline" er dennes mangel på højhuse . Det gør at mange kirkespire kan ses , når man køre eller sejler ind byen eller mod havnen . Der er en symmetrisk fornøjelse!!! Nu har en tilsyneladende meget lobby stærk lille gruppe overbevist politikerne på rådhuset at to øjebæ skal opstilles lige ved indsejlingen til havnen . De 25 % almen boliger rækker som en skrædder i helvede ift til den københavnske billig boligmangel . Lejeprisen i de foreslået bygninger er umulig at beregne lige nu . Opkøbet og renoveringen til almennyttige lejligheder, af de mange flotte københavnske villaer der kommer på markedet er en langt mere effektiv, logisk og klimavenlig greb hvis man ville gør noget for både billigere boliger og klimaet .
Jeg har i årevis haft en lille motorbåd ved Sluseholmen i den indre by . Det eneste den

foreslåede byggeri vil være godt for er som en indsejling navigations pejling .
Det må kunne gøres billigere og bedre med flere lys og med hjælp af sejladsbåker !!! .

Svarnr.: 64 Borger

Vejnavn: Sortedam Dossering

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Højhuse hører ikke til i de gamle bydel af København!
Jeg taler ikke kun for mig selv, men for mange der er imod et grimt 35 etagers højhus på Langelinie. Jeres argument for højhuset er, at der er tale om boliger og ikke kontorer. Men er det virkeligt en fordel at presse flere mennesker ind i det centrale København? Og hører højhus principielt til i de gamle bydele? NEJ!

At bygge et mindre højhus på måske 10 etager på Marmormolen er en anden sag. Der er i forvejen højhuse og det er en ny bydel.

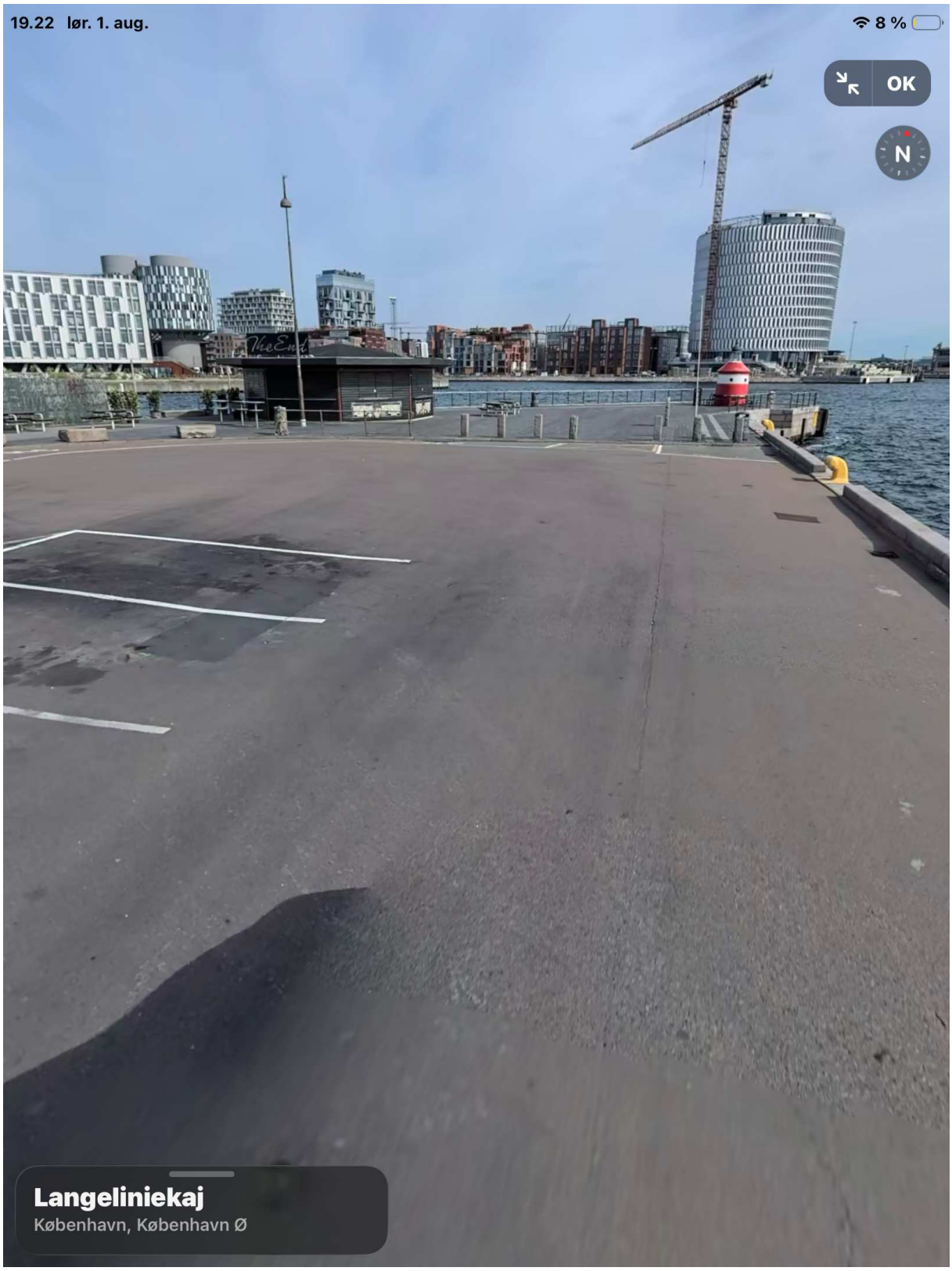
Hvis Københavns Kommune ikke vil ødelægge byen med trafikale trængselsproblemer omkring den smalle mole, Indiakaj og Folke Bernadottes Alle samt ødelægge den visuelle skønhed ved Langelinie, så bør I droppe planerne om et 120 meter højt højhus på Langelinie.

Bilag 1 af 2 for Svarnr. 64: 20260910T14-06_IMG_0848.png



Sådan skal et kommende højhus på Langelinie se ud ifølge

Bilag 2 af 2 for Svarnr. 64: 20260910T14-06_IMG_0847.png



Svarnr.: 65 Borger

Vejnavn: Middelgrundsvej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Jeg er stærkt kritisk over for den foreslåede nybyggeri på Langelinie Nord og Marmormolen.

Københavns Kommune bør i langt højere grad forholde sig til byudvikling inden for rammerne af de planetære grænser. Nybyggeri er ikke klimaneutralt. Opførelse af nye boliger og kontorbyggeri kræver store mængder beton, stål, glas og andre ressourcer og medfører betydelige indlejrede CO_2-udledninger – allerede inden bygningerne tages i brug.

Det bør derfor ikke være udgangspunktet, at uudnyttede arealer automatisk skal bebygges, blot fordi der er mulighed for det. I en klimakrise bør spørgsmålet være, om der overhovedet er behov for det nye byggeri, og om behovet kan løses gennem transformation og bedre udnyttelse af den eksisterende bygningsmasse.

Samtidig risikerer projektet at gøre yderligere indhug i Langelinies åbne og landskabelige karakter. Vi bør være varsomme med at udvide den tætte by ud mod havnen, når både klima- og naturhensyn taler for at begrænse vores samlede ressourceforbrug og arealforbrug.

Jeg mener derfor, at kommunen bør stille langt højere krav til dokumentation af projektets samlede klima- og ressourceaftryk og undersøge alternativer til nybyggeri, herunder transformation og genanvendelse af eksisterende bygninger.

København bør ikke fortsætte med at bygge sig ud af klimakrisen. Byudvikling bør ske inden for de planetære grænser – ikke på bekostning af dem.

PS. Husk klimasikring. Når Antarktis er smeltet vil vandstanden kunne stige over 60 m.

Svarnr.: 66 Borger

Vejnavn: Ingerslevsgade

Postnr. og by: 1705 København V

Høringssvar:
Nej tak til højhuse i København. De er klimabelastende, uvenlige og skaber social ulighed og afstand mellem mennesker.

Svarnr.: 67 Medarbejder i Københavns Kommune

Høringssvar:
Høringssvaret fra Indre By Lokaludvalg er vedhæftet.

Indre By Lokaludvalg

11. september 2026
J.nr. 2026-0289880

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen

Indre By Lokaludvalg tog i sit møde den 3. september 2026 stilling til lokalplanforslaget "Marmormolen Øst og Langelinie Nord". Vi har følgende bemærkninger:

Respektér den lave by

En stribe problempunkter synes ikke at være taget i betragtning ved denne for omgivelserne disharmoniske højhusplan for Langelinie, der påfaldende fejlagtigt nu pakkes ind i en lokalplan for Marmormolen.

Marmormole-kvarteret fremstår som et helstøbt nyt kvarter, men at "springe over" til Inderhavnen med to højhuse på en så markant placering på Langelinie tyder på manglende sans for byen og for manglende forståelse for borger-holdningerne i Indre By.

Den kommunale arkitekturpolitik ser fortiden som en vigtig brik i fremtidens by, men her lader man på markant plads hånt om den lave by og det homogene bybillede.

Langelinie-turen, som er en kær og gammel københavner tradition fra anlægget af Dahlerups promenade som afgrænsning af Frihavnen, byder på oplevelsen af ubrudt fri himmel - enestående netop her for mødet mellem havn og hav. Et højhus vil spolere denne harmoni.

Højhusprojektet formuleres som "et pakhus der rejser sig op". Den internationalt fejrede byplanekspert Jan Gehl påviser modsat, at højhuse økonomisk balanceret kan "lægges ned" og den lave by respekteres. Gehls byplanidéer bør prioriteres på denne dominerende position.

Trafikken til og fra området

Eneste adgangsvej til Langelinie er fra Indre By. Alt andet lige må man derfor forudse, at en bebyggelse på Langelinie vil medføre en yderligere trafikbelastning af Indre By. Følgelig skal der som grundlag for beslutningen om lokalplanen for det første udarbejdes en ny samlet trafikanalyse med alle faktorer belyst og for det andet en overordnet trafikplan for såvel Langelinie-området som Indre By.

Trafikanalysen og trafikplanen skal bl.a. tage højde for trafikken på den planlagte cykelbro til Refshaleøen med tilhørende cykelsti, ligesom der skal tages højde for turisttilstrømningen til Den Lille Havfrue og Langelinie-området i det hele taget.

Lokaludvalget vurderer, at de 230 nye familier i et byggeri på Langelinie vil være nødt til at benytte privatbil, da gåafstand til offentlig transport vil være ca. 1½ km. Det skal der også tages højde. At beboerne i byggeriet skal være afhængig af bil, passer i øvrigt dårligt sammen med Kommuneplanen.

Den planlagte bro mellem Langelinie og Refshaleøen som alternativ adgangsvej til Langelinie for fodgængere og cyklister vil ikke være til at regne med, da broåbinger vil være forholdsvis langvarige og indebære lange trafikkøer. Sådan forstår vi COWI's foranalyse fra maj 2022 af den planlagte bro.

Dertil kommer, at højhuses tendens til at trække luftstrømme og dermed turbulens ned synes særlig problematisk i et ofte forblæst havnemiljø og er uforeneligt med byens cyklistimage. Vi vurderer, at vindforholdene vil belaste den kommende cykelbro.

Lyt

Lokaludvalget håber, at der bliver lyttet. De indvendinger, vi har beskrevet, forventer vi, at der kan findes gode løsninger til at imødegå. Sekundært må der laves en ny version af plan for området.

Med venlig hilsen

Åge Staghøj,
Indre By Lokaludvalg

Svarnr.: 68 Borger

Vejnavn: Gl. Holmegårdsvej

Postnr. og by: 3400 Hillerød

Høringssvar:
Kære Københavns Kommune
Det giver ikke mening at fortsætte med at bygge nyt i rasende tempo og omfang, når vi har overskredet 7 ud af 9 planetære grænser.
Danmark er et af de lande, hvor vi har flest bolig-m2 per person. Og der er slet ikke behov for så mange bolig-m2 per person for at leve gode liv. Det er dokumenteret i flere videnskabelige studier, at opfyldelse af basale menneskelige behov - både fysiske og sociale - kun kræver i omegnen af 15-25 m2 per person. Mon ikke erhvervsbyggeri også kan nøjes med færre m2 end dem der pt. planlægges for?
Til gengæld er der behov for at reducere omfanget af nybyggeri med 80 % fra og med 2026, hvis byggeriet skal bringes inden for de planetære grænser - det er beskrevet i studie fra DTU, SDU og AAU. Og at bringe os inden for de planetære grænser er en forudsætning for, at vi og dem der kommer efter os kan leve gode liv i mange år fremad.
Derfor beder jeg jer indtrængende om i stedet at tage virkemidler i brug, som transformerer og udnytter eksisterende byggeri bedre og omfordeler de eksisterende kvadratmeter, så der bliver nok til alle uden yderligere nybyggeri.
Jeg beder jer, tag ansvar for fremtidige generationers trivsel!

Svarnr.: 69 Borger

Vejnavn: Classensgade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Et højhus ved vandet er risikabelt pga. fremtidige stormvejr.
Det vil påvirke den historiske arkitektur og charme for et historisk område meget negativt-formentlig ødelæggende.
Trafikken vil ikke opretholdes med mindre arealet udvides.
Et politisk ønske om flere boliger overtrumfer alle former for fornuftige indsigelser.
Hvilket eftermæle ønsker man med et København, som blot skulle bebygges? Hvorfor er det så svært at stille arkitektoniske krav, som gør entreprenører "fattigere" men byens beboere rigere?

Svarnr.: 70 Borger

Vejnavn: Søvej

Postnr. og by: 2930 Klampenborg

Høringssvar:
København har ikke brug for bygninger der er højere på det sted en de øvrige Langeliniebygninger!
At der tidligere var et projekt der muliggjorde to tårne retfærdiggøres ikke det nuværende projekt!
Vi er alle blevet klogere på hvad højder betyder for boligers kvalitet!
Det er en illusion at manken opholde sig i Danmark på altaner over 5. Etage og slet ikke ved havet!
Byg i samme højde som de eksisterende bebyggelser og med samme kvalitet!

Svarnr.: 71 Borger

Vejnavn: Hiort Lorenzens Gade

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:
Nørrebro, d. 11.9.2026

Til: Københavns Kommune
Angående: Planer om nybyggeri på Langelinie & Integration af seniorboliger i byggeriet.

Høringssvar:

Behovet og interessen for attraktive seniorboliger i København vokser. Mange ældre ønsker at blive boende i byen, men samtidig flytte til en boligform, der giver større social tryghed og fællesskab. Vi følger derfor med interesse Københavns Kommunes planer for udbygning af kommunen. Vi er særligt interesserede i, at muligheder for etablering af seniorboliger og seniorbofællesskaber fremmes i denne forbindelse.
Vi repræsenterer en initiativgruppe bestående af personer mellem 63 og 77 år der arbejder for etablering af et kommende seniorbofællesskab med 20-30 boliger i København. Vi synes at det vil være relevant at integrere etableringen af et seniorbofællesskab i de igangværende planer om almennyttigt byggeri på Langelinie, København Ø.
Vi er interesserede i en videre dialog om dette og kan kontaktes gennem nedenstående mobilnumre, hvis det skulle blive relevant.
Venlig hilsen,
Søren Jeppesen & Ethel Ruben Breitenkamp
Hiort Lorenzens Gade 23, 5., 2200 Kbh. N.
Mobil: 23350387 Mobil: 20670842

Svarnr.: 72 Borger

Vejnavn: Sandkaj

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
Jeg støtter hermed et åbent brev til Københavns overborgmester og Borgerrepræsentation om at stoppe planerne for byggeriet af 35-etagers højhus ved Langelinie og et højhus på spidsen af Marmormolen. Brevet er skrevet på vegne af en bred skare af professionelle fagfolk med tilknytning til byggebranchen: arkitekter, planlæggere, byggeøkonomer, økonomer, ingeniører, landskabsarkitekter, bygningskonstruktører, entreprenører, forskere mv.

Fagfolkene har ønsket at udtrykke deres alvorlige bekymring over planerne om at opføre et 35-etagers højhus ved Langelinie. Bekymringen handler ikke alene om ét byggeri, men om den retning København udvikler sig i.

Fagfolkene mener, at projektet rejser fire grundlæggende problemer:

Det vil ikke bidrage til reelt betalbare boliger, men risikerer tværtimod at forstærke investeringstendenserne, der allerede driver boligpriserne op.
Det repræsenterer en ressource- og klimamæssigt problematisk byggeskik i en tid, hvor byggebranchen burde reducere sit materiale- og energiforbrug markant, hvis vi skal holde os inden for de planetære grænser.
Det viderefører en forældet idé om, at byudvikling skal ske gennem monumentale prestigeprojekter og ikonbyggeri fremfor gennem omsorg for eksisterende kvaliteter og fælles byrum.
Det vil kritisk ændre Københavns særlige relation til havet, horisonten og den menneskelige skala.

Jeg er derfor enig med fagfolkene i at projektet er ude af trit med både samtidens klimaudfordringer og de kvaliteter, der historisk har gjort København til en attraktiv og menneskelig by.

Projektet løser ikke boligkrisen. Boligkrisen er først og fremmest en distributions- og tilgængelighedskrise. Det gælder også i København, hvor det ikke primært handler om mangel på boliger, men om mangel på boliger, som almindelige mennesker har råd til at bo i.

Højhuse er blandt de mest omkostningstunge bygningstyper at opføre. For at økonomien kan hænge sammen, skal den private del af projektet subsidiere den almene del ved at bære en forholdsmæssigt større del af de fælles udgifter for byggeriet. Det gør businesscasen endnu tungere. Resultatet bliver ekstremt dyre private luksusboliger, som vil trække gennemsnitspriserne i København op. Det er ikke en farbar eller skalerbar økonomisk model til at skabe betalbare boliger.

Samtidig tilfører projektet store mængder erhverv og nye arbejdspladser, som yderligere øger efterspørgslen på boliger i byen. Man tilfører altså ikke blot boliger — man forstærker den efterspørgsel, som i forvejen driver priserne opad.

Der mangler derfor en mere grundlæggende diskussion af, hvordan København udvikler sig.

Hvis ambitionen reelt er at skabe en mere socialt og økonomisk bæredygtig by, findes der langt mere ansvarlige steder at begynde: prioriter igen den almene sektor, transformation af eksisterende bygninger, bedre udnyttelse af tomme og underudnyttede kvadratmeter, reduktion af spekulativt nybyggeri, mindre boligforbrug pr. indbygger og en mere balanceret regional udvikling mellem København og omegnskommunerne.

Klima, biodiversitet og ressourcer

Projektet rejser også alvorlige spørgsmål i forhold til klima, biodiversitet og ressourceforbrug. Højhusprojektet går direkte i modstrid med Københavns Kommunes egen klimastrategi for 2035. En ambition der bl.a. skal realiseres gennem en halvering af byggeriets klimaaftryk.

Højhuse er blandt de mest ressourcekrævende bygningstyper, vi kan opføre. Jo højere vi bygger, desto større bliver behovet for stål, beton, teknik, installationer og komplekse konstruktioner. Selv når træ, som i dette projekt, indgår som materiale, ændrer det ikke ved, at højhuse grundlæggende er en ineffektiv måde at anvende ressourcer på.

Nybyggeri skaber betydelige biodiversitetstab. I byggebranchen sker op mod 95% af den samlede skadespåvirkning på biodiversiteten i værdikæden (off-site), hovedsageligt gennem udvinding af råstoffer som grus, sand, træ og metaller. Når byggebranchen samtidig står for ca. 40 procent af al ressourceudvinding, så pålægger det branchen et ekstra stort ansvar at minimere nybyggeri og de deraf afledte skadevirkninger.

Vi bør som branche, kommune og samfund bestræbe os på at følge en tilstrækkelighedslogik, som alternativ til den effektiviserings- og vækstlogik der pt. driver vores byudvikling. Tilstrækkelighed i byggebranchen handler her om at bygge mindre, bruge færre ressourcer og optimere eksisterende bygninger, frem for blot at bygge mere og nyt.

Projektet er bl.a. blevet præsenteret som regenerativt. Men al brug af begreber som "bæredygtighed" og "regenerativ udvikling" i forbindelse med projekter af denne type må anses som greenwashing. Et højhus bliver ikke regenerativt, fordi der indgår træ i konstruktionen. Og et prestigeprojekt bliver ikke bæredygtigt, fordi det markedsføres grønt. Tværtimod risikerer denne form for kommunikation at udvande centrale faglige begreber og undergrave den tillid og alvor, som den grønne omstilling kræver af byggebranchen.

En by i menneskelig skala

Forestillingen om, at København skal markere sig gennem monumentale objekter og spektakulære vartegn, tilhører en forældet byudviklingslogik, hvor byer konkurrerer om synlighed, investeringer og branding gennem stadig større projekter.

Men København er ikke interessant på grund af sin skyline. København er interessant, fordi byen stadig har en menneskelig skala. Fordi man fortsat kan bevæge sig gennem byen i øjenhøjde med facader, gader, mennesker, himmel og vand. Fordi havnen endnu opleves som et fælles landskab og ikke blot som baggrund for privat værdiskabelse. Hvis vi ønsker at København skal være en bæredygtig by, så indebærer det også at byen fortsat skal være et fælles eje.

Havet og horisonten er et fælles landskab

Netop derfor er placeringen ved Langelinie så problematisk. Indsejlingen til København er et af de få steder, hvor byen stadig møder havet med åbenhed. Hvor horisonten fortsat opleves som større end arkitekturen. Hvor himmel, vand og by endnu står i balance.

Et højhus i denne skala og placering vil ikke blot tilføre endnu en bygning til byen. Det vil fundamentalt ændre oplevelsen af Københavns relation til havet og horisonten.

Byen risikerer derfor at miste netop de kvaliteter, som har gjort den internationalt anerkendt: den lave profil, de sammenhængende byrum, nærheden til vandet og oplevelsen af byen som et fælles rum fremfor en samling prestigeprojekter.

Hvilken by ønsker vi at udvikle?

Jeg er enig med fagfolkene som mener, at projektet repræsenterer en bolig- og bytypologi, der i for høj grad er baseret på afstand — afstand til jorden, til hverdagslivet og til byen som fælles rum.

København har historisk været stærk, fordi byen er blevet udviklet omkring nærhed: nærhed mellem mennesker, funktioner, gader, byrum og landskab.

Det er den kvalitet, der nu er på spil. Derfor opfordres Københavns politikere til at stoppe projektet ved Langelinie og indlede en bredere offentlig og faglig diskussion om, hvilken by København skal være i fremtiden.

Bekymringen handler grundlæggende om, hvorvidt København fortsat skal udvikles som en menneskelig by med respekt for det fælles landskab, planetens begrænsede ressourcer og social balance — eller om byen skal omformes efter en international logik af ikonbyggeri, kapitalisering og stadig mere monumental byudvikling.

København behøver ikke endnu et ikon. København behøver politikere, der beskytter de kvaliteter, som gør byen værd at bo i - for nuværende og fremtidige generationer.

Svarnr.: 73 Borger

Vejnavn: Strandboulevarden

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
København er kendt for en by i 1:1 skala med mennesker- hvor fx bygninger er Max 30m. Lad det fortsætte sådan.

Svarnr.: 74 Borger

Vejnavn: Mariehamngade

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
Jeg er imod det foreslåede byggeri og mener, at projektet bør opgives.

En af de største kvaliteter ved området er de brede, åbne kig over Københavns Havn, følelsen af luft og plads samt adgangen til sol og lys. Det foreslåede byggeri vil ødelægge netop disse kvaliteter ved at blokere udsigten, skabe mere skygge og gøre havneområdet væsentligt mere lukket og massivt.

Ikke alle ledige arealer langs havnen behøver at blive bebygget. De åbne havnerum og udsigterne over vandet har en værdi i sig selv og er en vigtig del af områdets identitet og livskvalitet for både beboere og andre, der færdes her.

Jeg mener derfor ikke, at projektet bør reduceres eller justeres. Det bør helt droppes, så de åbne havnekig, solen, lyset og områdets nuværende karakter kan bevares.

Svarnr.: 75 Borger

Vejnavn: Mariehamngade

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
Jeg gør indsigelse mod det foreslåede højhusbyggeri og mener, at projektet bør opgives.

Bygningerne er for høje og passer ikke ind i områdets eksisterende skala eller Københavns skyline. I stedet for at tilføre endnu tættere og mere massivt byggeri bør området udvikles med flere grønne områder, plads og bedre adgang til lys og luft.

Der er behov for at skabe et mere levende og beboeligt havnemiljø, hvor natur og offentlige byrum også har en central plads. København bør ikke kun bygges tættere – byen skal også være et godt sted at leve.

Svarnr.: 76 Borger

Vejnavn: Langelinie Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Jeg mener ikke København skal have skyskrabere noget sted i byen og i særdeleshed ikke på Langeliniespidsen. Dette særlige historiske sted fortjener et ikonisk smukt bygningsværk, som passer til omgivelserne. Og som giver indsejlingen til København et smukt udtryk.
Københavns særkende er en lille metropol med smukke bygninger, kirkespir og lave tårne. Det sætter både de fleste borgere og turisterne pris på.
Det kan kun vække undren, at ingen af projektets fortalere har fundet det nyttigt, at lytte til den danske verdenskendte arkitekt og byplanlægger Jan Gehls udtalelser.
Man kan få den tanke, at incitamentet for myndighedernes side udelukkende er økonomisk betinget.
Ved fremlæggelsen af projektet ved Borgermødet 18. august 2026 blev der udelukkende fremhævet projektets fortræffeligheder. Der ville hverken blive miljø-, hygiejne-, støj- eller trængsels problemer. Det er meget vanskeligt for mig at forstå, som er beboer på Langelinie Allé.
Københavns politikere har flere gange fremført, at København skal være en by alle kan få bolig i. Men projektet giver kun ganske få almene boliger, som der er så stor mangel på. Flere erhvervsbygninger kan der ikke være behov for, al den stund talrige erhvervsbygninger i området står tomme.
Processen omkring dette projekt er meget forstemmende. Man har ikke ønsket at involvere de lokale borgere, før det er for sent. Jeg er overbevist om, at alle beslutninger er taget til

godkendelse af projektet.
Alligevel vil jeg meget opfordre til, at projektet ikke godkendes i sin nuværende form og at man vil gå videre med et byggeri, som er væsentligt lavere og med samme højde, som de omgivende bygninger.
Og ikke mindst et smukt, ikonisk byggeri.
Vibeke Steen Larsen Langelinie Allé

Svarnr.: 77 Borger

Vejnavn: Mariehamngade

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
HØRINGSSVAR – INDSIGELSE MOD PLANLAGTE HØJHUSE VED LANGELINIE NORD

Til Københavns Kommune

Vi ønsker hermed at gøre indsigelse mod forslaget til lokalplan og kommuneplantillæg for Langelinie Nord, herunder forslaget om at opføre to højhuse på henholdsvis ca. 120 meter og 64–65 meter.

Vi bor på Nordø, direkte over for det planlagte byggeri på den anden side af vandet. Vi bliver derfor blandt de nærmeste beboere, som vil opleve projektets samlede visuelle konsekvenser.

Vores indsigelse handler imidlertid ikke alene om vores egen udsigt. Vi mener, at projektet bør vurderes langt bredere – som et spørgsmål om Københavns skyline, byens møde med vandet, indsejlingen til København og den arkitektoniske skala på dette meget synlige sted**.

1. To meget høje tårne vil blive et dominerende element i København

Et byggeri på 120 meter er meget højt i forhold til den omkringliggende by.

Når det samtidig placeres sammen med et andet højhus på ca. 65 meter, vil der opstå en meget markant vertikal komposition, som vil dominere det omkringliggende by- og havnerum.

Det er netop et forhold, som Københavns Kommune selv fremhæver i Kommuneplan 2024. Her fremgår det, at højhuse skal vurderes i forhold til byens profil, lokalområdet og det nære byrum, men også i den større bymæssige sammenhæng – herunder hvordan højhuset opleves på afstand som en del af Københavns profil og fra åbne flader, kyststrækninger og havnepromenader.

Vi mener, at netop denne vurdering bør føre til en grundig genovervejelse af højderne i det aktuelle projekt.

2. Placeringen ved vandet gør højhusene særligt markante

Kommunens eget materiale beskriver placeringen som en del af den nordlige tærskel til Københavns Inderhavn, hvor molespidserne er frit eksponerede ud til det store havnerum.

Kommunen beskriver desuden området som en markant placering, der sammen med bl.a. Nordø markerer overgangen mellem by og vand.

Netop derfor mener vi, at højderne er problematiske.

Det åbne vand mellem Nordø og Langelinie betyder ikke, at påvirkningen bliver mindre.

Tværtimod vil den store afstand og det åbne vandrum gøre de to højhuse meget synlige og markante.

Der er ingen tæt bymæssig struktur mellem bygningerne, som kan nedtone deres højde. Tårnene vil i stedet fremstå som meget tydelige vertikale elementer mod himlen og vandet.

3. Udsigten fra Nordø bliver væsentligt ændret

Fra Nordø har vi i dag et åbent udsyn mod København og den eksisterende byprofil.

De planlagte højhuse vil placere sig direkte i dette udsyn og vil især med tårnet på 120 meter skabe en betydelig visuel barriere mod byen.

Vi er naturligvis klar over, at ingen har krav på en uændret udsigt. Vores pointe er imidlertid, at når et nyt byggeri placeres på en så eksponeret placering og i en så betydelig højde, bør kommunen foretage en særlig grundig vurdering af konsekvenserne for de eksisterende byrum og udsigtsforhold.

Det gælder ikke mindst, fordi kommunen selv fremhæver betydningen af at vurdere højhuse fra åbne flader, kyststrækninger og havnepromenader.

4. Indsejlingen til København bør tillægges særlig betydning

Vi finder det særligt problematisk, at de to tårne placeres på et sted, hvor de vil få en meget fremtrædende rolle i oplevelsen af København fra søsiden.

København er historisk og identitetsmæssigt tæt forbundet med vandet. Byens møde med havnen og indsejlingen til København er en væsentlig del af byens særlige karakter.

Et 120 meter højt tårn vil fra søsiden blive et meget markant nyt element i byens profil.

Efter vores opfattelse bør man være meget varsom med at placere et så højt byggeri på et sted, hvor det kommer til at dominere oplevelsen af byen fra vandet.

Det bør ikke være tilstrækkeligt at konstatere, at højhusene arkitektonisk kan udføres med et moderne og elegant udtryk. Selve højden og placeringen er afgørende.

5. Projektet bør vurderes ud fra Københavns samlede skyline

Københavns Kommune skriver selv, at højhuse skal vurderes i forhold til den store bymæssige sammenhæng – herunder hvordan de opleves som en del af Københavns profil og i forhold til byens øvrige pejlemærker.

Det er efter vores opfattelse netop her, projektet bør diskuteres.

Spørgsmålet bør ikke alene være:

Kan man arkitektonisk få to højhuse på denne placering til at fungere?

Spørgsmålet bør være:

Er det rigtigt for København at placere et 120 meter højt tårn og et 65 meter højt tårn netop her?

Det mener vi ikke.

6. Højhusene er ikke nødvendige for at udvikle området

Vi er ikke modstandere af udvikling af Langelinie Nord.

Tværtimod støtter vi, at området udvikles med attraktive boliger, byliv, caféer, restauranter, grønne områder og bedre adgang til vandet.

Men vi mener ikke, at en positiv udvikling af området forudsætter bygninger på 120 og 65 meter.

Det forekommer os derfor relevant at undersøge, om det samme antal funktioner og en tilsvarende kvalitet kan opnås med lavere bebyggelse, der i højere grad tilpasser sig havnerummet og Københavns eksisterende profil.

Det ville efter vores opfattelse være muligt at skabe et attraktivt og moderne projekt uden at skabe to tårne, som kommer til at dominere området.

7. To højhuse i stedet for ét løser ikke problemet

Vi bemærker, at den eksisterende kommuneplanramme allerede muliggør ét højhus på 120 meter, mens det nye kommuneplantillæg foreslår, at projektets volumen fordeles på to højhuse på op til 65 og 120 meter.

Vi mener ikke, at en fordeling af volumen på to tårne nødvendigvis gør projektet mindre dominerende.

Tværtimod kan kombinationen af et 120 meter højt tårn og et 65 meter højt tårn skabe en meget markant og let genkendelig silhuet.

Det bør derfor vurderes, om denne løsning reelt forbedrer Københavns by profil – eller om den blot introducerer to meget kraftige vertikale elementer i et i forvejen meget eksponeret havnerum.

8. Vi ønsker en reel vurdering af alternativer

Vi opfordrer derfor kommunen til ikke alene at vurdere det foreslåede projekt, men også at undersøge et reelt alternativ med lavere byggehøjder.

Efter vores opfattelse bør der bl.a. undersøges en løsning, hvor:

* højden på det nordlige tårn reduceres væsentligt,
* højden på det sydlige tårn reduceres tilsvarende,
* bebyggelsen i højere grad trapper ned mod vandet,
* udsynet fra Nordø og andre dele af havnen i højere grad bevares,
* og den samlede silhuet underordner sig Københavns eksisterende skyline.

9. Krav om realistiske visualiseringer

Vi vil samtidig kraftigt opfordre kommunen til at sikre, at de visuelle konsekvenser dokumenteres gennem realistiske visualiseringer fra øjenhøjde og ikke alene gennem arkitekttegninger eller visualiseringer fra begrænsede vinkler.

Vi mener især, at der bør vises realistiske visualiseringer fra:

1. Nordø
2. Langelinie
3. Indre Havn
4. Ind sejlingen mod København
5. Øresund
6. Havnepromenader og andre offentligt tilgængelige steder

7. Relevante steder i Indre By.

Visualiseringerne bør vise både sommer- og vinterforhold samt forskellige afstande.

Det er afgørende, at borgerne og politikerne kan se, hvordan et 120 meter højt tårn reelt vil opleves som en del af Københavns skyline.

10. Den samlede indsigelse

Vi mener samlet set, at projektets højde og placering ikke er tilstrækkeligt tilpasset den særlige situation ved Langelinie og den nordlige indsejling til Københavns Inderhavn.

Vi anerkender behovet for udvikling og ny arkitektur, men Københavns udvikling bør ikke ske på bekostning af byens særlige forhold til vandet og den eksisterende skyline.

De foreslåede bygninger på ca. 120 og 65 meter vil efter vores vurdering blive for dominerende, særligt set fra vandet, Nordø og de omkringliggende havneområder.

Vi opfordrer derfor Københavns Kommune til:

• at genoverveje de foreslåede bygningshøjder,

• at undersøge et reelt alternativ med væsentligt lavere bygninger,

• at foretage en grundig vurdering af projektets påvirkning af Københavns skyline og indsejlingen til byen

• at sikre realistiske visualiseringer fra vandet, Nordø og de omkringliggende offentlige områder,

og

• at sikre, at den endelige bebyggelse indpasses bedre i Københavns eksisterende arkitektoniske og historiske byprofil.

Vi håber, at vores indsigelse vil indgå seriøst i den videre politiske behandling af lokalplanforslaget.

Med venlig hilsen
Borger i Københavns kommune

Svarnr.: 78 Borger

Vejnavn: Langelinie Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Høringssvar
Marmormolen og Langelinie Nord

Jeg er stor modstander af projektforslaget!!

Jeg er enig med beskrivelsen, en stor gruppe af professionelle fagfolk med tilknytning til byggebranchen: arkitekter, planlæggere, byggeøkonomer, økonomer, ingeniører, landskabsarkitekter, bygningskonstruktører, entreprenører, forskere mv.. har anført i det åbne brev til Overborgmesteren og Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune.

Specielt vil jeg fremhæve:
Voldsom ændring af byggehøjden
Stor uligevægt i synet fra vandsiden, Refshaleøen, og det kommende Lynetteholm, samt fra alle fartøjer der sejler ind Københavns havn
Uhensigtsmæssigt at bygge så stort - for enden af en i dag stærkt befærdet blind vej.
Trafikalt sammenbrud på Indiakaj, rundkørslen, Langelinie Allé og vejen langs Langeliniekajen.
Det betydeligt større projekt vil skabe vedvarende uacceptable gener i forhold til støj mm. i et i forvejen miljømæssigt udfordret boligområde

Nej tak til højhusbyggeri!

Beboer på Langelinie Allé

Svarnr.: 79 Borger

Vejnavn: Langelinie Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Høringssvar: Indsigelse/nej tak til højhusbyggeri på Langeliniespidsen.

Kære Københavns kommune, et højhus på Langelinie, uforståeligt at Københavns Kommune vil opføre 2 tårne, henholdsvis 96 og 120 meter, et højhus, med i alt 240 boliger - for enden af en smal Allé som eneste adgangsvej - en kæmpe fejltagelse - et højhus som ikke passer i arkitektur til bestående bygninger .At placere et højhus med boliger, erhverv og p-pladser for enden af den blinde vej, er planlægningsmæssigt uforsvarligt, infrastrukturen kan ikke klare så voldsom en ændring.

Projektet vil varigt påføre boligområdet uacceptable miljø-støj og trafikbelastninger, forringelse af sundheden for beboere og andre som befinder sig i området. Den blinde Allé - i dag den eneste adgangsvej til spidsen - som allerede nu er stærkt belastet af trafik, erhvervsdrivende, varelevering og renovationskørsel. Endvidere er området belastet af utallige turist- og sightseeingsbusser. Projektet overser fuldstændigt, at mange nye beboere vil give yderligere støj, forurening og trafik.
Området er ikke dødt, som Kommunen mener, men "syder" i forvejen med masser af liv, mange turister, kørende, gående som cyklende.

Visionen fra Københavns Kommune om ren luft og grønne områder, bliver fuldstændigt glemt. Langeliniespidsen kan bruges til en flot park, lignende Operaparken, et åndehul - som området har behov for - noget smukt at se på, masser af frisk luft, alt til glæde for borgernes sundhed.

I Konklusion:
Afvisning af lokalplanforslag.
Beskyt eksisterende boligområder for ekstrem overbebyggelse.
Langelinie Alle' og området kan ikke klare mere trafik.
Langeliniespidsen bør bevares på en sådan måde, der respekterer den eksisterende infrastruktur, historisk arv, udsynet, traditionerne og ikke til et område med store højhuse.
Svar nr 51 vil jeg endvidere gerne tilslutte mig.

LYT TIL DEN STORE FAGLIGE KRITIK HVOR FAGFOLK FRA BYGGEBRANCHEN, BL.ANDET ARKITEKTER/ØKONOMER/INGENIØRER, OG MANGE ANDRE GRUPPER, PÅ DET

KRAFTIGSTE, HAR OPFORDRET KØBENHAVNS KOMMUNE TIL AT GENOVERVEJE PLANERNE.

Beboer i området

Svarnr.: 80 Borger

Vejnavn: Vordingborggade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Når befolkningsudvikling og boligbehov tages med, taler det klart for at opføre boliger på Langelinie. Arealet er allerede by- og havneområde med begrænset eksisterende naturværdi, og projektet tilfører både boliger, almene boliger og offentligt tilgængelige byrum.

Men dokumenterne viser ikke, at den valgte udformning giver den bedste balance mellem:

flest muligt relevante og betalelige boliger,
klima- og miljøbelastningen,
risikoen ved at bygge helt kystnært,
og kommunens langsigtede økonomi.

Projektet bør derfor efter min vurdering ikke afvises, men boligbidraget, klimakravene og den økonomiske ansvarsfordeling bør styrkes og gøres bindende.

Analysen bygger på
lokalplanforslaget,
miljøkonsekvensrapporten,
miljørapporten,
udkastet til VVM-tilladelse og
offentliggørelsesbrevet.

Befolknings- og boligperspektivet

Københavns Kommunes prognose fra 2026 forventer:

cirka 93.000 flere indbyggere frem mod 2060,
omkring 765.000 indbyggere i 2060,
at byen passerer 700.000 indbyggere mellem 2030 og 2035,
og et behov for omkring 70.000 nye boliger frem mod 2060.

Kommunen fremhæver samtidig, at høje boligpriser allerede dæmper unges tilflytning. Befolkningstilvæksten bliver derfor ikke kun bestemt af ønsket om at bo i København, men også af om boligerne faktisk er tilgængelige og betalelige. Københavns Kommunes befolkningsprognose 2026.

Projektets cirka 226 boliger svarer til:

omkring 0,3 % af behovet på 70.000 boliger frem mod 2060,
og omkring 0,6 % af Kommuneplan 2024's mål om 40.000 nye boliger frem mod 2036. Københavns Kommuneplan 2024.

Projektet er derfor værdifuldt, men løser kun en meget lille del af det samlede boligproblem.

Vurdering	Område	Problematik	Anbefalet løsning
	Boligbehov	København mangler boliger, og efterspørgslen forventes at stige	

Fasthold boliger på Langelinie
Arealanvendelse Der bygges på allerede opfyldt og bymæssigt anvendt havneareal Prioritér fortætning frem for nye naturarealer
Almene boliger Mindst 25 % af boligarealet skal være alment
Gør antal og realiseringstidspunkt bindende
Boligbidrag Cirka 226 boliger er et begrænset bidrag til byens samlede behov
Undersøg flere boliger inden for samme samlede klimaaftryk
Betalelighed 75 % kan blive dyre private boliger uden pris- eller huslejekrav
Indfør bredere krav til betalelige boligtyper
Demografi Projektet er primært familieboliger, mens væksten især ventes blandt 65+ og senere børn Kræv varieret bolig- og størrelsessammensætning
Klimatilpasning Stormflod er ikke behandlet fuldt i miljøkonsekvensrapporten
Ny samlet oversvømmelses- og restlevetidsanalyse
Klimaaftryk Endelig LCA foreligger ikke, selv om projektet er meget materialekrævende Bindende CO_2-budget før endelig godkendelse
Kommunal økonomi Udgifter til service, klimatilpasning og langsigtet drift er ikke opgjort Kommunaløkonomisk konsekvensanalyse
Infrastruktur 226 familieboliger kan skabe behov for skole, dagtilbud og transport
Dokumentér lokal servicekapacitet

1. Boligernes antal og anvendelighed

Langelinieprojektet omfatter:

29.723 m■ nyt BBR-areal,
9.140 m■ yderligere areal til blandt andet teknik, parkering og gårdrum,
226 boliger,
to tårne på henholdsvis cirka 63 og 120 meter,
samt 126 bil- og 1.186 cykelparkeringspladser.

Samtidig opføres cirka 32.700 m■ kontorer på Marmormolen. Målt på det nye BBR-areal er projektet som helhed derfor mindst lige så meget et erhvervsprojekt som et boligprojekt.

Lokalplanen kræver, at almindelige boliger som udgangspunkt gennemsnitligt skal være mindst 95 m■, men giver mulighed for, at 50 % af boligarealet kan holdes uden for denne gennemsnitsberegning. Ingen almindelige boliger må være under 50 m■.

Det understøtter familieboliger, men kan også betyde færre boliger og høje salgspriser på en meget attraktiv beliggenhed.

Løsning

Der bør udarbejdes en boligoptimeret variant med samme eller lavere samlede etageareal, men med:

flere boliger på 50–80 m■,
familieboliger med tre og fire værelser,
seniorvenlige boliger med universel tilgængelighed,
mindre boliger til unge og enlige,
og en tydelig målsætning for antal beboere – ikke alene antal kvadratmeter.

Det afgørende bør være, hvor mange københavnere projektet kan huse på en socialt og klimamæssigt forsvarlig måde.

2. Almene og betalelige boliger

Kravet om mindst 25 % almene boliger er en klar styrke. Men kravet gælder andelen af boligarealet, ikke nødvendigvis 25 % af antallet af boliger.

Hvis de almene og private boliger har omtrent samme gennemsnitlige størrelse, vil projektet give cirka 55–60 almene boliger. Bliver de almene boliger mindre, kan antallet blive lidt højere.

Det løser dog ikke hele spørgsmålet om betalelighed. Kommunens prognose peger netop på, at unge fravælger eller ikke kan flytte til København på grund af priserne. Dyre ejer- eller private udlejningsboliger på Langelinie kan øge boligudbuddet, men rammer ikke nødvendigvis de grupper, som har størst problemer med at finde bolig.

Løsning

Boligbidraget bør sikres gennem:

et bindende minimumsantal almene boliger,
en bindende tidsplan, så de almene boliger ikke udskydes,
begrænsning af meget store boliger,
mulighed for bofællesskaber og seniorboliger,
og eventuelt en andel prisregulerede eller langsigtet betalelige private udlejningsboliger.

Det bør samtidig dokumenteres, at de almene boliger økonomisk kan realiseres i det teknisk dyre højhusbyggeri.

3. Befolkningssammensætning og kommunal service

Kommunen forventer især vækst blandt borgere over 65 år. Antallet af børn forventes også at stige i de kommende år, mens antallet af unge er presset af lav tilflytning og høje boligpriser.

Miljørapportens behandling af "befolkning og menneskers sundhed" handler hovedsageligt om støj, vind, luft og trafik. Den behandler ikke:

hvem boligerne forventes at blive beboet af,
hvor mange børn projektet kan medføre,
kapacitet i skoler og daginstitutioner,
adgang til sundheds- og ældrefunktioner,
eller behovet for lokal kollektiv trafik.

Udbygningsaftalen omfatter alene et mobilt havnebad og offentlige toiletter. Den omfatter ikke social eller kommunal infrastruktur.

Løsning

Kommunen bør udarbejde en kort demografisk følgeanalyse med:

forventet antal beboere og aldersfordeling,
forventet antal børn,
kapacitet i skoledistrikt og dagtilbud,
behov for hjemmepleje og tilgængelig transport,
samt kollektiv trafikbetjening af Langeliniespidsen.

Med kun 226 boliger bliver belastningen næppe voldsom, men den bør indgå i den økonomiske vurdering.

4. Klimaaftryk i forhold til boligudbyttet

Projektet har flere positive klimaelementer:

træ anvendes i betydeligt omfang,

genbrugte materialer søges anvendt,
elektriske entreprenørmaskiner overvejes,
ATES-anlæg skal levere energieffektiv varme og køling,
og der opsamles regnvand til vanding og fællesvaskeri.

Miljøkonsekvensrapporten oplyser, at ATES forventes at have lavere omkostninger end fjernvarmealternativet over 20 år.

Problemet er, at den endelige LCA ikke foreligger. Rapporten henviser derfor hovedsageligt til fremtidig overholdelse af bygningsreglementet og bygherrens målsætninger.

Det er utilstrækkeligt til at sammenligne klimaaftrykket med boliggevinsten. Projektet omfatter blandt andet:

to højhuse på op til 96 og 120 meter,
to kælderetager på Langelinie,
mere end 100 funderingspæle,
forstærkning af kajanlæg,
flytning af Lodseriet,
omfattende jordhåndtering,
og cirka tre års anlægsarbejde.
Løsning

Inden endelig godkendelse bør der fastlægges:

et bindende CO_2-budget for hele projektet,
klimaaftryk pr. bolig og pr. forventet beboer,
sammenligning med et lavere byggeri med samme antal boliger,
krav til dokumenteret genbrug og biobaserede materialer,
og LCA for kældre, pæle, kajforstærkning og udearealer – ikke kun bygningerne.

En god løsning bør optimere boliger pr. ton udledt CO_2, ikke alene overholde en maksimal grænse pr. kvadratmeter.

5. Stormflod og langsigtet økonomisk risiko

Lokalplanen kræver sikring til kote 2,8 meter. Miljømaterialet henviser samtidig til en fremtidig 100-års stormflod på cirka 2,74 meter i perioden 2071–2100 – uden bølgepåvirkning.

Hvis tallene er direkte sammenlignelige, er forskellen kun omkring seks centimeter. Det er en meget begrænset sikkerhedsmargin for et byggeri, som forventeligt skal stå væsentligt længere end til år 2100.

Samtidig:

kan terræn ligge lavere end 2,8 meter,
etableres to kælderetager,
der vil være tekniske installationer og parkeringsanlæg under terræn,
og miljøkonsekvensrapporten fravælger en egentlig behandling af klimatilpasning.

Materialet forudsætter desuden flere steder en kommende samlet stormflodssikring af København. Denne sikring er under udvikling, men bør ikke fungere som en udokumenteret garanti for det konkrete projekt. Sund & Bælts forundersøgelse af stormflodssikring.

Løsning

Projektet bør vurderes for mindst:

stormflod med bølger og vindstuvning,
sikringsniveau frem mod 2125,
svigt eller forsinkelse af den fælles stormflodssikring,
indtrængning i kældre og parkeringsanlæg,
stigende grundvand,
sikring af el, varme, elevatorer og flugtveje,
og kontrolleret oversvømmelse af mindre kritiske udearealer.

Der bør samtidig afklares, om fremtidige ejere, grundejerforeningen, bygherren eller kommunen skal betale for forhøjelse og fornyelse af sikringen.

6. Økonomisk forudsigelighed

Projektet kan skabe positive økonomiske effekter gennem nye boliger, arbejdspladser, skatteindtægter, oprensning af forurenet jord og nye offentlige byrum.

Men dokumenterne indeholder ikke en samlet økonomisk vurdering af:

anlægs- og risikoomkostninger,
oprensning af den tidligere olieforurening,
klimatilpasning og stormflodssikring,
vedligeholdelse af promenader, beplantning, havnebad og toiletter,
kommunale serviceudgifter,
eller økonomien ved forskellige bolig- og højdemodeller.

Den frivillige udbygningsaftale omfatter kun havnebadet og toiletterne. Den er derfor relativt begrænset set i forhold til den værdiforøgelse, som den nye byggeret kan give grundejeren.

Løsning

Der bør udarbejdes en totaløkonomisk analyse over mindst 50–75 år, som omfatter:

kommunale skatteindtægter,
dagtilbud, skole, ældre- og transportudgifter,
drift af offentligt tilgængelige arealer,
vedligeholdelse og fornyelse af stormflodssikring,
forventede oversvømmelsesskader,
og økonomisk følsomhed ved højere byggepriser eller forsinkelser.
Min anbefaling

Den mest balancerede løsning er efter min vurdering:

Fasthold boligbyggeri på Langelinie.
Gør mindst 226 boliger til et bindende minimum – ikke blot en projektforudsætning.
Fasthold 25 % almene boliger og angiv samtidig et minimumsantal.
Undersøg, om boligantallet kan øges uden større etageareal gennem en bedre størrelsesfordeling.
Tilpas boligtyperne til unge, familier og den voksende seniorbefolkning.
Gør CO_2-mål, fuglesikring, vindtiltag og regnvandsgenbrug bindende i tilladelsen.
Genberegn stormflodssikringen med længere tidshorisont, bølger og forsinket fælles kystsikring.
Kræv en kommunal- og totaløkonomisk analyse.
Udvid udbygningsaftalen, så bygherren bidrager til de langsigtede følgeudgifter.

Samlet set styrker boligbehovet argumentet for at bygge på Langelinie. Men det retfærdiggør ikke automatisk netop denne højde, boligfordeling eller risikoprofil.

Boligbehovet bør bruges til at kræve et større og mere socialt præcist boligudbytte for den klima- og miljøbelastning, projektet medfører.

Svarnr.: 81 Borger

Vejnavn: Langelinie Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende planlagt byggeri på Langeliniespidsen
Langeliniespidsen er placeret på en meget smal tange, hvor hensynet til områdets skala, bymiljø, trafikafvikling, udsigtsforhold og rekreative funktion er helt afgørende. Det foreslåede byggeri med meget høj bebyggelsesprocent og højhuse, der er væsentligt højere end den eksisterende bebyggelse langs Langelinie Allé, ændrer områdets karakter markant, og tager langt fra hensyn til det omgivende miljø.
1. Byggeriets højde og omfang
De foreslåede højhuse harmonerer ikke med den eksisterende bebyggelse eller den arkitektoniske karakter langs Langelinie Allé. Byggeriet afviger væsentligt fra områdets eksisterende skala og den pakhuskarakter i røde farver, som hidtil har præget området.
2. Mangelfuldt trafikgrundlag
Projektet vil medføre en betydelig stigning i antallet af beboere, erhvervsaktiviteter og besøgende på Langeliniespidsen.
Langelinie Allé og Langelinie Kaj er smalle vejstrækninger med begrænset kapacitet, der er i dag meget trafik og ofte kø mellem kl. 8 og 9 samt ved 16-tiden.
Det anbefales, at der gennemføres en trafikanalyse inden endelig beslutning om det store byggeri på spidsen. Trafikanalysen bør omfatte alle former for trafik før og efter byggeriet, det er vigtigt at få inddraget det eksisterende erhverv, besøgende, krydstogtturisme, rekreativ trafik og større arrangementer kombineret med den fremtidige trafik fra erhverv, nye beboere, badende osv.
3. Langelinie som rekreativt område
Langelinie er et væsentligt rekreativt område og et af Københavns få steder, hvor offentligheden har direkte adgang til vandet og lange, sammenhængende udsigtsforløb.
En massiv bebyggelse på selve spidsen vil kunne begrænse disse kvaliteter væsentligt.
Det samme gælder den foreslåede omfattende beplantning med høje træer. Hvis beplantningen reelt medfører, at udsigten over vandet reduceres, bør dette indgå som en væsentlig del af vurderingen af projektets påvirkning af området.
4. Påvirkning af byens arkitektoniske vartegn
FN-bygningen på Marmormolen er et markant arkitektonisk element ved indsejlingen til København. Et nyt højhus på Marmormolen kommer til at dække for udsigten fra Langelinie og Indiakaj til den flotte stjerneformede FN-bygning, som skifter udtryk i løbet af døgnet fra en åben og lukket bygning.
FN-bygningen vil blive fuldstændig skjult bag det nye byggeri.
5. Parkering
De foreslåede 120 parkeringspladser er ikke proportionale med et projekt med omkring 240 boliger samt erhverv og besøgende.
Der bør derfor foreligge en dokumenteret vurdering af det faktiske parkeringsbehov og konsekvenserne af en eventuel underkapacitet. Der er langt ud til Langelinie spidsen ca. 2,5 km fra Østerport st., det vil betyde, at både de nye ejere og erhverv vil benytte biler.
Konklusion
Der bør inden endelige beslutning tages højde for ovenstående punkter

- Byggeriets højde og omfang ift. det omgivende bygninger på Langelinie, hvor tidligere krav har været pakhusstil.
- Trafikanalyse
- Langelinie som et af byens få åndehuller med udsigt til vand.
- Bevarelse af FN-huset som er vartegn for området
- Parkeringsforhold.

Høringssvar vedrørende planlagt byggeri på Langeliniespidsen

Langeliniespidsen er placeret på en meget smal tange, hvor hensynet til områdets skala, bymiljø, trafikafvikling, udsigtsforhold og rekreative funktion er helt afgørende. Det foreslåede byggeri med meget høj bebyggelsesprocent og højhuse, der er væsentligt højere end den eksisterende bebyggelse langs Langelinie Allé, ændrer områdets karakter markant, og tager langt fra hensyn til det omgivende miljø.

1. Byggeriets højde og omfang

De foreslåede højhuse harmonerer ikke med den eksisterende bebyggelse eller den arkitektoniske karakter langs Langelinie Allé. Byggeriet afviger væsentligt fra områdets eksisterende skala og den pakhuskarakter i røde farver, som hidtil har præget området.

2. Mangelfuldt trafikgrundlag

Projektet vil medføre en betydelig stigning i antallet af beboere, erhvervsaktiviteter og besøgende på Langeliniespidsen.

Langelinie Allé og Langelinie Kaj er smalle vejstrækninger med begrænset kapacitet, der er i dag meget trafik og ofte kø mellem kl. 8 og 9 samt ved 16-tiden.

Det anbefales, at der gennemføres en trafikanalyse inden endelig beslutning om det store byggeri på spidsen. Trafikanalysen bør omfatte alle former for trafik før og efter byggeriet, det er vigtigt at få inddraget det eksisterende erhverv, besøgende, krydstogtturisme, rekreativ trafik og større arrangementer kombineret med den fremtidige trafik fra erhverv, nye beboere, badende osv.

3. Langelinie som rekreativt område

Langelinie er et væsentligt rekreativt område og et af Københavns få steder, hvor offentligheden har direkte adgang til vandet og lange, sammenhængende udsigtsforløb.

En massiv bebyggelse på selve spidsen vil kunne begrænse disse kvaliteter væsentligt.

Det samme gælder den foreslåede omfattende beplantning med høje træer. Hvis beplantningen reelt medfører, at udsigten over vandet reduceres, bør dette indgå som en væsentlig del af vurderingen af projektets påvirkning af området.

4. Påvirkning af byens arkitektoniske vartegn

FN-bygningen på Marmormolen er et markant arkitektonisk element ved indsejlingen til København. Et nyt højhus på Marmormolen kommer til at dække for udsigten fra

Internal

Langelinie og Indiakaj til den flotte stjerneformede FN-bygning, som skifter udtryk i løbet af døgnet fra en åben og lukket bygning.

FN-bygningen vil blive fuldstændig skjult bag det nye byggeri.

5. Parkering

De foreslåede 120 parkeringspladser er ikke proportionale med et projekt med omkring 240 boliger samt erhverv og besøgende.

Der bør derfor foreligge en dokumenteret vurdering af det faktiske parkeringsbehov og konsekvenserne af en eventuel underkapacitet. Der er langt ud til Langelinie spidsen ca. 2,5 km fra Østerport st., det vil betyde, at både de nye ejere og erhverv vil benytte biler.

Konklusion

Der bør inden endelige beslutning tages højde for ovenstående punkter

- Byggeriets højde og omfang ift. det omgivende bygninger på Langelinie, hvor tidligere krav har været pakhusstil.
- Trafikanalyse
- Langelinie som et af byens få åndehuller med udsigt til vand.
- Bevarelse af FN-huset som er vartegn for området
- Parkeringsforhold.

Internal

Svarnr.: 82 Borger

Vejnavn: Langelinie Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Høringssvar
Marmormolen og Langelinie Nord
Jeg er stor modstander af projektforslaget!!
Jeg er enig med beskrivelsen, en stor gruppe af professionelle fagfolk med tilknytning til byggebranchen: arkitekter, planlæggere, byggeøkonomer, økonomer, ingeniører, landskabsarkitekter, bygningskonstruktører, entreprenører, forskere mv.. har anført i det åbne brev til Overborgmesteren og Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune.
Specielt vil jeg fremhæve:
1. Voldsom ændring af byggehøjden
2. Stor uligevægt i synet fra vandsiden, Refshaleøen, og det kommende Lynetteholm, samt fra alle fartøjer der sejler ind Københavns havn
3. Uhensigtsmæssigt at bygge så stort - for enden af en i dag stærkt befærdet blind vej.
4. Trakalt sammenbrud på Indiakaj, rundkørslen, Langelinie Allé og vejen langs Langeliniekajen.
5. Det betydeligt større projekt vil skabe vedvarende uacceptable gener i forhold til støj mm. i et i forvejen miljømæssigt udfordret boligområde
Nej tak til højhusbyggeri!

Svarnr.: 83 Borger

Vejnavn: Langelinie Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Analyse af forventede forhold af trafik i området under og efter byggeriet.

Ved borgermødet blev det af panelet nævnt at trafikbelastningen langs Langelinie Alle vil være begrænset, idet man kunne fjerne hegnet på Langeliniekaj og derved vil der være plads til at kørsel primært kunne foregå ad denne vej. Man kan ikke bare fjerne hegnet iht internationale ISPS regler, medmindre krydstogt skibene ikke lægger til ved Langeliniekaj under byggeriet. Hvis krydstogt skibene fortsat skal lægge til ved Langeliniekaj under byggeriet og man derfor ikke kan køre ad Langeliniekaj henstiller vi til at der kræves pramtransport både ved fjernelse af jorden samt af byggematerialer (træ).

Parkeringspladser

I projektet er der dimensioneret 110 parkeringspladser til 300 lejligheder. Det er på ingen måder nok pladser til både beboer og forventet besøgende af området. Der er langt til tog og metro fra Langelinie spidsen, hvilket vil begrænse mangfoldigheden af besøgende. Vi henstiller til at der inkorporeres flere parkeringspladser
til både biler samt cykler i planen.

Offentlig toilet faciliteter

Vi henstiller til at der er krav i projektet til offentlig tilgængelige toiletfaciliteter 24/7 i 365 dage til områdets besøgende.

Svarnr.: 84 Borger

Vejnavn: Strandboulevarden

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Jeg er som nabo og københavner positiv over for ambitionen om at gøre Langelinie grønnere, mere tilgængelig og mere attraktiv som offentligt sted. Mere beplantning, bedre adgang til vandet, en sammenhængende promenade og nye muligheder for ophold er store kvaliteter i forslaget.

Men jeg mener ikke, at disse kvaliteter bør være "afværge" til et 120 meter højt boligtårn. Noget af det mest værdifulde ved Langelinie er netop promenaden, udsynet, himlen, luften og oplevelsen af, at byen åbner sig mod vandet.

Langelinies særlige kvaliteter kan ikke flyttes til en anden grund. Det kan boliger.

De omkring 230 boliger på Langelinie udgør under én procent af målet om 40.000 boliger i København. De løser ikke Københavns boligproblem.
Til gengæld kan byggeriet ændre et helt særligt sted permanent. Et 120 meter højt tårn vil blive stedets dominerende element og et nyt markant punkt i Københavns skyline.

Den eksisterende lokalplan udsprang af Steven Holls projekt med to højhuse på henholdsvis Langelinie og Marmormolen forbundet af en spektakulær offentlig gang- og cykelforbindelse over havnen. Det projekt er nu opgivet.
Derfor bør udgangspunktet ikke være, at der fortsat nødvendigvis skal stå et (endnu højere) højhus på Langeliniespidsen, blot fordi en tidligere lokalplan gav mulighed for et højhus som del af et helt andet arkitektonisk koncept.

Der arbejdes samtidig videre med en ny cykel- og gangbro mellem Langelinieområdet ved Indiakaj og Refshaleøen, og en revision af Havneringens nordlige forløb. Lad udviklingen afvente dette arbejde.

Hvis kommunen fastholder boligbyggeri på Langeliniespidsen, mener jeg som minimum, at højden bør reduceres markant, og at bebyggelsen bør udformes, så den underordner sig promenaden, kulturmiljøet og det åbne havnerum.

Svarnr.: 85 Borger

Vejnavn: Holsteinsgade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Jeg er imod opførelsen af så høje bygninger ved en så smuk og unik placering. Bygningerne vil tage udsigten og området vil markant ændre karaktér fra at være et rekreativt område for alle københavnere. Det vil dog være udmærket med flere grønne arealer.
En idé skal være en berigelse for alle parter, dvs. dem som bebor de nye boliger og dem, der bor eller færdes i området.

Svarnr.: 86 Borger

Vejnavn: Burmeistersgade

Postnr. og by: 1429 København K

Høringssvar:
Vi skal ikke bygge så højt i København da det ødelægger vores fine skyline og det danner et ubehageligt nær miljø for os mennesker at være i. Når vi bygger så højt påvirker bygningen negativt et unødvendigt stort område.

København har primært bygninger i en menneskelig skala på 5-6 etager, hvilket er godt for os mennesker. Det er ikke bæredygtigt at bygge stort og højt. Det findes masser af plads i

København at bygge boliger på. Vi kan f.eks. fortætte byen, f.eks. gennem at bygge taglejligheder på eksisterende bygninger. Da vi har fin infrastruktur og vi kan bygge mere udenfor byen også.

Det er forkert at prestigeprojekterer og innovative projekter skal være høje, store og højtropende. De kan lige så gerne være tilpassede os mennesker og være bæredygtigt ansvarlige, f.eks. gennem transformation af eksisterende byggeri.

Svarnr.: 87 På vegne af interesseorganisation eller borger Trafikselskabet Movia

Høringssvar:
Se venligst vedlagte høringssvar fra Movia til lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord.

Dokumentnummer
2283531

Dato
07.08.2026

Sagsbehandler
JTJ

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Movias høringssvar til lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord

Københavns Kommune har sendt forslag til lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinje Nord i høring. Movia kvitterer for muligheden for at afgive høringssvar og dermed bidrage til at styrke sammenhængen mellem byplanlægning og udvikling af den kollektive mobilitet. Movia har med stor interesse læst kommunens forslag til lokalplanen og sender hermed bemærkninger til planforslaget.

Forslaget skal bl.a. fastlægge Marmormolens anvendelse til serviceerhverv og Langelinjes anvendelse til boliger og serviceerhverv; sikre offentlig adgang gennem området og at fastlægge spidsen af Marmormolen som rekreativt område med bynatur og mulighed for publikumsorienterede funktioner, der understøtter området som udflugtsmål. Den kommende lokalplan skal muliggøre udvikling på op til ca. 32.700 m² kontorbyggeri på Marmormolen samt ca. 29.800 m² boligbyggeri med publikumsorienterede funktioner på Langelinie. Herudover etableres nye offentligt tilgængelige byrum, promenadeforløb, havnelund, havnepark og rekreative funktioner ved vandet.

Lokalplanområdet betjenes i dag af linje 27 på både Langelinjekaj og Marmormolen. Derudover findes Re-tog, S-tog og Metro på de to nærmeste stationer Nordhavn og Østerport.



Figur 1: Lokalplanområdet er markeret med rød stiplet linje, sort prik anviser busstoppesteder og orange linje er buslinjer

Trafikselskabet Movia Hanne Varmings Plads 4, 2500 Valby – DK +45 36 13 14 00 movia@moviatrafik.dk moviatrafik.dk

Rundkørslens trafikale betydning på Langelinie

Langelinie udgør en lang og smal kajstruktur med begrænsede muligheder for at vende større køretøjer og i den sammenhæng har rundkørslen ved molespidsen en vigtig funktion for områdets samlede trafikafvikling. Lokalplanen omtaler rundkørslen i forbindelse med blandt andet afsætningspladser til renovation og varelevering, men redegør kun i begrænset omfang for dens øvrige trafikale betydning. Her bør det fremgå tydeligere af redegørelsen, at rundkørslen udgør et centralt trafikinfrastrukturelt element for området, da rundkørslen anvendes af den kollektive trafikbetjening af området, samt understøtter samtidig afviklingen af øvrig trafik relateret til krydstogtanløb, besøgende, servicekørsel og havnerelaterede aktiviteter.

Med den planlagte udvikling af Langeliniespidsen til et område med boliger, publikumsorienterede funktioner, promenadeforløb, havnelund og mulighed for havnebad forventes aktivitetsniveauet at stige yderligere. Det vurderes derfor relevant, at planmaterialet i højere grad beskriver rundkørslens funktion og betydning for den fremtidige trafikafvikling på Langelinie samt sikrer, at de nødvendige manøvre- og vendemuligheder for større køretøjer fortsat kan opretholdes således at f.eks. renovationskøretøjer ikke spærre for busser, eller omvendt.

Revurdering af de trafikale konsekvenser på Langelinjekajen:

I bilag 3 til lokalplanen (miljørapporten) vurderes det, at det omkringliggende vejnet kan håndtere projektets afledte trafikale konsekvenser. Vurderingen tager udgangspunkt i en eksisterende trafikmængde på ca. 2.300 ture pr. døgn og en forventet mertrafik på ca. 810 ture pr. døgn. Det er imidlertid et stort spring at konkludere tilstrækkelig kapacitet alene på baggrund af gennemsnitlige døgntrafiktal, når det samtidig fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der ikke foreligger aktuelle trafiktal for Langelinjekaj, og at de anvendte trafikmængder bygger på ældre tællinger og skøn.

Langelinje er et særligt trafikmiljø med store sæsonudsving som følge af krydstogtanløb, turistbusser og mange besøgende, hvor myldretidsbelastningen kan være markant højere end årsgennemsnittet. Miljøkonsekvensrapporten anerkender, at der i sommerperioden kan forekomme regulær trængsel som følge af turist- og krydstogttrafik. Alligevel konkluderes det, at den forventede trafikstigning ikke vil påvirke fremkommeligheden mærkbart, uden at det er tydeliggjort, hvilke forudsætninger denne vurdering bygger på.
Som eksempel på konsekvenserne af de eksisterende spidsbelastninger kan nævnes, at linje 27 i perioder ikke betjener Langelinjekaj, fordi trængslen forhindrer bussen i at følge en fast køreplan. Selvom linjen primært betjener turister og besøgende frem for beboere, illustrerer det, at de nuværende trafikale forhold allerede udfordrer en stabil kollektiv betjening af området. Det centrale er derfor ikke linjens målgruppe, men at lokalplanlægningen sikrer, at de fysiske forhold på Langelinjekaj understøtter en stabil og robust busbetjening, også i perioder med høj trafikbelastning.

Lokalplanen kan med fordel tydeliggøre, hvilke forudsætninger vurderingen af fremkommeligheden bygger på, og hvordan de faktiske spidsbelastninger og perioder med høj trafikbelastning er indarbejdet i vurderingen af områdets fremtidige trafikafvikling. Her står Movia gerne til rådighed med konkrete erfaringer og rejsetidsdata.

Forbedring af stoppestedsforhold på Langelinjekaj:

Lokalplanområdet betjenes i dag via et stoppested uden læskærm eller tilstrækkelige manøvrearealer for buspassagerer i f.eks. kørestol:

Trafikselskabet Movia Hanne Varmings Plads 4, 2500 Valby – DK +45 36 13 14 00 movia@moviatrafik.dk moviatrafik.dk



Figur 2: nuværende stoppested for linje 27 ved Langelinjekaj, nærmeste stoppested for lokalplanområdet

For at fremtidssikre områdets tilgængelighed kan der i den videre planlægning sikres et areal til etablering af et nyt busstoppested tættere på de nye byfunktioner på Langelinie. Dette vil skabe større fleksibilitet i forhold til senere tilpasninger af den kollektive trafikbetjening, hvor en bus kan udveksle passagerer uden at hindre den øvrige trafik, ligesom passagerer vil opleve at blive prioriteret. Movia indgår gerne i et samarbejde om planlægning af nyt stoppested, som f.eks. kunne være i tilknytning til rundkørslen.

Kollektiv trafik i anlægsfasen

Miljøkonsekvensrapporten beskriver, at anlægsfasen forventes at vare fra primo 2027 til medio 2030, og at byggepladsen på Langelinie vil medføre betydelig anlægstrafik samt midlertidig lukning af dele af området. Samtidig peger rapporten på, at Langeliniekaj allerede i dag er et område med mange besøgende, turistbusser og krydstogtrelateret trafik, og at anlægsarbejdet kan forværre trængslen i området.

Movia er særligt opmærksom på, at linje 27 i dag betjener området, og at de forventede byggepladsforhold kan vanskeliggøre eller helt forhindre bussernes mulighed for at vende på Langelinie. Hvis dette sker, vil området miste sin nuværende kollektive betjening i anlægsperioden, hvilket kan reducere tilgængeligheden for besøgende, medarbejdere og øvrige brugere af området.

Det bør derfor sikres, at der som led i projektets realisering udarbejdes en plan for opretholdelse af den kollektive trafikbetjening under anlægsfasen. Planen bør redegøre for mulighederne for fortsat busbetjening, midlertidige vendemuligheder, alternative stoppestedsplaceringer samt information til passagererne. Herved kan områdets tilgængelighed med bæredygtige transportformer fastholdes i den periode, hvor anlægsarbejdet står på. Movia stiller sig gerne til rådighed for at deltage i et samarbejde om trafikafvikling under en bygge- og anlægsfase for Langelinjespidsen.

Løbende justering af busbetjening:

Lokalplanen understøtter udviklingen af nye boliger, arbejdspladser og rekreative funktioner på Marmormolen og Langelinie, hvor der er et solidt afsæt i Københavns Kommunes målsætning om transport. Her vil den kommende udvikling af området over tid at medføre et ændret transportmønstre og et øget behov for mobilitetsløsninger som understøttes af kollektiv transport.
I takt med denne fortætning vil det være også relevant løbende at vurdere behovet for kollektive

Trafikselskabet Movia Hanne Varmings Plads 4, 2500 Valby – DK +45 36 13 14 00 movia@moviatrafik.dk moviatrafik.dk

trafikbetjening, så den understøtter områdets funktion og tilgængelighed bedst muligt. Indledningsvis vil de begrænsede arealer på Langeliniespidsen f.eks. lægge pres på parkeringsmuligheder for anlægsentreprenører til byggeriet i kombination med området nuværende arbejdspladser, hvilket kan øge efterspørgslen på kollektiv transport.
Movia ser frem til den fortsatte dialog om områdets udvikling og bidrager gerne til de fremadrettede overvejelser om mobilitet, tilgængelighed og kollektiv trafikbetjening.

Venlig hilsen

Peter Andreas Rosbak Juhl
Udviklingschef
Udvikling, Bus og Tog

Trafikselskabet Movia Hanne Varmings Plads 4, 2500 Valby – DK +45 36 13 14 00 movia@moviatrafik.dk moviatrafik.dk

Svarnr.: 88 Borger

Vejnavn: Willemoesgade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Jeg er modstander af projektet, fordi det vil forstyrre det ellers flotte indtryk man får af Københavns tårne, når man nærmer sig området fra havet. I endnu højere grad vil den megen trafik af biler, mennesker og varer, der forudsættes for at projektet kan forsvares økonomisk, forstyrre den fredelige stemning på Langelinjemolen og ved Kastellet. Så drop venligst planerne.

Svarnr.: 89 På vegne af interesseorganisation eller borger Sdr. Frihavnsudvalget

Høringssvar:
Sdr. Frihavnsudvalget fastholder støtten til det tidligere høringssvar fra Østerbro Lokaludvalg. https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/5b512d61-fb24-4c06-a0a5-ba932395370c/32b3d712-3237-4e2d-a30a-6d2b83d1c695-bilag-5_0.pdf

Vores bemærkninger derudover vedrører Langelinie-delen:

- Vi anmoder om at genbesøge planerne for Trafik- og parkeringsforhold for biler, motorcykler og cykler ift. beboere, gæster og turister. Hvor skal fx de mange cyklister, turister og besøgende, som området er kendt for, flyttes hen? En grundig analyse bør fremstilles, før omgivelsernes design fastlægges. Herunder at der gøres plads til forlængelse af "Havneringen" for cyklende rundt om spidsen af Langelinie og langs Østre Bassin. En mulig forbindelse fra Refshaleøen til Indiakaj skal også indgå. Ligeledes adgang for gangbesværede.
- Sdr. Frihavnsudvalgets tidligere bemærkninger om trafikbelastningen på Langeliniekaj i byggefasen er gengivet side 254 i MKV-rapporten. Vi mener fortsat, at belastningen i perioder tilsiger brug af pramtransport af materiel og materialer i byggefasen. Det stod klart under borgermødet den 18. august, at der ikke er foretaget undersøgelse af konsekvenserne af trafikken. Vi mener derfor, at det er meget vigtigt, at en sådan analyse foretages og offentliggøres. Ved undersøgelsen skal der også tages højde for hegnet på Langeliniekaj, som er opført iht. internationale ISPS regler og ikke bare kan fjernes.
- Kulturmiljøet i Sdr. Frihavn/Langelinie skal bevares, herunder det åbne udsyn fra promenaderne over havnen, samt traditionerne med ture til spidsen. Begrønningen bør reduceres, så der gives bedre plads til fri promenering og cykling.
- Hverdagslivet i området skal udvikles som rekreativt åndehul med vægt på maritime aktiviteter og øget formidling af stedets historie. Den nyligt udsendte "Vision for udvikling af Søndre Frihavn" er et bidrag hertil og vi opfordrer til, at dens forslag sætter spor i den konkrete udformning af omgivelserne. (se bilag)
- Det relevante byggefelt er siden 2010 omfattet af en lokalplan 440, med tilladelse til at bygge det spektakulære Holl-projekt med to forbundne tårne på 113 hhv. 98 m på hver molespids. Projektet er droppet, men lokalplanen er fra 2009 og rigtig mange beboere er bekymrede ved udsigten til så omfattende et byggeri. Vi støtter bekymringen og foreslår, at man genovejer om ikke tiden er til at reducere snarere end øge højden.
- Med Lokalplan 440 blev den yderste del af byggefelt II overtaget fra lokalplan 197. I det nye lokalplanforslag overtages en større del af både byggefelt II og III fra lokalplan 197 uden, at der eksplicit ændres i lokalplan 197. Det kommer "som en tyv om natten". Tvist om forpligtelsen til fortsat medlemskab af Grundejerejerforening Langelinie blev fastholdt ved en voldgift i 2017. Vi anmoder indtrængende om, at denne forpligtelse indskrives i lokalplanforslaget (s 16) for at undgå tvivl.
- Det nuværende offentlige toilet på Spidsen nedlægges iflg. planen. Der er angiveligt indgået en byttehandel, hvor der i det nye byggeri indgår offentligt tilgængelige toiletfaciliteter. Udbygningsaftalen er betinget af, at der anlægges et mobilt havnebad på vestsiden af molen. Er aftalen affattet således, at der i tilfælde af at havnebadet udgår, stadig vil være et 24/365 åbent toilet med offentlig adgang minimum svarende til nuværende

standard. Stedet har mange turister og gæster, som flittigt har benyttet toilettet.

Venlig hilsen
Sdr. Frihavnsudvalget
(8 foreninger: E/F Langelinie Allé 3-9, E/F Langelinie Allé 25-29, E/F Indiakaj 9-13 m.fl, B/F Indiakaj/Midtermolen, E/F Midtermolen 14-18, E/F Capellakaj, E/F Indiakaj 18, E/F Gripsholm)

Bilag: Vision for udvikling af Søndre Frihavn

Vision for udvikling af Søndre Frihavn

Et åbent, historisk og maritimt rum i København



Søndre Frihavnsudvalget

8. juni 2026

version 2.0

Vision for udvikling af Søndre Frihavn
Et åbent, historisk og maritimt rum i København

---

1. Baggrund og afsæt

Denne vision er udarbejdet af Søndre Frihavnsudvalget, som består af repræsentanter fra ejer- og beboerforeninger omkring Søndre Frihavns bassiner.

Foreningerne er
E/F Langelinie Allé 25-29
E/F Langelinie Allé 3-9
E/F Indiakaj 9-13 m.fl.
Beboerrepræsentationen Midtermolen/Indiakaj
E/F Midtermolen 14-18
E/F Capellakaj
E/F Gripsholm
E/F Indiakaj 18

Ambitionen med denne vision er, at Langelinie og hele Søndre Frihavn videreudvikles og styrkes som **destination** og **rekreativt område** til glæde for københavnere og turister, og til glæde for områdets beboere og erhvervsliv.

Visionen indfries ved at **værne om** og **forstærke** områdets **iboende kvaliteter**, hvilket rummer et potentiale.

Søndre Frihavn er ikke et hvilket som helst havnerum i København. Området er den oprindelige og ældste del af Københavns Frihavn, blev anlagt i årene 1891 – 1894, og repræsenterer en epoke i Københavns og Danmarks internationale handel. Her anløb skibe fra hele verden med varer, råstoffer og fødevarer, og området rummede bygninger, pakhuse og infrastruktur, der understøttede den globale udveksling mellem mennesker. Københavns Frihavn blev samtidig det sidste aktive havneområde i den traditionelle internationale skibstrafik, som har præget København gennem århundreder.

I dag rummer Søndre Frihavn tydelige kulturspor fra tiden som frihavn med de stadigt synlige og nemt opfattelige bassiner, flere bevarede bygninger samt det fredede hegn langs Langeliniepromenaden. Spor som i dag alle er vidnesbyrd om frihavnens oprindelige funktion og betydning for byen.

Forudsætningen for at denne historie lever videre for eftertiden er, at der værnes om kultursporene og at formidlingen styrkes. Dette bør understøttes ved, at hele Søndre Frihavn udpeges som et **værdifuldt kulturmiljø** i Københavns kommuneplan, som det tidligere er sket med Langelinie alene samt med øvrige historisk repræsentative områder i byen.

I samspil med udpegningen som værdifuldt kulturmiljø, og en styrket historisk formidling af Søndre Frihavns oprindelige funktion og betydning, er det visionen, at nutidens anvendelse af Søndre Frihavn som et **rekreativt åndehul i byen** og et **frirum for maritime aktiviteter** ligeledes styrkes og udvikles.

Dette sker bl.a. ved at værne om og forbedre mulighederne for de maritime aktiviteter, som allerede udfolder sig i Søndre Frihavn, samt ved at supplere disse aktiviteter med nye, som har det tilfælles, at de respekterer områdets historie og bevarelsen af de tydelige kulturspor, og kan finde sted under hensyntagen til områdets beboere og liberale erhverv.

De bærende elementer for visionen for udviklingen af Søndre Frihavn er derfor i samspil:

Søndre Frihavn som værdifuldt kulturmiljø med styrket historisk formidling

og

Søndre Frihavn som rekreativt åndehul med frirum for maritime aktiviteter

Hvert af disse bærende elementer vil blive yderligere udfoldet og belyst i de efterfølgende afsnit, ligesom der bagerst i denne vision er inkluderet en række bilag, som beskriver udvalgte forslag og idéer til tiltag og aktiviteter nærmere.

2. Søndre Frihavn som værdifuldt kulturmiljø med styrket historisk formidling

I en screening for nye kulturmiljøer foretaget for Københavns Kommune i 2021/2022 fremhæves, som et fremtidigt opmærksomhedspunkt, idéen om Søndre Frihavn *"som et selvstændigt kulturmiljø med særlig fokus på Københavns Frihavns væsentlige rolle som et toldfrit import- og omslagsområde. Søndre Frihavn med Langeliniekajen omfattede tre nye bassiner med stor dybgang og med egne kajanlæg, kraner, jernbane og pakhuse"*.

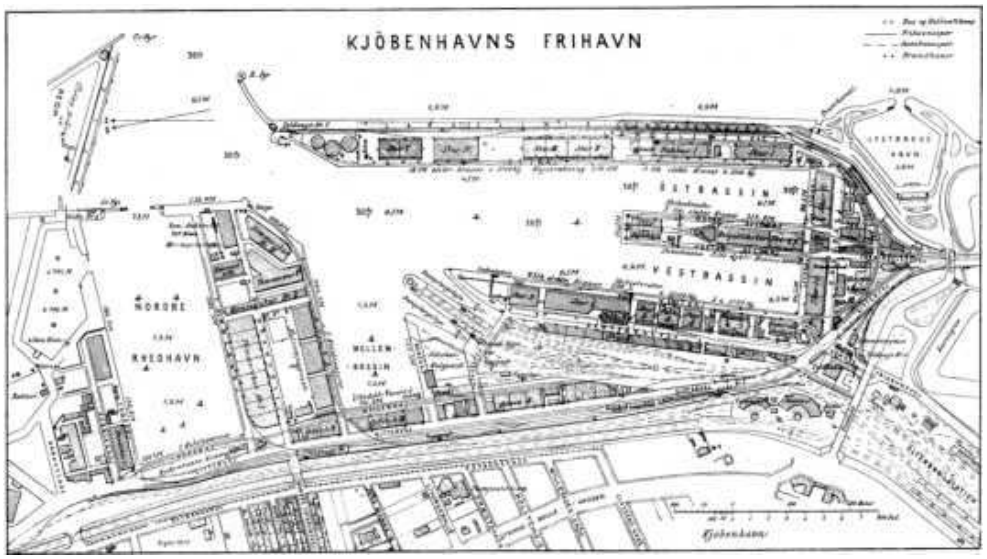
Det er Søndre Frihavnsudvalgets vision, med opbakning fra Østerbro Lokaludvalg, at denne idé føres ud i livet.

Frihavnen rummer en historie som bør fastholdes gennem bevaringsværdige kulturspor og som et sammenhængende kulturmiljø.

I Københavns nuværende Kommuneplan 2024 defineres et værdifuldt kulturmiljø som *"en aflæselig helhed af strukturer, anlæg, bygninger m.m., der samlet knytter sig til og formidler en fælles historie om Københavns udvikling. Kulturmiljøerne illustrerer med udspring i deres oprindelse, tidsepoke eller geografi en række forskelligartede historiske udviklingstræk, der har betydning for forståelsen af Københavns fire overordnede fortællinger: København som hovedstad, København som havneby, produktionens København og Københavnernes velfærd."*

Bassinstrukturerne i Søndre Frihavn er i vid udstrækning bevarede som meget synlige kulturspor og fine vidnesbyrd om havnens udviklingstræk og betydning for byen. De lange lige kajstrukturer er bevarede med deres bolværk og fortøjningspunkter og den direkte adgang til

vandet. Søndre Frihavnsudvalget finder disse traditionelle bassin- og kajstrukturer bevaringsværdige for eftertiden.



Københavns Frihavn, 1915

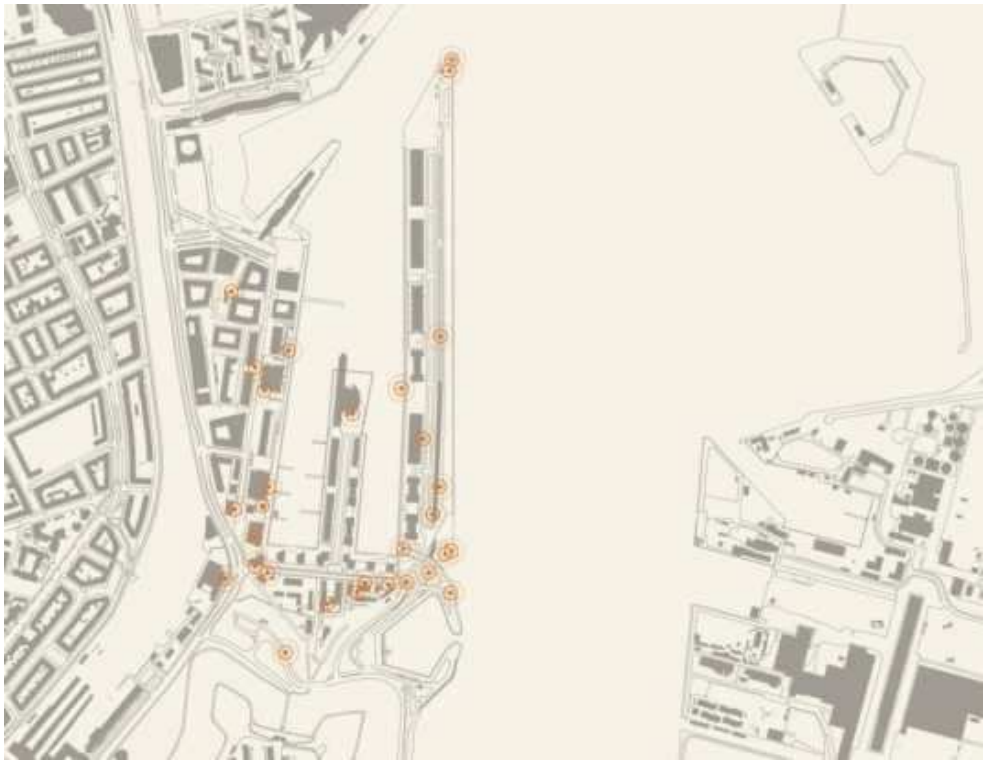


Allerede udpegede værdifulde kulturmiljøer under temaet København som havneby:

2.1 Christianshavn
2.2 Nyhavn
2.3 Slusen, Bådklubben Valby m.m
2.4 Nordhavn
2.5 Langelinie
2.6 Sundby Sejlklub

I området findes desuden en lang række historiske bygninger fra tiden som frihavn, og nyere bolig- og erhvervsbyggerier langs kajerne er i overvejende grad etableret med tydelige referencer til tidligere tiders pakhusstrukturer og -volumener.

Udover de historiske bygninger, hvoraf nogle er fredede eller bevaringsværdige, findes desuden en række monumenter, mindesmærker og skulpturer i området, som for de flestes vedkommende har referencer til de mange aktiviteter eller historiske begivenheder, som har udfoldet sig i Søndre Frihavn og på Langelinie.



Kortet angiver placeringen af nogle af de mange historiske bygninger, monumenter, mindesmærker og skulpturer i området.

Vision for udvikling af Søndre Frihavn

Et åbent, historisk og maritimt rum i København

Det er Søndre Frihavnsudvalgets vision, at der, udover at værnes om kultursporene, sker en styrket historisk formidling af Søndre Frihavns oprindelige funktion og betydning.

Der foreslås derfor en række fysiske tiltag, som kan understøtte denne vision. Konkret peges på

- Etablering af et centralt formidlingspunkt lokalt i området
- Etablering af informationstekster ved relevante bygningsværker og anlæg i området
- Evt. etablering af nye mindesmærker relateret til Søndre Frihavns historie
- Evt. etablering af en digital guide

Tiltagene kan desuden betragtes som et stedspecifikt supplement til Havnebygmesterens Studiesamling, som By & Havn har etableret i den tidligere visitationsbygning på Nordre Toldbod.

Det centrale lokale formidlingspunkt i Søndre Frihavn kan enten etableres i en (eksisterende) bygning eller udendørs.

F.eks. ejer E/F Langelinie Alle 3-9 et areal foran ejendommen, som har en unik placering ift. at skabe opmærksomhed og være "indgang" til området. Der sker daglig passage af (krydstogts-) turister ligesom en kommende cykelforbindelse til Refshaleøen vil skabe mange forbipasserende.

Arealet kan muligvis stilles til rådighed for installation af informationsstandere. Pladsen skal fortsat fremstå åben med gode friarealer, men der er plads til at tilføje information om havnen og dens historie. Formidlings-indsatsen vil desuden kunne tjene til inspiration for formidling af historien i andre bydele.







Vision for udvikling af Søndre Frihavn
Et åbent, historisk og maritimt rum i København

Den historiske formidling om Søndre Frihavn kan rumme flere dimensioner herunder

- Selve anlægsarbejdet ved etableringen af Søndre Frihavn og de bevarede bygningers historiske funktion
- Den internationale handel og søfart og hverdagen i Søndre Frihavn
- Særlige historiske begivenheder på Langelinie og i Søndre Frihavn

Som alternativ til at etablere det centrale formidlingspunkt udendørs, kan det måske etableres i en eksisterende bygning, hvilket dog vil reducere synligheden.

Et helt ekstraordinært og meget visionært greb ville være at udnytte den store vanddybde i Søndre Frihavn til at etablere et markant og ikonisk **nyt bygningsværk**, som rummer et undervandsmuseum. Udstillings- og opholdsrum kan etableres med undervandsvinduer, hvor livet i bassinet bliver en del af oplevelsen.



Illustrationer fra Restaurant Under i Norge.



Museet kan, udover fortællingen om Søndre Frihavn, rumme formidling om

- Søfartens betydning for København og Danmark
- Global handel
- Varer, ruter og mennesker

Et sådant byggeri vil give området en markant institutionel og kulturel tyngde, uden at beslaglægge vand- eller landareal.

3. Søndre Frihavn som rekreativt åndehul samt frirum for maritime aktiviteter

Langelinie og hele Søndre Frihavn udgør i dag et af Københavns tilbageværende åndehuller, som der bliver stadigt færre af i takt med en stigende befolkningstæthed i byen.

Selve Langelinie er et kulturmiljø, som afspejler den rekreative udnyttelse af havnen. Det er byens historiske strandpromenade i forlængelse af voldterrænet omkring Kastellet.

Søndre Frihavnsområdet adskiller sig markant fra byens andre områder, som har nærhed til vandet, f.eks.

- Inderhavnens tætte, turistprægede byliv
- Nordhavns og Sydhavnens nyere byudvikling
- Amager Strands rekreative bade- og strandmiljø

Den nutidige anvendelse af bassinerne i Søndre Frihavn bærer præg af at der i det vestre bassin forefindes en lystbådehavn, mens der i det østre (og smallere) bassin findes et åbent og relativt roligt vandrum. Dette vandrum er attraktivt og bliver flittigt benyttet af bl.a. kajakker og sejlskibe til træningsaktiviteter.



Derudover sker der i østre bassin hyppige gennemsejlinger på daglig basis af robåde, små motorbåde og turbåde som følge af bassinets forbindelse til yderhavnen via Pramrenden.

Fiskerikontrollens fartøjer har fortøjningsplads langs Pakhuskaj (østre bassins østlige kaj) udfor Pakhus I, og længere ude ad kajen, ved Langeliniespidsen, er der reserveret kajplads til flådefartøjer. Det østre bassin og Pakhuskaj huser desuden skulpturgruppen "Det Genmodificerede Paradis" af Bjørn Nørgaard, som særligt med "Den Genmodificerede Havfrue" er et udflugtsmål for turister.

Ligesom Langeliniepromenaden er Pakhuskaj langs det østre bassin en populær destination for Københavns borgere, som ønsker at foretage gå- eller løbeture i rolige og rekreative omgivelser. Området tilbyder således andre kvaliteter, end dem som man f.eks. finder på Refshaleøen på modsatte side af havneløbet.

Det er Søndre Frihavnsudvalgets vision, at Søndre Frihavns nuværende status som et **rekreativt åndehul i byen** og et **frirum for maritime aktiviteter** styrkes og udvikles.

I samspil med Søndre Frihavn som værdifuldt kulturmiljø, med en styrket formidlingsindsats, skal området eksistere som en historisk forankret pause i byen, med plads til udsyn, fordybelse, bevægelse og maritim identitet.

Ved at styrke de iboende kvaliteter og nuværende anvendelser på land og vand udvikles Søndre Frihavn som et område endnu flere københavnere opsøger for **en særlig oplevelse**.

Et bærende princip for visionen er derfor også, at **Østre Bassins vandareal forbliver frit**.



Det frie vand muliggør bl.a.:

- Sejlads for sejlbåde, robåde, kajakker og Stand Up Padle boards (SUP)
- Træning og øvelser
- Konkurrencer og stævner på vandet
- Et visuelt og rummeligt åndehul for alle
- En pause i den travle hverdag, hvor der er plads til at gå og løbe på kajerne, mens man nyder nærheden til vandet



Vision for udvikling af Søndre Frihavn
Et åbent, historisk og maritimt rum i København

Det er visionen, at de allerede eksisterende maritime aktiviteter i det østre bassin styrkes yderligere, f.eks. via forbedrede faciliteter samt afholdelse af arrangementer og events, og desuden suppleres med nye aktiviteter.

Fremtidig anvendelse af det østre bassin:

- Sejltræning
- Roning
- Kajaktræning og -sejlads
- Stand Up Padlling (SUP)
- Samarbejde med sejl- og roklubber om maritime arrangementer (stævner mv.)
- Lystfiskeri
- Fiskebørnehaver
- Årlige events (Sankthansbål o.lign.)





Fælles for disse aktiviteter er, at de **er afhængige af frit vand** og ikke permanent beslaglægger vandarealet.

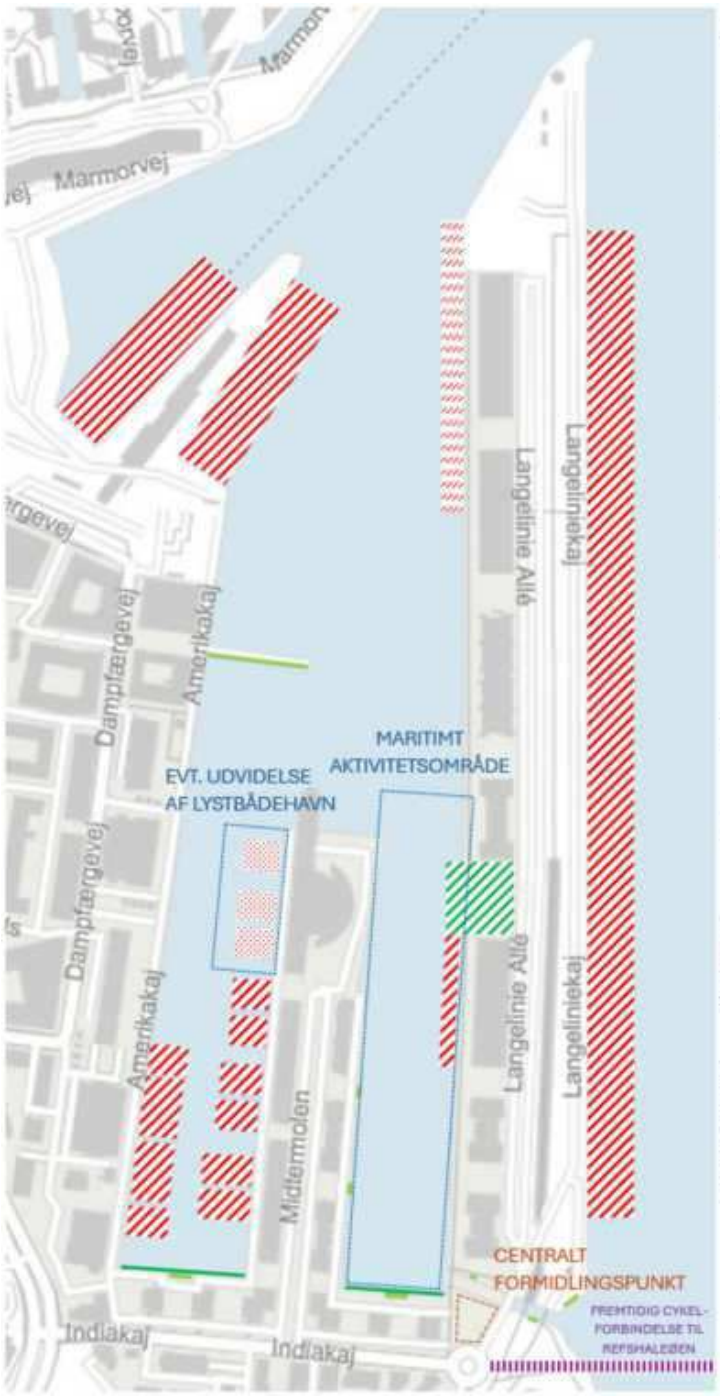
Kajerne friholdes generelt for installationer af hensyn gående, de mange løbere og cyklister. Der kan eventuelt suppleres med udendørs motionsudstyr, i lighed med det eksisterende ved Pakhus 1 (Dahlerups Pakhus) på Pakhuskaj.



AI-genereret

Vision for udvikling af Søndre Frihavn

Et åbent, historisk og maritimt rum i København



Fremtidige forhold

Maritimt aktivitetsområde i Østbassin til

- Sejl- og kajaktræning
- Rostævner
- Stand Up Padlling (SUP)
- Events ifm. Sankt Hans, Fastelavn, luciaoptog på vand o. lign.

Evt. udvidelse af lystbådehavn i Vestbassin

Evt. (få) faste installationer placeres ved eksisterende lave plateauer i kajanlæg:

- Kajakopbevaring
- Flydende haver
- Hey Captain bådanløb

Fiskebørnehaver etableres udvalgte steder ved fri kaj

Lystfiskeri kan finde sted fra kajerne i hele området

Kajerne friholdes generelt for (permanent) udstyr for at sikre fremkommelighed for gående, løbere og cyklister

Der etableres et centralt udendørs formidlingspunkt om Frihavnens historie på pladsen sydøst for Østbassinet

5. Afrunding

Det er Søndre Frihavnsudvalgets opfattelse, at realiseringen af denne vision vil styrke denne del af havnen som **destination** og **rekreativt område** til glæde for københavnere og turister og til glæde for områdets beboere og erhvervsliv.

Denne vision:

- **Værner om** og **forstærker** områdets **iboende kvaliteter**, hvilket rummer et potentiale
- Styrker fortællingen om **København som maritim handelsby**
- **Bevarer det frie vand** for brugerne (de sejlende m.fl.)
- Skaber potentielt en **national og internationalt interessant destination**
- **Adskiller Søndre Frihavn** tydeligt fra andre af byens havnerum

Samtidig er der tale om et greb, der:

- har en høj grad af lokal forankring
- kan udvikles og implementeres etapevist
- kan realiseres i partnerskaber og med bidrag fra fonde og kommunale og statslige puljer
- understøtter By & Havns målsætninger om sikkerhed, biodiversitet og differentieret udvikling af havneområderne

Søndre Frihavnsudvalget
8. juni 2026

Kilder

- Københavns Kommuneplan 2024
- Kulturmiljøer i København
  Københavns Kommune
- Kulturmiljøscreening
  Københavns Kommune
- Langelinie – Monumenter og Mindetavler
  Hanne Lykke Meyer & Birger Nielsen, E/F Langelinie Allé 3-9
- Dahlerups Pakhus i Frihavnen, Henry Voss, 1999

Vision for udvikling af Søndre Frihavn

Et åbent, historisk og maritimt rum i København

Bilag

1. Historiske bygninger i Søndre Frihavn ..... s. 15
2. Mindesmærker mv. i Søndre Frihavn ..... s. 29
3. Fysiske og digitale formidlingsinstallationer ..... s. 42
4. Forslag til vandarealernes disponering ..... s. 46
5. Forslag til maritime aktiviteter og anden benyttelse af vandarealerne ..... s. 49
6. Potentielle samarbejdspartnere ..... s. 53

BILAG 1

Historiske bygninger i Søndre Frihavn

Frihavnens historie og bygninger


Luftfoto af Frihavnen - 1923

Det område, der i dag er kendt som Søndre Frihavn, blev officielt indviet den 9. november 1894.

At etablere et samlet frihavnsområde med kajanlæg, pakhuse, transportveje mv var et af datidens helt store anlægsprojekter. Formålet var at sikre Københavns position som centralt knudepunkt for handel og søfart i Østersøregionen. Kielerkanalen var i 1880'erne under anlæggelse og blev indviet i 1895. Kanalen blev set som en trussel, da man frygtede at en stor del af skibstrafikken til Østersøen ville gå uden om København.

En frihavn gav muligheder for at styrke transithandlen gennem København idet et frihavnsområde teknisk set er et toldfrit område, hvor der ikke skal betales told så længe varerne er på skibe i frihavnen eller i frihavnens pakhuse. Det betyder, at varerne fx kan omlastes til andre skibe og sendes videre til andre lande uden betaling af told.

Hele frihavnsområdet var derfor et lukket område omgivet af høje hegn, alle 7 fysiske adgange var bevogtet af Toldvæsenet som sikrede, at der kun kom varer ind i Danmark, som var blevet fortoldet, og som det i øvrigt var tilladt at importere. Tilsvarende havde Toldvæsenet kontrol med de 4 søværts adgange til frihavnen. Vi er i tiden længe før EU's indre marked med fri bevægelighed af varer. Hvert land havde sine egne toldregler for at beskytte indenlandsk industri og den nationale økonomi.

Det blev besluttet at etablere frihavnen nord for Kastellet. Der blev udarbejdet et lovforslag, det blev vedtaget og underskrevet af kongen i marts 1891. Anlægsarbejdet gik i gang og allerede i 1894 kunne Søndre Frihavn indvies.

I det følgende præsenteres en række af de pakhuse, administrationsbygninger og infrastruktur, som fortsat findes godt 130 år senere.

Hovedindgangen til Frihavnen

Hovedadgangen til Frihavnen for biler og lastbiler var ved Toldvagtsbygningen på Folke Bernadottes Allé 45 tæt på krydset ved Indiakaj. Bygningen er fra 1894 og arkitekten er Erik Schiødte. Bygningen inkluderer et 5 etagers tårn og er senere blevet suppleret med to tilbygninger. Alle tre er fredede.

Der var ikke fri gennemkørsel til frihavnen. Alle biler, cyklister og forgængere skulle igennem toldkontrollen for at få adgang. Var der varer, der skulle ind eller ud af frihavnen så skulle toldpapirerne og varerne tjekkes, og tolden skulle afregnes før transporten kunne fortsætte.

Toldkammerbygningen findes stadig og er i dag i brug som konference og kursuscenter. De øvrige bygninger på billedet findes også bortset fra den største af skorstenene.



Toldvagtsbygningen 1894 - 1895

Frihavnens mange pakhuse

Der var fra Frihavnens start mange pakhuse – både i form af solide murstens- og betonbygninger og i form af simplere bølgeblikskure. Havnen skulle håndtere alle typer af varer og havde derfor behov for forskellige bygninger. Enkelte varer blev opbevaret udendørs på kajerne indtil de blev omlastet til andre skibe eller blev transporteret ind til København.

Dahlerups Pakhuse

Nogle af de store pakhuse var tegnet af arkitekten Jens Vilhelm Dahlerup (1836 – 1907). Dahlerup Pakhus, som det kaldes i dag, var oprindeligt betegnet som Pakhus 1 og er det eneste bevarede pakhus på østmolen (Langelinie Allé 15 - 21). Pakhus 1 var klar til brug ved frihavnens indvielse i 1894.



Pakhuset blev oprindeligt brugt til opbevaring af korn. Pakhuset er efter en omfattende restaurering og indvendig ombygning stadig i brug, men i dag som kontorer. Pakhus 1 var nabo til endnu et pakhus betegnet Skur 1. Skur 1 var også tegnet af Dahlerup og havde samme ydre dimensioner som Dahlerup Pakhus, men var lavere. Skuret blev nedrevet i 1993 for at give plads til det lejlighedsbyggeri, som ligger der i dag. Samme år blev Dahlerups Pakhus fredet.

Silopakhuset

Det mest imponerende af Dahlerups pakhuse var Silopakhuset for enden af Midtermolen, omgivet at vand på tre sider. Pakhuset var 50 meter langt og 31 meter bredt og lige så højt som dagens kontorbygning, der anvendes af Almindelig Brand.

Der var 36 siloer i bygningen til korn. Der var plads til 110.000 tønder korn i siloerne og på pakhusets kornlofter. I vægt er det godt 11.000 tons. Oprindeligt kom kornet med store sejlskibe bl.a. helt fra Australien. I september 1968 opstod der brand i en silo med solsikkefrø. Den brand blev så kraftig at hele bygningen efterfølgende måtte rives ned.



Silopakhuset på Midtermolen 1904

Langelinieskuret

Arkitekten Dahlerup var også involveret i Langelinieskuret, som blev brugt til opbevaring og toldbehandling af gods. Langelinieskuret – er nok bedre kendt som fundament for Langeliniepromenaden. Her kunne københavnerne gå og kigge på aktiviteterne i frihavnen gennem frihavnsgitteret og på aktiviteterne på Langeliniekajen. Langeliniepromenaden med hegn og underliggende pakskure er fredet. Der var porte under promenaden så varer der ankom til langeliniekajen kunne oplægges i Søndre Frihavn. Alt under overvågning af frihavnens toldere.



Langelinieskuret 1891 - 1894



Pakhus 12 - Manufakturhuset

Manufakturhuset er fra 1899 og tegnet af Frederik L Levy. Pakhuset er placeret på Amerikakaj med adgang fra Dampfærgevej 8 - 10 – begge navne der refererer tilbage i tid til skibene i trafik til Amerika og til de dampdrevne færger, der sejlede til Sverige. Oprindeligt pakhus til manufakturvarer – i dag kontorer, den Norske ambassade og publikumsvendte aktiviteter i stueplan, bl.a. fitness og restaurant.

Silopakhus B (Regionernes Hus)

Opført i 1903 for Københavns Frihavn A/S. Tegnet af arkitekten Frederik L. Levy og beliggende Dampfærgevej 22.

Oprindeligt pakhus med kornsiloer og opbevaring af andre varer. Ombygget til kontorer i 1996. Det oprindelige hus to tårne og store dele af bygningen er bevaret, men der er tilføjet en ny lav bygning til det oprindelige hus. Bygningen huser Danske Regioner, der er en interesseorganisation for de fem danske regioner.



Asia House ØK



Bygningen på Indiakaj 16 er opført i 1898 som ØK's første hovedkontor i København. Huset er tegnet af Gotfred Tvede. Navnet Asia House er af nyere dato men trækker tråde tilbage i Øks handelsforbindelser til Asien og deres hovedkontor i Bangkok. ØK voksede hurtigt og allerede i 1905 blev det besluttet at opføre et nyt hovedkontor i indre København. ØK's historie ender mange år senere med at ØK har hovedkontor på spidsen af Midtermolen i ØK's sidste 5 år i Danmark. I 1997 flyttes hovedkontoret til Singapore. Asia House ejes i dag af Det Østasiatiske Kompagnis Almennyttige Fond.

Nabobygningen på Indiakaj 20 har i en årrække været brugt af ØK. Bygningen anvendes ikke længere af ØK, men er fortsat brugt til erhvervsformål.

Frihavnens infrastruktur

At drive den nye frihavn krævede en helt ny infrastruktur.

El- og varmeforsyning



Frihavnen var den første havn i verden som var baseret på elektricitet som central energiforsyning til bygninger samt kraner, elevatorer og andet udstyr, der skulle løfte varer af og på skibene mv. Frihavnen var ikke koblet på byens elforsyning men udstyret med eget elektricitetsværk og varmecentral. Bygningerne eksisterer stadig og er i dag kendt som Pakhus 11 med tilhørende bygninger, bl.a. med en høj skorsten. Bygningerne er fredet.

Frihavnens togstation



Søndre Frihavn var også forbundet til DSBs skinnenet. I frihavnsområdet var der 20 km skinner. Der var reelt to jernbaneforbindelser i området, dels til Østerport Station og dels til Larsens Plads (det der i dag er Amaliehaven), via en jernbanelinie gennem Kastellet.

Togsporene kørte langs alle kajerne så varer kunne lastes både fra skibene og direkte på togvognene eller ind- og ud af pakhusene. På Dahlerups Pakhus ud mod østre bassin er det forhøjede dæk ved bygningen i en højde der gjorde det muligt at køre varer niveaufrit direkte fra togvognens lad til pakhusets gulv.

Frihavnen havde sin egen station med togfærgeforbindelse til Sverige. I perioden fra 1894 til 1974 med Malmø som mål. Fra 1986 til 2000 var der færgefart med primært farligt gods til og fra Helsingborg (Dan-Link).

Stationsbygningen fra 1895 er bevaret og tegnet af statsbanearkitekten Heinrich Wenck, der også tegnede Østerport Station og Københavns Hovedbanegård. Bygningen er i 2002 – 05 flyttet lidt i forhold til dens oprindelige placering på det der i dag er Amerika Plads.

Pramrenden

Pramrenden blev etableret samtidig med frihavnen i 1894. Da hele frihavnen var færdigudgravet og granitmolerne var etableret skulle den indtil da tørlagte frihavn fyldes med havvand (se billede nedenfor). Det skete gennem Pramrenden. Derefter var dens formål at gøre det muligt at fragte varer på pramme fra frihavnsområdet og ind til København.





Der fyldes vand i Søndre Frihavn 8. november 1893

Capella - Restaurant

Havnens mange ansatte og havnearbejderne havde brug for mad og drikke. Stedet var marketenderi for frihavnens arbejdere og toldere. I 1937 købte havnearbejdernes klub Capella og drev den selv som restauration og marketenderi frem til 1954, hvor klubben solgte den til Frihavnen. Restauranten lukkede for mange år siden, men huset findes stadig og er i dag udlejet til erhvervsvirksomhed.



Capella Restaurant 5. september 1901



Andre gamle bygninger i Frihavnen

Der er mange andre bygninger tilbage i området fra den gamle frihavnstid. Det er fx administrationsbygninger, yderligere pakhuse, boder hvor der kunne købes forsyninger til skibene osv. Området omkring Forbindelsesvej rummer mange oprindelige frihavnsbygninger langs den brolagte vej. Navnet Forbindelsesvej skyldes at vej- og togforbindelse ind til Nordre Toldbod og pakhusene ved Larsens Plads var her. For enden af vejen er den gamle bro over vejforbindelsen og jernbanesporene (se foto nedenfor).











Forbindelsesvej med jernbanespor 12. april 1921



Langeliniespidsen

Københavnerne har gennem årene haft spidsen af Langelinie som udflugtsmål.

Fra 1848 har det været muligt at spadsere ud til spidsen. Da frihavnen blev anlagt i 1890'erne blev den oprindelige strandsti lukket for offentlig adgang. Som erstatning byggede man den nuværende hævede promenade, hvorefter københavnerne igen havde adgang til spidsen. Fra 1930'erne har der været skiftende isboder på spidsen og et lille fyr.







Hegnet



Langeliniepromenaden og lystbådehavnen er sammen med det tilstødende område mellem Kastellets grav og havnen (kulturmiljø Fæstningsringen med Den lille Havfrue etc.) blandt de første og bedste eksempler på befolkningens rekreative anvendelse af havnen.

Anlægget erstattede ved Frihavnens anlæggelse en tidligere mulighed for at færdes langs vandet. Promenaden var derfor et kreativt kompromis som opfyldte to formål. Dels skulle Frihavnen være afspærret af toldhensyn, men samtidig skulle det fortsat være muligt at promenere langs vandet. Hegnet ind mod landsiden har derfor en særlig funktion som afspærring mellem det toldfrie område og omverdenen, og er i dag bevaringsværdigt.

BILAG 2

Mindesmærker mv. i Søndre Frihavn



Langelinie blev oprindeligt anlagt som en del af Kastellets fæstningsværk og var som sådan ikke et frit tilgængeligt område, før strækningen blev åbnet for offentligheden i 1848. Nu kunne Københavnerne endelig promenere langs vandet helt ud til Svanemøllen.

Men det blev ikke noget varigt gode for byens borgere. Anlægget af Københavns Frihavn i 1890'erne betød et farvel til den populære spadseretur. Til gengæld fik byen både en Lystbådehavn og den stort anlagte Langeliniepark med en højtliggende promenade over Langelinies pakhuse ud mod den østligste kaj, adskilt fra selve Frihavnen med det, nu fredede, gamle smedejernsgitter.

Området er spækket med monumenter og mindetavler, som hver for sig lægger brikker til både Danmarks og Københavns historie.

Det var to af tidens mest markante og driftige personligheder, arkitekten Vilhelm Dahlerup (1836-1907) og brygger Carl Jacobsen (1842-1914), der fik afgørende betydning for udformningen af hele området i årene omkring det forrige århundredskifte. Deres virketrang kom i øvrigt til at præge hele København med en lang række karakteristiske bygninger som f.eks. Det Kgl. Teater, Ny Carlsberg Glyptotek, Frihavnens store pakhuse, Carlsbergs Elefantport, Jesuskirken, Statens Museum for Kunst, Pantomimeteatret, Jorcks Passage, Dronning Louises Bro, Søpavillonen og Hotel d'Angleterre.

I det følgende præsenteres en række af de mange monumenter som findes i området.



Isbjørnen

Den store bronzeskulptur af en oprejst isbjørn med to unger er skabt af billedhuggeren Holger Peder Wederkinch (1886-1959).

I 1929 var skulpturen udstillet på den årlige Salon des Beaux Arts i Paris, og Wederkinch modtog her en fornem guldmedalje for sit værk.

Den langvarige konflikt med Norge om adkomst til Østgrønland og Haag-dommen i 1933, der fastslog, at hele Grønland hørte under det danske rigsfællesskab, havde, ligesom Ejnar Mikkelsens ekspedition, vakt en betydelig interesse for Grønland i løbet af 30'erne.

Og i 1937 skænkede en anonym giver så Københavns Havnevæsen en bronzeafstøbning af Wederkinchs isbjørne-gruppe til opstilling i dét, der nu kan kaldes "det grønlandske hjørne" af Langelinie.





Jutlandia-mindesten

Ikke langt fra Isbjørnen finder vi en mindesten af granit for det danske hospitalsskib, Jutlandia, og dets indsats i Koreakrigen fra 1951 til 1953, hvor man behandlede såvel sårede soldater som civile med behov for hjælp.

Jutlandia var oprindeligt bygget for ØK til linjetrafik mellem København og Bangkok, men blev stillet til rådighed for regeringen i efteråret 1950 og ombygget til et moderne hospitalsskib, der stævnede ud fra København den 23. januar 1951 og sluttede sin tjeneste ved hjemkomsten den 16. oktober 1953.

Stenen er skænket af koreanske krigsveteraner i taknemlighed for den danske humanitære hjælp under den langvarige og blodige krig.



Ingeniør Hammerich

Holger Hammerich (1845-1915) var uddannet ingeniør fra Polyteknisk Læreanstalt, etatsråd, borgerrepræsentant og folketingsmedlem for Højre i perioden 1890-1915.

Som politiker var han medvirkende til loven om oprettelsen af Københavns Frihavn i 1891 og fik stor indflydelse på den arkitektoniske udformning, hvor Langeliniekajen med Østmolen blev anlagt som beskyttelse af Frihavnens bassiner.

Langeliniepromenaden kunne bevares ved at placeres oven på Langelinieskuret, adskilt fra Frihavnens lukkede område med det fine, nu fredede smedejernsgitter.

Også udformningen af parken, broerne og lystbådehavnen fik Hammerich indflydelse på.

Monumentet er tegnet af arkitekten Heinrich Wenck (1851-1936) og udført af Anders Bundgaard, som ligeledes har udført Gefionspringvandet. Monumentet blev afsløret den 9. november 1918 og var finansieret af en kreds af ingeniør Hammerichs venner.

Heinrich Wenck var DSB's ledende arkitekt i over 25 år, og han tegnede over 150 stationsbygninger, bl.a. Hovedbanegården (1911), Østerport Station og Frihavnens Station, der nu gemmer sig bag Amerika Plads.





Mindesten for deportationen af danske jøder og kommunister 1943

Yderst på kajen, lige før spidsen med det lille fyrtårn, møder vi mindestenen over deportationen af 198 danske jøder og et antal danske kommunister til henholdsvis Theresienstadt og Stutthof. Det tyske troppetransportskib Wartheland sejlede fra Langelinie til Swinemünde (nuværende Swinoujscie) den 2. oktober 1943.

Stenen er doneret af en anonym kz-fange og opsat af Theresienstadt Foreningen. To børnebørn af en tidligere fange i Theresienstadt foretog afsløringen i 2008, på 65-års dagen for deportationen. Stenen er placeret tæt ved det sted, hvorfra de danske fanger blev udskibet.



Det Genmodificerede Paradis

Midt på Pakhuskaj mod det østre bassin findes Bjørn Nørgaards store skulpturgruppe "Det Genmodificerede Paradis". Oprindeligt fremstillet for den danske pavillon på Expo 2000 i Hannover, men siden 2006 opstillet mellem kajen og Langelinie Allé, på Dahlerups Torv.

Bjørn Nørgaards paradis er udført i så forskellige materialer som støbejern, rustfrit stål, aluminium, bladguld, forgyldt bly, granit og sandsten. Kun selve havfruen er af bronze for at skabe en parallel til Edvard Eriksens klassiske værk. Det var Prins Henrik, der den 15. september 2006 afslørede Nørgaards skulpturgruppe på dens nuværende plads.

Skulpturgruppen blev købt af Ny Carlsbergfondet i 1999 og anlægget af pladsen i 2006 er bekostet af en række forskellige bidragydere: Københavns Havn, Dronningens Erindringsmønt, Bech-Bruun, FIH Erhvervsbank, Ole Kirks Fond og Bikubenfonden samt Realdania. Formelt er skulpturgruppen nu deponeret hos Erhvervsstyrelsen, der holder til i Dahlerups Pakhus.



Gruppen består af følgende otte figurer: Øverst på den synkende triumfbue står Madonna, og i kreds om bassinet: den Tredelte Kapital, den Gravide Mand, Eva, Jesus, Maria Magdalene, Adam og Havfruen ude i selve havnebassinet.



Emigrationsmonumentet på Amerikakaj

På Amerikakaj står den spinkle Kristina med flagrende hår til minde om de mange danskere, der i trange tider udvandrede for at finde bedre livsvilkår i fremmede lande.

Kristina var en ung pige fra Vendsyssel, der i 1856 emigrerede til Utah. Hun var blandt de mange danske Mormoner (ca. 17.000), der fra 1852 udvandrede til USA.

Bronzeskulpturen er skabt af den amerikanske billedhugger Dennis Smith (f. 1942) som et symbolsk portræt af hans nordjyske oldemor, Kristina Beck, der udvandrede sammen med sine forældre.

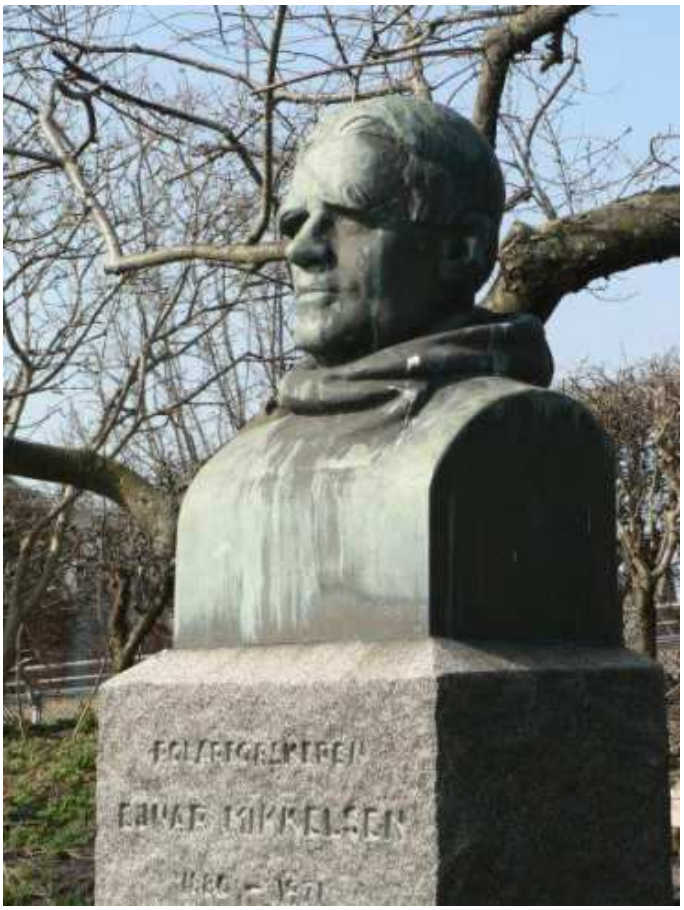
Dennis Smith er født og opvokset i Utah, men har fået en del af sin uddannelse i Købehavn, hvor han i 1968 blev optaget på Kunstakademiets Billedhuggerskole.

Rundt mellem kajens brostensbelægning er nedlagt små granitplader med navne og årstal på mange andre danske emigranter, der netop på dette sted begyndte udrejsen til deres nye tilværelse på den anden side af Atlanten.



Ankeret

I rundkørslen mellem Indiakaj, Langelinievej og Langelinie Allé er placeret et stort anonymt anker, der på en enkel og indlysende måde vidner om det driftige liv i Søndre Frihavns storhedstid og områdets maritime historie.



Ejnar Mikkelsen

Busten af Ejnar Mikkelsen er modelleret af billedhuggeren Adam Fischer (1888-1968) i 1942. Afstøbningen i bronze på Langelinie blev opstillet i 1972 i anledning af 50-året for oprettelsen af Scoresbysund kolonien. En tilsvarende afstøbning står i Scoresbysund, som Mikkelsen var med til at grundlægge. Ejnar Mikkelsen ledede i 1909-12 "Alabama-ekspeditionen" til Østgrønland, hvor opgaven bl.a. var at finde dagbøger og andet fra de omkomne på Mylius Erichsens ekspedition.



Peter Freuchen

Kommer man til Langelinie fra gang- og cykelbroen over baneterrænet og går videre ned mod Lystbådehavnen står der på vejens venstre side et beskedent lille monument, en såkaldt **Inugsuk** – en røse eller varde af sten – rejst den 13. december 1998 på 60-års dagen for Peter Freuchens stiftelse af "The Adventures Club of Denmark".

Allerede i 1986 havde Eventyrernes Klub hædret Freuchen med at plante det bagved stående egetræ den 20. februar – på 100 års dagen for hans fødsel.

Peter Freuchen (1886-1957) er nok værd at mindes, især for sine bedrifter som polarforsker i Grønland og arktisk Canada, men også som den, der sammen med Thit Jensen kæmpede for de bibliotekspenge, der siden 1946 hvert år kommer danske forfattere til gode.

Året inden sin død kom Peter Freuchen endnu engang på forsiderne, da han i amerikansk fjernsyn vandt 64.000 dollars i quiz om emnet "verdenshavene".



Mylius Erichsen

Stenen er rejst i 1912 til minde om de omkomne ved ekspeditionen til Nordøstgrønland 1906-07, hvor Mylius Erichsen, N.P. Høeg Hagen og Jørgen Brønlund omkom i kulden.

På stenens forside ser vi de tre mænd slide sig frem med slæde og hunde, på bagsiden er indhugget brudstykker af Brønlunds dagbog i de sidste dage, hvor de to andre allerede var døde af forfrysninger og udmattelse.

Relieffet og hele udformningen skyldes den fynske billedhugger Kai Nielsen (1882-1924), som bl.a. også har skabt "Vandmoderen" i Glyptotekets vinterhave og de markante figurer, der indrammer Blågårds Plads.

Frihavnen – i krig og fred

Søndre Frihavn har været omdrejningspunkt for meget andet end handel.

300.000 **danskere udvandrede** fra **1850'erne og frem til 1914** – først fra Larsens Plads siden fra Frihavnen – hertil kommer godt 260.000 svenskere som brugte København som afgangssted. Baggrunden var primært krise i landbruget, arbejdsløshed og drømmen om gratis jord i USA. Se også omtale af Emigrantmonumentet.

Første verdenskrig førte til at der fra **1915 til 1919** ankom skibe med **krigsfanger** fra mange lande til Langelinie og til Søndre Frihavn. Det var tilfangetagne, syge eller hårdt sårede soldater. Russiske krigsfanger blev via Tyskland fragtet til København. Fra de russiske fangelejre kom Tyske og Østrigske fanger via Sverige til København. Efter hospitalsbehandling blev de overlevende senere transporteret tilbage til deres eget land.

Anden verdenskrig førte først til tyskernes landgang **den 9. april 1940**. Det tyske troppetransportskib Hansestadt Danzig lagde til ved Langelinie kl. 5.15. De tyske troppe ombord indtog Kastellet. Efter befrielsen den **4. maj 1945** lægger den britiske flåde til ved Langelinie den 10. maj 1945. Feltmarskal B. Montgomery ankommer til Langelinie få dage senere. Se også omtalen af Mindesten for deportationen af danske jøder og kommunister 1943.

Koreakrigen fører til at **hospitalsskibet MS Jutlandia** afgår fra Langelinie den 23. januar 1951. 10.000 var på langeliniekajen for at vinke farvel. Efter tre missioner var skibet retur i København den 16. oktober 1953. Se også omtale af Jutlandia - mindestenen.



Italienske soldater i danske uniformer 1919

BILAG 3

Forslag til fysiske og digitale formidlingsinstallationer

Formidling i både fysisk og digital form

Det er tanken, at formidlingen af Søndre Frihavns historie, samt beskrivelsen af de historiske bygninger og områdets monumenter og mindesmærker, sker både via fysisk skiltning i området og digitalt.

Dels kan der etableres fysisk skiltning på et centralt formidlingspunkt, f.eks. udendørs på pladsen i områdets sydøstlige hjørne, samt ensartet ved de enkelte bygninger og mindesmærker.

For at gøre informationen let tilgændelig og tilpasset den enkelte brugers behov ift. sprog og informationsniveau, kan den fysiske formidling med fordel suppleres med en digital, som kan tilgås via mobiltelefon eller tablet, når man bevæger sig rundt i området.

Der kan placeres QR-koder i området som bringer brugeren til et interaktivt kort af Søndre Frihavn.



På kortet kan man klikke rundt og læse detaljer om bygninger og mindesmærker.

Ved de enkelte bygninger og mindesmærker kan der fysisk i området ligeledes placeres QR-koder som nemt leder brugeren til den relevante information om netop denne aktuelle bygning eller dette aktuelle mindesmærke.

Den digitale information, som der henvises til via QR-koderne, kan løbende udbygges med tekst, lyd og billeder - også på forskellige sprog.

Eksempler på fysiske formidlingsinstallationer (skiltning):









Vision for udvikling af Søndre Frihavn

Et åbent, historisk og maritimt rum i København



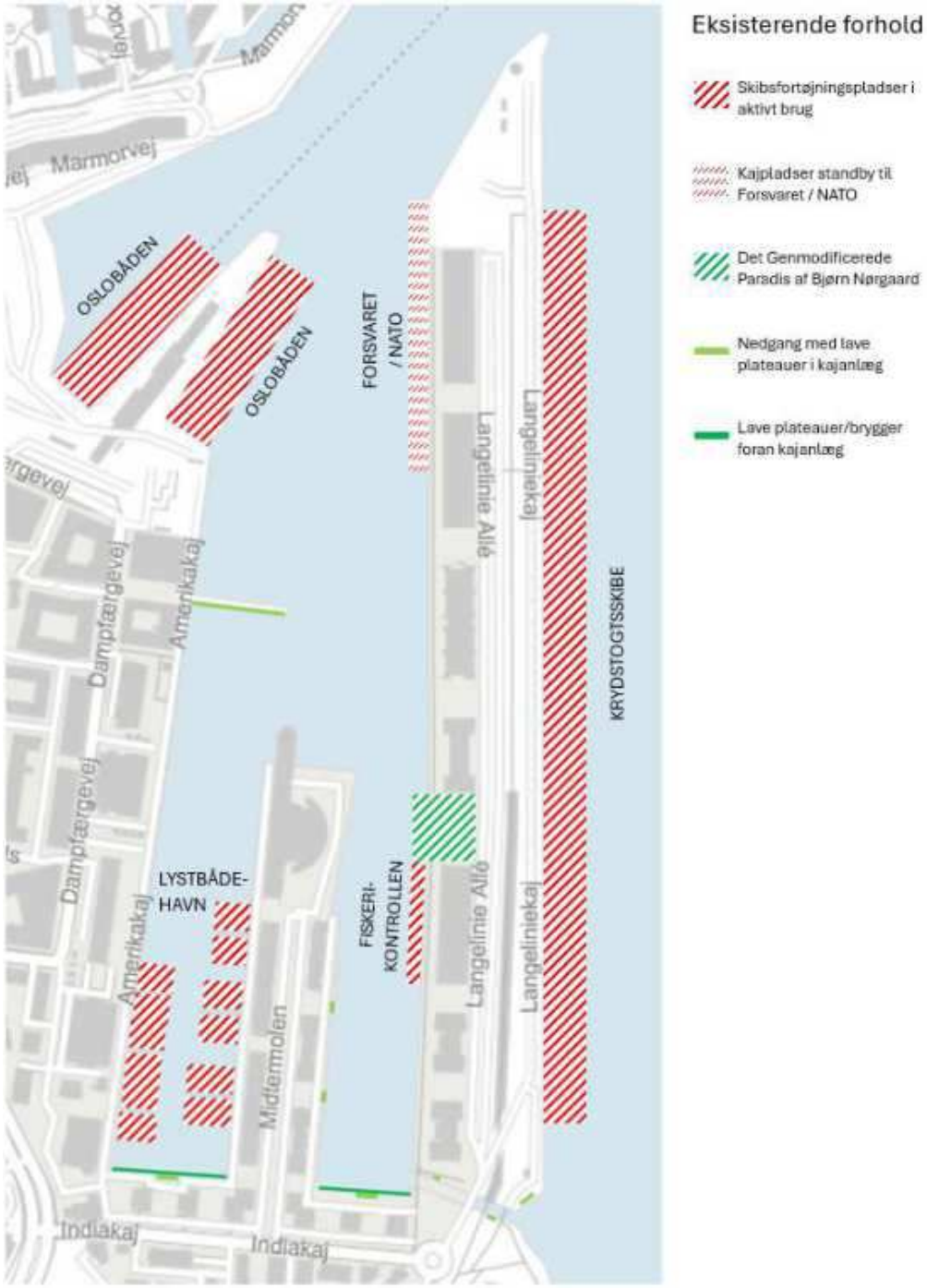


BILAG 4

Forslag til vandarealernes disponering

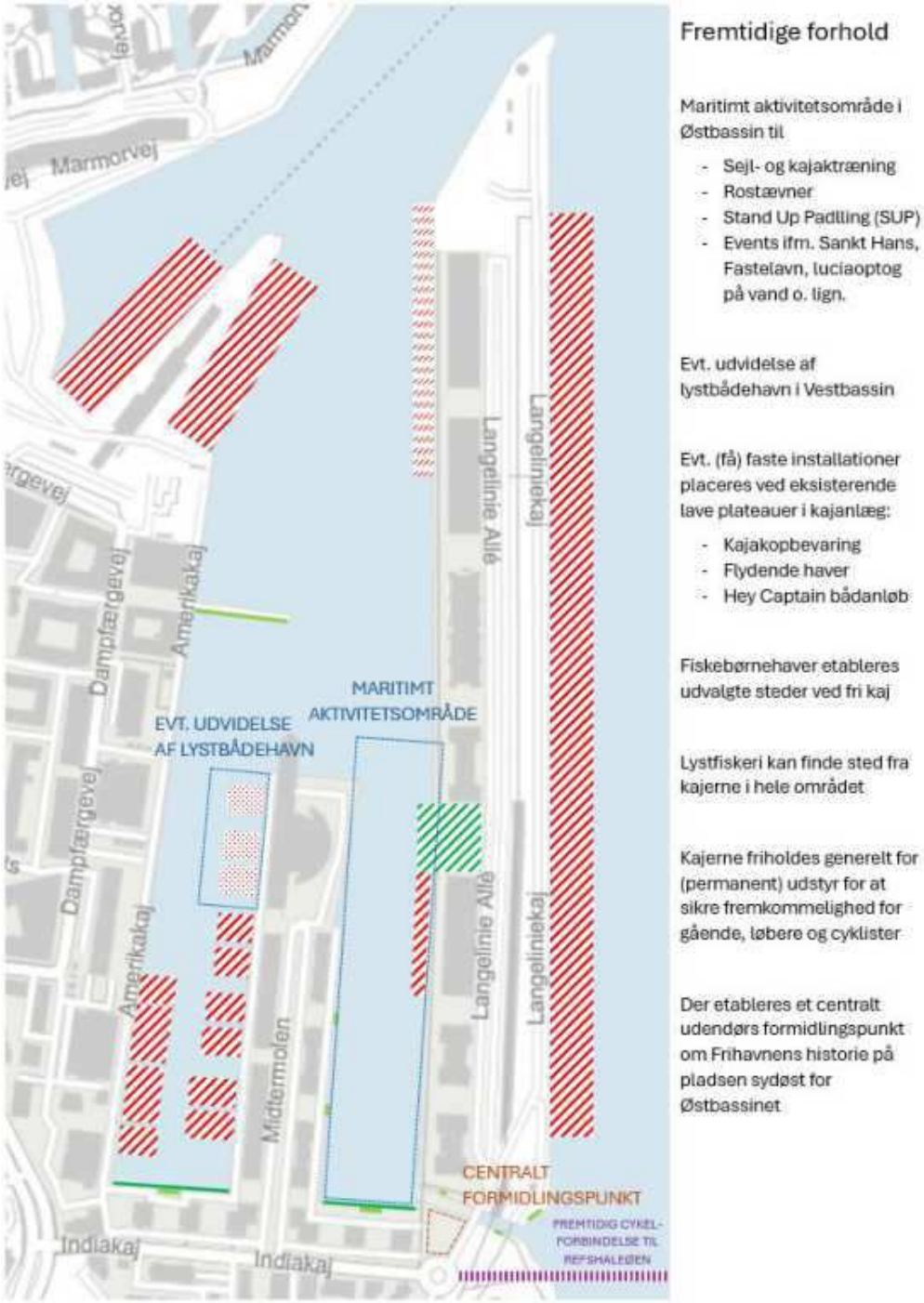
Vision for udvikling af Søndre Frihavn

Et åbent, historisk og maritimt rum i København



Vision for udvikling af Søndre Frihavn

Et åbent, historisk og maritimt rum i København



BILAG 5

Forslag til maritime aktiviteter og anden benyttelse af vandarealerne

Forslag til relevante maritime aktiviteter og anden anvendelse af vandarealerne:

- Kajakopbevaring
- Sejltræning
- Rostævner
- Stand Up Padlling (SUP)
- Start-/slutanløb for små turbåde *med* fører/guide (Hey Captain)
- Fiskebørnehaver
- Flydende haver på pramme
- Lystfiskeri
- Sankthansbål, kajak luciaoptog / fastelavn o. lign. events
- Evt. mindre udvidelse af eksisterende lystbådehavn
- God plads og fremkommelighed for gående, løbere (og cykler) på kajerne



Vision for udvikling af Søndre Frihavn

Et åbent, historisk og maritimt rum i København











Vision for udvikling af Søndre Frihavn

Et åbent, historisk og maritimt rum i København





AI-genereret

BILAG 6

Potentielle samarbejdspartnere

Potentielle samarbejdspartnere til realisering af visionen:

- Københavns Kommune
- By & Havn
- Asia House
- A. P. Møller Fonden
- Realdania
- Øvrige fonde og interesseorganisationer
- Private erhvervsdrivende (bl.a. i området)
- Museer
- Forskningsmiljøer
- Havhøst

Svarnr.: 90 På vegne af interesseorganisation eller borger Alvina Shipping A/S

Høringssvar:
Venligst se vedhæftede høringssvar

Go Nordic Cruiseline

Københavns Kommune
(Sendt per e-mail)

17-09-2026

Vedr. Høringssvar til Københavns kommunes forslag til lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord.

Københavns Kommune har den 26.06.2026 offentliggjort høringssvar periode med svarfrist den 21.09.2026 vedrørende forslag til lokalplan og tilhørende kommuneplan tillæg og miljørapport for Marmormolen Øst og Langelinie Nord.

Alvina Shipping A/S / Go Nordic Cruiseline har nedenstående bemærkninger og svar til lokalplan forslaget.

Alvina Shipping er kritisk overfor planerne om etablering af:

1) En træbrygge ved Langelinie vest og
2) Mobilt havnebadeanlæg ved Langelinie Vest og
3) Kritisk til hvad en evt. kollision mellem skibe og kajanlæg kan afstedkomme af konsekvenser for de påtænkte bygninger og skibe mv.

Den foreslåede placering af træbrygge og badeanlæg vil blive sikkerhedsmæssig udsat i forhold til Oslo færgernes besejling af terminalens færgelejer. Det skyldes indskrænkningen af vandarealet, som færgerne manøvrerer i ved ankomst og afgang, og deraf forøgelse af risikoen for kollision og skade på de påtænkte etableringer af brygge og badeanlæg.

Det anbefales derfor at flytte træbrygger og badeanlæg til en position længere mod syd således at risikoen for konflikt med skibenes manøvrerum og risikoen for kollision elimineres.

Desuden anbefales en simulation af kontakt mellem skibenes og respektive kajer i området, der inkluderer skibenes stævnudfald og brovinger således, at det tilsikres at risiko for kontakt mellem skibene og bygningerne også elimineres. Det skal nævnes,

Alvina Shipping A/S
Dampfærgevej 30
2100 København Ø
Tlf.: +45 33 42 30 00
CVR: 44631261
gonordiccruiseline.dk

at bygherre tidligere har udført simulationer desangående, men det fremgår ikke af materialet i lokalplansforslaget, om de udførte simuleringer er udført ud fra de samme kriterier, som nu forelægger.

Lokalplansforslaget og tilhørende dokumenter tager kun udgangspunkt i den eksisterende tonnage, der som bekendt er af ældre dato, og forslaget tager dermed ikke hensyn til ny tonnage, der i fremtiden skal besejle Oslo ruten fra den eksisterende terminal og kajanlæg. Rederiet har tidligere meldt offentligt ud at vi påtænker at udskifte den nuværende tonnage og planerne om fremtidig ny tonnage er derfor ikke nye. Den fremtidige tonnage forventes at blive op til en maksimal størrelse på 225 meters længde og 35 meters bredde. Desuden skal der tages hensyn til, at det nordlige færgeleje i terminalen også skal kunne anvendes fremadrettet og det anbefales derfor at der foretages yderligere simuleringer af den påtænkte større tonnage samt besejling af det nordlige færgeleje inkluderes.

Det forudsættes at de med bygherre aftalte fender forhold på Marmormolen fortsat er gældende.

Det er korrekt at der fra 2030 stilles krav til brug af land-strøm for visse skibstyper over en vis størrelse samt at der er etableret land-strøms anlæg til brug for de nuværende Oslofærger. Dette reducerer selvklart støj fra skibenes maskineri efter ankomst, men der gøres opmærksom på at der fortsat vil være støj forbundet med færgernes havneophold da diverse installationer ombord såsom ventilation og kedelanlæg mv. fortsat er i drift og operationelle ved tilkobling og forsyning fra land-strøms anlægget.

Med venlig hilsen

For Alvina Shipping A/S

Morten Larsen

Vice President Ship Management

2/2

Svarnr.: 91 Borger

Vejnavn: Langelinie Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Jeg vil gerne protestere mod planerne om at bygge et højhus på 120 m på Langelinie.
Det foreslåede byggeri vil have meget stor negativ effekt på byens miljø og København bør sige nej tak til forslaget nu. Når højhuset først står der, er skaden uoprettelig. København har tidligere stoppet vilde projekter, selv om de var langt fremskrevne. Det rigtige er selvfølgelig at starte på en saglig grundet proces hvor man ser på hvorledes man bedst udvikler området.
Der er flere grunde til at planerne for et 120 m højhus på Langelinie bør stoppes.
Et højhus på 120 meter (svarende til cirka 35-40 etager) placeret på Københavns havnefront vil påvirke byen fundamental. Man kan forudse flere negative effekter.
Øget vindpåvirkning: Hvis man bor ved Københavns Havn, man færdes nær bygninger, der "kun" er 20-30 meter høje, ved man hvor stor vindpåvirkningen er selv med ganske lave vindhastigheder. Havnen er generelt et åbent terræn, hvor vinden kan få frit løb. Når en 120 meter høj mur rammes af vinden, presses luftmasserne ned mod gadeplan med stor kraft (den såkaldte downdraught-effekt). Det kan gøre havnepromenaden for foden af tårnet ubehagelig eller ligefrem ufremkommelig for gående og cyklister på blæsende dage. Allerede i dag, med de eksisterende huse på 20-30 meter er der en væsentlig vindpåvirkning i gadeniveau.
Sol og skygge på vandet: En bygning på 120 meter vil kaste skygger, der er flere hundrede meter lange. Tårnet vil mørklægge store dele af havnebassinet og omkringliggende bygninger. Om morgen og aften vil skyggerne blive meget lange og vil skabe meget voldsomme visuelle påvirkninger af vandspejlene bl.a. på områder, der har national historisk betydning.
Visuel barriere: Havnen fungerer som byens visuelle åndehul. Et tårn, der er fire til seks gange højere end omgivelserne, vil bryde Københavns historisk flade horisont (den berømte "tårnenes by") og dominere kigget på tværs af vandet. Det vil have stor betydning for hvordan byen visuelt opleves, i meget lang afstand i byen og ved indsejlingen til byen. Fra områder national og international betydning vil et 120 meter højt hus på Langelinie markant påvirke synet. Det er fra Holmen, fra Frederiksstaden, fra Kastellet, fra Den Lille Havfrue og tættere på fra Langelinie Alle, med fredede bygninger (Langelinie skuret og Dahlerups pakhus). Man kan selv fortsætte listen. Betydningen bør ikke undervurderes, men er ikke tilstrækkeligt behandlet.
Trafik og infrastruktur vil blive voldsomt påvirket. Langelinie er en 1 km lang smal halvø. Al trafik til spidsen af halvøen skal tilbage samme vej, forbi en rundkørsel, ud på Indiakaj og ind på Folke Bernadottes Alle. Der planlægges en cykelbro, der via Indiakaj skal give adgang til Refshaleøen. Analyserne fra COWI viser, at broen forventes at trække op mod 25.000 cyklister i døgnet. Når denne enorme strøm rammer bunden af Langelinie (Indiakaj/Langelinie Allé), vil det skabe et helt nyt, intenst konfliktpunkt. På grund af skibstrafik vil cykelbroen åbnes hyppigt og derved skabe køer af cykler der også vil påvirke trafikken til og fra Langelinie alle. Et højhusbyggeri med boliger, forretninger og havnebad vil forstærke trafikproblemerne. Mere persontrafik, flere tung trafik med varebiler og skraldebiler, vil specielt i forbindelse med broåbninger give ophobninger af trafik. Dette vil blive yderligere forstærket af krydstogtskibe, der i løbet af korte periode sender tusinder af personer ud i København, med busser, cykler og til fods.
Højhuset vil skabe en konstant og permanent hverdagsbelastning på Langelinie Allé og Indiakaj. Når man krydrer dette med krydstogtskibenes pludselige, massive bølger af tung trafik og turister, risikerer Langelinie Allé i sommerhalvåret at lide af kronisk trafikalt infarkt, hvor krydset ved Indiakaj bliver en af de mest komplekse flaskehalse i hele København. Nødvendig tilgang til Langelinie af udrykningskøretøjer vil blive stærkt hæmmet.
Generelt vil hele det planlagte byggeri på Marmormolen og Langelinie vil massivt øge trafikken i København. I forvejen er der i løbet af de seneste år er der foretaget massivt udbygning af området, med rigtig mange boliger og rigtig megen erhvervsbyggeri. Højhuset vil give en massiv klimabelastning.

Selv om højhuset, er bygget i træ, vil der på grund af højden være betydelig miljøbelastning. Husets størrelse og vægt vil kræve bærende konstruktioner i bunden der er ekstremt tykke. Det kræver enorme mængder stål og højstyrkebeton.
Et 30-etagers hus kræver massive, centrale betonkerner til højhastighedselevatorer, nødtrapper og tykkere rørføringer (stigestrengssystemer). Dette sluger store mængder CO2, uden at give reelle boliger. Behov for beton og stål til fundament vil også være påvirket af at man bygger på havbund.
På 30. etage er vind-trykket så voldsomt, at vinduer sjældent kan åbnes frit, og solindfaldet er ekstremt. Derfor er man dybt afhængig af energitunge, mekaniske ventilations- og airconditionanlæg.

Højhuset vil visuelt afvige totalt fra omliggende bygninger.
Det skitserede byggeri vil på mange områder afvige fra omkringliggende byggeri, der er præget af nærheden til fredede bygninger opført i mursten. Der er foreslået buede støtter til altaner, der ikke findes tilsvarende i området.

Reduktion af tilgængelige friarealer
Spidsen af langelinie har i masser af år været et udflugtsmål, hvor alle kunne gå, cykle eller køre til for at spise is og se på havnen. Motorcykler har tradition for at mødes der og udveksle historier. Det planlagte byggeri vil kraftigt reducere tilgængeligt friareal. Det foreslåede byggeri vil negativt påvirke et ikonisk rekreativt område.

Svarnr.: 92 Borger

Vejnavn: Klovborgvej

Postnr. og by: 2650 Hvidovre

Høringssvar:
Det er fuldstændig grotesk, at man vil ødelægge den smukke Langelinie, med et sådant byggeri.
Det hører ikke til, på det sted.
Så hermed min indsigelse !!

Svarnr.: 93 Borger

Vejnavn: Gartnersvinget

Postnr. og by: 2800 Kgs. Lyngby

Høringssvar:
Der opponeres hermed mod at bygge så tæt og højt for enden af en blind vej. Marmorvej er allerede trafikalt belastet og kan ikke bære en så stor tilvækst af trafik. Højhuse så tæt på vandet spærer udsigt, kaster lange skygger, skaber vindtunnelser, og dræber livet mellem husene. København har traditionelt kun bygget i 5 etager, det virker usymetrisk og usammenhængende at tillade så højt et byggeri, der vil få hele nordhavnområdet til at fremstå ubalanceret og usammenhængende.

Svarnr.: 94 Borger

Vejnavn: Langelinie Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Københavns Kommune
Klima og Byudvikling v/Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen
HØRINGSSVAR VEDR. LOKALPLAN - MORMOLEN ØST OG LANGELINIE NORD
Vi er et midaldrende par, som solgte vores hus for at flytte i en lejlighed. Vi valgte Langelinie Alle pga. nærheden til byen, de grønne områder ved Kastellet og at det alt andet lige var et mere roligt kvarter end fx Nordhavn. Mange af vores naboer er også på vores alder.

At bo på Langelinie betyder også:
- Larm fra Refshaleøen med til tider meget høj musik
- Vandflyveren som larmer helt vildt
- Mange kanalbåde med larmende højtalere fra guiderne
- De lejede og meget larmende små både OG busser med polterabend'er/firma-udflugter
- De mange cruise-skibe, hvor de største af dem har ca. 3000 passagerer ombord
- Larm fra Promenaden om natten, hvor der er udskænkning til kl. 04:00.
- Turistbusser og hop-on dobbelt-dækker busser
- Dertil kommer et stigende antal turister og dermed også cyklister, som klart fylder og sænker trafikken i området.
- Læg hertil at vi snart får en cykelbro mellem Refshaleøen og Langelinie/Indiakaj. Hvor meget mere trafik og larm den vil tilføje vides endnu ikke.

Rigtig mange mennesker fra hele Østerbro og indre by benytter sig ofte af Kastellet som rekreativt og grønt udflugtsmål til motion og gåture. Men vi kan snart ikke komme til for turisterne. Konsekvensen er, at vi ser flere og flere der motionerer langs Langeliniekajen og på Promenaden.

Borgerrepræsentationen har foreløbigt godkendt, at der skal bygges et kæmpe højhus – 120 meter med ca. 230 boliger – for enden af Langelinie Nord v/is hytten. Der er også lagt op til, at der skal bygges et badebassin. Det skal nok tiltrække endnu flere unge mennesker fra hele København – og læg dertil trafikken fra den kommende cykelsti fra Langelinie til Refshaleøen. Hvad med turisterne fra cruise-skibene – kan de også benytte sig af bade-bassinet? Passagerne fra cruiseskibene fylder allerede ret meget i 'gadebilledet' på Langelinie om sommeren.
Efter at have været til borgermøde d. 18/8 – 2026, hvor det nye projekt på Langelinie Nord og Marmormolen Øst blev fremvist, stod det klart for os, at disse nye opførsler ikke blot vil være meget generende at få opført de kommende 3-4 år, men at det i tillæg er ambitionen at skabe nogle miljøer, som vil betyde, at Langelinie Alle vil blive et helt nyt sted, hvor ikke blot de mange nye beboer skal være med ca 230 boliger, men at man også ønsker at skabe nogle miljøer, som mange andre gæster vil rejse hen til for at bruge - hver dag året rundt.

Det blev også klart for os, at Borgerrepræsentationen tog beslutningen om det nye byggeri på et alt for ringe oplyst grundlag:

På borgermødet spurgte vi ind til, hvilke trafikale belastningsmålinger man havde fortaget - når de nye byggerier var opført, en ny cykelbro fra Refshaleøen til Langelinie var blevet etableret og dette kombineret med de mange cruise-skibe. Så hvor mange mennesker har man egentlig en ambition om, at der skal være på Langelinie Alle hver dag i fremtiden? Vi kan forstå, at der ingen beregninger er lavet på dette, men at man kun har lavet beregninger på, hvor meget ekstra trafik de nye mulige beboere vil påvirke infrastrukturen med. Det er vi meget overrasket over ikke har været en del af beslutningsgrundlaget i Borgerrepræsentationen. Det bliver jo alle de nuværende beboeres nye virkelighed. Dette er efter vores opfattelse essentielt at få ordentlig belyst.

Vi opfordrer jer til at reflektere og genoverveje følgende:

- Er det nødvendigt med et badebassin? Hele bassinet skal i forvejen være 'mobilt indenfor 24 timer' af sikkerhedsmæssige årsager.
- Behøver byggeriet at være så højt? Vi synes ikke, at det passer ind arkitektonisk. Alt andet er "pakhuse" på 5-6 etager. Det giver også stor bekymring at skulle pilotere til et 120 m højt hus. Der var en arkitekt på Borgermødet, som i den forbindelse var bekymret for Frederiksstaden. Hvor bekymret skal vi så ikke være for Langelinie? Herudover vil høje tårne ved vandet ofte skabe kraftige og generende vindturbulenser på både gade- og promenadeniveau.
- Hvorfor ikke beholde "Pakhus"-stilen? Det nye højhus bryder fuldstændig denne

unikke stil. Da man i 2018 byggede de nye lave brune bygninger på Indiakaj, var det jo helt oplagt, at man havde tilsikret at disse skulle passe ind i helheden. Vi er derfor ikke imod, at man gerne vil bebygge den sidste ledige grund på Langelinie Alle, men vi forstår ikke, at når resten af alle de andre bygninger er bygget i "Pakhus" stilen, at man så lige pludselig fuldstændig bryder med den arkitektoniske stil? Og ovenikøbet at bygge det så højt.
- Vi kan også forstå, at 'pynten' skal pakkes ind i træer. Hvad skete der med det maritime islæt? Det betyder blåt og ikke grønt. Vi vil gerne kunne nyde udsigten fuldt ud og hele vejen rundt om pynten.
- Hvorfor skal den flotte FN-bygning på Mormormolen dækkes af et højhus. Og er der overhovedet brug for flere erhvervslokaler på Langelinie, når Nationalbanken snart flytter ud/tilbage og Bech Bruuns tidligere lokaler vist stadig står tomme.
- De mange - og stigende - antal turister samt den nye bro fra Langelinie til Refshaleøen - lægger et stort pres på området i forvejen. Hvad vil et højhus på 120 m ikke tilføre af trafik – og endnu værre, hvis der også bliver bygget et badebassin 'a la Nordhavn.'
- Hvorfor ikke værne om diversiteten – alt nyt behøver at ligne hinanden selvom de 3 bygherrer helt sikkert tjener mere på at bygge kæmpe højhuse. Promenaden er historisk – og skal netop kunne bruges til at 'promenere' på eller løbe ud til pynten for at nyde det storslåede syn udover havet. Hvorfor ødelægge det?
- Kan Langelinie og trafikken på Indiakaj overhovedet bære det kommende byggeri med butikker, restauranter, cafeer og badebassin og den dertil hørende kontinuerlige strøm af trafik?
- Langelinie bør fortsat være en naturlig del af Kastellet og Frederiksstaden uden unaturligt meget høje bygninger.

Kort sagt opfordrer vi Borgerrepræsentationen til:

- At droppe bade-bassinet på Langelinie
- At lave den nye bygning på Langelinie Nord mere i Pakhus-stilen og gerne meget lavere – for også derved at undgå sætningsskader pga. pilotering.
- At droppe 'skoven' forenden af Langelinie v/Is-huset
- Sidst men ikke mindst at få lavet nogle grundige trafik-beregninger, der viser trafikbelastningen som helhed – og ikke bare fra det kommende højhus på Langelinie Nord - men som sagt også fra cruise-skibene, den nye bro mellem Langelinie og Refshaleøen samt det stigende antal turister og turistbusser. Vi forudser, at et sådant studie vil vise en langt større påvirkning end nogen er bekendt med i dag.

Arkitekterne fortalte på Borgermødet, at der 'ikke skete noget' på Langelinie – det er bestemt ikke vores opfattelse.

Svarnr.: 95 Borger

Vejnavn: Marmorvej

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:

Mine bemærkninger til det kommende byggeri på Marmormolen, hvor jeg selv har boet i syv år. Generelt er jeg meget positiv overfor udviklingen af lokalmiljøet i Nordhavn og i andre nyopførte bydele, men eftersom molerne på Østerbro/Nordhavn nu er tæt beboede, synes jeg også, at det er vigtigt, at der tages ekstra hensyn til det arkitektoniske udtryk, og der stilles politiske krav til at byggeprocessen for at sikre at de lokale generes mindst muligt herunder. Særligt dem, der bor tæt på som os på Marmormolen.

-Under konstruktionen af det nye byggeri er det vigtigt, at der tages hensyn til beboerne i lokalområdet, så larm, trafik, arbejdstid begrænses til, hvad der betragtes som rimeligt og forventeligt og under ingen omstændigheder overskrider tidsrummet fra 7-17 på almindelige hverdage og selvfølgelig intet arbejde på helligdage og lørdage-søndage. Desuden, at der skal være en nem måde for beboerne at komme i kontakt med en

byggeansvarlig, som kan tage hånd og eventuelle opståede gener under opførelsen af byggeriet.
-Det bør overvejes, om bygningen på Marmormolen skal være så høj, som det nuværende forslag foreskriver. Højden vil ændre udtrykket i Nordhavnen markant, hvor bebyggelserne i sammenligning er relativt lave. Desuden vil der komme stor skyggepåvirkning i lokalområdet.

Svarnr.: 96 På vegne af interesseorganisation eller borger Dansk Industri

Høringssvar:
Se venligst vedhæftet.

DI Transport DI Turisme, Kultur & Oplevelser

17. september 2026

Københavns Kommune
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen
Att.: Område for byplanlægning

Høringssvar: Marmormolen Øst og Langelinie Nord – forslag til lokalplan

Indledningsvist skal DI Turisme og Danske Shipping- og Havnevirksomheder understrege, at vi ser positivt på ambitionen om at udvikle attraktive by- og boligområder i København. Vi støtter overordnet ambitionen om at åbne molespidserne yderligere for offentligheden og at skabe nye promenader, grønne byrum og publikumsorienterede funktioner. Det kan styrke Københavns havnefront som destination for både borgere og besøgende.

Udviklingen skal imidlertid ske med tydelig respekt for, at Langelinie allerede er et væsentligt ankomst- og driftsområde for krydstogter, færger, havnerundfarter og øvrige turismerelaterede aktiviteter. Lokalplanen muliggør ca. 29.800 m² ny bebyggelse på Langelinie med boliger og serviceerhverv, herunder et højhus på op til 120 meter og et højhus på op til 64 meter. Det skærper behovet for at sikre en langsigtet og robust sameksistens mellem nye boliger, rekreative funktioner og den eksisterende havnedrift.

Langelinie er ikke alene et lokalt byudviklingsområde. Området fungerer som ankomststed for krydstogtgæster, hvor væsentlige mængder gods i form af både varer til drift af krydstogtskibe, bagage og passagerer skal håndteres direkte ved kajen, og som udgangspunkt for videre transport til oplevelser i København og resten af hovedstadsområdet. Lokalplanen beskriver selv, at trafikken omkring Langelinie allerede i dag er præget af en stor andel turister og turistbusser, og at store skibe og krydstogtskibe anløber kajen året rundt.

Som følge af erfaringer andetsteds fra vil vi derfor anbefale, at hensynet til turisme- og passagerdriften skrives tydeligt ind i den videre planlægning og gennemførelse. Det bør konkret indebære, at adgang til kajen, afsætning og afhentning af passagerer samt fremkommelighed for turistbusser, taxier, varelevering og beredskab dimensioneres efter spidsbelastningen ved større skibsanløb og ikke alene efter den gennemsnitlige hverdagsbelastning.

H. C. Andersens Boulevard 18
1553 København V
Danmark

(+45) 3377 3377
di@di.dk
di.dk

CVR-nr.: 16077593

Henset til de velkendte trafikale udfordringer både i det pågældende lokalområde, men også generelt i byen, skal vi kraftigt opfordre både Københavns kommune og bygherre til at udarbejde en forpligtende plan for trafik- og adgangsforholdene i anlægsfasen.

Samtidig skal vi opfordre til, at der gennemføres simuleringer af trafikken i området i både anlægsfasen og den permanente løsning for dage med megen aktivitet, fx ved flere og store anløb, samt manøvrering for turistbusser, lastbiler og beredskabskøretøjer. Hvis simuleringerne viser kapacitetsproblemer, skal det selvfølgelig afspejles i forhold til flytning af serviceparkering eller indretningen justeres, før planen realiseres.

DI støtter ambitionen om et havnebad, træbrygger og nye opholdsmuligheder. Vi vil dog anbefale, at placeringen først endeligt fastlægges, når det er dokumenteret, at anlæggene ikke hindrer sikker sejlads i området. Det gælder særligt i forhold til Oslo-færgens manøvrer og muligheden for, at fremtidige færger kan være større end de nuværende. Her kan det være oplagt at orientere sig i de relevante virksomheders nyeste strategier og lignende for at sikre, at lokalplansforslaget lever op til planlovens rammer for eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder.

I forhold til indretning på land, vil vi anbefale, at de offentlige promenader og forbindelser rundt om molespidsen ledsages af tydelig og internationalt forståelig vejanvisninger mellem krydstogtkajen, kollektiv trafik, taxier, turistbusser, havnerundfarter og centrale attraktioner.

Vi ser positivt på kravet om, at mindst 40 procent af stueetagearealet i Langeliniebebyggelsen skal anvendes til publikumsorienterede serviceerhverv, og på mulighederne for café, restaurant, butikker, kultur- og fritidsfaciliteter. For at skabe reelt byliv bør stueetagerne udformes med synlige indgange, mulighed for udeservering og fleksible lejemål, der også kan rumme sæsonbetonede eller mindre oplevelsesvirksomheder.

Det blandede erhverv mellem eksisterende erhverv og kommende boliger vil ligeledes kunne agere buffer for støj, støv, lys og lugtgener fra det eksisterende erhverv, som der ligeledes skal tages højde for i planlægningen inden der træffes afgørelse om at gå videre med lokalplansforslaget, jf. planlovens §§ 15a-b. Krydstogter og international færgedrift bidrager væsentligt til turisme, beskæftigelse og international tilgængelighed. Lokalplanen bør derfor sikre, at havnens drifts- og udviklingsmuligheder ikke begrænses, herunder forhold vedrørende skibsanløb, passagerhåndtering og logistik. Havnens rolle som transport- og erhvervsinfrastruktur er en national interesse henset til planlovens seneste ændring fra oktober 2025 og skal derfor sikres i planlægningen. Det er derfor væsentligt, at nye støjfølsomme anvendelser ikke medvirker til at begrunde udvidede/strammere miljøkrav omkring havnens daglige drift.

I den forbindelse bør der også lægges vægt på de betydelige investeringer, der er foretaget i landstrømsanlæg i området som led i den grønne omstilling af skibstrafikken. Lokalplanlægningen bør understøtte, at anlæggene kan udnyttes effektivt og over en længere tidshorisont. Det vil

være uhensigtsmæssigt, hvis nye støjfølsomme anvendelser eller efterfølgende skærpede driftsvilkår kort efter anlæggenes ibrugtagning begrænser de skibsanløb, som skal aftage landstrømmen, og dermed svækker investeringernes grundlag.

Vi hører gerne såfremt dette giver anledning til spørgsmål.

Venlig hilsen
Med venlig hilsen

Mona Hyldgaard Møller
Danske Shipping- og Havnevirksomheder
Sekretariatsleder

DANSKE SHIPPING- OG HAVNEVIRKSOMHEDER
En del af DI

Frederik Andresen
Konsulent
DI Turisme, Kultur & Oplevelser

DI Turisme, Kultur & Oplevelser

Svarnr.: 97 Borger

Vejnavn: Vedbæk Strandvej

Postnr. og by: 2950 Vedbæk

Høringssvar:
Jeg er en af de borgere, der har måtte flytte udenfor Københavns Kommune. I dag savner jeg muligheden for at kunne cykle på arbejde og ville gerne flytte tilbage til Københavns Kommune. Derfor kan jeg kun anerkende, ambitionen om at bygge flere lejligheder i mange prisklasser på et attraktivt sted i Københavns Kommune for dermed at øge udbuddet af lejligheder i byen.

Så tak for at vise mod og en lokalplanrevision baseret på et velbearbejdet projekt takket være dygtige rådgiveres, bygherres, borgmestres og byplanlæggeres arbejde. Jeg glæder mig over, at byens skyline får et velproportioneret tårn med høj æstetik (langt bedre end i den gældende lokalplan). Jeg mener, at det er en vigtig del af byens mangfoldighed og liv, at man f.eks. fra Frederiksstaden også kan fornemme den moderne by ved at få "glimt af det høje hus". På den måde får vi et godt bidrag til at forebygge, at byen udvikler en "museal" karakter. Jeg foreslår konkret, at begge højhuse på hhv. Marmormolen og Langelinjespidsen får mulighed for øge højden yderligere med 30 - 40 meter for at styrke det slanke indtryk og projektets skulpturelle kvaliteter. For boligtårnet ville det indebære, at fodaftrykket kunne øges så projektet kunne bidrage med endnu flere boliger.

Svarnr.: 98 På vegne af interesseorganisation eller borger Stromma Danmark A/S

Høringssvar:
Stromma Danmark driver blandt andet Hop On-Hop Off-busser og kanalrundfart i København og betjener dagligt mange gæster, som besøger Langelinieområdet og Den Lille Havfrue. Området er samtidig et vigtigt ankomstpunkt for gæster fra krydstogtsskibe.
Vi er positive over for udviklingen af Langeliniespidsen og ambitionen om at skabe bedre byrum og offentlig adgang. For Stromma er det særligt væsentligt, at udviklingen samtidig tager højde for de mange besøgende, der hver dag betjenes i området med bus og båd, og at der både under anlægsperioden og i den fremtidige løsning sikres velfungerende adgangsforhold med fokus på sikkerhed og fremkommelighed.

Adgang til området i anlægsfasen
Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at anlægsfasen forventes at løbe fra april 2027 til juni 2030, og at der etableres en materialeplads på den østlige del af Langeliniekaj. Samtidig skal anlægstrafikken benytte Indiakaj og Langeliniekaj.
Langelinie er et område med mange besøgende og gående, særligt på dage med krydstogtsanløb. I anlægsperioden vil anlægstrafik, turistbusser, øvrige køretøjer, sejlende og gående derfor skulle benytte området samtidig.
Det stiller efter vores vurdering særlige krav til planlægningen af trafikafviklingen. Adgangsvejen bør gennem hele perioden have en bredde og indretning, der gør det muligt for turistbusser og andre større køretøjer at komme frem på en hensigtsmæssig måde, samtidig med at risikoen for konflikter mellem køretøjer og gående begrænses mest muligt. Placering og indretning af materialepladsen bør derfor ses i tæt sammenhæng med behovet for at opretholde en farbar adgang til Langeliniekaj gennem hele anlægsperioden.

Rundkørslen og vendemuligheden
Rundkørslen yderst ved Langelinie/Indiakaj har en central funktion for trafikafviklingen i området. Den fremtidige indretning omfatter samtidig funktioner som renovation, varelevering og afsætning.
For turistbusser og andre større køretøjer er det afgørende, at der er tilstrækkelig plads til at passere og vende uden behov for uhensigtsmæssig bakning eller andre manøvrer, som kan skabe uoverskuelige situationer.
Det er derfor væsentligt, at rundkørslen og de nødvendige manøvrearealer indrettes med

plads til større køretøjer, og at parkering, længerevarende varelevering, renovation eller andre aktiviteter ikke begrænser muligheden for passage og vending. Det vil samtidig bidrage til en mere overskuelig trafikafvikling og bedre forhold for de mange gående i området.

Forbindelsen til Den Lille Havfrue og Langeliniepromenaden
Mange af de gæster, der ankommer til området med bus, fortsætter til fods mod Den Lille Havfrue og Langeliniepromenaden. En tydelig og sammenhængende forbindelse mellem busafsætningen og områdets attraktioner er derfor en væsentlig del af den samlede adgang til området.
Lokalplanen har et klart fokus på offentlig adgang og sammenhængende promenader. I den forbindelse ser vi gerne, at der også tages højde for de besøgende, der ankommer med bus, så de enkelt og overskueligt kan bevæge sig videre gennem området.
Det gælder både i anlægsperioden og i den permanente løsning. Gangforbindelsen bør være tydelig og sammenhængende, tilgængelig for personer med nedsat mobilitet og så vidt muligt være adskilt fra anlægstrafik, varelevering og busmanøvrering.

Adgang til spidsen af den nordlige ende af Langelinie
Anløbsstedet ved den nordlige ende af Langelinie benyttes primært i forbindelse med anløb til chartrede ture. Dette anløb udgør en væsentlig del af logistikken på Langelinie. adgangen hertil bør indgå som en del af den samlede planlægning af området. Det er vigtigt, at anlægsarbejder, midlertidige afspærringer eller den fremtidige indretning ikke hindrer den nødvendige adgang fra hverken vand- eller landsiden.
Det er samtidig væsentligt, at adgangsforholdene for passagererne er sikre, tydelige og tilgængelige, og at de så vidt muligt holdes adskilt fra anlægstrafik og andre aktiviteter, der kan skabe uoverskuelige situationer.

Sammenfatning
Stromma Danmark støtter ambitionen om at udvikle Langeliniespidsen og skabe attraktive og offentligt tilgængelige byrum. For os er det samtidig centralt, at området fortsat er tilgængeligt for de mange besøgende, der ankommer med bus eller fra krydstogtskibene, og at trafik og gående kan bevæge sig gennem området på en overskuelig måde.
I den videre planlægning ønsker vi derfor særligt fokus på:

- at der gennem hele anlægsperioden opretholdes en farbar adgang til Langeliniekaj, og at materialepladsen disponeres under hensyn hertil,
- at der sikres tilstrækkelig kørebredde og manøvreplads til turistbusser og andre større køretøjer,
- at rundkørslen og de nødvendige manøvrearealer holdes fri, så busser kan passere og vende uden uhensigtsmæssige manøvrer,
- at trafikafviklingen planlægges med særlig opmærksomhed på perioder med mange besøgende og krydstogtsanløb, og
- at der både under anlægsperioden og i den permanente løsning sikres en tydelig, sammenhængende og tilgængelig gangforbindelse fra busafsætningen til Den Lille Havfrue og Langeliniepromenaden, og.
- at der både under anlægsperioden og i den permanente løsning sikres fortsat sikkerhedsmæssigt forsvarlig adgang til anløbsstedet ved den nordlige ende af Langelinie fra både land- og vandsiden.

Det vil efter vores vurdering være med til at understøtte lokalplanens ambition om et attraktivt og tilgængeligt område og samtidig skabe en velfungerende trafikafvikling med hensyn til både besøgende, gående og den øvrige trafik.
Stromma Danmark deltager gerne i den videre dialog om de konkrete adgangs- og sikkerhedsforhold og bidrager gerne sammen med øvrige relevante operatører med erfaringer fra den daglige brug af området.

Med venlig hilsen
Stromma Danmark A/S

Svarnr.: 99 Borger

Vejnavn: Midtermolen

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Jeg synes, det er positivt, at der åbnes for bygning af flere boliger på Langelinie. Det vil gavne området, at der er flere boliger, især hvis buslinje 27 også udvides til at køre regelmæssigt til Langelinie. Udformingen af tårnene er dog alt for høj i forhold til de omkringliggende bygninger. Jeg vil kraftigt anbefale at højden både på tårnene på Langelinie og Lodshusene begrænses til ca. 62-64 m, tilsvarende højderne på Nordø og Kobbertårnet. Det vil også følge forslagets ordlyd om "byggerier, som vil være synlige, og karakteristiske punkter ved indsejlingen til Københavns Havn, dog uden at gøre en dyd ud af at fremstå som vartegn". Generelt er jeg positiv overfor bygningernes udvendige udseende, og at adgang til promenaderne på Langelinie bevares.

Svarnr.: 100 Borger

Vejnavn: Fælledvej

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:
Jeg afgiver høringssvar i denne sammenhæng, da jeg som livslang forsker i arkitekturhistorie - jeg er ansat på Det Kongelige Akademi - fagligt kan begrunde, at projektet har mange blinde vinkler, herunder en mangefuld forståelse for det komplekse spørgsmål oms skala og forankring, som i dag er helt centralt for fagets ambitioner om at skabe situeret, bæredygtig arkitektur. Projektet er ikke forankret, og dermed ødelæggende for sine omgivelser. Det er ikke muligt at fundere denne betragtning grundigt i et høringssvar, og jeg må appellere til at beslutningstagere hae tillid til fagkundskaben og afviser lokalplanen.

Svarnr.: 101 Borger

Vejnavn: Marmorvej

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Mine bemærkninger til det kommende byggeri på Marmormolen i mange år.

Generelt er jeg meget positiv over for udviklingen af lokalmiljøet i Nordhavn. Jeg holder meget af at bo her og nyder at se, hvordan et helt kvarter er udsprunget fra mere eller mindre ingenting.

Men! I dag er denne del af Østerbro og Nordhavn generelt tæt beboede, så der skal tages store hensyn til beboerne ved nybyg. Og stilles krav politisk til byggeprocessen, så man sikrer, at de lokale generes mindst muligt. Særligt dem, der bor helt tæt på, som fx os her på Marmormolen.

Larm, trafik og arbejdstid bør begrænses til, hvad der betragtes som rimeligt og forventeligt og under ingen omstændigheder overskride tidsrummet 7-17 på almindelige hverdage. Og ingen arbejde på lør-/søndage og helligdage. Belært af erfaringer fra tidligere byggeri på vejen er det nødvendigt, at der er en nem måde for os beboere at komme i kontakt med en byggeansvarlig, som kan tage hånd om eventuelle opståede gener under opførelsen af byggeriet.

Det bør desuden overvejes, om det er nødvendigt, at bygningen på Marmormolen skal være så høj, som det nuværende forslag foreskriver. Højden vil ændre udtrykket i Nordhavn markant - de nuværende bygninger er relativt lave - og der vil komme stor skyggepåvirkning i lokalområdet.

Derudover bør der sikrer, at der - når byggeriet står færdigt - er etableret en nem adgangsvej fra byggeriets allokerede pladser i p-kælder til det nye byggeri.

Svarnr.: 102 Borger

Vejnavn: Mariehamngade

Postnr. og by: 2150 Nordhavn

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag til Lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord med kommuneplantillæg, miljørapport, miljøkonsekvensrapport og VVM-tilladelse

Indsendt på vegne af beboere i og omkring området samt øvrige borgere, der ønsker at bevare Københavns havn, Langelinies karakter og byens historiske skyline .

1. SAMMENFATNING

Vi gør hermed indsigelse mod det fremlagte forslag til Lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord og det tilhørende kommuneplantillæg.

Vi mener navnlig, at planforslaget bør forkastes i sin nuværende form, fordi det åbner for en markant og efter vores opfattelse uhensigtsmæssig fortætning og højhusbebyggelse på nogle af Københavns mest
eksponerede og kulturhistorisk betydningsfulde placeringer.

Planforslaget indebærer bl.a.:

• et højhus på ca. 96 meter på Marmormolen,
• et højhus på op til 120 meter på Langelinie,
• yderligere et højhus på op til 64 meter på Langelinie,
• samlet ca. 62.500 m■nybyggeri på de to molespidser,
• samt en væsentlig ændring af oplevelsen af havneløbet, Langelinie og Københavns skyline.

Kommunen beskriver selv placeringen som værende på den nordlige tærskel til Københavns Inderhavn og som frit eksponeret mod det store havnerum. Kommunen anerkender samtidig, at højhusene vil fremstå markante set fra søsiden. Det er netop denne særlige eksponering, der efter vores opfattelse gør, at projektet bør vurderes langt mere restriktivt end almindeligt højhusbyggeri i et tæt byområde.

Vores indsigelse er både planfaglig, arkitektonisk, miljømæssig og retlig.

Vi anmoder derfor om, at:

1. højhusene udgår af planforslaget, eller væsentligt reduceres i højde og volumen,

2. der udarbejdes og fremlægges et reelt lavhus-/mellemhusalternativ,

3. den visuelle og kulturhistoriske påvirkning af Københavns havn og skyline undersøges mere grundigt,

4. miljørapporten og miljøkonsekvensrapporten suppleres, hvor analyserne ikke i tilstrækkelig grad dokumenterer konsekvenserne,

5. kommunen dokumenterer, at planforslaget er foreneligt med planlovens krav om varetagelse af hensynene til værdifulde bymiljøer, landskaber og kulturmiljøer,

6. at kommunen i forbindelse med den endelige afgørelse foretager en reel og

dokumenteret afvejning af alternativerne,

7. at kommunen dokumenterer afvejningen mellem den samfundsmæssige og rekreative værdi af at bevare området som offentligt tilgængeligt rekreativt havneområde og den økonomiske værdi, der skabes ved at give mulighed for højhusbyggeri,

8. og at Københavns kommune vurderer og dokumenterer egen habilitet i sagen.

---

2. DETTE ER IKKE ET ALMINDELIGT BYGGEPROJEKT – PLACERINGEN ER EN DEL AF KØBENHAVNS IDENTITET

Københavns havn er ikke blot et areal, der kan fortættes efter de samme principper som et almindeligt bykvarter.

Marmormolen og Langelinie ligger på hver sin side af et af de mest markante havnerum i København. Placeringen er synlig fra store dele af byen og fra søsiden og indgår i oplevelsen af indsejlingen til København.

Kommunen skriver selv, at molespidserne ligger frit eksponeret mod det store havnerum, og at de markerer overgangen mellem by og vand. Kommunen beskriver endvidere byggerierne som markante ved mødet fra søsiden.

Det er efter vores opfattelse en afgørende præmis, som bør føre til en anden planlægningsmæssig konklusion.

Byens bedste placering bør ikke alene bruges til privat værdiskabelse.

Kommunen bør derfor være meget tilbageholdende med at tillade et så omfattende højhusbyggeri på denne placering, hvis den primære effekt er at skabe økonomisk værdi for private grundejere og investorer.

Langelinie og Marmormolen udgør en helt særlig del af København. Der er tale om en af byens mest attraktive og visuelt markante placeringer ved havnen, som ikke kan genskabes, hvis den først er bebygget.

Netop derfor bør spørgsmålet ikke alene være, hvad der økonomisk kan bygges på grunden, men også hvad der på lang sigt er bedst for København og byens borgere.

Vi mener, at en så unik placering i langt højere grad bør anvendes til offentligt tilgængelige rekreative formål, grønne områder, opholdsarealer og adgang til vandet, som alle københavnere og besøgende kan få glæde af.

Men når et af Københavns mest værdifulde arealer først er disponeret til højhusbyggeri, er muligheden for at skabe et sammenhængende rekreativt område forsvundet for altid.

Kommunen bør derfor ikke alene vurdere projektet ud fra, hvor mange boliger eller hvor meget erhvervsareal der kan etableres, eller hvilken økonomisk værdi projektet kan skabe. Kommunen bør også vurdere alternativanvendelsen: Hvad kunne dette område være, hvis man ikke byggede tæt og højt?

Vi opfordrer derfor kommunen til at foretage en reel og synlig vurdering af, om samfunds- og bylivsgevinsten ved højhusbyggeriet står mål med tabet af et unikt, offentligt tilgængeligt havne- og rekreativt areal.

Byens bedste placeringer bør ikke automatisk anvendes til det byggeri, der giver den største private økonomiske gevinst. Nogle steder er så værdifulde for fællesskabet, at deres største

værdi netop kan være, at de ikke bebygges.

---

3. SKYLINE I KØBENHAVN

Vi er særligt bekymrede over forøgelsen af høje bygninger i København. Byen skal opleves som et samlet landskab.

Når der på relativt få år etableres en række høje og markante bygninger i København og nu på molespidserne og langs havnen, ændres byens skyline gradvist.

Hvordan vil København og havneindløbet se ud, når dette højhus lægges oven i alle de andre høje bygninger, der allerede er opført eller planlagt opført?

Det bør efter vores opfattelse være et centralt tema i miljøvurderingen og i kommunens planlægningsmæssige afvejning.

Miljøvurderingsloven kræver, at miljørapporten vurderer planens sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger og rimelige alternativer. Ved den endelige vedtagelse skal kommunen desuden tage miljørapporten og de
indkomne høringssvar i betragtning og redegøre for, hvorfor den valgte løsning er valgt frem for de rimelige alternativer.

Vi anmoder derfor om, at kommunen eksplicit dokumenterer den kumulative visuelle påvirkning af:

- Marmormolen,
- Langelinie,
- Sundmolen,
- Nordø og Sandkaj,
- Århusgadekvarteret,
- øvrige eksisterende og planlagte højhuse i Nordhavn og Lynetteholmen,
- samt havnerummet set fra Indre By, Østerbro, Refshaleøen, Trekroner og søsiden.

Det bør ske gennem realistiske visualiseringer fra relevante offentlige udsigtspunkter – ikke alene gennem
projektets egne præsentationsperspektiver.

---

4. PLANLOVENS HENSYN TIL VÆRDIFULDE BYMILJØER OG LANDSKABER SKAL TAGES ALVORLIGT

Planlovens formålsbestemmelse fastslår bl.a., at loven skal medvirke til at skabe og bevare værdifulde bebyggelser, bymiljøer og landskaber.

Dette hensyn bør have særlig vægt på Langelinie og ved indsejlingen til Københavns havn.

Der er en væsentlig forskel på at tilføre byen arkitektonisk kvalitet og på at placere meget store bygningsvolumener på steder, hvor de bliver visuelle vartegn for hele byen.

Langelinie er ikke blot en byggegrund.

Det er et historisk promenade- og udflugtsområde, og Langeliniespidsen indgår i oplevelsen af havnen og byens møde med Øresund.

Det er derfor ikke tilstrækkeligt at anføre, at de nye bygninger har et moderne og

arkitektonisk bearbejdet formsprog.

I forvejen har vi FN-byen som en "stjerne", Bech Bruun og CIP-lokation som "rondel" og BIG som "kube".

Højhusbebyggelsen bryder ind i denne arkitektoniske kvalitet og underminerer kvaliteten og oplevelsen markant.

Vi mener, at arkitekturens kvalitet skal vurderes i forhold til stedets egenart og skala i sin helhed. Er projektet vurderet i sin helhed ud fra "arkitektonisk kvalitet"?

---

5. DEN VISUELLE PÅVIRKNING ER UNDERVURDERET

Planforslaget anfører, at højhusene vil være markante fra søsiden, men konkluderer samtidig, at projektets påvirkning på den visuelle oplevelse af den nordlige del af Københavns Havn samlet set er positiv.

Denne konklusion bør efter vores opfattelse ikke stå uimodsagt.

Det er en værdibaseret arkitektonisk konklusion, som kræver et langt mere transparent grundlag.

Der bør bl.a. redegøres for:
• hvilke konkrete udsigtspunkter der er anvendt,
• hvilke eksisterende relevante bygninger projektet sammenlignes med,
• hvordan skyline ændres før og efter projektet,
• hvordan bygningerne opleves fra søsiden,
• hvordan de opleves fra Langeliniepromenaden,
• hvordan de opleves fra Østerbro,
• hvordan de opleves fra Nordø, Sandkaj og Nordhavn iøvrigt
• hvordan de opleves fra Indre By,
• hvordan de opleves fra Refshaleøen og Trekroner,
• samt hvordan de opleves i sammenhæng med den øvrige udvikling i området.

Der bør desuden fremlægges visualiseringer, der viser ikke alene det færdige projekt, men også den samlede fremtidige skyline.

---

6. PLANLOVENS SÆRLIGE KRAV TIL KYSTNÆRE OMRÅDER BØR VÆRE ET CENTRALT TEMA

Planloven indeholder særlige krav til lokalplanredegørelsen for kystnære dele af byzoner, når et projekt vil påvirke kysten visuelt.

For sådanne projekter skal der redegøres for den visuelle påvirkning. Det skal der derfor også i forbindelse med dette lokalplansforslag.

Projektets placering er netop karakteriseret ved en meget høj visuel eksponering.

Vi anmoder derfor om, at kommunen ikke blot konstaterer, at bygningerne er "markante", men reelt redegør for, hvordan den foreslåede bebyggelse ændrer:
• havneindløbets visuelle balance,
• forholdet mellem vand og by,
• oplevelsen af de historiske promenader,
• fredede og bevaringsværdige bygninger i området,

• oplevelsen af Langeliniespidsen,
• oplevelsen af Marmormolens spids,
• oplevelsen af Nordhavn, herunder Nordø og Sandkaj,
• samt Københavns skyline set fra havet.

---

7. KRAV OM ET REELT ALTERNATIV UDEN HØJHUSE

Dette er et af de vigtigste juridiske punkter. Miljøvurderingsloven kræver, at miljørapporten vurderer planens sandsynlige væsentlige indvirkninger på
miljøet samt rimelige alternativer under hensyn til planens mål og geografiske anvendelsesområde.

Det er ikke tilstrækkeligt blot at sammenligne forskellige udformninger af det samme højhuskoncept.

Kommunen bør undersøge et reelt alternativ, hvor:
• højhusene udgår,
• byggevolumenet fordeles på lavere bygninger, f.eks. 65m som de højeste bygninger i området,
• byggehøjderne tilpasses den historiske og bymæssige skala,
• og den samme funktionelle kapacitet søges opnået uden at skabe nye højhusmarkører på havnespidserne.

Der bør som minimum foreligge et alternativ med eksempelvis 5-8 etager og et alternativ med mellemstor bebyggelse, så offentligheden og politikerne kan se, hvad der faktisk går tabt eller vindes ved højhusløsningen.

Hvis et sådant alternativ ikke er undersøgt på en reel og sammenlignelig måde, bør kommunen efter vores opfattelse supplere miljøvurderingen, inden planen vedtages endeligt.

Under borgermødet den 18. august 2026 blev det oplyst under samtaler med arkitekterne bag projektet, at almene boliger ikke kan opføres i samme bygning som ejerlejligheder, erhverv. mv. Dette mener vi er en forkert præmis. Siden 2020 har den såkaldt delegerede bygherremodel givet mulighed for dette. Vi henviser til almenboliglovens § 116. Det er muligt at foretage en anden fordeling af almene boliger og ejerlejligheder, hvorved højhuset på 120 meter reduceres i højden.

---

8. LANGELINIES KULTURMILJØ MÅ IKKE REDUCERES TIL FACADEBAVARING

Planforslaget søger at bevare kulturhistoriske elementer, herunder ishuset, ledefyret og Lodseriet.

Men kulturmiljø handler ikke alene om, hvorvidt enkelte bygninger fysisk bevares.

Det handler også om:

• skala,
• rumlig sammenhæng,
• udsigter,
• promenader,
• relationen mellem bygninger og vand,
• historiske ankomstforløb,
• ankomst af krydstogtskibe,

• og oplevelsen af stedet som helhed.

Kommunen erkender selv, at Langeliniespidsen vil ændre karakter som følge af den nye planlægning.

Det bør efter vores opfattelse føre til en mere grundig kulturmiljøvurdering.

At flytte Lodseriet til en ny placering kan sikre selve bygningen, men det betyder ikke nødvendigvis, at bygningens oprindelige kulturhistoriske sammenhæng bevares.

Vi anmoder derfor om en selvstændig vurdering af, om flytningen og de omkringliggende højhuse samlet set svækker den kulturhistoriske fortælling og autenticitet på Langelinie.

---

9. SIGTELINJER OG UDSIGTER SKAL VURDERES SOM EN OFFENTLIG VÆRDI

Vi støtter fuldt ud princippet om at bevare sigtelinjer. Men en smal passage mellem bygninger er ikke nødvendigvis det samme som at bevare den oplevede udsigt.

En udsigt består ikke kun af et matematisk synsfelt fra én gade. Den består også af:

• himmel,
• vand,
• horisont,
• afstand,
• åbent rum,
• og de visuelle overgange mellem by og hav.

Sigtelinjen bliver helt spærret på grund af projektet på Langelinje, idet dette projekt netop medfører, at man ikke længere vil kunne se hele vejen ned langs alléen.

Vi mener derfor, at kommunen bør dokumentere, hvordan højhusene påvirker den samlede oplevelse af havnerummet og ikke blot, om der fortsat eksisterer enkelte formelle sigtelinjer.

---

10. VINDFORHOLD – FORSIGTIGHED ER NØDVENDIG

Højhuse skaber andre vindforhold end traditionel lavere havnebebyggelse.

Kommunen har foretaget vindvurderinger og anfører, at bygningernes udformning er disponeret med henblik på at reducere downwash og turbulens, ligesom beplantning skal forbedre vindkomforten.

Det bør imidlertid sikres, at vindforholdene vurderes ud fra hele det offentligt tilgængelige byrum, herunder promenader, opholdsarealer og adgangsarealer.

Det bør ikke være tilstrækkeligt, at enkelte tekniske målepunkter overholder en grænse, hvis resultatet samtidig er, at dele af havnepromenaden reelt bliver mindre attraktive som opholds- og rekreative arealer.

Vi anmoder om, at vindanalysen fremlægges i et let forståeligt format med kort over:

• vindkomfort,
• turbulens,
• downwash,
• opholdsmuligheder,

• samt særligt udsatte områder.

---

11. HØJDERNE BØR BEGRUNDES UD FRA STEDET – IKKE UD FRA HVAD DER TEKNISK KAN RUMMES

Det forhold, at kommuneplanrammen tidligere har muliggjort høje bygninger, er ikke i sig selv et argument for, at højhusene bør realiseres.

Planforslaget ændrer netop kommuneplanrammerne og ændrer den hidtidige planmæssige struktur.

På Marmormolen foreslås en ramme med højhus op til 96 meter, mens Langelinie foreslås planlagt med højhuse på op til 65 og 120 meter.

Kommunen bør derfor ikke blot begrunde højderne med, at de ligger inden for eller kan indpasses i en ramme.

Der bør foretages en egentlig stedsspecifik proportionalitets- og helhedsvurdering:

Hvorfor 96 meter?
Hvorfor 120 meter?
Hvorfor to højhuse på Langelinie?
Hvorfor er eksempelvis 60, 70 eller 80 meter ikke tilstrækkeligt?
Hvorfor skal netop havnespidserne være byens højeste markører?

Det er disse spørgsmål, der bør besvares, før planen kan anses for tilstrækkeligt planmæssigt begrundet.

---

12. KOMMUNEN BØR FORHOLDE SIG TIL PRINCIPPET OM, AT HAVNEN IKKE SKAL LUKKES VISUELT

En af Københavns største kvaliteter er kontrasten mellem den tætte by og det åbne vand.

Hvis højhusene placeres som markante vertikale elementer på begge sider af havnerummet, risikerer man at skabe en visuel "port" af bygninger, hvor der tidligere var en tydelig overgang mellem byen og det åbne hav.

Det kan blive en irreversibel ændring.

Når bygninger på 96 og 120 meter først er opført, kan deres virkning på skyline ikke tilbageføres uden meget betydelige samfundsmæssige og økonomiske omkostninger.

Netop derfor bør forsigtighedsprincippet spille en væsentlig rolle i kommunens planmæssige vurdering.

---

13. MILJØVURDERINGEN BØR UDVIDES TIL AT OMFATTE DEN SAMLEDE BY- OG HAVNELANDSKABELIGE EFFEKT

Kommunens miljørapport behandler en række relevante forhold, herunder bl.a. natur, støj, vind, jordforurening, overfladevand, grundvand, luft, kulturarv og ressourceeffektivitet.

Men for os er den afgørende miljøpåvirkning også den landskabelige og visuelle påvirkning

af selve København.

Den øgede trafik af beboere på Langelinie og turister fra krydstogtskibe er slet ikke berørt og flow bør fremgå i den detaljeret analyse.

Påtænkt placering af udsigtskikkerter på Langelinie og Marmormolen forstyrrer beboerne på Nordø og Sandkaj's privatliv og bør placeres andet sted under hensyn hertil.

Miljøvurderingsloven har et bredt miljøbegreb, og miljørapporten skal vurdere planens sandsynlige væsentlige påvirkninger samt rimelige alternativer.

Vi anmoder derfor om, at den samlede visuelle og kulturhistoriske påvirkning, behandles som en selvstændig og væsentlig del af beslutningsgrundlaget.

---

14. DET BØR FREMGÅ TYDELIGT, HVILKE INDSIGELSER KOMMUNEN FAKTISK HAR TAGET TIL FØLGE

Miljøvurderingsloven kræver ved den endelige vedtagelse en sammenfattende redegørelse for bl.a., hvordan miljøhensyn er integreret, hvordan miljørapporten og offentlighedens udtalelser er taget i
betragtning, og hvorfor den valgte løsning er valgt frem for de rimelige alternativer.

Vi anmoder derfor om, at den endelige redegørelse bliver konkret og ikke blot konstaterer, at høringssvarene er "taget til efterretning".

Københavns kommune bedes konkret besvare:

1. om kommunen er enig i, at skyline ændres,
2. om ændringen vurderes positiv eller negativ,
3. hvilke faglige kriterier denne vurdering bygger på,
4. hvilke alternativer der er undersøgt,
5. og hvorfor en lavere bebyggelse ikke vælges.

---

15. DEN TIDLIGERE LOKALPLAN ER IKKE ET ARGUMENT FOR AT FORTSÆTTE MED HØJHUSE

Det kan anføres, at den gældende Lokalplan Marmormolen II allerede indeholder meget høje byggerier.

Det ændrer ikke vores indsigelse.

Den eksisterende lokalplan bygger på et andet projekt, herunder to højhuse på henholdsvis 98 og 113 meter og en forbindende gangbro. Det projekt er aldrig realiseret, og kommunen oplyser selv, at grundejernes ønsker nu er ændret både med hensyn til anvendelse og arkitektonisk udformning.

Det nye projekt er derfor ikke blot en teknisk justering.
Det er et nyt byarkitektonisk greb for nogle af Københavns mest markante placeringer.

Det bør derfor vurderes på egne præmisser.

---

16. RETLIGE SPØRGSMÅL, SOM VI ØNSKER KOMMUNEN SKAL SIKRE ER FULDT BELYST

Vi ønsker med dette høringssvar ikke at foregribe en eventuel klagesag.

Men netop fordi planen senere vil kunne påklages til Planklagenævnet for så vidt angår retlige spørgsmål, finder vi det vigtigt allerede nu at gøre kommunen opmærksom på følgende forhold:

A. Tilstrækkelig planmæssig begrundelse

Kommunen bør sikre, at de konkrete højde- og volumenbestemmelser har en tilstrækkelig planmæssig begrundelse og ikke alene begrundes med bygherres projektønsker.

B. Overensstemmelse mellem plan, kommuneplantillæg og øvrig planlægning

Alle relevante ændringer af kommuneplanrammer, højder, anvendelser og etagearealer skal være korrekt og entydigt begrundet og indarbejdet i plangrundlaget.

C. Tilstrækkelig visuel redegørelse

Planlovens særlige regler om kystnære byområder indebærer krav om redegørelse for den visuelle påvirkning, når planlægningen vil påvirke kysten visuelt.

D. Miljøvurderingens alternativer

Miljørapporten skal vurdere rimelige alternativer. Et alternativ uden højhuse bør derfor efter vores opfattelse behandles reelt og sammenligneligt.

E. Sammenhængen mellem miljørapport og projektets VVM

Da der både foreligger miljørapport for planlægningen og miljøkonsekvensrapport for det konkrete projekt, bør kommunen sikre, at væsentlige forhold ikke falder mellem de to vurderingsniveauer.

F. Kulturarv og kulturmiljø

Bevarelse af enkelte bygninger kan ikke stå alene. Den samlede påvirkning af Langelinies kulturmiljø og historiske sammenhæng bør dokumenteres.

G. Kumulative virkninger

Miljøvurderingen bør sikre, at projektet ikke vurderes isoleret fra den øvrige udvikling af Nordhavn og Københavns havnefront.

H. Habilitetsvurdering

Har Københavns kommune foretaget en habilitetsvurdering af egne interesser og Borgerrepræsentationens behandling af lokalplansforslaget, henset til at By & Havn, som Københavns kommune har ejerinteresser i, ejer 8.5 % af Harbour P/S, der er bygherrekonsortiet bag lokalplansforslaget og som har anmodet kommunen om det nye plangrundlag? Kan en eventuel vurdering
offentliggøres?

---

17. KLAGEPERSPEKTIVET

Efter planlovens § 58 kan kommunens afgørelser om lokalplaner påklages til Planklagenævnet for så vidt angår retlige spørgsmål.

Men man kan bl.a. rejse spørgsmål om:

• om planlovens regler er fulgt,
• om lokalplanen er lovligt tilvejebragt,
• om der er tilstrækkelig hjemmel,
• om kommuneplan- og lokalplanforhold er korrekt håndteret,
• om obligatoriske redegørelser er tilstrækkelige,
• og om miljøvurderingsreglerne er overholdt.

Vi forbeholder os på den baggrund retten til efter planens eventuelle endelige vedtagelse at få prøvet planens lovlighed, herunder navnlig spørgsmål vedrørende miljøvurdering, alternativer, kulturmiljø, visuel
påvirkning, planmæssig begrundelse og planens tilvejebringelse.

---

18. VORES KONKRETE KRAV

På den baggrund anmoder vi Københavns Kommune om:

1. At forkaste den foreslåede højhusløsning på Marmormolen og Langelinie.

2. Subsidiært at reducere bygningshøjderne væsentligt og erstatte højhusene med en lavere og mere stedstilpasset bebyggelse.

3. At udarbejde et egentligt alternativ uden højhuse og sammenligne dette med den foreslåede løsning.

4. At udarbejde en samlet skylineanalyse for København og havnen, som medtager eksisterende, vedtagne og realistisk forventelige fremtidige højhuse.

5. At fremlægge realistiske visualiseringer fra relevante udsigtspunkter på land og vand.

6. At gennemføre en mere grundig vurdering af projektets påvirkning af Langelinies kulturmiljø.

7. At redegøre for, om flytningen af Lodseriet svækker bygningens kulturhistoriske sammenhæng, selv om selve bygningen bevares.

8. At dokumentere de samlede konsekvenser for offentlige promenader, udsigter, udsigtskikkerter og rekreative arealer.

9. At sikre en fuldt dokumenteret vurdering af vindforhold og opholdskvalitet omkring de offentlige byrum.

10. At sikre, at miljørapporten og miljøkonsekvensrapporten behandler kumulative virkninger tilstrækkeligt.

11. At sikre, at alle rimelige alternativer er undersøgt og sammenlignet, herunder et alternativ uden højhuse.

12. At den endelige beslutning indeholder en konkret besvarelse af de indsigelser, som fremkommer fra borgere og organisationer.

---

19. AFSLUTNING

Det er fint med udvikling af Københavns havn.

Men vi er imod en udvikling, hvor hensynet til maksimal udnyttelse af de attraktive havnearealer gradvist fortrænger hensynet til byens skala, historie, landskab og fælles udsigter.

Der er mulighed for at skabe attraktive boliger, arbejdspladser, parker og offentlige byrum på Marmormolen og Langelinie uden nødvendigvis at opføre nogle af byens mest markante højhuse på netop disse placeringer.
Det er muligt at vælge en udvikling, der respekterer stedet. Det er en del af Københavns ansigt udadtil.

Når først en skyline er ændret, kan den ikke uden videre genskabes.
Vi opfordrer derfor Københavns Kommune til at stoppe op, genoverveje højhusprincippet og vælge en løsning, der også om 50 og 100 år kan forsvares som et arkitektonisk og planmæssigt ansvarligt valg for København.

Vi anbefaler på den baggrund, at planforslaget i sin nuværende form ikke vedtages.

Liste over personer, der støtter vedhæftede høringssvar og som skal anses som underskrivere

Personerne er angivet med fornavne. Adresse eller mail kan dokumenteres på forespørgsel.

1. Morten
2. Helle
3. Brian
4. Anne Mette
5. Melody
6. Philipp
7. Philip
8. Jette
9. Carsten
10. Annette
11. Carsten
12. William
13. Susanne
14. Morten
15. Hans
16. Ida
17. Jutta
18. Thor
19. Jan
20. Jane
21. Eva
22. Bettina
23. Jesper
24. Pernille
25. Jakob
26. Charlotte

Navn	Postnummer	Dato + tid
Bror	2150	16-09-2026 17:50
Tune	2150	15-09-2026 11:52
Lotte	2150	15-09-2026 11:23
Susanne	2150	15-09-2026 08:35
Flemming	3480	14-09-2026 20:23
Maria	2100	14-09-2026 19:30
Kerry	2150	14-09-2026 12:36
Laurits	2150	14-09-2026 11:10
Kirsten	2150	14-09-2026 10:11
Mia	2150	14-09-2026 07:27
Nemanja	2150	13-09-2026 20:36
Julie	2150	13-09-2026 20:35
Janne	2150	13-09-2026 19:32
Michael	2150	13-09-2026 17:28
Jane	2150	13-09-2026 17:20
Anette	2150	13-09-2026 14:56
Anne-Marie	2150	13-09-2026 14:53
Tom	2150	13-09-2026 14:53
Carsten	2150	13-09-2026 12:17
Britta	2100	12-09-2026 22:02
Liss	2100	12-09-2026 15:17
Danielle	2150	11-09-2026 17:00
Rikke	2150	11-09-2026 13:30
Annie	2150	11-09-2026 10:56
Ketil	2150	11-09-2026 08:06
Henriette	2150	10-09-2026 19:27
Sille	2150	10-09-2026 18:24
Mathias	2100	10-09-2026 17:38
Kristoffer	2150	10-09-2026 14:30
Michlas	2150	10-09-2026 14:22
Dorthe	1436	10-09-2026 12:43
Magnus	2150	10-09-2026 12:33
Juliee	2150	10-09-2026 12:27
Bo	2920	10-09-2026 11:19
Anne	2150	10-09-2026 09:33
Flemming	2150	10-09-2026 09:19
Claus	2150	10-09-2026 08:56
Helle	2150	10-09-2026 08:56
Helle	2920	10-09-2026 08:48
Frederik	2150	10-09-2026 08:34
Simon	2150	10-09-2026 08:20
Lene	2150	10-09-2026 08:02
Line	2100	10-09-2026 07:38
Camilla	2150	10-09-2026 07:29

Ida	2150	10-09-2026 07:09
Charlotte	2150	10-09-2026 06:35
Helle	2150	10-09-2026 06:32
Carsten	2150	10-09-2026 05:37
Benthe	2150	10-09-2026 01:03
John	2150	10-09-2026 00:28
Louise	2150	10-09-2026 00:08
Klaus	2150	10-09-2026 00:00
Shouka	2150	09-09-2026 23:33
Oliver	2150	09-09-2026 23:03
Maria	2150	09-09-2026 22:30
Pia	2100	09-09-2026 22:25
Helle	2150	09-09-2026 22:22
Tim	2150	09-09-2026 22:10
Julie	2150	09-09-2026 18:58
Britt	2150	09-09-2026 14:46
Casper	2150	09-09-2026 14:33
Mikael	5230	08-09-2026 23:04
Shivaun	2150	08-09-2026 22:57
Philip	2150	08-09-2026 22:33

Kommentar
Jeg ¿nsker IKKE nogle h¿jhuse her i omrŒdet det vil ¿del¾gge alt og den stil som der er lagt for Nordhavn og ¿del¾gge udsigten for flere sŒ NEJ Tak
Drop h¿jhus pŒ marmormolen Det vil kommende generationer bebrejde os. Vi kan jo ikke fortryde nŒr h¿jhuset f¿rst er opf¿rt.

Manglende borgerindragelse i lokalplanen og tys tys om hvad ville komme fra politikerne indtil det er for sent - selvom der var kommunalvalg i november 2025 og der sidder politikere i B&Hâ€™s bestyrelse

Høringssvar vedrørende forslag til Lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord med kommuneplantillæg, miljørapport, miljøkonsekvensrapport og VVM-tilladelse

Indsendt på vegne af beboere i og omkring området samt øvrige borgere, der ønsker at bevare Københavns havn, Langelinies karakter og byens historiske skyline

1. Sammenfatning

Vi gør hermed indsigelse mod det fremlagte forslag til Lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord og det tilhørende kommuneplantillæg.

Vi mener navnlig, at planforslaget bør forkastes i sin nuværende form, fordi det åbner for en markant og efter vores opfattelse uhensigtsmæssig fortætning og højhusbebyggelse på nogle af Københavns mest eksponerede og kulturhistorisk betydningsfulde placeringer.

Planforslaget indebærer bl.a.:

- et højhus på ca. 96 meter på Marmormolen,
- et højhus på op til 120 meter på Langelinie,
- yderligere et højhus på op til 64 meter på Langelinie,
- samlet ca. 62.500 m² nybyggeri på de to molespidser,
- samt en væsentlig ændring af oplevelsen af havneløbet, Langelinie og Københavns skyline.

Kommunen beskriver selv placeringen som værende på den nordlige tærskel til Københavns Inderhavn og som frit eksponeret mod det store havnerum. Kommunen anerkender samtidig, at højhusene vil fremstå markante set fra søsiden. Det er netop denne særlige eksponering, der efter vores opfattelse gør, at projektet bør vurderes langt mere restriktivt end almindeligt højhusbyggeri i et tæt byområde.

Vores indsigelse er både **planfaglig, arkitektonisk, miljømæssig og retlig**.

Vi anmoder derfor om, at:

1. højhusene udgår af planforslaget, eller væsentligt reduceres i højde og volumen,
2. der udarbejdes og fremlægges et reelt lavhus-/mellemhusalternativ,
3. den visuelle og kulturhistoriske påvirkning af Københavns havn og skyline undersøges mere grundigt,
4. miljørapporten og miljøkonsekvensrapporten suppleres, hvor analyserne ikke i tilstrækkelig grad dokumenterer konsekvenserne,
5. kommunen dokumenterer, at planforslaget er foreneligt med planlovens krav om varetagelse af hensynene til værdifulde bymiljøer, landskaber og kulturmiljøer,
6. at kommunen i forbindelse med den endelige afgørelse foretager en reel og dokumenteret afvejning af alternativerne,

7. at kommunen dokumenterer afvejningen mellem den samfundsmæssige og rekreative værdi af at bevare området som offentligt tilgængeligt rekreativt havneområde og den økonomiske værdi, der skabes ved at give mulighed for højhusbyggeri,
8. og at Københavns kommune vurderer og dokumenterer egen habilitet i sagen.

---

2. Dette er ikke et almindeligt byggeprojekt – placeringen er en del af Københavns identitet

Københavns havn er ikke blot et areal, der kan fortættes efter de samme principper som et almindeligt bykvarter.

Marmormolen og Langelinie ligger på hver sin side af et af de mest markante havnerum i København. Placeringen er synlig fra store dele af byen og fra søsiden og indgår i oplevelsen af indsejlingen til København.

Kommunen skriver selv, at molespidserne ligger frit eksponeret mod det store havnerum, og at de markerer overgangen mellem by og vand. Kommunen beskriver endvidere byggerierne som markante ved mødet fra søsiden.

Det er efter vores opfattelse en afgørende præmis, som bør føre til en anden planlægningsmæssig konklusion.

Byens bedste placering bør ikke alene bruges til privat værdiskabelse.

Kommunen bør derfor være meget tilbageholdende med at tillade et så omfattende højhusbyggeri på denne placering, hvis den primære effekt er at skabe økonomisk værdi for private grundejere og investorer.

Langelinie og Marmormolen udgør en helt særlig del af København. Der er tale om en af byens mest attraktive og visuelt markante placeringer ved havnen, som ikke kan genskabes, hvis den først er bebygget.

Netop derfor bør spørgsmålet ikke alene være, **hvad der økonomisk kan bygges på grunden**, men også hvad der på lang sigt er bedst for København og byens borgere.

Vi mener, at en så unik placering i langt højere grad bør anvendes til **offentligt tilgængelige rekreative formål, grønne områder, opholdsarealer og adgang til vandet**, som alle københavnere og besøgende kan få glæde af.

Men når et af Københavns mest værdifulde arealer først er disponeret til højhusbyggeri, er muligheden for at skabe et sammenhængende rekreativt område forsvundet for altid.

Kommunen bør derfor ikke alene vurdere projektet ud fra, hvor mange boliger eller hvor meget erhvervsareal der kan etableres, eller hvilken økonomisk værdi projektet kan skabe. Kommunen bør også vurdere **alternativanvendelsen**: Hvad kunne dette område være, hvis man ikke byggede tæt og højt?

Vi opfordrer derfor kommunen til at foretage en reel og synlig vurdering af, om samfunds- og bylivsgevinsten ved højhusbyggeriet står mål med tabet af et unikt, offentligt tilgængeligt havne- og rekreativt areal.

Byens bedste placeringer bør ikke automatisk anvendes til det byggeri, der giver den største private økonomiske gevinst. Nogle steder er så værdifulde for fællesskabet, at deres største værdi netop kan være, at de ikke bebygges.

3. Skyline i København

Vi er særligt bekymrede over forøgelsen af høje bygninger i København. Byen skal opleves som et samlet landskab.

Når der på relativt få år etableres en række høje og markante bygninger i København og nu på molespidserne og langs havnen, ændres byens skyline gradvist.

Hvordan vil København og havneindløbet se ud, når dette højhus lægges oven i alle de andre høje bygninger, der allerede er opført eller planlagt opført?

Det bør efter vores opfattelse være et centralt tema i miljøvurderingen og i kommunens planlægningsmæssige afvejning.

Miljøvurderingsloven kræver, at miljørapporten vurderer planens sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger og rimelige alternativer. Ved den endelige vedtagelse skal kommunen desuden tage miljørapporten og de indkomne høringssvar i betragtning og redegøre for, hvorfor den valgte løsning er valgt frem for de rimelige alternativer.

Vi anmoder derfor om, at kommunen eksplicit dokumenterer den **kumulative visuelle påvirkning** af:

- Marmormolen,
- Langelinie,
- Sundmolen,
- Nordø og Sandkaj,
- Århusgadekvarteret,
- øvrige eksisterende og planlagte højhuse i Nordhavn og Lynetteholmen,
- samt havnerummet set fra Indre By, Østerbro, Refshaleøen, Trekroner og søsiden.

Det bør ske gennem realistiske visualiseringer fra relevante offentlige udsigtspunkter – ikke alene gennem projektets egne præsentationsperspektiver.

4. Planlovens hensyn til værdifulde bymiljøer og landskaber skal tages alvorligt

Planlovens formålsbestemmelse fastslår bl.a., at loven skal medvirke til at skabe og bevare værdifulde bebyggelser, bymiljøer og landskaber.

Dette hensyn bør have særlig vægt på Langelinie og ved indsejlingen til Københavns havn.

Der er en væsentlig forskel på at tilføre byen arkitektonisk kvalitet og på at placere meget store bygningsvolumener på steder, hvor de bliver visuelle vartegn for hele byen.

Langelinie er ikke blot en byggegrund.

Det er et historisk promenade- og udflugtsområde, og Langeliniespidsen indgår i oplevelsen af havnen og byens møde med Øresund.

Det er derfor ikke tilstrækkeligt at anføre, at de nye bygninger har et moderne og arkitektonisk bearbejdet formsprog.

I forvejen har vi FN-byen som en "stjerne", Bech Bruun og CIP-lokation som "rondel" og BIG som "kube". Højhusbebyggelsen bryder ind i denne arkitektoniske kvalitet og underminerer kvaliteten og oplevelsen markant.

Vi mener, at arkitekturens kvalitet skal vurderes i forhold til **stedets egenart og skala i sin helhed**. Er projektet vurderet i sin helhed ud fra "arkitektonisk kvalitet"?

---

5. Den visuelle påvirkning er undervurderet

Planforslaget anfører, at højhusene vil være markante fra søsiden, men konkluderer samtidig, at projektets påvirkning på den visuelle oplevelse af den nordlige del af Københavns Havn samlet set er positiv.

Denne konklusion bør efter vores opfattelse ikke stå uimodsagt.

Det er en værdibaseret arkitektonisk konklusion, som kræver et langt mere transparent grundlag.

Der bør bl.a. redegøres for:

- hvilke konkrete udsigtspunkter der er anvendt,
- hvilke eksisterende relevante bygninger projektet sammenlignes med,
- hvordan skyline ændres før og efter projektet,
- hvordan bygningerne opleves fra søsiden,
- hvordan de opleves fra Langeliniepromenaden,
- hvordan de opleves fra Østerbro,
- hvordan de opleves fra Nordø, Sandkaj og Nordhavn iøvrigt
- hvordan de opleves fra Indre By,
- hvordan de opleves fra Refshaleøen og Trekroner,
- samt hvordan de opleves i sammenhæng med den øvrige udvikling i området.

Der bør desuden fremlægges visualiseringer, der viser **ikke alene det færdige projekt, men også den samlede fremtidige skyline**.

---

6. Planlovens særlige krav til kystnære områder bør være et centralt tema

Planloven indeholder særlige krav til lokalplanredegørelsen for kystnære dele af byzoner, når et projekt vil påvirke kysten visuelt.

For sådanne projekter skal der redegøres for den visuelle påvirkning. Det skal der derfor også i forbindelse med dette lokalplansforslag.

Projektets placering er netop karakteriseret ved en meget høj visuel eksponering.

Vi anmoder derfor om, at kommunen ikke blot konstaterer, at bygningerne er "markante", men reelt redegør for, hvordan den foreslåede bebyggelse ændrer:

- havneindløbets visuelle balance,
- forholdet mellem vand og by,
- oplevelsen af de historiske promenader,
- fredede og bevaringsværdige bygninger i området,
- oplevelsen af Langeliniespidsen,
- oplevelsen af Marmormolens spids,
- oplevelsen af Nordhavn, herunder Nordø og Sandkaj,
- samt Københavns skyline set fra havet.

---

7. Krav om et reelt alternativ uden højhuse

Dette er et af de vigtigste juridiske punkter.

Miljøvurderingsloven kræver, at miljørapporten vurderer planens sandsynlige væsentlige indvirkninger på miljøet samt **rimelige alternativer** under hensyn til planens mål og geografiske anvendelsesområde.

Det er ikke tilstrækkeligt blot at sammenligne forskellige udformninger af det samme højhuskoncept.

Kommunen bør undersøge et reelt alternativ, hvor:

- højhusene udgår,
- byggevolumenet fordeles på lavere bygninger, f.eks. 65m som de højeste bygninger i området,
- byggehøjderne tilpasses den historiske og bymæssige skala,
- og den samme funktionelle kapacitet søges opnået uden at skabe nye højhusmarkører på havnespidserne.

Der bør som minimum foreligge et alternativ med eksempelvis 5-8 etager og et alternativ med mellemstor bebyggelse, så offentligheden og politikerne kan se, hvad der faktisk går tabt eller vindes ved højhusløsningen.

Hvis et sådant alternativ ikke er undersøgt på en reel og sammenlignelig måde, bør kommunen efter vores opfattelse supplere miljøvurderingen, inden planen vedtages endeligt.

Under borgermødet den 18. august 2026 blev det oplyst under samtaler med arkitekterne bag projektet, at almene boliger ikke kan opføres i samme bygning som ejerlejligheder, erhverv. mv. Dette mener vi er en forkert præmis. Siden 2020 har den såkaldt delegerede bygherremodel givet mulighed for dette. Vi henviser

til almenboliglovens § 116. Det er muligt at foretage en anden fordeling af almene boliger og ejerlejligheder, hvorved højhuset på 120 meter reduceres i højden.

---

8. Langelinies kulturmiljø må ikke reduceres til facadebevaring

Planforslaget søger at bevare kulturhistoriske elementer, herunder ishuset, ledefyret og Lodseriet.

Men kulturmiljø handler ikke alene om, hvorvidt enkelte bygninger fysisk bevares.

Det handler også om:

- skala,
- rumlig sammenhæng,
- udsigter,
- promenader,
- relationen mellem bygninger og vand,
- historiske ankomstforløb,
- ankomst af krydstogtskibe,
- og oplevelsen af stedet som helhed.

Kommunen erkender selv, at Langeliniespidsen vil ændre karakter som følge af den nye planlægning.

Det bør efter vores opfattelse føre til en mere grundig kulturmiljøvurdering.

At flytte Lodseriet til en ny placering kan sikre selve bygningen, men det betyder ikke nødvendigvis, at bygningens oprindelige kulturhistoriske sammenhæng bevares.

Vi anmoder derfor om en selvstændig vurdering af, om flytningen og de omkringliggende højhuse samlet set svækker den kulturhistoriske fortælling og autenticitet på Langelinie.

---

9. Sigtelinjer og udsigter skal vurderes som en offentlig værdi

Vi støtter fuldt ud princippet om at bevare sigtelinjer.

Men en smal passage mellem bygninger er ikke nødvendigvis det samme som at bevare den oplevede udsigt.

En udsigt består ikke kun af et matematisk synsfelt fra én gade.

Den består også af:

- himmel,
- vand,
- horisont,

- afstand,
- åbent rum,
- og de visuelle overgange mellem by og hav.

Sigtelinjen bliver helt spærret på grund af projektet på Langelinje, idet dette projekt netop medfører, at man ikke længere vil kunne se hele vejen ned langs alléen.

Vi mener derfor, at kommunen bør dokumentere, hvordan højhusene påvirker den samlede oplevelse af havnerummet og ikke blot, om der fortsat eksisterer enkelte formelle sigtelinjer.

---

10. Vindforhold – forsigtighed er nødvendig

Højhuse skaber andre vindforhold end traditionel lavere havnebebyggelse.

Kommunen har foretaget vindvurderinger og anfører, at bygningernes udformning er disponeret med henblik på at reducere downwash og turbulens, ligesom beplantning skal forbedre vindkomforten.

Det bør imidlertid sikres, at vindforholdene vurderes ud fra **hele det offentligt tilgængelige byrum**, herunder promenader, opholdsarealer og adgangsarealer.

Det bør ikke være tilstrækkeligt, at enkelte tekniske målepunkter overholder en grænse, hvis resultatet samtidig er, at dele af havnepromenaden reelt bliver mindre attraktive som opholds- og rekreative arealer.

Vi anmoder om, at vindanalysen fremlægges i et let forståeligt format med kort over:

- vindkomfort,
- turbulens,
- downwash,
- opholdsmuligheder,
- samt særligt udsatte områder.

---

11. Højderne bør begrundes ud fra stedet – ikke ud fra hvad der teknisk kan rummes

Det forhold, at kommuneplanrammen tidligere har muliggjort høje bygninger, er ikke i sig selv et argument for, at højhusene bør realiseres.

Planforslaget ændrer netop kommuneplanrammerne og ændrer den hidtidige planmæssige struktur.

På Marmormolen foreslås en ramme med højhus op til 96 meter, mens Langelinie foreslås planlagt med højhuse på op til 65 og 120 meter.

Kommunen bør derfor ikke blot begrunde højderne med, at de ligger inden for eller kan indpasses i en ramme.

Der bør foretages en egentlig **stedsspecifik proportionalitets- og helhedsvurdering**:

Hvorfor 96 meter?

Hvorfor 120 meter?

Hvorfor to højhuse på Langelinie?

Hvorfor er eksempelvis 60, 70 eller 80 meter ikke tilstrækkeligt?

Hvorfor skal netop havnespidserne være byens højeste markører?

Det er disse spørgsmål, der bør besvares, før planen kan anses for tilstrækkeligt planmæssigt begrundet.

---

12. Kommunen bør forholde sig til princippet om, at havnen ikke skal lukkes visuelt

En af Københavns største kvaliteter er kontrasten mellem den tætte by og det åbne vand.

Hvis højhusene placeres som markante vertikale elementer på begge sider af havnerummet, risikerer man at skabe en visuel "port" af bygninger, hvor der tidligere var en tydelig overgang mellem byen og det åbne hav.

Det kan blive en irreversibel ændring.

Når bygninger på 96 og 120 meter først er opført, kan deres virkning på skyline ikke tilbageføres uden meget betydelige samfundsmæssige og økonomiske omkostninger.

Netop derfor bør forsigtighedsprincippet spille en væsentlig rolle i kommunens planmæssige vurdering.

---

13. Miljøvurderingen bør udvides til at omfatte den samlede by- og havnelandskabelige effekt

Kommunens miljørapport behandler en række relevante forhold, herunder bl.a. natur, støj, vind, jordforurening, overfladevand, grundvand, luft, kulturarv og ressourceeffektivitet.

Men for os er den afgørende miljøpåvirkning også den landskabelige og visuelle påvirkning af selve København.

Den øgede trafik af beboere på Langelinie og turister fra krydstogtskibe er slet ikke berørt og flow bør fremgå i den detaljeret analyse.

Påtænkt placering af **udsigtskikkerter** på Langelinie og Marmormolen forstyrrer beboerne på Nordø og Sandkaj's privatliv og bør placeres andet sted under hensyn hertil.

Miljøvurderingsloven har et bredt miljøbegreb, og miljørapporten skal vurdere planens sandsynlige væsentlige påvirkninger samt rimelige alternativer.

Vi anmoder derfor om, at den samlede visuelle og kulturhistoriske påvirkning, behandles som en selvstændig og væsentlig del af beslutningsgrundlaget.

---

14. Det bør fremgå tydeligt, hvilke indsigelser kommunen faktisk har taget til følge

Miljøvurderingsloven kræver ved den endelige vedtagelse en sammenfattende redegørelse for bl.a., hvordan miljøhensyn er integreret, hvordan miljørapporten og offentlighedens udtalelser er taget i betragtning, og hvorfor den valgte løsning er valgt frem for de rimelige alternativer.

Vi anmoder derfor om, at den endelige redegørelse bliver konkret og ikke blot konstaterer, at høringssvarene er "taget til efterretning".

Københavns kommune bedes konkret besvare:

1. om kommunen er enig i, at skyline ændres,
2. om ændringen vurderes positiv eller negativ,
3. hvilke faglige kriterier denne vurdering bygger på,
4. hvilke alternativer der er undersøgt,
5. og hvorfor en lavere bebyggelse ikke vælges.

---

15. Den tidligere lokalplan er ikke et argument for at fortsætte med højhuse

Det kan anføres, at den gældende Lokalplan Marmormolen II allerede indeholder meget høje byggerier.

Det ændrer ikke vores indsigelse.

Den eksisterende lokalplan bygger på et andet projekt, herunder to højhuse på henholdsvis 98 og 113 meter og en forbindende gangbro. Det projekt er aldrig realiseret, og kommunen oplyser selv, at grundejernes ønsker nu er ændret både med hensyn til anvendelse og arkitektonisk udformning.

Det nye projekt er derfor ikke blot en teknisk justering.

Det er et nyt byarkitektonisk greb for nogle af Københavns mest markante placeringer.

Det bør derfor vurderes på egne præmisser.

---

16. Retlige spørgsmål, som vi ønsker kommunen skal sikre er fuldt belyst

Vi ønsker med dette høringssvar ikke at foregribe en eventuel klagesag.

Men netop fordi planen senere vil kunne påklages til Planklagenævnet for så vidt angår retlige spørgsmål, finder vi det vigtigt allerede nu at gøre kommunen opmærksom på følgende forhold:

A. Tilstrækkelig planmæssig begrundelse

Kommunen bør sikre, at de konkrete højde- og volumenbestemmelser har en tilstrækkelig planmæssig begrundelse og ikke alene begrundes med bygherres projektønsker.

B. Overensstemmelse mellem plan, kommuneplantillæg og øvrig planlægning

Alle relevante ændringer af kommuneplanrammer, højder, anvendelser og etagearealer skal være korrekt og entydigt begrundet og indarbejdet i plangrundlaget.

C. Tilstrækkelig visuel redegørelse

Planlovens særlige regler om kystnære byområder indebærer krav om redegørelse for den visuelle påvirkning, når planlægningen vil påvirke kysten visuelt.

D. Miljøvurderingens alternativer

Miljørapporten skal vurdere rimelige alternativer. Et alternativ uden højhuse bør derfor efter vores opfattelse behandles reelt og sammenligneligt.

E. Sammenhængen mellem miljørapport og projektets VVM

Da der både foreligger miljørapport for planlægningen og miljøkonsekvensrapport for det konkrete projekt, bør kommunen sikre, at væsentlige forhold ikke falder mellem de to vurderingsniveauer.

F. Kulturarv og kulturmiljø

Bevarelse af enkelte bygninger kan ikke stå alene. Den samlede påvirkning af Langelinies kulturmiljø og historiske sammenhæng bør dokumenteres.

G. Kumulative virkninger

Miljøvurderingen bør sikre, at projektet ikke vurderes isoleret fra den øvrige udvikling af Nordhavn og Københavns havnefront.

H. Habilitetsvurdering

Har Københavns kommune foretaget en habilitetsvurdering af egne interesser og Borgerrepræsentationens behandling af lokalplansforslaget, henset til at By & Havn, som Københavns kommune har ejerinteresser i, ejer 8.5 % af Harbour P/S, der er bygherrekonsortiet bag lokalplansforslaget og som har anmodet kommunen om det nye plangrundlag? Kan en eventuel vurdering offentliggøres?

---

17. Klageperspektivet

Efter planlovens § 58 kan kommunens afgørelser om lokalplaner påklages til Planklagenævnet for så vidt angår **retlige spørgsmål**.

Men man kan bl.a. rejse spørgsmål om:

- om planlovens regler er fulgt,
- om lokalplanen er lovligt tilvejebragt,
- om der er tilstrækkelig hjemmel,
- om kommuneplan- og lokalplanforhold er korrekt håndteret,
- om obligatoriske redegørelser er tilstrækkelige,
- og om miljøvurderingsreglerne er overholdt.

Vi forbeholder os på den baggrund retten til efter planens eventuelle endelige vedtagelse at få prøvet planens lovlighed, herunder navnlig spørgsmål vedrørende miljøvurdering, alternativer, kulturmiljø, visuel påvirkning, planmæssig begrundelse og planens tilvejebringelse.

---

18. Vores konkrete krav

På den baggrund anmoder vi Københavns Kommune om:

1. At forkaste den foreslåede højhusløsning på Marmormolen og Langelinie.

2. Subsidiært at reducere bygningshøjderne væsentligt og erstatte højhusene med en lavere og mere stedstilpasset bebyggelse.

3. At udarbejde et egentligt alternativ uden højhuse og sammenligne dette med den foreslåede løsning.

4. At udarbejde en samlet skylineanalyse for København og havnen, som medtager eksisterende, vedtagne og realistisk forventelige fremtidige højhuse.

5. At fremlægge realistiske visualiseringer fra relevante udsigtspunkter på land og vand.

6. At gennemføre en mere grundig vurdering af projektets påvirkning af Langelinies kulturmiljø.

7. At redegøre for, om flytningen af Lodseriet svækker bygningens kulturhistoriske sammenhæng, selv om selve bygningen bevares.

8. At dokumentere de samlede konsekvenser for offentlige promenader, udsigter, udsigtskikkerter og rekreative arealer.

9. At sikre en fuldt dokumenteret vurdering af vindforhold og opholdskvalitet omkring de offentlige byrum.

10. At sikre, at miljørapporten og miljøkonsekvensrapporten behandler kumulative virkninger tilstrækkeligt.

11. At sikre, at alle rimelige alternativer er undersøgt og sammenlignet, herunder et alternativ uden højhuse.

12. At den endelige beslutning indeholder en konkret besvarelse af de indsigelser, som fremkommer fra borgere og organisationer.

---

19. Afslutning

Det er fint med udvikling af Københavns havn.

Men vi er imod en udvikling, hvor hensynet til maksimal udnyttelse af de attraktive havnearealer gradvist fortrænger hensynet til byens skala, historie, landskab og fælles udsigter.

Der er mulighed for at skabe attraktive boliger, arbejdspladser, parker og offentlige byrum på Marmormolen og Langelinie uden nødvendigvis at opføre nogle af byens mest markante højhuse på netop disse placeringer.

Det er muligt at vælge en udvikling, der respekterer stedet. Det er en del af Københavns ansigt udadtil.

Når først en skyline er ændret, kan den ikke uden videre genskabes.

Vi opfordrer derfor Københavns Kommune til at stoppe op, genoverveje højhusprincippet og vælge en løsning, der også om 50 og 100 år kan forsvares som et arkitektonisk og planmæssigt ansvarligt valg for København.

Vi anbefaler på den baggrund, at planforslaget i sin nuværende form ikke vedtages.

Svarnr.: 103 Borger

Vejnavn: Marmorvej

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Indsigelse omhandlende lokalplan og byggeri Marmormolen Øst og Langelinie Nord.
Sendes på vegne af 92 beboere på Marmormolen. Sendes også pr.mail inkl. underskrifter.

Indsigelse mod forslag til lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord

Til Københavns Kommune, Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen

Vedrørende: Forslag til lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord

Vi gør hermed indsigelse mod lokalplansforslaget for Marmormolen Øst og Langelinie Nord, offentliggjort den 26. juni 2026. Indsigelsen vedrører navnlig byggeriets højde og omfang samt konsekvenserne for lys, skygge, vind, trafik, parkering, miljø, kulturarv og områdets rekreative kvaliteter. Samlet vurderer vi, at forslaget i sin nuværende form vil forringe bymiljøet og livskvaliteten for nuværende beboere og brugere af området i et omfang, der kræver væsentlige ændringer, før planen eventuelt kan vedtages.

Vi anmoder på den baggrund om, at lokalplansforslaget ikke vedtages i sin nuværende form. Forslaget bør bearbejdes med lavere bygningshøjder, mindre samlet volumen, bedre dokumentation for skygge-, vind- og trafikpåvirkninger samt mere bindende krav til parkering, adgang, biodiversitet, nye boliger og hensyn til nuværende beboere.

1. Sammenhæng med kommunens overordnede strategier

Lokalplanens markante højhuse og tætte bebyggelse fremstår ikke i tilstrækkelig harmoni med Københavns Kommunes overordnede visioner om grøn, bæredygtig og menneskevenlig byudvikling. Byggeriet på Marmorvej fremstår udelukkende som kontorbyggeri, og netop dette er vanskeligt at forene med kommunens egne mål om at skabe en mere blandet og socialt mangfoldig by. Et dominerende kontorbyggeri bør desuden vurderes i lyset af kommunens ambitioner om flere almene, andels- og betalbare boliger. Kommunen har selv peget på behovet for at fremme opførelsen af flere almene boliger og andelsboliger, blandt andet gennem en fælles boligpakke og afsatte midler i forbindelse med overførselssagen i 2026. Samtidig viser de seneste redegørelser et markant behov for mindre boligtyper, fordi demografien ændrer sig med flere enlige og par uden børn, og fordi det private boligmarked er blevet vanskeligt at komme ind på for mange førstegangskøbere. I et langsigtet perspektiv skal København kunne rumme et stort antal nye tilflyttere og familier frem mod 2060 uden at miste sin sociale mangfoldighed. Vi opfordrer derfor til, at projektet tilpasses, så området i højere grad understøtter en blanding af funktioner, betalbare boligformer, mindre boliger, grønne værdier, lavere bygningshøjder, bedre integration med det eksisterende bymiljø og en mere balanceret anvendelse af området.

2. Byggeperiodens gener og hensyn til nuværende beboere

Lokalplanen og miljørapporten vurderer, at støj og trafik ikke vil overstige vejledende grænseværdier. Efter vores vurdering tages der dog ikke tilstrækkeligt højde for de samlede gener, byggeperioden vil medføre for nuværende beboere. Tung trafik, støj, vibrationer og længerevarende anlægsarbejde kan påvirke hverdagen og livskvaliteten markant. Vi opfordrer derfor til skærpede krav til afskærmning, støjbegrænsning, begrænsede arbejdstider og en klar plan for trafikafvikling under byggeriet.

Af hensyn til beboernes mulighed for ro og rekreation bør der ikke gives generel tilladelse til byggeaktiviteter på lørdage. Arbejdet bør som udgangspunkt begrænses til hverdage, og eventuelle undtagelser bør være snævert afgrænsede, varsles i god tid og begrundes konkret.

Som minimum bør der fastsættes bindende vilkår for naboorientering, løbende varsling, klageadgang og kontaktperson under hele byggeperioden, så beboere og brugere har en tydelig og reel indgang til

både kommunen og bygherre, når gener opstår. Kontaktpersonerne skal kunne træffes alle dage og på alle tidspunkter, hvor der kan opstå gener eller behov for akut opfølgning, og adgangen må ikke begrænses til enkelte telefontider eller få faste dage om ugen. Det bør fremgå som et bindende krav, at henvendelser om støj, vibrationer, trafik, adgangsforhold eller manglende overholdelse af aftalte vilkår kan rettes til ansvarlige kontaktpersoner uden unødigt ophold.

3. Trafikale forhold og parkering

Området er allerede præget af trafikale udfordringer, blandt andet fordi Marmorvej er smal. Lokalplanen forudsætter desuden, at bilparkering til det nye byggeri på Marmormolen skal ske i den eksisterende p-kælder ved Marmorvej. Hvis flere brugere henvises til samme adgangsvej og parkeringsanlæg uden en særskilt løsning, kan det skabe øget pres på adgangsforhold, manøvrering, sikkerhed og tilgængelighed for nuværende beboere og brugere. Vi opfordrer derfor til særskilte parkeringsløsninger for det nye byggeri samt skærpede krav til trafikdæmpning, sikker cykelparkering, handicapparkering og trygge adgangsforhold.

Alternativt bør der i den eksisterende p-kælder sikres faste og reserverede pladser til de beboere, der allerede benytter og betaler for p-pladser.

4. Trafiksikkerhed for børn og bløde trafikanter

Den forventede stigning i bil-, cykel- og servicetrafik bør vurderes med særligt fokus på børn og andre bløde trafikanter. Selv hvis fremkommeligheden samlet set ikke vurderes at blive væsentligt påvirket, kan øget trafik i lokalområdet skabe utryghed og flere risikosituationer. Vi opfordrer derfor til konkrete trafiksikkerhedstiltag, herunder hastighedsdæmpning, sikre krydsningspunkter og tydelig skiltning.

5. Bebyggelsens højde og omfang

De planlagte bygningshøjder på op til 96 meter på Marmormolen og 120 meter på Langelinie vil efter vores vurdering få en markant negativ visuel påvirkning på havneområdet og Københavns skyline. Selvom lokalplanen beskriver byggeriet som en del af en samlet "familie" af høje bygninger på molespidserne, vil højderne og bygningsvolumenerne risikere at dominere området, svække oplevelsen af havnens åbne karakter og skabe et brud med den eksisterende skala omkring Marmorbyen. Vi opfordrer derfor til, at bygningshøjderne og bebyggelsens samlede omfang reduceres, så byggeriet bedre tilpasses den eksisterende bebyggelse, havnens skala og områdets karakter.

6. Skyggegener og tab af rekreative kvaliteter

Skyggediagrammerne i lokalplanen viser, at den nye bebyggelse vil kaste betydelige skygger over Marmorbyen og de rekreative områder på Marmormolen, særligt i vinterhalvåret. Det vil kunne forringe mulighederne for ophold, udeliv og brug af de grønne arealer netop i de perioder, hvor adgang til dagslys har størst betydning for beboere og brugere. Skyggepåvirkningen hænger tæt sammen med byggeriets højde og placering. Vi opfordrer derfor til mere grundige analyser af skyggegenerne og til, at byggeriet justeres, så de rekreative kvaliteter og beboernes adgang til lys og opholdsmuligheder bevares bedst muligt.

7. Vindforhold og vindturbulens

Lokalplanens miljørapport anerkender, at de nye høje bygninger på Marmormolen Øst vil ændre vindforholdene i området. Det fremgår, at bygningernes udformning kan skabe læzoner, men også øget vindturbulens, især ved bygningshjørnerne. Det kan medføre ubehagelige og generende vindstød for

beboerne på Marmorvej, særligt på altaner, i fælles udendørsarealer og opholdszoner tæt på de nye bygninger.

Selvom lokalplanen stiller krav om afskærmende tiltag som beplantning og overdækning af opholdsarealer, vurderer vi ikke, at disse tiltag i tilstrækkelig grad kompenserer for de ændrede vindforhold, især i de første år, hvor beplantningen endnu ikke er udvokset. Det kan forringe beboernes mulighed for at opholde sig udendørs og benytte fælles faciliteter trygt og komfortabelt.

Vi opfordrer derfor til yderligere analyser af vindpåvirkningen for beboerne på Marmorvej og til skærpede krav til afhjælpende foranstaltninger. Alternativt bør byggeriets placering og udformning justeres, så risikoen for øget vindturbulens og utryghed reduceres væsentligt.

8. Miljø og biodiversitet

Lokalplanen indeholder krav om beplantning med hjemmehørende træer og buske, hvilket er positivt. Efter vores vurdering bør ambitionsniveauet for miljø, klima og biodiversitet dog hæves. Grønne områder bør ikke alene fungere som visuelle elementer, men som reelle naturprægede opholds- og levesteder. Vi opfordrer derfor til flere konkrete og bindende tiltag, herunder grønne tage, regnvandsopsamling, flere levesteder for insekter og fugle samt en samlet plan for biodiversitet, så området bidrager aktivt til en mere bæredygtig byudvikling.

9. Bevaring af Lodseriet

Flytningen af det bevaringsværdige Lodseri indebærer risiko for tab af kulturhistoriske værdier, selvom lokalplanen lægger op til, at flytningen skal ske nænsomt. Lodseriet er en vigtig del af områdets maritime historie, og en flytning bør kun gennemføres, hvis bygningens autenticitet, materialer og arkitektoniske værdi kan bevares. Vi opfordrer til, at der udarbejdes en detaljeret og bindende bevaringsplan i tæt samarbejde med relevante kulturarvsmyndigheder.

10. Offentlig adgang og byliv

Det er positivt, at lokalplanen lægger vægt på offentlig adgang til promenader og byrum. Adgangen bør dog sikres klart og bindende, så arealerne ikke senere kan hegnes, privatiseres eller begrænses i praksis. Vi opfordrer til klare bestemmelser om offentlig adgang året rundt og til, at byrum og promenader udformes, så de reelt inviterer til ophold, bevægelse og fællesskab for både beboere, besøgende og øvrige københavnere.

Afslutning: På baggrund af ovenstående opfordrer vi Københavns Kommune til at genoverveje lokalplansforslaget og foretage væsentlige tilpasninger, før planen eventuelt vedtages. Der bør særligt lægges vægt på at reducere byggeriets højde og omfang, mindske skygge-, vind- og trafikgener, sikre beboernes livskvalitet under byggeperioden, beskytte områdets kulturhistoriske værdier og styrke de grønne og rekreative kvaliteter. Vi anmoder om, at disse forhold indgår konkret i den videre politiske og forvaltningsmæssige behandling, så planen ikke alene vurderes ud fra projektets visioner, men også ud fra dens samlede konsekvenser for nuværende beboere, områdets brugere og Københavns overordnede udvikling.

Med venlig hilsen

Beboerne Marmorbyen Øst

Svarnr.: 104 Borger

Vejnavn: Brede

Postnr. og by: 2800 Kongens Lyngby

Høringssvar:
Bemærkninger og indsigelse til lokalplanforslag MARMORMOLEN ØST OG LANGELINIE NORD

Med lokalplanforslag MARMORMOLEN ØST OG LANGELINIE NORD tillades et byggeri med to højhuse, hvis højder og placering i uhørt grad påvirker både lokalitetens, nærområdernes og indre bys fremtræden, identitet og skyline.

Er begrebet genius loci /stedets ånd ukendt for Borgerrepræsentationen? Er skalabegrebet?

Har Borgerrepræsentationen intet kendskab til eller mistet respekten for fremtræden af de nærliggende pakhuse og nyere bebyggelse, som er tilpasset stedets særlige karakter, Eller Kastellet? Eller Marmorkirkens kuppel, som rejser sig mod himlen uden forstyrrelser af andet byggeri?

Er der intet kendskab til, at så høje bygninger medfører ubrugbare og blæsende kantzoner og byrum?

Har Borgerrepræsentationen glemt, at der allerede er planlagt byggeri for 20.000 boliger på Lynetteholmen?

Er det ikke på tide, at Borgerrepræsentationen tænker på muligheder for små boliger i København, hvilket vil give flere boliger på mindre areal og tænker i omdannelse af f.eks. erhvervsbygninger til boliger? Det er bæredygtigt.

Er medlemmerne af Borgerrepræsentationen så naive, at de ikke kan gennemskue, at byggeriet vil mere trafikbelastning på Østerbro og Langelinie, trods lokalplanens redegørelse om trafikbelastning.

Byggeriet vil i ikke sikre billige boliger, som tidligere var er en målsætning for måske ikke alle partier men i hvert fald visse af partierne i Borgerrepræsentationen. Byggeriet vil være uhyre omkostningstungt og bygges på en dyr byggegrund. Byggeriet giver dyre boliger, også dyre almene boliger.

I Københavns kommunes vedtagne arkitekturpolitik står: Arkitekturpolitikken har fokus på at skabe øjenkontakt mellem de mennesker, der er inde i bygningerne, og de mennesker, der er udenfor. Den tager højde for den menneskelige skala ….”
Tre af politikkens principper:
01 Skab ny arkitektur med afsæt i Københavns egenart
02 Byg videre på lokal egenart, så det styrker forskelligheden og det unikke
03 Respekter eksisterende kulturværdier i bymiljøer, bygninger og byrum

Det er uhyrligt, at Borgerrepræsentationen genoptager en byplanlægning med endnu større ufølsomhed i forhold til både Københavns og lokalplanområdets egenart og kulturværdier end den som praktiseret under Egen Weidekamp og Urban Hansen.

Med venlig hilsen
Birgitte Hansen, byplanlægger og arkitekt MAA

Kgs. Lyngby
tidligere Kbh. Ø

Bemærkninger og indsigelse til lokalplanforslag MARMORMOLEN ØST OG LANGELINIE NORD

Med lokalplanforslag MARMORMOLEN ØST OG LANGELINIE NORD tillades et byggeri med to højhuse, hvis højder og placering i uhørt grad påvirker både lokalitetens, nærområdernes og indre bys fremtræden, identitet og skyline.

Er begrebet genius loci /stedets ånd ukendt for Borgerrepræsentationen? Er skalabegrebet?

Har Borgerrepræsentationen intet kendskab til eller mistet respekten for fremtræden af de nærliggende pakhuse og nyere bebyggelse, som er tilpasset stedets særlige karakter, Eller Kastellet? Eller Marmorkirkens kuppel, som rejser sig mod himlen uden forstyrrelser af andet byggeri?

Er der intet kendskab til, at så høje bygninger medfører ubrugbare og blæsende kantzoner og byrum?

Har Borgerrepræsentationen glemt, at der allerede er planlagt byggeri for 20.000 boliger på Lynetteholmen?

Er det ikke på tide, at Borgerrepræsentationen tænker på muligheder for små boliger i København, hvilket vil give flere boliger på mindre areal og tænker i omdannelse af f.eks. erhvervsbygninger til boliger? Det er bæredygtigt.

Er medlemmerne af Borgerrepræsentationen så naive, at de ikke kan gennemskue, at byggeriet vil mere trafikbelastning på Østerbro og Langelinie, trods lokalplanens redegørelse om trafikbelastning.

Byggeriet vil i ikke sikre billige boliger, som tidligere var er en målsætning for måske ikke alle partier men i hvert fald visse af partierne i Borgerrepræsentationen. Byggeriet vil være uhyre omkostningstungt og bygges på en dyr byggegrund. Byggeriet giver dyre boliger, også dyre almene boliger.

I Københavns kommunes vedtagne arkitekturpolitik står: *Arkitekturpolitikken har fokus på at skabe øjenkontakt mellem de mennesker, der er inde i bygningerne, og de mennesker, der er udenfor. Den tager højde for den menneskelige skala ….”*

Tre af politikkens principper:

01 Skab ny arkitektur med afsæt i Københavns egenart

02 Byg videre på lokal egenart, så det styrker forskelligheden og det unikke

03 Respekter eksisterende kulturværdier i bymiljøer, bygninger og byrum

Det er uhyrligt, at Borgerrepræsentationen genoptager en byplanlægning med endnu større ufølsomhed i forhold til både Københavns og lokalplanområdets egenart og kulturværdier end den som praktiseret under Egen Weidekamp og Urban Hansen.

Med venlig hilsen

Birgitte Hansen, byplanlægger og arkitekt MAA

Svarnr.: 105 På vegne af interesseorganisation eller borger Friluftsrådets lokalråd for København

Høringssvar:
Høringssvar på vegne af Friluftsrådets lokalråd i København

Vi ser nu til vores store forbavselse, at planerne om at bygge højhuse på spidsen af Langelinie og Marmormolen ikke er skrinlagte. Med overborgmesteren, Sisse Marie Vellings velsignelse vil man på Langelinie bygge et markant højhus på 120 m med 35 etager - og et lavere med 18 etager - altså godt halvt så højt - og de to huse skal så forbindes med en 6 etagers bygning - alt i alt et ret bastant byggeri på en meget lille grund. Man græmmes. Det vil da blive en kæmpe fuckfinger til københavnerne.
Man føler, at fordi Aarhus har fået højhuse ved havnen, så skal København også have det - det er usmageligt.
Der er slet ikke andre bygninger, der rager op og forstyrrer synsfeltet på Langelinie - øjnene kan følge de lange synslinjer langs med kajerne og ud over vandet - Langelinies kendetegn !!
På de foreløbige billeder af højhusene ser man, hvordan de nærmest kvæler området og lukker synsfeltet ned.
Hvad i alverden har man tænkt sig ?? Der er planlagt 240 boliger med måske mere end det dobbelte antal beboere. Hvordan har man forestillet sig adgangsvejene hertil ?? Der er ikke plads til et større vejanlæg. Og hvad med udenomsarealer ?? Det er jo ikke nok med kajerne og havnebassinet. Og der er jo også afspærringerne aht. de internationale bestemmelser.
I forhold til Langelinie og Promenaden vil det være en gøgeunge, der vil ødelægge det bestående, som har givet området sin karakter. Et så stort byggeri vil skabe vindturbulens og ødelægge den intime oplevelse, man kan få på promenadeturen. Det vil så at sige overskygge alt andet. Man har kunnet mærke fornemmelsen, når store krydstogtskibe har ligget til kaj og har domineret stedet med deres størrelse. Men de sejler da heldigvis af sted igen, og har nu også fået kajplads i Nordhavnsområdet.
De samme indvendinger kan siges om byggeriet på Marmormolen. Det er alt for bastant og dominerende. Billederne taler for sig selv.
Hvis byggeriet så samtidig forringer - eller ødelægger muligheden for at Frederiksstaden og Kastellet kan udnævnes til europæisk kulturarv, er det dobbelt forkasteligt at gå videre med byggeplanerne på Langelinie.
Hvis man vil insistere på at bygge et højhus eller to, må det kunne lade sig gøre at finde en anden og bedre egnet byggegrund et helt andet sted. Overborgmester Sisse Marie Velling er ivrig for, at der bygges flere boliger i København. Men der er jo også andre steder, hvor der kunne bygges stort. Og det er jo heller ikke alle, der behøver at bo i København.

Svarnr.: 106 Borger

Vejnavn: Langelinie Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Høringssvar /
Forslag Marmormolen Øst og Langelinie Nord

Byggeriets højde:
Det er bekymrende, at der etableres 2 så høje tårne på Langeliniespidsen.
De vil tage sig voldsomme ud vidt omkring, og spørgsmålet er, om det er tiden at etablere så høje tårne, fremfor at bygge videre på den eksisterende struktur i området med pakhuslignende byggerier i 5-6 etagers højde.
Det er positivt at opføre boliger på spidsen, da der ikke er brug for flere tomme erhvervslejemål, men det nødvendiggør ikke så højt byggeri.
Det er bekymrende, hvis kommunen sidder de omfattende begrundede protester, der bl.a. i et åbent brev er fremført af en række sagkyndige fagpersoner.
Det er også bekymrende, hvis disse mastodonter vil umuliggøre, at København med Amalienborg mv. kan komme på Unesco´s verdensarvliste. Frederiksstaden er et fantastisk

område.

Fremkommelighed:
Det er bekymrende, at der etableres ca. 230 nye boliger på Langeliniespidsen, hvortil der allerede nu er begrænsede muligheder for at komme frem og tilbage.
Adgangsvejene er Langeliniekaj, Langelinie Allé og Indiakaj, der alle har begrænset kapacitet.

Bekymringen retter sig ikke kun mod opførelsesperioden – men også mod tiden efter ibrugtagning med så mange nye beboere og den trafik, det naturligt afstedkommer.
De foreliggende undersøgelser giver ikke tryghed for, at man undgår kaos. Der skal også tages højde for den øvrige trafik, der allerede er i området, og den der kommer – fx fra en ny cykelbro.
Langelinie Allé har et enkelt spor i hver retning, og allerede i dag er det vanskeligt, hvis der fx arbejdes på de eksisterende ejendomme, der pudses vinduer og ved ind-/ og udflytninger.
Langelinie Allé kan ikke bære den tunge trafik med byggematerialer mv., og det vil være en voldsom miljøbelastning – også for nuværende beboere og brugere.
Langelinie Allé er en redningsvej, der stedse skal være til rådighed som sådan.
Langeliniekajen begrænses af busser, krydstogtskibe, hegn, passagertrafik og forsyningsbiler til skibene.
Indiakaj er heller ikke en bred vej. Her er der reelt også kun ét spor hver vej.
Der må som minimum skabes sikkerhed for, at der i videst muligt omfang benyttes pramtransport ad vandvejen – uanset byggeriets omfang.

Tilgængelighed:
Hele området omkring Langelinie skal der værnes om – det er kulturarv for København.
Det benyttes af mange som rekreativt område / som åndehul i storbyen. For mange er det en mangeårig tradition at gå tur eller cykle i området langs kajerne til og omkring spidsen – nogle kører i bil eller på motorcykel derud og parkerer.
Det er væsentligt at bevare muligheden for uhindret at komme rundt langs kajerne og omkring spidsen.
Det ser ikke ud til, at projektet tager tilstrækkeligt hensyn hertil.
Begrønning er positivt på mange måder, men det må ikke ske på bekostning af tilgængeligheden.
Mulighederne for parkering af cykler, motorcykler og biler giver grund til bekymring – både i forhold til beboere i området og i forhold til gæster / turister. Der er lang vej til offentlig transport.

Lokalplan:
Det er væsentligt, at lokalplanen for det nye område spiller sammen med lokalplan 197, herunder forpligtelsen til at vedligeholde fortove, adgangsveje, broer, hegn og bolværker for Langelinieområdet via den etablerede grundejerforening.
Da lokalplan 440 fremkom forsøgte ejerne af spidsen at melde sig ud af grundejerforeningen, men en enig Voldgiftsret fastslog, at medlemskab blev fastholdt. Det var helt urimeligt, at en så tung bruger i området skulle kunne undgå naturlig deltagelse i vedligeholdelsespligten for området. Det er det naturligvis fortsat – og forpligtelsen bør direkte fremgå af den nye lokalplan, så vi undgår enhver tvivl.

20.09.26
Langelinie Allé

Svarnr.: 107 Borger

Vejnavn: Mindevej

Postnr. og by: 6320 Egernsund

Høringssvar:
Mit høringssvar er åbenbart for omfattende til det format kommunen tilbyder. Høringssvaret fremtræder teknisk set ikke som man som borger kan være tjent med. Jeg vedhæfter derfor høringssvar in extenso som PDF.

Denne PDF kan dog ikke åbnes før afsendelsen.

Hans Lindum Møller, Mindevej 14, 6320 Egernsund

Kbh: Mariehamngade 15, 3. tv., 2150 Nordhavn

HØRINGSSVAR
KØBENHAVNS KOMMUNES LOKALPLAN + TILLÆG TIL KOMMUNEPLAN FOR MARMORMOLEN & LANGELINIE 2026

I tilknytning til de beskrevne indsigelser mod lokalplanen rejses efter aftale en række specifikke spørgsmål til Københavns Kommune som i) forvaltende myndighed, ii) i kommunens egenskab af sælger af byggeretter og som iii) medejer af bygherren Harbour P/S. Undertegnede ønskede at stille spørgsmålene under Borgermødet den 18. august 2026, men blev afvist.

Enhedschef Lise Pedersen, Klima og Byudvikling, henviste ubesvarede spørgsmål til respondenternes høringssvar med bemærkning, at spørgsmålene vil blive besvaret skriftligt efter høringsfristen udløb.

Benyttede forkortelser

KK	Københavns Kommune
BR	Borgerrepræsentationen
LL	Langelinie
LLT	Langelinietårnet
MM	Marmormolen
MMT	Marmormoletårnet
L440	gamle lokalplan
MM/LL	nye lokalplan

Høringssvarets analyse viser, at væsentlige aspekter ved tilblivelsen af den MM/LL forekommer påfaldende, kun overfladisk belyst eller ikke behandlet. En dybere analyse af de involverede interesser er nødvendig for at trevle processen op. Analysen vil endvidere vise ulemperne ved og unødvendigheden af de planlagte tårne på Langelinie og Marmormolen

SAMMENFATNING

- Der rejses alvorlige spørgsmål om magtfordrejning grundet på den ene side KKs omfattende økonomiske engagement i sagen og på den anden side KKs rolle som myndighed
- MM/LL er tilblevet i perioden ultimo 2023 til sommeren 2026 i en bemærkelsesværdig lukket proces uden inddragelse af berørte borgere og interessenter til trods for bygherrens og KKs forsøg på at genoplive 2 mægtige tårne planlagt 20 år tidligere under helt andre omstændigheder
- Høringsmaterialet fremtræder ensidigt positiv for projektet uden nuanceret afvejning af de mange hensyn et så omfattende projekt på de pågældende lokationer naturligt kræver
- L440, som bygherren har kasseret, tillægges - uden juridisk hjemmel - betydning for den nye
- KK undlader trods klare egne regler om højhusbyggeri uden begrundelse at kræve forudgående arkitektkonkurrence eller parallelopdrag
- Bærende principper for arkitektur og byplanlægning i KK frakendes betydning uden begrundelse
- KKs principper om bæredygtighed i byggeriet fremstår usammenhængende
- BR, KK, bygherren og arkitekter omtaler uden offentliggjort dokumentation højhusene som bæredygtige
- Det relevante tidspunkt for bedømmelsen af projektets bæredygtighed mv. er forvaltningsretligt tidspunktet for planens færdiggørelse, dvs. kommunalbestyrelsens vedtagelse den 18. juni 2026, ikke tidspunktet for opstarten af arbejdet ultimo 2023
- Arbejdet med den nye lokalplan startede op ultimo 2023 netop som Københavns titel som Årets Arkitekturhovedstad, hvis indgående studier kvalificerede højhusbyggeri som uantageligt miljøbelastende, rinder ud
- KK kan i henhold til KKs eget regelsæt, jfr. beslutning juni 2020, ikke yde økonomisk støtte til de planlagte ca. 60 almene boliger, da byggeriet ifølge det foreliggende ikke kræves DGNB-certificeret
- Argumentet om LLTs bidrag til løsning af boligkrisen er objektivt set ude af proportioner
- Visualiseringsmaterialet er dels manipulerende, dels ufuldstændigt
- Skyggediagrammerne er ufuldstændige
- Planen overser LL som et særligt udfordrende område, når det gælder beredskabets og politiets indsatser ved alvorlige uheld og handlinger, som skal forebygges, jfr. loven om sikring af havne, i daglig tale terrorsikring
- Trods overhængende risiko for trafikalt kaos, herunder parkeringskaos, på Indiakaj og Langelinie har KK undladt at kræve før og efter trafikanalyser samt tilbundsgående og nuancerede vurderinger
- Et medlem af BR, Kristine Ammitzbøll-Bille, har yderligere 2 roller i samme sag som medlem af bestyrelserne for Klima-, Teknik- og Miljøudvalget, henholdsvis By&Havn

1. **Kommunal forvaltning – krav om saglighed**

Harbour P/S blev stiftet i 2011 med det formål at erhverve og udvikle Marmormolen og Langelinie. Købesummen for byggeretterne udgjorde hele kr. 2,1 milliarder, utvivlsomt fastsat ud fra den forudsætning, at Steven Holl-projektet blev realiseret med bla. 2 højhuse sammenhængende via en gangbro. Uden indsigt i ejeraftalen om Harbour P/S må det formodes, at 91,5 % af de 2,1 milliarder er indbetalt af ATP Ejendomme og PensionDanmark med halvdelen hver, medens Harbour P/S' indskud bestod i 8,5 % af værdien af de samlede byggeretter.

Harbour P/S ejes af ATP Ejendomme og PensionDanmark med hver 45,75 % samt By&Havn med 8,5 %. By&Havn ejes af KK med 95 % og Staten med 5 %. KK har dermed en egen økonomisk interesse i realiseringen af den nye lokalplan, ikke blot som ejer af 8,5 % af Harbour P/S, men fordi KK ultimativt står som sælger af byggeretterne til Marmormolen og Langelinie, der i 2011 havde en samlet værdi på kr. 2,1 milliarder, inklusive byggeretten til FN Byen, en del af Marmormolen

Hvis den nye lokalplan ikke realiseres må det forventes, at ATP Ejendomme og PensionDanmark udtræder af Harbour P/S. En udtræden vil medføre krav om tilbagebetaling af købesummerne, som havde til forudsætning at L440 ville blive realiseret.

Kravet vil ultimativt blive rejst mod KK. Uden kendskab til ejeraftalen er det vanskeligt at skønne præcist over tilbagebetalingskravet. Sættes for eksemplets skyld byggeretterne på de 2 lokationer til ensartede beløb, er taler vi om kr. 1,05 milliarder for LL og det halve for MM, da dele af byggeretten er udnyttet til FN Byen, i alt ca. kr. 1,5 milliarder.

På baggrund af foranstående sammenfatning synes manøvren med den nye lokalplan at have til formål at forhindre opløsningen af Harbour P/S og dermed tilbagebetaling af de betydelige købesummer. Rettes kravet mod By&Havn vil selskabet være insolvent.

Der består med andre ord en åbenbar interessekonflikt. Ingen myndighed må handle i egen interesse, når myndigheden i samme sag er både myndighed og ejer. Risikoen er, at myndigheden handler usagligt og ser bort fra eller bøjer lovgivning, regler, strategier, visioner, politikker og skøn, som myndigheden er sat til at forsvare og udøve.

Flere af KKs beslutninger og undladelser i sagen med MM/LL forekommer for en udenforstående påfaldende og understøtter påstanden om magtfordrejning.

2. **Planloven - Den demokratiske proces**

Blandt beboerne i de berørte områder høres ofte, at By&Havn og Københavns Kommune trods høringer og berørtes argumenter "gør hvad der passer dem". Tilliden til den demokratiske proces er ringe, man resignerer. Denne opfattelse bestyrkes af processen omkring lokalplan MM/LL.

L440 blev vedtaget i 2009 efter forudgående politisk behandling, arkitektkonkurrence og høring. Tanker og idéer bag L440 er i år 20 år gamle eller ældre.

Langelinie henlå dengang i det væsentlige ubebygget. Marmormolen var plads for et stenhuggeri og Lodseriet. Udviklingen af Nordhavn var ikke påbegyndt. Kredsen af berørte boliger og virksomheder med interesse i høringen var i 2008-09 stort set ikke eksisterende. KK havde stort set frie hænder forud for L440 – hvem havde interesse i at protestere udover fagfolk, hvoraf mange rejste kraftig kritik ikke mindst på grund af højden på tårnene på 113, hhv. 98 meter samt gangbroen i en højde af 65 meter.

Rent juridisk er det vigtigt allerede her at fastslå, at L440 med tilhørende høring ikke præjudicerer den nye plan hverken for så vidt angår proces eller indhold. At tillægge L440 nogen betydning er usagligt.

På Borgermødet den 18. august 2026 oplyste enhedschef Lise Pedersen, Byudvikling og Klima, at ønsket om MM/LL kom fra bygherren Harbour P/S ultimo 2023. Selskabet så sig ikke i stand til at realisere planen om opførelse af et højhus på LL, bla. grundet kravet om stationsnærhed gældende kontorbyggeri.

Bygherren og kommunen påbegyndte nu et tæt samarbejde, måtte man forstå. L440 blev ikke ophævet og aflyst trods uanvendeligheden. Det er næppe usædvanligt, at en bygherre anmoder om godkendelse og

tinglysning af en ny lokalplan som betingelse for aflysning af en ældre plan, der - jo ældre den er – typisk rummer videre rammer for et byggeri end bygherren vil kunne opnå aktuelt. Baggrunden er formentlig, at bygherren på et mere psykologisk plan mener at kunne argumentere for, at den eksisterende plan præjudicerer indholdet af den nye.

Juridisk set er dette argument ikke holdbart, når bygherren selv tager initiativ til at kassere den gamle plan. Det giver sig selv. I den bedste af alle verdener burde enhver kommune aflyse en gældende plan, når bygherren ikke længere finder den anvendelig Efter ophævelse og aflysning kan planlægningen starte på en frisk og fjerne bygherrens ubegrundede forventninger.

Andre hensyn end rent juridiske støtter argumentet om at starte på en frisk. I København som helhed, men ikke mindst i og omkring Nordhavn er udviklingen gået i rask tempo i de forløbne 20 år. Eftertragtede boligområder er opstået, hvor der tidligere fandtes forladte havne- og industriområder. Nordhavn inklusive Nordø er 98 % udbygget. Hvor L440 ikke tiltrak sig interesse fra andre end fagfolk, er der i dag et stort antal fastboende, som med rette er vigtige interessenter i byens videre udvikling.

Udviklingen går hurtigt indenfor byggeriet, når det gælder lovgivningens krav, for eksempel i henseende til bæredygtighed, men også når det gælder strategier, visioner og politikker, som udvikles af kommunens politikere og medarbejdere. Ældre urealiserede planer er for længst overhalet af nye regler. Transparens i processen betyder, at aktuelle krav respekteres i den nye plan uden noget hensyn til den tidligere.

En opgivet, men ikke formelt ophævet og aflyst lokalplan, kan med en art underforståelse mellem bygherre, politikere og forvaltning i forhold til omverdenen søges benyttet til at begrunde beslutninger, der ikke harmonerer med de regelsæt, visioner og politikker, som kommunen har udviklet i tiden der er gået.

Med KK som medejer af byggekonsortiet og som den ultimative sælger af byggeretterne har KK en stor egeninteresse i sagen. Interessen kan ikke plejes højlydt, men i det skjulte og på indirekte måde, herunder ved stiltiende at lade bygherre mfl. argumentere med den gamle plan som bagtæppe.

Planloven har bla. til formål at sikre en transparent proces og inddrage berørte interessenter i videste forstand i tilblivelsen af lokalplaner mv. Det er en del af det velfungerende demokrati, som Danmark bekender sig til.

L440 - i sin substans omkring 20 år gammel - bliver brugt som argument for MM/LL, der som påvist afgørende bryder med principper for bla. bæredygtigt byggeri og byplanlægning, som er udviklet i KK siden 2009. Det kom tydeligt frem under arkitekternes fremlæggelse på Borgermødet – husk, vi har allerede en plan, den nye afviger ikke væsentligt fra den gamle, når det gælder højhusene og omfanget af byggeriet. KKs enhedschef i Byudvikling og Klima var til stede, men imødegik ikke det falske argument.

Uden den postulerede præjudicerende virkning af L440 kunne borgerne være blevet inddraget på et helt friskt grundlag for udviklingen af nogle af Københavns mest markante bydele. Nu er borgerne stort set ikke blevet inddraget og slet ikke konstruktivt.

Hverken KK, By&Havn, Østerbro Lokaludvalg eller Harbour P/S har gjort sig anstrengelser for at inddrage de berørte eller offentligheden i processen. Efter BRs vedtagelse af MM/LL den 18. juni 2026 er der afholdt ét borgermøde, der end ikke har været annonceret i dagspressen. KK henviser omkring borgerinddragelse til Østerbro Lokaludvalg, der oplyser, at udvalget har omtalt forslaget et par gange på FaceBook. Udvalgets formand udtalte sig på Borgermødet så påfaldende entydigt for planen, at en diskussion med udvalget syntes nytteløs.

Ud af 55 kommunalpolitikere i BR deltog 1 - skriver én - politiker Kristina Ammitzbøll-Bille i Borgermødet. Hun har som anført 3 væsentlige roller i sagen.

Hun ytrede sig tydeligt om den demokratiske proces i denne sag og sagde - imødekommende - måske understøttet af den negative stemning i teltet - at processen har været utilfredsstillende, at borgerinddragelsen burde være sket langt tidligere og at processen ikke har være transparent.

Hun oplyste, at BR netop har besluttet at imødekomme borgernes ønsker om involvering i kommende lokalplanprocesser på et tidligt tidspunkt og i en fuldt transparent proces. Den nye proces ikke anvendt i

tilfældet Marmormolen/Langelinie, der bliver den sidste af denne lukkede karakter. Kristina Ammitzbøll-Bille afviste at genoptage behandlingen af MM/ML trods hendes egen stærke kritik af forløbet.

Der var blandt deltagerne på mødet stor interesse for mit forslag om at arrangere endnu et borgermøde i denne sag, denne gang med deltagelse af politikere fra BR med henblik på en grundig debat. Katrine Ammitzbøll-Bille var ikke afvisende, netop med henvisning til den fejlslagne proces.

Jeg mindede et par dage senere på mail Katrine Ammitzbøll-Bille om at arrangere det ønskede borgermøde med et panel af politikere. Hun afviste prompte på mail at arrangere et sådant møde. Det kunne jeg selv gøre, skrev hun, velvidende, at jeg ikke ville have nogen mulighed for det.

Konklusionen er, at KK har begrænset offentlighedens mulighed for at deltage i processen i strid med Planlovens intentioner og har indset, at ændringer er nødvendige.

Spørgsmål:

a) Hvorfor stillede KK i 2023 ikke krav om ophævelse og aflysning af L440, når bygherren oplyste, at den var uanvendelig?

b) Hvorfor undlod KK at involvere borgerne i en offentlighedsfase før BRs vedtagelse af den 18. juni 2026 af at sende planen i høring?

c) Hvorfor overlod KK opgaven med inddragelse af borgerne til Østerbro Lokalråd, der intet substantielt har gjort for at involvere borgerne, hverken under eller efter planens tilblivelse, men ensidigt bakket op om planen og dermed været medvirkende til at afskære en demokratisk debat?

d) Har KK løbende fulgt op på delegationen af opgaven til lokalrådet, eventuelt via et eller flere af de medlemmerne udpeget af KK?

3. Den såkaldte boligkrise

For et rationelt tænkende menneske er det umuligt at tage BRs begrundelse om tårnenes bidrag til at løse den såkaldte boligkrise i København alvorligt. 75 % af boligerne i LLT er ejerlejligheder med forventede salgspriser på fra DKK 10 – 12 mio. for de mindste til omkring DKK 70 mio. eller mere for de største. Vi taler om personer, der ikke med nogen rimelighed kan henregnes til grupper, der oplever nogen boligkrise.

Tilbage er de ca. 60 almene boliger, der sat i relation til virkeligheden udgør et mikroskopisk plaster. Ifølge KKs egne beregninger er der behov for bygge ca. 77.000 boliger i København i årene frem mod 2060, eller ligeligt fordelt 2.264 boliger om året. 60 boliger svarer til 2,6 % af det årlige behov.

Kommuner, regioner mv. er i deres udøvelse af skøn forpligtet til at iagttage almindelige uskrevne regler om proportionalitet. Kan det retfærdiggøres at bygge et boligtårn på 120 meter, der på alle måder afviger fra KKs strategier, visioner, politikker m. v., for at skaffe plads til blot 60 almene boliger. Allerede almene grundsætninger om proportionalitet forhindrer en beslutning denne karakter.

4. Bæredygtighed

KK var prisværdigt tidligt ude med debat og kravsstillelse om bæredygtighed i byggeriet. KK indså det udtalte behov for den grønne omstilling grundet de ødelæggende klimaforandringer, men også muligheden for at markedsføre byen som grøn og tjene som forbillede for storbyer i hele verden.

Processen startede slut 90'erne, oprindeligt med krav til KKs egne og til de af KK støttede byggerier, dvs. typisk almene boliger. Kravene strammes løbende i de følgende år både i relation til egne, støttede samt eksterne byggerier.

Efter mange tiltag i tiden efter årtusindskiftet udgav Teknik- og Miljøforvaltningen i 2015 visionsrapporten "Fællesskab København 2015 - 2025", der omhandler "Det gode liv" i København og målene for

tiårsperioden 2015 – 2025. Rapporten udtrykker bla. KKs stærke fokus på byens CO2 aftryk og erklærede mål om CO2 neutralitet i 2025. Visionen fastslår, at i alt hvad KK og borgerne foretager sig, herunder i byggeriet, skal bæredygtighed indtænkes og kræves.

I 2018 vedtog KK kommuneplanstrategien "Verdensby med Ansvar", der beskriver retningen for grøn og bæredygtig byudvikling frem til 2031. Som en yderligere stramning vedtog BR i 2020, at KKs egne og støttede byggerier skal certificeres efter DGNB reglerne.

Uanset at KK i 2022 opgav målet om CO2 neutralitet kun fordi CO2 fangst på Amager Ressourcecenter ikke havde udsigt til at lykkes, tilkendegav KK ubetinget fortsat at være forpligtet af målet om at reducere CO2 aftrykket mest muligt i alt hvad kommunen foretager sig.

Visionsrapporten fra 2015 blev i 2024 afløst en ny vision benævnt "Vores København 2025 - 2035". Her fremhæves målet om reduktion af CO2-udledningen endnu tydeligere og det nævnes udtrykkeligt, at bæredygtigt byggeri fremmes mest muligt.

Bæredygtighed er i 10erne blevet en stor del KKs DNA og byen markedsfører sig med rette som sådan. København var UNESCOs internationale arkitekturhovedstad (World Capital of Architecture) i 2023 og bevarede titlen i 2 år derefter. Ca. 6000 arkitekter fra hele verden gæstede København i den anledning og deltog i workshops, konferencer, foredrag, Erfagrupper, guidede ture mv.

KK var en af de drivende kræfter og benyttede titlen som arkitekturhovedstad til at sætte punktet om bæredygtig byudvikling og byggeri øverst på dagsordenen. Byggeri af højhuse tiltrak sig særlig opmærksomhed, da arkitekter, bygherrer, myndigheder mfl. verden over kunne konstatere, at højhuse er ikke-bæredygtige byggerier og ikke kan gøres bæredygtige grundet nødvendige fysiske krav til højhuse.

Debatterne under arkitekturåret om højhuses massive CO2-aftryk, jfr. eksempelvis Akademirådets anbefaling om helt at stoppe højhusbyggeri i Danmark, menes at have sat dybe spor i det efterfølgende politiske arbejde. Her nævnes som direkte følge af Arkitekturåret KKs nye Arkitektur- og Planlægningsstrategi 2026. Her skifter fokus fra hvor meget og hvor højt, der kan bygges til langt strengere vægtning af klimavenlighed, transformation af eksisterende bygninger og bevarelse af byens identitet. Nævnte strategi gælder for byggerierne påtænkt i MM/LL.

Der foreligger videnskabelig evidens for højhuses voldsomme CO2 aftryk. Det såkaldte Goldilocks studie konkluderer, at op til 6 etager er det optimale niveau for lavest CO2 aftryk. Derefter vejer kravene til stabilitet og afstivning eksponentielt tungere.

Det store spring sætter ind ved 20 etager, jfr. studiet Hoffer mfl. Her gælder det ikke blot eksponentielt stigende mængder af stål og beton som følge af krav til stabilitet og afstivning, men også driftsomkostninger efter ibrugtagning.

Ifølge et tredje studie, Arup v/Tim Snelson, har et højhus mindst dobbelt så stort CO2-aftryk som en 10 etagers bygning med samme etageareal – primært på grund af vindlaster, der kræver markant mere stål og beton.

Fazlur Khan studiet godtgør, at bygningshøjden kan tredoble mængden af konstruktionsmateriale fordi højere bygninger skal modstå væsentligt større vind- og jordskælvskræfter. Højhuses krav om dybe fundamenter og kælderparkering kan udgøre op til 50 % af den samlede betonvolumen.

Det Danske Akademiråd argumenterer specifikt mod højhuse i København, da husene kræver uforholdsmæssigt meget materiale i forhold til det brugbare areal. Råder oplyser, at 4 – 5 etager typisk er rigeligt for at opnå tætheds- og transportfordelene ved bytæthed.

Bemærkelsesværdigt oplyste arkitekten på Borgermødet - parentetisk og på forespørgsel - at anvendelsen af træ i de påtænkte bygninger på MM og LL ikke giver nævneværdig besparelse på CO2-kontoen. Besparelsen fortaber sig hurtigt i det væsentlige meromfang af CO2-udledning i højhusbyggeri, også fordi træet i bygningen ikke er bærende i traditionel forstand.

KK har efter det foreliggende ikke stillet krav om DGNB-certificering af højhusene eller bygningerne i øvrigt på hverken MM eller LL til trods KKs skærpede bæredygtighedsprofil i almindelighed og det ubetingede krav herom, når det gælder det støttede byggeri på LL i form af almene boliger i særdeleshed. I

Redegørelsen side 42 hedder det fx: … Vælger en bygherre DGNB-certificeringen skal byggeriet … Valget er med andre ord overladt til Harbour P/S.

Spørgsmål:

a) Hvorfor agter KK at tillade byggeri af de særligt CO2-belastende højhuse, når højhuse når det gælder bæredygtighed strider mod KKs vision 2015-2025, vision 2025-2035, Arkitektur – og Planlægningsstrategi 2026, de grundlæggende resultater af Arkitekturåret 2023 og Akademirådets forslag om helt at opgive byggeri af højhuse i København?

b) Havde By&Havns medinvestorer ATP Ejendomme og PensionDanmark lovning på højhusbyggerier, som formodes at være forudsætningen for investorernes deltagelse i Harbour P/S, da selskabet blev stiftet i 2011?

c) Var købesummen for de byggeretter, der omfattes af L440, fastsat ud fra en forudsætning om, at højhusene blev bygget?

d) Har ATP Ejendomme og PensionDanmark tilkendegivet, at de agter at træde ud af konsortiet og kræve købesummerne tilbagebetalt, hvis højhusene må opgives?

e) Hvilke drøftelser fandt sted mellem Harbour P/S, By&Havn og KK, da det ultimo 2023 eller senere stod klart, at L440 var uanvendelig?

f) Hvordan udmønter KKs støtte til de 60 almene boliger sig konkret økonomisk?

g) Med hvilken begrundelse kan KK støtte LLT, når KKs egne regler ikke tillader økonomisk støtte til almene boliger, der ikke DGNB-certificeres?

h) Hvilken rolle spillede det, at bygherren oplyste, at der ville blive anvendt træ i konstruktionerne og at anvendelsen af træ ville reducere CO2 aftrykket?

i) Foreligger der beregninger, henholdsvis valide skøn over højhusenes mulighed for at opnå den krævede certificering for at KK har hjemmel til at støtte de almene boliger økonomisk?

j) Udgøres højhusenes bærende konstruktioner af træ som oplyst til offentligheden - eller stål og beton, som det traditionelt er tilfældet

k) Er det korrekt antaget, at projektets højhuse skal CO2-beregnes isoleret hver for sig og ikke under ét med de lavere bygninger i projektet?

l) Foreligger der beregninger over CO2-reduktionen forbundet med anvendelsen af træ i højhusene sammenlignet med anvendelse af stål og beton

m) Er eventuelle beregninger af CO-aftrykket valideret af uvildig sagkyndige?

5. Stabilitet

Et 120 meter højt tårn vil kræve en omfattende fundering og indspunsning på den valgte lokation for at modstå bla.

- risikoen for sætninger
- svinger ved påvirkning af orkan
- større skibes påsejling af kajen udfor bygningen samt
- påvirkning ved jordskælv

Spørgsmål

a) Agter KK at anmode bygherren om at tilvejebringe uvildigt validerede beregninger over risikoen for sætninger, for svingninger ved påvirkning af orkan, ved påvirkning af et stort krydstogtsskibs påsejling af kajkanten samt ved påvirkning af jordskælv? Seneste jordskælv i sommeren 2026 blev målt til 3,9 på Richterskalaen ved skælvets epicenter under Køge Bugt, kun kort vej fra LL.

6. 5minuttersbyen som princip

Bemærkelsesværdigt støtter BR opførelsen af tårnet på LL, til trods for, at området er uden nogen form for social infrastruktur. Beboerne skal bevæge sig langt for at få opfyldt de fleste af dagliglivets behov, det være sig indkøb, sundhedsrelaterede behov, foreningsliv, underholdning mm.

KK har i byplanlægning gennem en længere årrække forlangt byggeri til beboelse lokaliseret ud fra et princip om umiddelbar nærhed til opfyldelsen af de fleste dagligdags behov. Som eksempel nævnes Nordhavn, der i KKs og By&Havns beskrivelse - med berettiget stolthed - allerede fra omkring 2009 benævnes **5-minuttersbyen** og skal tjene som forbillede ved fremtidig byplanlægning. Begrebet dækker netop beboernes nærhed til opfyldelsen af dagligdagens behov, så som indkøb, institutioner, arbejdspladser, kulturfaciliteter, kollektiv trafik mm.

5-minuttersbyen med oprindelse i København er blevet et internationalt kendt begreb, som danner forbillede for byplanlægning i Europa og USA. Emnet tiltrak sig stor interesse under Arkitekturåret 2023 – 2025. Nordhavn tiltrækker stadig arkitekter, byplanlæggere, politiske beslutningstagere, byplan-interesserede, turister mfl. på ugentlig basis. Der arrangeres guidede ture i bla. Nordhavn med det formål at vise og fortælle om principperne bag **5-minuttersbyen**.

Baggrunden for **5-minuttersbyen** er treleddet, dels fremmer kort afstand til det meste livskvaliteten for beboerne, dels kompenserer nærhed for ulemperne ved fortætning af byggeriet og dels reduceres byens CO2 aftryk betydeligt, igen et væsentligt pejlemærke i KKs planlægning.

Spørgsmål:

a) Med hvilken begrundelse ser KK bort fra de ellers vel indarbejdede nærhedsprincipper som nævnt ovenfor?

7. Arkitektonisk kvalitet

Det fremgår af Arkitekturpolitik København 2017-2025, side 16-17 og side 24, punkt 01.5, at KK forlanger en offentligt udskrevet arkitektkonkurrence eller parallelopdrag forud for byggeriet af højhuse. Selv L440 blev udarbejdet efter en forudgående arkitektkonkurrence.

Spørgsmål:

a) Hvorfor undlod KK i 2023/24 i strid med den vedtagne politik at stille krav om en offentligt udskrevet arkitektkonkurrence som foreskrevet i Arkitekturpolitik 2017 – 2025 i betragtning af, at Steven Holl projektet blev opgivet?

8. Tårnenes højde

Langelinie rummer i dag fredede pakhuse samt den smukke række af ældre pakhuse og nyere pakhuslignende bygninger, alle liggende stramt på linje med tilnærmelsesvis samme taglinje. Tårnet på 120 meter vil til gengæld fremstå solitært, fuldstændigt i egen skala som en påtrængende mastodont uden reference til det eksisterende miljø, nært eller fjernt.

Placeringen på yderste kant mod Øresund får tårnet til at fremstå som en unødvendig langemand mod himmelrummet, mod det åbne, vidtstrakte Øresund mod øst og det lavt bebyggede havneområde mod de

3 andre verdenshjørner. Tårnet kan ikke og er ikke søgt begrundet arkitektonisk eller ud fra nogen ideel målestok, hverken historisk eller nutidigt.

De nærmeste beliggende sammenlignelige højhuse, som ALLE er langt mindre er

- Kobbertårnet på 62 meter
- Spidsen på Nordø på 64 meter
- SILO på Nordø 64,8 meter
- Portland Towers på 52 meter.

LLT betyder en fordobling af den maksimale højde på højhuse i Københavns Kommune med Nordbro på 100 meter og Pasteurs Tårn på 125,7 meter som eneste undtagelser. Disse tårne tåler ikke sammenligning med LLT, da de er opført i tæt bymæssig bebyggelse, i en helt anden byplanmæssig kontekst og langt fra vandet og andre åbne flader.

På borgermødet den 18. august 2026 begrundede arkitekterne Anders Lendager og Thomas West Jensen højden på 120 meter med

- henvisning til L440 fra 2009, der tillader tårne på 113, henholdsvis næsten 100 meter
- at tårnene bidrager til den fortætning, der arbejdes med i storbyer
- at tårnene delvist opføres i træ
- at MM/LL bidrager til at afhjælpe boligkrisen i København
- at der etableres en park med nogle træer på spidserne af MM og LL og muligvis et havnebad
- at "København er ræset forbi Langelinie, hvor spidsen længe har fået lov at ligge uudnyttet hen" (direkte citat fra arkitekternes fremlæggelse).

En stor del af publikum hæftede sig ved højden. Hvilke hensyn overhovedet kan begrunde en højde på 120 meter, når højden medfører væsentlige og uforklarlige skader på de stedbundne kvaliteter, byens arkitektur, kulturhistorie og miljøet i videste forstand? Trods spørgsmål fra publikum blev der ikke nævnt andre grunde til at bygge i netop 120 meters højde. En enkelt dristede sig til at nævne økonomi, men spørgsmålet blev ikke besvaret.

Blandt de mange eufemismer i Redegørelsen henvises her til side 30, 3. sidste afsnit:

Byggerierne på Marmormolen Øst og Langelinie Nord ligger på den yderste del af hver sin pynt ud til havnen Byggerierne, læs tårnene, vil qua deres højde fremstå markante ved mødet fra søsiden, mens de fra land vil opleves som en integreret del af det miljø, der er karakteriserende for Nordhavn; et bymæssigt tæt byområde.

Beskrivelsen virker mere som skrevet af entreprenøren, der gerne vil i gang med arbejdet og tjene til dagen og vejen end af en æstetisk funderet arkitekt, der føler byens sum af kvaliteter under sin hud. Nej, ved mødet fra søsiden fremstår især LLT som uforklarligt fremmedelement, en langemand, der spørger, hvad laver jeg her. Fra landsiden er ingen af tårnene på nogen måde integreret i det miljø man finder på Nordhavn med kun 3 langt mindre højhuse med næsten ensartede højder og maks. højde 64,8 meter.

Hvis Redegørelsens beskrivelse er sand, er enhver mening om tårnene sand! Her savner vi i den grad den påbudte arkitektkonkurrence, hvor deltagerne kunne beskrive deres tanker om det bestående miljø og nybyggeriernes indpasning deri.

Spørgsmål:

a) Er der andre grunde end oplyst på borgermødet til at højden skal være 120 meter og da hvilke?

b) Hvorfor ønskes højden på LLT hævet fra 113 meter i L440 til 120 meter i MM/LL?

c) Det samlede høringsmateriale efterlader det indtryk, at byggerierne på hverken LL eller MM har negative konsekvenser af nogen art. Hvilke overvejelser - om nogen - har KK gjort sig om væsentlige negative følger af tårnene og det samlede omfang?

d) Byggeriet af højhuse skal ifølge Kommuneplan 2024 kunne begrundes ud fra en række parametre, Hvorledes vurderer KK LLT i forhold til de anførte parametre, stationsnærhed, nu ikke længere kun kontorbygninger, vurdering af Københavns skyline overordnet set og lokalt mv.?

De eksisterende bygninger på LL har en stort set ensartet taglinje i ca. 35 meters højde. En videreførelse af højden og taglinjen på de gamle pakhuse vil være en smuk cadeau til LL og LLs arkitektoniske kvaliteter. Kapaciteten vil reduceres, men arkitektur på højt niveau med bygninger med særlig beliggenhed og særlige hensyn kræver sin pris.

Forslaget om lavere højde gælder også MMT.

9. Højhusenes anvendelighed

Arkitektonisk kvalitet må formodes at inkludere anvendelighed af bygninger udover æstetetiske og andre kvaliteter. Erfaringen viser, at påbyggede altaner mister anvendelighed ved højder over 5.- 6. etage grundet vindens påvirkning.

Fortællinger fra højhuset Lighthouse, 142 meter højt, på Århus Ø beretter, at det er grænsende til det mærkbart ubehagelige at opholde sig i de øvre dele af højhuset ved stærk storm, da huset svajer mærkbart.

LLT opføres umiddelbart udfor Langelinie, hvor krydstogt-, militær- og bunkerskibe lægger til kaj. Ydermere passerer Oslobåden tæt på Langeliniespidsen 2 gange i døgnet. De fleste af skibene er udstyret med dieselmotorer, der er i brug ved ankomst og afgang. Mange benytter også dieselmotoren eller dieseldrevne hjælpemotorer for at producere strøm til brug ombord, når skibet ligger ved kaj

De store krydstogtskibe er ofte badet i lys om aftenen og natten med deraf følgende gener for beboerne i nærområdet.

Spørgsmål:

a) Vurderer KK trods branchens erfaring med manglende anvendelighed af påbyggede altaner, at bygningen har den fornødne arkitektonisk kvalitet?

b) Er KK enig i, at ubehag ved ophold i højhuse taler for at begrænse højden til et menneskeligt set tåleligt niveau?

c) Er det sundhedsmæssigt forsvarligt for beboerne i bygningerne, for gæsterne i parken og for de badende i havnebadet at blive udsat for den beskrevne dieselos, der udledes ganske få meter fra beboere, gæster, badende?

d) Har KK vurderet hensynet til beboernes velvære, henholdsvis sundhedsmæssige risici forbundet med det kraftige lys fra krydstogtskibene?

10. Højhuse som bo- og værested for mennesker.

At leve med terrorsikring på daglig basis på er LL er næppe attraktivt for de fleste. Hertil kommer beboernes oplevelse af at bo i højhuse generelt.

En dansk videnskabelig undersøgelse har som formål at vise om mennesker generelt trives i højhuse. Undersøgelsen fra 2021 har titlen "Boligliv i højden" og er udarbejdet af forskere ved instituttet BUILD, Aalborg Universitet, i samarbejde med rådgivningsvirksomheden Hauxner, finansielt støttet af bla. Realdania. Et led i undersøgelsen har været interviews af over 80 beboere i 8 forskellige danske højhusbyggerier.

Konklusionen er klar. Hvis beboerne skal trives, bør et højhus ikke være højere end 12 – 15 etager. Allerede fra 12. etage mærkes vindgener i betydeligt omfang, det er sværere at etablere fællesskaber og naboskab, menneskene føler sig afkoblet fra byrum og gadeplan, højhuset føles som en vertikal landsby - uden landsby.

Spørgsmål:

a) Indgår i videste forstand levevilkårene for beboerne i et påtænkt højhus i mængden af hensyn KK overvejer og tager stilling til forud for en lokalplan? Hvis ikke, er det da fordi KK ikke vurderer de generelle levevilkår relevante?

11. **Væsentlige skyggegener**

De sparsomme og gnidrede skyggediagrammer viser kun skyggerne den 21. marts og 21. juni, dvs. 2 dage ud af årets 365 dage. Pænt sagt helt utilfredsstillende, mindre pænt sagt manipulerende. Allerede KKs højhusregler kræver beskrivelse og vurdering af lokale forhold, som fx vind, sol, skygger, samspil med eksisterende bebyggelse. Skyggevirkningerne er naturligt størst jo lavere solen står. Det er den 21. december, som behændigt undgås.

Påstanden er, at den naboretlige tålegrænse overskrides væsentligt sent efterår, vinter og tidligt forår. Naboer skal ikke finde sig i hvad som helst, især når generne kan undgås ved rettidig omhu. Bygherre og KK har ikke godtgjort, at der i tilstrækkeligt omfang er taget disse hensyn grundet skyggevirkninger en stor del af året.

Fuldstændige skyggediagrammer vil vise væsentlige gener for boliger og kontorer på Sandkaj, Mariehamngade, Marmormolen mfl., især sent efterår, vinter og tidligt forår. Skyggerne rammer nabobygningernes vinduer og altaner direkte, ikke blot rummet foran beboelserne eller kontorerne. Udover skygger skabes mørkerum bag den skyggegivende bygning, også til betydelig gene.

Under Borgermødet fik flere deltagere indtrykket af, at arkitekterne "puttede" med oplysninger om og illustrationer af tårnenes skyggevirkninger. Kun 2 slides blev vist og hurtigt fjernet.

For det fulde overblik og forståelse skal der tilvejebringes omfattende diagrammer i stort format for begge tårne dækkende døgnets lyse timer fra 21. oktober til 21. marts. Diagrammerne kan efter det oplyste ret enkelt tilvejebringes ved hjælp af dedikerede softwareprogrammer, der allerede benyttes af førende arkitektkontorer. For ikke at overfylde materialet skal illustrationerne kunne hentes via link.

Endvidere skal tilvejebringes animationer af tårnenes skyggevirkninger gældende hele året. Ganske som for stillbillederne findes softwareprogrammer, der ret enkelt kan fremstille de efterspurgte animationer. Også her kan anvendes link til materialet.

Spørgsmål:

a) Hvilke overvejelser har ført KK frem til at tillade, at den omkringliggende, omfattende boligmasse påføres væsentlige skyggegener og oplevelse af mørkerum, når disse gener kan undgås ved at reducere højden på tårnene?

b) På hvilket grundlag har KK vurderet generne i forhold til den naboretlige tålegrænse, når materialet kun omfatter 2 af årets 365 dage?

c) Vil KK afkræve bygherren de omtalte skyggediagrammer som stillbilleder og animation i det beskrevne omfang?

d) Er KK enig i, at bygherrens stillbilleder og animation bør valideres af udenforstående?

12. Visualisering

Redegørelsen indeholder ikke et selvstændigt afsnit med visualiseringer og kommentarer hertil trods det oplagte behov i en sag af denne karakter. Visualiseringen sker via diverse spredte fotos, der ganske vist beskriver, hvor de er taget, men ikke hvilken overordnet plan de måtte indgå i. Uden en overordnet plan efterlades man som læser af materialet med spørgsmålet: er det fyldestgørende? KK bør kræve et kort med indtegning af de punkter, hvor de offentliggjorte fotos er taget og kræve yderligere visualisering, hvis kortet viser "sorte huller".

Apropos krav til visualisering: erfarne læsere af planmateriale som sådan vil vide, at der kan "snydes på vægten" med visualiseringer. Hvordan kan man som beskuer af et foto vide om det er ægte eller manipuleret? Det kan man ikke, medmindre den, der tilvejebringer og offentliggør visualiseringer dokumenterer ægtheden. Der findes metoder, som anvendes af bla. Århus Kommune og som kaldes 3D-kravspecifikation til verificering af visualiseringer. Der kræves dokumentation for i) synsvinkel, dvs. linsens brændvidde, ii) øjenhøjden, iii) den anvendte måleenhed, iv) minimum 5 verificerbare punkter, som ikke alle må ligge i samme plan, v) skal anvende bestemte modeller, så som bymodel, geodata, og landmåler opmålte punkter samt vi) samt vedhæftes oversigtskort over de anvendte standpunkter med beskrivende navngivning.

Apropos manipulation: illustrationen af Københavns skyline nederst side 12 er tæt på at kunne beskrives som manipulerende, da alle bygninger inklusive de nye og bagvedliggende trækkes frem på samme, imaginære linje, formentlig Langelinie, set fra Refshaleøen. Illustrationen har til formål, at vise "at det hele ikke er så slemt".

For at en illustration af en skyline skal have nogen mening i en lokalplan, skal der foreligge en separat gengivelse af den aktuelle skyline med de eksisterende bygninger beliggende på deres virkelige længde- og breddegrad. Dernæst en illustration, der viser den aktuelle skyline + den eller de nye bygninger korrekt placeret på deres koordinater. Det tjener kun et fordrejende formål at vise en illustration som på side 12 nederst, hvori indgår bygninger, der ikke kan ses fra det valgte standpunkt.

Spørgsmål:

a) Vil KK afkræve bygherren fyldestgørende visualiseringsmateriale tilvejebragt og dokumenteret som netop refereret eller efter lignende standarder.

b) Vil KK kræve, at bygherren leverer korrekte illustrationer i overensstemmelse med før/efter principperne med bygningerne indplaceret korrekt baseret på deres koordinater?

13. Turbulens

Risikoen for turbulens taler for en væsentlig afkortning af LLT, henholdsvis en ensartet fordeling på 3 bygninger.

Risikoen for uønsket, i værste fald personfarlig turbulens, jfr. Bridgewater Place på 112 meter i Leeds, vil blive reduceret væsentligt. Leeds-højhusets farlighed grundet turbulens er behandlet indgående af fx National Geographic i serien "Engineering by Catastrophe". Alt andet lige ligger LLT væsentlig mere udsat end Bridgewater grundet nærheden til det åbne Øresund.

Spørgsmål

a) Har KK sikret sig, at bygherrens beregninger over turbulens er valideret af en uvildig instans, fx DTU?

14. Trafikale forhold

Under Borgermødet nævnte en af arkitekterne, at trafik og logistik i området Indiakaj og Langelinie ikke har tiltrukket sig særlig interesse under processen med den nye lokalplan. Det undrede flere deltagere, der oplever trafikken som intens allerede i dag. Trafikken vil også efter realiseringen af projektet, men i langt større omfang, bestå af personbiler, varebiler, lastvogne, busser, herunder et stort antal turistbusser, cykler, løbehjul m. v. samt lejlighedsvis ambulancer, brandbiler og andre køretøjer fra beredskabet, herunder ved eventuelt større behov hos krydstogtskibe.

Den manglende fokus på logistikken nævnes allerede i Redegørelsen side 7, hvor det hedder, at "Vejnettet omkring lokalplanområderne er kendetegnet ved lavt trafikerede lokalgader, der…". Observationen er ikke korrekt for Indiakaj, der allerede nu trafikeres intenst af alle arter af køretøjer, herunder turistbusser, partybusser, busser i linjedrift, cykler, løbehjul mv.

Spørgsmål:

a) Er KK enig i, at der bør udarbejdes detaljerede trafikanalyser, der belyser de nuværende og de forventede trafikale forhold?

Udbygningen vil væsentligt forøge behovet for plads til parkering og standsning. Grundet afstanden til Metro og S-tog må det forventes at alene de 240 nye lejligheder vil stille krav til færdsel og parkering for yderligere 800 – 1000 personer med tilhørende trafikmidler. Hertil kommer ansatte og gæster i de planlagte serviceerhverv på stedet, gæster i havnebadet, i parken på spidsen, almenhedens og turisters forøgede interesse for området i det hele taget, måske yderligere 800 – 1000 personer, med andre ord en samlet tilvækst på 1.600 - 2000 personer på daglig basis, i det mindste i for-, høj- og eftersæson.

KK planlægger netop nu en cykelbro fra Refshaleøen med landfæste tæt på det sted, hvor Indiakaj møder Langelinie. Broen vil forøge cykeltrafikken i stor skala til byen, til Indiakaj og Langelinie, jfr. KKs egne skøn. Denne trafik skal yderligere indregnes i behovet for trafikårer, parkering og henstilling. Med hensyn til parkering blev det på Borgermødet oplyst, at der kun vil blive etableret parkeringspladser i kælderen under de nye bygninger til brug for fastboende. Der vil ikke blive anlagt p-pladser til andre brugere af området.

Det henstår i det uvisse, hvor de mange cykler og andre tohjulede køretøjer skal kunne henstilles/parkeres.

Trafikken fra Indiakajs tilslutning til Kalkbrænderivej består pt af den trafik, der genereres af eksisterende boliger og kontorer fra Indiakaj nummer 1 frem til Nationalbanken på Langelinie Allé 47. Hertil kommer trafikken til ishuset på spidsen, transporter med busser til og fra krydstogtskibene, cykler og andre tohjulede køretøjer samt fodgængere. Beliggenheden tæt på Den Lille Havfrue, generer i sig selv en stor trafikvolumen af alle arter. Al trafik skal samme vej retur, da Langelinie som bekendt ender til søs.

Det er desværre forventeligt, at projektet på LL vil udløse et trafikalt og parkeringsmæssigt kaos med store gener til følge for eksisterende virksomheder og beboere, nye beboere, serviceerhverv, gæster til parken, ishus og havnebad.

Trafikken til og fra Langelinie lider allerede nu under den kendsgerning, at såvel Metro som S-togsstationer ligger i lang afstand fra Langelinie. Placeringen er dermed i strid med KKs Kommuneplan 2024 om, at al højhusbebyggelse skal ligge stationsnært. De nærmeste stationer er Østerport og Nordhavn, der hver især ligger i en afstand af knapt 2 kilometer fra spidsen af Langelinie.

Spørgsmål:

a) Vil KK kræve at høringsmaterialet skal suppleres med detaljerede og dokumenterede oplysninger om omfanget og afviklingen af den eksisterende trafik fordelt på alle arter af trafikanter. Er KK ligeledes enig i, at der tilsvarende skal tilvejebringes detaljerede og begrundede skøn over forøgelsen af trafikken som følge af det foreliggende projekt samt cykelbroen til Refshaleøen og at

der endeligt skal foreligge begrundede skøn over omfanget og afviklingen af den samlede nye trafikvolume opdelt på årstider?

15. Luftfartens interesser

Reducerede højder bidrager til sikring af luftfartens interesser, herunder helikoptere og vandflyveren, og dermed beboernes sikkerhed.

Den eskalerende anvendelse af droner, herunder til skadegørende handlinger, bør tages med i vurderingen af tårnenes højde. Højhuse er mere spektakulære mål for droner, der kan medbringe sprængstof.

16. Beredskabet

Det værst tænkelige scenarie rummer tanken om fx samtidige brande i et eller flere store krydstogtskibe og/eller i tårnet, i det hele taget en kumulation af begivenheder, der kræver massiv indsats af beredskabet og politiet. Efter min opfattelse udfordrer KK og bygherren skæbnen at modtage store oceangående fartøjer og tillade en stor boligmasse på så lille et område så tæt på hinanden og med så vanskelige trafikale forhold.

Spørgsmål:

a) Er det muligt at sikre beredskabet forsvarlige arbejdsforhold under de beskrevne, ganske vist ekstreme omstændigheder? Bør enhver tvivl herom ikke komme medarbejderne hos beredskabet, politiet, beboerne i bygningerne, herunder LLT, turisterne og besætningsmedlemmer ombord på skibet til gode?

Husk, spørgsmålet er stillet nu. Det er for sent at korrigere opfattelsen, når katastrofen er indtrådt.

Selv mindre uheld på vandet kræver en betydelig indsats fra beredskab og politi. Lørdag den 5. september 2026 kolliderede en turbåd med 6-8 personer ombord med en af politiets patruljebåde med et tilsvarende antal personer ombord ved Middelgrundsfortet. Trods afstanden til ulykkesstedet valgte beredskabet og politiet spidsen af Langelinie som center for redningsoperationen. Spidsen viser hermed sin strategiske beliggenhed ved uheld på vandet, også ved længere afstand til uheldsstedet. Indsatsen medførte et stort opbud køretøjer og fartøjer fra både beredskab og politi på land og til vands.

Spørgsmål:

a) Hvorledes vil kommunen sikre, at beredskabets og politiets muligheder for at benytte spidsen af Langelinie i tilfælde af større uheld til søs i nærområdet ikke forringes som følge af den påtænkte bebyggelse?

17. Havnens terrorsikring

Den geopolitiske uro efter 9/11 medførte i 2003 lov om sikring af danske havne, i daglig tale, loven om terrorsikring af danske havne. Loven er udarbejdet i et omfattende internationalt samarbejde. Risikoen for terror mod danske havne, havneområder og bebyggelse ved havne bedømmes som alvorlig i et stadigt mørkere trusselsbillede, jfr. beretninger, der med jævne mellemrum udgives af såvel Forsvarets som Politiets Efterretningstjenester. Niveauet bedømmes pt. som 4 på en skala fra 1 – 5 med 5 som den alvorligste. Udøvelse af terror som magt- eller skræmmemiddel er ikke længere begrænset til religiøs fanatisme, men udøves af fremmede stater, håndlangere for sådanne stater mfl.

Krydstogtshavnen Langeliniekaj med anløb af op til 100 krydstogtsskibe årligt få meter fra det påtænkte byggeri er underlagt de strengeste internationale og nationale krav om terrorsikring. Jo højere byggeri i umiddelbar nærhed af et potentielt gerningssted, jo strengere krav til modforholdsregler. Der skal udarbejdes en dybtgående sårbarhedsvurdering, der kortlægger potentielle trusler mod Langelinie samt en

operationel sikringsplan, der nøje beskriver hvordan havnen, beredskabet, politiet, beboere mfl. reagerer ved et forøget trusselsniveau, henholdsvis attentat.

Når krydstogtskibe er fortøjet ved kajen skal havneområdet ved selv en vag mistanke kunne afspærres fuldstændigt for uvedkommende. Der skal kunne aktiveres metaldetektorer og scannere til personer og bagage samt kontrol af køretøjer i området. Det må påregnes, at der med kort varsel stilles krav om adgangskontrol for alle beboere, besøgende af trafik i det hele taget i området.

Det påtænkte byggeri vil på grund af tårnets højde forøge risikoen væsentligt for eksisterende beboelse og kontormiljøer, herunder Nationalbanken og FN-Byen.

Trafikstyrelsen, skal forholde sig konkret til spørgsmål om terrorsikring af LL, Især højhusbebyggelse ganske få meter fra kajen, forøger risikoen væsentligt, da en høj bygning letter terroristers mulighed for at udøve stor skade. En grundigt planlagt terroraktion på LL vil opnå stor international opmærksomhed på grund af fx de mange forskellige nationaliteter ombord på store krydstogtskibe med flere tusinde passagerer og besætningsmedlemmer.

For at godkende tilstrækkelige forholdsregler mod terrorhandlinger kan Trafikstyrelsen stille en lang række krav til bygningerne. Kravene kan omfatte fuldstændig lukning af vinduer og altaner, der vender mod havnesiden, særlige krav for at opnå adgang til bygningerne og området, begrænsninger i antal personer, der må færdes i bestemte områder og så videre.

Foranstående er en skildring af forholdene efter afslutningen af byggeriet. Forholdsregler under byggefasen vil formentlig blive endnu mere omfattende, da en flerårig byggeplads levner langt lettere adgang for eventuelle terrorister.

Spørgsmål:

a) Er KK enig i, at der ved planlægning af dette fortættede byggeri bør tages vidtgående hensyn til samfundets krav om lovbestemt terrorsikring både af hensyn til myndighedernes mulighed for at håndhæve formålet med sikringen og af hensyn til beboerne og medarbejdere i bygningerne, besøgende i parken, brugerne af havnebadet mfl.?

b) Hvor sandsynligt anser KK det for, at der kan udarbejdes plan for terrorsikring opdelt på byggefase og ibrugtagning, som kan godkendes Trafikstyrelsen?

18. Gener i byggefasen

Et så omfattende byggeri som planlagt på LL på en meget lille byggegrund på en smal landtange med vand til 3 sider og behov for indspunsning må forventes at give store gener røg, støj, støv mv. for de eksisterende boliger og kontorer. Trods lidt andre omstændigheder gælder bekymringen også MM.

Spørgsmål:

a) Hvilke krav vil KK stille til bygherren for at minimere generne for omboende på LL og MM mest muligt? Vil der blive fastsat målbare grænser, som kan danne grundlag for at skride ind mod overtrædelser af fastsatte grænseværdier?

Urimeligt mange høje byggerier lider ofte under alvorlige mangler ved klimaskærmen, der viser sig nogen tid efter ibrugtagning. Bygherrens og entreprenørens afhjælpning forlænger ofte byggeperioden væsentligt. I flæng nævnes Tuborg Eng, Rigshospitalets Nordfløj, Panum instituttet, mange nybyggede supersygehuse, byggerier i Nordhavn mfl.

Spørgsmål:

a) Vil KK kræve, at bygherren fastsætter krav til forudgående og løbende kvalitetssikring af metoder og materialer, der sikrer, at risikoen for omfattende mangelsager minimeres mest muligt?

19. Københavns status som særligt liveable

København flere gange udpeget som verdens bedste by at bo og leve i, senest i **EIUs Global Liveability Index.** Flere af undersøgelserne peger bla. på byens grønne profil og byplanlægningen med den lave skala som tungtvejende parametre i "Det gode liv". De fleste storbyer i verden er præget af højhuse. København har stort set undgået højhuse. Det er en stor kvalitet i sig selv. Det mener københavnerne også – sådan kvinde og mand imellem.

Hold fast i den særlige kvalitet, at København er fri for højhuse og byen vil i al fremtid kunne bryste sig af, at være særligt god at bo og leve. Det er en sjælden kvalitet i en verden, der på alle planer har tilstrækkeligt med udfordringer for "Det gode liv".

Tak for jeres tid.

20.september 2026

Hans Lindum Møller

Svarnr.: 108 Borger

Vejnavn: Bodilsgade

Postnr. og by: 1732 København V

Høringssvar:
Overordnet et rigtig godt projekt:
Klart fremskridt ift gældende lokalplan: boliger i stedet for kontorer i Langelinie delen, slankere og mere interessante højhuse med træ i konstruktionen.
KBHs største problem lige nu er mangel på boliger af enhver slags. Højhuse giver plads til flere boliger, og kan give noget variation i byen, som det selvfølgelig er smag og behag om man kan lide. Og denne placering er optimal: i mine øjne passer det godt ind i dette erhvervsområde med masser af luft, andre høje huse og kraner, og der er ingen umiddelbare naboer at skygge på. Derudover burde der ikke være nogen der berettiget kan brokke sig over at det kommer uventet iom der er højhuse i den nuværende lokalplan.
Endeligt er udadvendt erhverv bygget ind, som er vigtigt ift at bidrage til byliv.

Mulige forbedringer/ting at overveje:
Ville være bedre med endnu flere boliger, dvs også på Marmormole delen. Arkitekturen er ekstra vigtig med højhuse, som ses af mange - og er gået galt i flere tilfælde (Bohrs og Njals tårne fx.). Kan se at der er udspecificeret mange materiale og udtryks detaljer, som reducerer risikoen for at kvaliteten glider undervejs i forløbet. Men tænk over om kommunen kan sikre yderligere kontrol med arkitektonisk kvalitetet - med på at det er kompliceret, men højhuse er ekstra vigtige at få lavet ordentligt.

Svarnr.: 109 Borger

Vejnavn: Kastelsvej

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:

Til BORGERREPRÆSENTATIONEN
Indsigelse mod lokalplanforslag Marmormolen Øst og Langelinie Nord samt tilhørende miljøkonsekvensrapport.

POLITIKER-RESUMÉ: CENTRALE RETLIGE OG METODISKE MANGLER I BESLUTNINGSGRUNDLAGET
Før I læser de 15 detaljerede planfaglige og juridiske punkter i dette høringssvar, opfordres I som folkevalgte politikere til at forholde jer til de centrale metodiske mangler og retlige svigt, som præger det foreliggende beslutningsgrundlag for Marmormolen Øst og Langelinie Nord:

Metodisk cirkelslutning og trussel mod UNESCO-status: Beslutningsgrundlaget anvender en ikke-lineær beregningsmetode i det såkaldte 0-alternativ. Her vurderes de planlagte, permanente højhuse på Marmormolen og Langelinie op mod en midlertidig byggeplads i stedet for at blive sammenlignet med det gældende retsgrundlag i Lokalplan nr. 440 »Marmormolen II« med tillæg nr. 1. Den gældende plan forudsætter en lukket gangbro i 65 meters højde uden offentlig adgang, som forbinder erhvervsbyggeriet på Marmormolen med erhvervsbyggeriet på Langelinie, hvor Lodseriets placering bevares, og bygningshøjderne er lavere. I forhold til dette referencescenarie sløres det nye projekts reelle geografiske og højdemæssige omfang gennem strategisk kontrastforringelse og overbelysning i visualiseringerne samt udeladelse af væsentlige fotostandpunkter. For at opfylde kontrolforpligtelsen efter miljøvurderingslovens § 24, stk. 1, bør de computergenererede visualiseringer i det endelige materiale sammenstilles direkte med faktiske fotografier optaget fra nøjagtig samme synsvinkel. Disse skal udføres i menneskelig skala og i et normalperspektiv uden brug af vidvinkel. En sådan objektiv sammenligning med virkelige fotos er nødvendig for at vurdere påvirkningen fra blandt andet Indiakaj,

Langelinies lystbådehavn, Den Lille Havfrue samt Frederiksstaden og Kastellets Mindelund. ICOMOS Danmark advarer i forlængelse heraf om, at projektets byggehøjder vil påvirke Frederiksstadens barok-sigtelinjer negativt og skade Københavns internationale UNESCO-ambitioner.

Udeladelse af anlægsfasens CO2-udledninger i strid med miljøvurderingsloven: Miljøkonsekvensrapporten udelader anlægsfasens reelle CO2-regnskab under henvisning til fremtidige, administrative beregningsmodeller i Bygningsreglementet. Det er i direkte strid med miljøvurderingsloven og den tilhørende miljøvurderingsbekendtgørelse, som stiller ufravigelige krav om at belyse projektets totale omfang af drivhusgasemissioner. Denne udeladelse skjuler byggeriets største klimabelastning: Det er en geoteknisk umulighed at opføre tårne på op til 120 meter i den bløde havnebund uden en omfattende underjordisk, teknisk infrastruktur. Materialeforbruget samt det maskintunge arbejde med at ramme hundredvis af massive funderingspæle 15–30 meter ned i kalkundergrunden holdes derved skjult for offentligheden og politikerne.
Infrastrukturelt gab, usikre skoleveje og beredskabsmangler: Der opstår et uafklaret tidsmæssigt gab på mindst 5–7 år i Københavns overordnede infrastruktur, idet byggeriet sammen med Femern Bælts fremtidige godstrafik genererer fuld trafikbelastning omkring år 2030–2032, mens Havnetunnelen (Østlig Ringvej) tidligst forventes færdiggjort i 2037. Uden en overordnet trafikal helhedsanalyse udgør denne mellemliggende periode en overset lokal risiko: Den tunge regionale godstrafik fra Ring 2 presses direkte forbi Indiakaj, over krydset ved Grønningen og gennem Store Kongensgade/Bredgade samt Øster Voldgade og Nørre Voldgade, hvilket truer børnenes skolevej ved Nyboder Skole. Dertil dokumenterer Hovedstadens Beredskab væsentlige og uafklarede adgangs- og brandsikkerhedsforhold for det planlagte træhøjhus, som afgørende kan ændre plangrundlaget. Beredskabet gør ligeledes opmærksom på, at materialet mangler operationelle beredskabsplaner for akutte forureningsuheld i kystzonen.

Erhvervsmæssig overkapacitet og social segregering: Plangrundlaget gennemtvinger 32.700 m■nyt kontorbyggeri på Marmormolen på et tidspunkt, hvor København i forvejen udviser en markant markedsmæssig overkapacitet med cirka 800.000 m■tomme kontorlokaler. Samtidig modarbejdes lokalplanens erklærede målsætning om en socialt balanceret bydel med 25 % almene boliger på Langeliniespidsen af en urealistisk lav parkeringsnorm (under 0,4 pladser pr. bolig). Disse planlægningsmæssige svigt forsøges unddraget offentlighedens opmærksomhed i det offentliggjorte miljømateriale: I miljøkonsekvensrapportens side 109 sløres parkeringsunderskuddet, og en kunstigt sænket trafikal turrate trækker på en generel og fejlagtig fortælling om områdets »stationsnærhed« . I praksis vil den lave parkeringsnorm føre til en skarp social segregering, som udelukker yngre, erhvervsaktive familier og nyetablerede par til fordel for en ensidig prioritering af private bygherreinteresser.

Retlig og planlægningsmæssig handlefrihed: Da de planlagte byggehøjder samt anvendelsen til boligformål på Langeliniespidsen overskrider rammerne i den gældende 'Kommuneplan 2024 – Fremtidens klimavenlige hovedstad', forudsætter projektets realisering en aktiv politisk vedtagelse af et kommuneplantillæg. Borgerrepræsentationens flertal er ikke retligt bundet til historiske aftaler. Det er et fastslået princip i dansk planret, at kommunalbestyrelsen har en vidtgående, planlægningsmæssig handlefrihed til erstatningsfrit at tilpasse, nedskalere eller afvise uudnyttede byggeretter for at varetage almene samfundshensyn, jf. Planlovens § 56, stk. 1. Denne demokratiske handlefrihed udfordres imidlertid af selve høringsprocessen: Offentlighedsfasen for så omfattende et plan- og miljømateriale er delvist placeret hen over en sommerferieperiode, hvilket strider mod de bærende intentioner i miljøvurderingslovens § 32, stk. 1, om at sikre offentligheden reelle og effektive deltagelsesmuligheder tidligt i processen.

DISPOSITION OVER HØRINGSSVARET
BLOK 1: PROCES, METODE OG DEMOKRATISK UNDERSKUD
Punkt 1: Hvorfor får politikerne ikke præsenteret billedmateriale, der sammenligner de nye

højhuse direkte med virkeligheden i dag?
Punkt 2: Hvorfor tillades en cirkelslutning i 0-alternativet, der måler permanente højhuse op mod en midlertidig byggeplads?
Punkt 3: Er det i strid med VVM-reglerne om »salami-taktik«, når de to projekter kunstigt opdeles i stedet for at blive vurderet som ét samlet retligt krav?
Punkt 4: Hvorfor beskrives flytningen af det bevaringsværdige Lodseri som en bevaringsmæssig forbedring, når bygningen fjernes fra sin historiske kontekst?
Punkt 5: Hvorfor rejses der usikkerhed om den reelle politiske handlefrihed?

BLOK 2: KULTURARV, BYPROFIL OG DET MARITIME LANDSKAB
Punkt 6: Hvordan vil politikerne håndtere risikoen for, at byggehøjderne påvirker Frederiksstadens optagelse på UNESCO's verdensarvsliste negativt?
Punkt 7: Hvordan harmonerer den langvarige afspærring af Langeliniespidsen med Kommuneplan 2024's retningslinjer for kulturhistoriske hensyn?
Punkt 8: Hvordan vil Borgerrepræsentationen retfærdiggøre, at det historiske Lodseris arkitektoniske sammenhæng svækkes for at give plads til det nye byggefelt?
Punkt 9: Hvorfor præsenteres Borgerrepræsentationens medlemmer for et projekt, hvor tårnenes skyggepåvirkning og vindforhold forringer den offentlige brugsværdi af promenaderne?

BLOK 3: KLIMA, CO2-EMISSIONER OG MILJØLOVGIVNING
Punkt 10: Hvorfor tillades PensionDanmark og ATP Ejendomme at anvende en regneteknisk asymmetri, der udelader anlægsfasens CO2-udledninger?
Punkt 11: Hvordan vil Borgerrepræsentationen garantere badevandssikkerheden, når det fremlagte materiale mangler operationelle planer for forureningsuheld?

BLOK 4: PLANLÆGNINGSPRINCIPPER, INFRASTRUKTUR, TRAFIK OG SAMFUNDSØKONOMI
Punkt 12: Hvorfor præsenteres Borgerrepræsentationens medlemmer for et planmateriale med uafklarede beredskabs- og brandsikkerhedsforhold?
Punkt 13: Hvordan vil Borgerrepræsentationen modvirke social segregering, når parkeringsunderskuddet i praksis udelukker almindelige familier og almene beboere?
Punkt 14: Hvordan vil Borgerrepræsentationen retfærdiggøre, at lokalområdets sikre skolevej og havnens rekreative brugsværdi kompromitteres af et uafklaret infrastrukturelt gab og parallelle cykelprojekter?
Punkt 15: Hvorfor muliggøres 32.700 m■nyt kontorbyggeri på en historisk molespids, når kommunens eksisterende kontorkapacitet udviser markant overskud?

BLOK 1: PROCES, METODE OG DEMOKRATISK UNDERSKUD
Punkt 1: Hvorfor får politikerne ikke præsenteret billedmateriale, der sammenligner de nye højhuse direkte med virkeligheden i dag?
Borgerrepræsentationens medlemmer anmodes om at lade tegnings- og visualiseringsmaterialet opdatere før den endelige politiske behandling af sagen. Myndighederne skal sikre, at et projekts virkninger beskrives på en fuldstændig måde og af tilstrækkelig høj kvalitet, jf. § 20, stk. 1 i 'Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter' (herefter miljøvurderingsloven). Det svækker det politiske beslutningsgrundlag markant, at der skal tages stilling til et projekt af denne størrelsesorden på baggrund af ikke-realistiske visualiseringer. Der bør foretages en uvildig faglig vurdering af det visuelle materiale, hvor visualiseringerne i det endelige grundlag sammenstilles direkte med fotografier optaget fra samme synsvinkel og i menneskelig skala. At en sådan objektiv sammenstilling mangler i det offentliggjorte materiale, kompromitterer myndighedens kontrolforpligtelse efter lovens § 24, stk. 1.
Det fremlagte materiale afviger fra Københavns Kommunes egne retningslinjer for visuelle redegørelser og lider under to gennemgående, metodiske svigt:

A. Udeladelse af kritiske og centrale observationspunkter
En gennemgang af de anvendte fotostandpunkter i miljøkonsekvensrapportens side 207 (Figur 14-2 til Figur 14-17) dokumenterer, at centrale observationspunkter i det nære og

funktionelle omverdensmiljø er udeladt. Der mangler visuelle konsekvensvurderinger af projektets samlede påvirkning fra blandt andet:
- Indiakaj og væsentlige kajkanter i Søndre Frihavn som f.eks. Pakhuskaj og Midtermolen
- Langelinies lystbådehavn
- Området omkring Den Lille Havfrue
- Frederiksstaden og Kastellets Mindelund

Fraværet af disse fotostandpunkter betyder, at det ikke er dokumenteret, hvordan Langeliniespidsens tårne på 120 og 64 meter i samspil med Marmormolens tårne vil danne en markant fortætning af den samlede byprofil. Materialet belyser derved ikke i tilstrækkelig grad, hvordan projektet vil påvirke de historiske kig og landskabelige sammenhænge fra landsiden mod havneløbet. Dette strider mod minimumskravene i miljøvurderingslovens bilag 7, punkt 4, om en fuldstændig beskrivelse af de påvirkede arkitektoniske aspekter og kulturarven.

B. Metodiske uoverensstemmelser og forvrængninger i visualiseringerne
Visualiseringerne i lokalplanforslaget og miljøkonsekvensrapporten anvender en række uensartede metodiske greb i farvetoner, kontraster og proportioner, hvilket svækker materialets egenskab som objektivt beslutningsgrundlag. Følgende fem specifikke eksempler bør fremhæves:

- Sløring af dominans gennem lysfarvning: For at få de planlagte bygningsvolumener til at fremstå mindre dominerende, er tårnene i flere centrale kig farvetonet i lyse, diffuse eller monokrome grå nuancer. Dette understøttes af en mørkere forgrund af eksisterende og ikke eksisterende elementer, som visuelt trykker projektets reelle højdeakse ned i forhold til horisontlinjen.

- Asymmetrisk detaljegrad ved portal-fremstilling: Det modsatte greb aktiveres, hvor formålet i materialet er at fremhæve projektets karakter som en markant portal til Københavns Havn (Lokalplanforslaget side 21, øverst). Her fremstilles de planlagte tårne knivskarpe og detaljerede i farvelægningen, mens de eksisterende referencebygninger bevidst gøres udflydende, lyse og kontrastfattige.

- Geometriske skaleringsfejl på billedfladen: Der ses direkte proportionelle uoverensstemmelser i materialet (side 23, nederst), hvor det 120 meter høje hovedtårn i forhold til referencebygningen på Langelinie Allé 47 (Pier 47) fremstår devalueret til en visuel højde på cirka 75 meter – en underdrivelse af skalaen på næsten 40 %.

- Udokumenteret ændring af eksisterende omgivelser: Referencebygningens eksisterende facade og nærområde er ændret markant på visualiseringen (side 23, nederst) ved at fjerne ejendommens fremtrædende overdækkede facadeparti samt erstatte den faktiske skråparkering med farverige buske i plantekasser.

- Afvigelse fra menneskelig synsvinkel: Visualiseringen på side 23 nederst anvender et forvrænget perspektiv, hvor tilstedeværende personer og bil fremstår unaturligt små i forhold til bygningskroppene, hvilket forhindrer en realistisk oplevelse af rum og skala i øjenhøjde.

Samlet set medfører disse metodiske uoverensstemmelser, at det fremlagte materiale afkobles fra virkelighedens målestoksforhold og slører projektets reelle, fysiske indflydelse på omgivelserne.

Punkt 2: Hvorfor tillades en cirkelslutning i 0-alternativet, der vurderes i forhold til en midlertidig byggeplads?
Beslutningsgrundlaget for et projekt af denne karakter bør hvile på en objektiv sammenligning. En miljøkonsekvensrapport skal efter gældende retningslinjer beskrive det såkaldte »0-alternativ«, som redegør for områdets sandsynlige udvikling, såfremt det

foreslåede projekt ikke vedtages.

Det fremlagte materiale udviser imidlertid væsentlige metodiske mangler, retlige mangler og interne modsigelser på dette område:

Sammenligning med en midlertidig anlægstilstand: I miljøkonsekvensrapportens ikke-tekniske resumé, afsnit 3.4, side 28, konstateres det, at »projektet vil medføre væsentlige visuelle ændringer i og omkring lokalområdet«. Det undrer, at rapporten efterfølgende postulerer, at projektets visuelle påvirkning er entydigt positiv med den begrundelse, at områderne i dag fremstår som »hegnede oplags- og byggepladser«. Dette udgør en cirkelslutning, hvor permanente bygninger retfærdiggøres ved at blive vurderet i forhold til en midlertidig anlægstilstand. Varige miljøkonsekvenser kan ikke vurderes i forhold til en midlertidig afspærring. Sammenligningsgrundlaget skal i stedet være områdets faktiske, planmæssige status over tid. Ved at udelade dette svækkes balancen i vurderingen af, om projektet reelt udgør en visuel forbedring.

Fiktivt referencescenarie uden om lovens krav: Senere på side 206 tages der udgangspunkt i det gældende plangrundlag som 0-alternativ (referencescenarie), hvor det blot antages, at byggeriet »indenfor en årrække vil blive udnyttet og den visuelle oplevelse af projektområdet vil være sammenlignelig med det aktuelle projekt.« Virkeligheden er dog, at grunden i dag er reguleret af det gældende retsgrundlag, som blev endeligt vedtaget af Borgerrepræsentationen den 26. maj 2016: Tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 440 »Marmormolen II«. Ifølge dette nuværende plangrundlag beholder Langeliniespidsen sin nuværende offentlige status, og på Marmormolen bibeholder det bevaringsværdige Lodseri sin nuværende placering. Herudover friholdes Marmormolens areal for den tætte højhusbebyggelse, som det nye forslag lægger op til. Tillæg nr. 1 fastlægger i stedet de specifikke bebyggelsesregulerende bestemmelser for Steven Holl-projektets to erhvervstårne på henholdsvis 113 og 98 meter, forbundet af en lukket bro i ca. 65 meters højde. Selvom tillægget ophævede det oprindelige krav om offentlig gang- og cykeladgang til selve broforbindelsen, fastlagde det som en klar betingelse, at offentligheden i stedet skulle sikres adgang til et offentligt udsigtspunkt over broens fæstepunkt i 65 meters højde. Når dette reelle referencescenarie udelades til fordel for et postulat om, at det visuelle resultat bliver det samme, efterlades en væsentlig retlig mangel i sagsoplysningen. Det strider mod miljøvurderingslovens bilag 7, punkt 3, som kræver en objektiv beskrivelse af, hvordan området sandsynligvis vil udvikle sig i fremtiden, hvis det konkrete projekt ikke gennemføres.

Udeladelse af oprindelige planforudsætninger og offentlige kompensationskrav: Det er planfagligt inkonsekvent, at det nye lokalplanforslag arver tætheden og byggehøjderne fra de ældre planovervejelser, når projektets gældende og bærende forudsætninger udelades. Det 113 meter høje erhvervsbyggeri var i tillæg nr. 1 strengt begrænset til det oprindelige, indhegnede areal på Langelinie. I det nuværende lokalplanforslag har investorerne imidlertid valgt at udelade broforbindelsen samt det aftalte offentlige udsigtspunkt i 65 meters højde i højhuset på Marmormolen. Samtidig byttes anvendelsen på Langelinie om til private boligformål. Til gengæld fastholdes de store byggehøjder over et langt større areal på landjorden; herunder rives Molekiosken ned, og selve afslutningen af Langeliniepromenaden inddrages og privatiseres reelt. Når den afgørende arkitektoniske og infrastrukturelle forudsætning for de oprindelige volumener pilles ud, svækkes det planfaglige grundlag for byggeriets tæthed og den påståede stationsnærhed for Langelinie.

Begrænsning af det politiske handlerum: Plangrundlaget efterlader det fejlagtige indtryk, at Borgerrepræsentationens medlemmer er fastlåst mellem det nye projekt og det ældre erhvervsprojekt fra det gældende tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 440. Dette overser kommunens reelle retlige råderum. Det er et fastslået princip i dansk planret, at kommunen har fuld, erstatningsfri frihed til at ændre eller afvise uudnyttede byggeretter, jf. Planlovens § 56, stk. 1. Politikerne har derfor det fulde råderum til at stemme nej og i stedet udarbejde en helt ny lokalplan, der reducerer byggehøjderne til fordel for lavere, klassisk bebyggelse eller et sammenhængende, grønt og offentligt tilgængeligt havnerum på københavnernes

præmisser.

Undersøgelsen af alternative projektudformninger er helt udeladt: Undersøgelsen af mere bæredygtige og mindre dominerende projektalternativer (f.eks. lavere bebyggelse med fokus på bynatur frem for højhuse) er helt udeladt af materialet. Ved denne totale udeladelse overtræder miljøkonsekvensrapporten kravet om at beskrive de rimelige alternativer, som bygherren i planlægningsfasen burde og skulle have undersøgt. Loven påbyder en redegørelse for de rimelige alternativer, »som bygherren har undersøgt«, jf. miljøvurderingslovens § 20, stk. 2, nr. 4. Rapporten fremstår dermed ikke som en uvildig miljøvurdering, men som et ensidigt partsindlæg på bekostning af københavnernes fælles rekreative havnerum. - Kort sagt betyder lovens krav, at offentligheden og politikerne har krav på at se en Plan B. Rådgiveren skal bevise, at man har undersøgt andre og mere skånsomme måder at bygge på, før man binder sig til de store højhuse. Ved helt at udelade at undersøge og vise mindre dominerende løsninger – som lavere karrébygninger eller grønne byrum – fratager rapporten Borgerrepræsentationen muligheden for at træffe et valg på et oplyst og lovligt grundlag.

Punkt 3: Er det i strid med VVM-reglerne om »salami-taktik«, når de to projekter kunstigt opdeles i stedet for at blive vurderet som ét samlet retligt krav?
I miljøkonsekvensrapportens kapitel 1 (side 6) skriver rådgiveren, at fordi de to delprojekter – erhvervstårnene på Marmormolen og boligtårnene på Langeliniespidsen – ikke er fysisk forbundne, så er der derfor ikke retligt krav om at behandle dem som ét samlet projekt. Denne vurdering er fundamentalt forkert og strider mod EU-domstolens faste praksis mod såkaldt »salami-taktik« (kunstig opsplitning af projekter for at nedtone den samlede miljøbelastning).
Rådgiveren modsiger sig selv ved at kalde den samlede vurdering for et frivilligt »valg«. Projekterne deler samme bygherre (Harbour P/S), dækkes af nøjagtig samme lokalplanforslag og har overlappende anlægsfaser. Det udgør en alvorlig fejlfortolkning af miljøvurderingsloven at hævde, at en samlet vurdering under disse omstændigheder ikke er et ufravigeligt retpligtigt krav. Det skaber en overhængende risiko for, at rapporten senere erklæres ugyldig i Planklagenævnet.
Denne fejlslutning forklarer, hvorfor rapporten fejler katastrofalt i afsnit 17.4 (Kumulative påvirkninger). Fordi man fejlagtigt betragter erhvervstårne og boligtårne som adskilte enheder, har man helt forsømt at lave en reel, kvantificeret helhedsvurdering af det samlede anlægstryk på nærområdet. Borgerrepræsentationen præsenteres for et beslutningsgrundlag, der metodisk forsøger at minimere byggeriets enorme dimensioner ved at nedtone den juridiske kobling imellem dem.

Punkt 4: Hvorfor beskrives flytningen af det bevaringsværdige Lodseri som en bevaringsmæssig forbedring, når bygningen fjernes fra sin historiske kontekst?
Myndighederne skal sikre, at et projekts direkte og indirekte indvirkning på kulturarven og de arkitektoniske aspekter påvises, beskrives og vurderes på en passende måde, jf. miljøvurderingslovens § 20, stk. 4, nr. 4. Det foreliggende høringsmateriale opfylder imidlertid ikke lovens krav til et fuldt oplyst beslutningsgrundlag. Forvaltningen har devalueret sin kontrolforpligtelse efter lovens § 24, stk. 1, ved at sende et materiale i høring, som udviser en væsentlig retlig mangel i sagsoplysningen.
Miljøkonsekvensrapportens afsnit 3.4.8 (side 25–26) svækker en uvildig faglig vurdering af kulturarven. Under overskriften »Kulturarv« inddrages projektets naturmæssige og rekreative elementer, hvilket fjerner fokus fra den reelle, negative påvirkning af selve Lodseriet. Ved at blande parkområder sammen med bygningsarv sløres det planlægningsmæssige faktum, at det foreliggende lokalplanforslag permanent ophæver Lodseriets oprindelige placering (in situ) udelukkende for at rykke rundt på byggefelterne på Marmormolen. Rapporten konkluderer, at de bærende bevaringsværdier sikres ved at flytte Lods- og Karantænestationen »Lodseriet« til Marmormolens yderste spids. En bygnings bevaringsværdi er imidlertid efter gængse bygningsbevaringsmæssige principper knyttet til dens oprindelige placering (in situ). Den kulturhistoriske integritet ændres markant, når bygningen flyttes fra sin funktionelle og kystnære sammenhæng ved det oprindelige havnebassin til en nyetableret park.

At definere denne flytning som en positiv påvirkning – med den administrative begrundelse, at bygningen i det hidtidige plangrundlag ellers ville blive skyggepåvirket af det godkendte erhvervsbyggeri – udgør en metodisk inkonsekvens. I det gældende retsgrundlag, tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 440 (2016), var Lodseriet netop sikret in situ med en eksplicit afstand til Steven Holl-projektets byggefelter for at fremstå synligt i forhold til det offentlige parkområde. Den nuværende vurdering opfylder ikke minimumskravene i miljøvurderingslovens bilag 7, punkt 4, som pålægger at belyse og beskytte de kulturarvsmæssige aspekter i det område, der påvirkes.
Dertil kommer en manglende overensstemmelse med kommunens egne retningslinjer for sagsoplysning. Ifølge rammerne for sikring af kulturarven skal Københavns Museum inddrages i lokalplanlægning, der berører væsentlige bevaringsværdier. Da der i det offentliggjorte høringsmateriale ikke medfølger en selvstændig, museumsfaglig udtalelse og konsekvensvurdering fra Københavns Museum vedrørende en fysisk flytning af Lodseriet, fremstår beslutningsgrundlaget mangelfuldt i forhold til principperne for god forvaltningsskik.
Disse metodiske mangler understreges desuden af, at materialet helt mangler en uvildig, bygningsstatisk risikoanalyse af selve flytteprocessen. Forvaltningen undlader at dokumentere, hvordan det bevaringsværdige mønstermurværk fra 1942 sikres mod uoprettelige deformations- og sætningsskader under transporten. Derudover indeholder sagsoplysningen ingen geotekniske funderingsanalyser for det nye modtagerfelt på Marmormolens yderste spids. Uden disse tekniske undersøgelser er det umuligt at vurdere, om undergrunden kan bære bygningens masse. Det efterlader beslutningsgrundlaget behæftet med en væsentlig risiko for fysisk devaluering af kulturarven.
Det fremgår af lokalplanforslagets side 33, at flytningen skal sikre bygningen mod fremtidig oversvømmelse. En sådan kortfattet begrundelse er dog planfagligt utilstrækkelig, når man permanent ophæver Lodseriets stedbundne kontekst uden at præsentere offentligheden og politikerne for mindre indgribende alternativer, såsom lokal højvandsbeskyttelse in situ. I henhold til miljøvurderingslovens bilag 7, punkt 8, skal en sådan sårbarhed over for oversvømmelse og stormflod belyses og konsekvensvurderes eksplicit i miljøkonsekvensrapporten, hvilket er udeladt.
At sende lokalplanforslag, miljørapport og miljøkonsekvensrapport i offentlig høring uden at fremlægge dette faglige og tekniske grundlag gør sagsoplysningen mangelfuld. Det begrænser offentlighedens mulighed for at udarbejde et kvalificeret høringssvar på et oplyst grundlag.

Punkt 5: Hvorfor rejses der usikkerhed om den reelle politiske handlefrihed?
Det undrer, at det i den offentlige debat er blevet anfægtet, at historiske byggeretter ikke retligt kan ændres eller trækkes tilbage. Det er et fastslået princip i dansk planret, at kommunalbestyrelsen har en vidtgående, planlægningsmæssig handlefrihed til erstatningsfrit at ændre og tilpasse plangrundlaget for at varetage almene samfundshensyn – som eksempelvis hensynet til miljø, klima og byens kulturarv. Samtidig følger det af Planlovens § 56, stk. 1, at uudnyttede rettigheder og dispensationer bortfalder, hvis de ikke er bragt i anvendelse inden for tre år. Da det konkrete byggeri på Langeliniespidsen endnu ikke er fysisk påbegyndt, vil en politisk beslutning om en nedskalering af de urealiserede rammer være fuldt ud lovlig. Bygherren bærer selv den kommercielle markedsrisiko for, at et urealiseret plangrundlag ændres, før det er udnyttet.
Borgerrepræsentationens medlemmer har den fulde demokratiske nøgle i hånden. Dette bekræftes direkte i forvaltningens eget indstillingsnotat i Borgerrepræsentationens referat fra mødet den 18. juni 2026, hvor det under afsnittet "Politisk handlerum" sort på hvidt slås fast, at politikerne har fuld kompetence til at: »reducere omfanget og højde eller ændre anvendelsen i det kommende nybyggeri.«
Da det nye højhusprojekt på Langeliniespidsen og Marmormolen sprænger de hidtidige rammer for byggehøjder og anvendelse, kræver realiseringen juridisk, at der vedtages et kommuneplantillæg, som ændrer Kommuneplan 2024. Investorerne er således fuldstændig afhængige af, at politikerne aktivt vælger at ændre kommunens overordnede planlægningsprincipper. Hvis Borgerrepræsentationens flertal stemmer imod kommuneplantillægget, falder hele lokalplanforslaget automatisk til jorden, og dermed

bortfalder det juridiske grundlag for projektets realisering.
Når denne reelle politiske handlefrihed eksisterer, undrer det, at offentlighedsfasen for så omfattende et planmateriale og tilhørende miljøkonsekvensrapport delvist er placeret hen over sommerferieperioden. Dette strider mod de bærende intentioner i Miljøvurderingslovens § 32, stk. 1 og principperne om god forvaltningsskik, som netop skal sikre offentligheden rimelig tid til en grundig, reel og effektiv deltagelse i processen. Det undrer også, at de fremtidige rammer for stueetagens anvendelse på Langeliniespidsen efterlades uafklarede på grund af lokalplanforslagets alt for brede definitioner. Dette svækker plangrundlagets gennemskuelighed for de borgere, der berøres af tabet af Langeliniespidsens nuværende rekreative værdier.

BLOK 2: KULTURARV, BYPROFIL OG DET MARITIME LANDSKAB
Punkt 6: Hvordan vil politikerne håndtere risikoen for, at byggehøjderne påvirker Frederiksstadens optagelse på UNESCO's verdensarvsliste negativt?
Borgerrepræsentationen anmodes om at redegøre for, hvordan en byggehøjde på henholdsvis 120 og 64 meter på Langeliniespidsen og højhusbyggeriet på Marmormolen Øst med op til 96 meter harmonerer med Frederiksstadens barok-sigtelinjer og Kastellets visuelle bufferzone. Mogens Morgen, professor i arkitektonisk kulturarv og formand for ICOMOS Danmark, påpegede under debatten på MorgenDAC den 25. august 2026, at et tårnbyggeri på op mod 120 meter på Langeliniespidsen vil skabe en markant visuel påvirkning af barok-sigtelinjerne. Hvis Frederiksstaden skal forblive på UNESCO's tentativliste, må bufferzonen ikke kompromitteres.
Mogens Morgen kommenterede også Kastellet, hvor det planlagte tårnbyggeri vil være direkte synligt fra Monumentet for Danmarks Internationale Internationale Indsats efter 1948. Introduktionen af en 120 meter høj bygningskrop i baggrunden bryder med Kastellets historiske arkitektur, som bevidst er anlagt med en lukket, rumlig afskærmning indad mod voldene. Tårnet vil fungere som et permanent, dominerende fikspunkt i horisonten, der på grund af sin ekstreme skala fjerner opmærksomheden fra mindesmærkets historiske ramme.

I planmaterialet begrundes de tilladte byggehøjder med et planfagligt argument om, at tårnene skal fungere som en portal til Søndre Frihavn. Denne administrative fastlåsning af højdekravet sker imidlertid på bekostning af de eksisterende bevaringsværdier i Søndre Frihavn, det fredede Kastellet, det fredede Dahlerups Pakhus og barokkvarteret Frederiksstaden. Den bevidste indsnævring af områder og fotostandpunkter, der indgår i miljøkonsekvensrapporten, overser, at de visuelle konsekvenser for kulturmiljøet bliver mærkbare og rækker langt ud over projektområdets fysiske grænser. At tilsidesætte de langsigtede hensyn til bufferzonen for at imødekomme det konkrete byggeprojekt rummer en væsentlig planlægningsmæssig og international retlig risiko.

Punkt 7: Hvordan harmonerer den langvarige afspærring af Langeliniespidsen med Kommuneplan 2024's retningslinjer for kulturhistoriske hensyn?
Kommuneplan 2024 (side 108) forpligter politisk til, at kulturhistoriske hensyn belyses og afvejes i sammenhæng med andre planmæssige hensyn, så byens arkitektoniske identitet og egenart fastholdes. Plangrundlaget bryder med denne retningslinje. I miljøkonsekvensrapportens kapitel 18 (side 241) kategoriserer rådgiveren det flerårige tab af det beskyttede kulturmiljø som en "lille til moderat negativ påvirkning". Dette overser, at anlægsfasen for de tre store tårne inklusiv den teknisk komplicerede flytning af Lodseriet reelt vil strække sig over en lang årrække.
Byggepladsen på Langelinie inddrager et så omfattende areal, at det i praksis medfører en total lukning af den yderste del af promenadeforløbet. At afskære offentligheden fra dette historiske frirum i en så lang periode udgør en direkte tilsidesættelse af miljøvurderingslovens bilag 7, punkt 4, som pålægger myndigheden en streng pligt til at vurdere projektets indvirkning på befolkningen, herunder den rekreative og kulturhistoriske brugsværdi. Når en afspærring strækker sig over flere år, mister den sin karakter af at være "midlertidig". Den udgør i stedet et væsentligt og langvarigt indgreb i offentlighedens adgang til det fælles havnerum, hvilket ikke er blevet passende oplyst eller vægtet i materialet.

Punkt 8: Hvordan vil Borgerrepræsentationen retfærdiggøre, at det historiske Lodseris arkitektoniske sammenhæng svækkes for at give plads til det nye byggefelt?
Man anvender det forhold, at bygningen er kategoriseret som bevaringsværdig i lokalplanforslaget og ikke SAVE-registreret, til at flytte den for at frigøre et kommercielt byggefelt. Flytningen strider mod Kommuneplan 2024, som kræver, at de bærende kulturhistoriske værdier i byudviklingsområderne sikres gennem bevaring. At foreslå en flytning af Lodseriet fra Marmorvej 28 fjerner denne kulturarv fra sin oprindelige, fysiske og maritime kontekst.
Det vækker planlægningsmæssig undren, at lokalplanforslaget på side 33 specifikt fremhæver, at bygningen »ikke er SAVE-registreret« som en del af argumentationen for indgrebet. Da Lodseriet har en fuld, bunden og gældende bevaringsstatus i den eksisterende Lokalplan 440 (Marmormolen II), har udpegningen den nøjagtig samme retlige beskyttelse i Planloven, uanset om bygningen optræder i kommunens overordnede bygningsregistre eller ej. Det vækker også væsentlig planfaglig undren, at der i det offentliggjorte høringsmateriale ikke foreligger nogen officiel, museumsfaglig udtalelse fra Københavns Museum vedrørende dette omfattende indgreb på en bevaringsværdig bygning. Der efterspørges derfor en afklaring af, hvorfor de kommercielle hensyn til en maksimal udnyttelse af molen vægtes højere end den eksisterende, lokale bevaringsstatus, uden at offentligheden og politikerne præsenteres for myndighedernes uafhængige kulturarvsvurdering.
Udover at Lodseriet i dag visuelt fremhæves i et positivt samspil med FN-bygningens lave arkitektur, indgår bygningen i en konkret, historisk sigtelinje og visuel akse på tværs af havnerummet frem mod Langeliniespidsen, som sikrer den rumlige sammenhæng i den gamle indsejling. Bygningen er tegnet af arkitekt Thomas Havning og blev i 1944 hædret med Københavns Kommunes Bygningspræmiering for sin ekstraordinære arkitektoniske og håndværksmæssige kvalitet. I bedømmelsen fremhævede kommunen specifikt det fine mønstermurværk samt bygningens vellykkede forening af funktionelt design og klassisk dansk byggetradition. Når et sådant præmieret værk flyttes, mister det sin oprindelige stedbundne kontekst.
Det er derfor planfagligt og historisk misvisende, når der på side 33 i lokalplanforslaget forsøges at legitimere indgrebet ved at drage historiske analogier til tidligere flytninger i Nordhavn. Teksten fremhæver selv, at Frihavnen Station og Toldvagt 15 blev adskilt eller demonteret for efterfølgende at blive genopført på deres oprindelige placeringer for netop at bevare stedets fortælling. Lodseriet i nærværende lokalplanforslag forvises derimod permanent fra sit historiske fundament til fordel for kommercielle højhuse. Dette strider direkte mod minimumskravene i miljøkonsekvensrapportens forpligtelser efter lovens Bilag 7, punkt 4, der beskytter de arkitektoniske aspekter af kulturarven. Plangrundlaget strider dertil mod Dogme #6 i Danmarks nationale arkitekturpolitik (2025) om at 'dyrke lokale værdier og kulturarv', idet bygningens stedbundne, kulturhistoriske kontekst ophæves permanent for at frigøre et byggefelt.

Punkt 9: Hvordan vil det politiske flertal forhindre, at tårnenes skyggepåvirkning og vindforhold forringer den offentlige brugsværdi af promenaderne?
I dag har havnens åbne flader naturligt uforstyrrede lysforhold, men med de planlagte højhuse på Langeliniespidsen og Marmormolens højhusbyggeri vil der kastes lange, skarpt afgrænsede skyggegeometrier hen over promenaden og vandoverfladerne. Som miljøkonsekvensrapportens afsnit 3.4.8 (side 26) også påpeger, vil »påvirkningen af vindmiljøet omkring bygningerne variere fra positiv (afskærmende effekt) til væsentlig negativ (mærkbart reduceret vindkomfort)«.
De visuelle, mentale og fysiske rekreative værdier på og omkring Langeliniespidsen vil gå tabt, og det fælles havnerum vil ændres til en kold passage med væsentligt forringede opholdsmuligheder. Det nedsætter områdets rekreative værdi for offentligheden, hvilket er i strid med lovens Bilag 7, punkt 4, som pålægger myndigheden at vurdere projektets negative indvirkninger på befolkningen og landskabet. Rapporten forholder sig ikke til den kumulative effekt, hvor kombinationen af så mange tårne i samme vind- og lyskorridor reelt vil ødelægge mikroklimaet i det fælles havnerum i store dele af året.
Borgerrepræsentationen bør redegøre for, hvorfor offentlige arealer ofres for at skabe læ og

lysintervaller, der reelt kun tilgodeser de private bygningers indre gårdrum.

KLIMA, CO2-EMISSIONER OG MILJØLOVGIVNING
Punkt 10: Hvorfor tillades PensionDanmark og ATP Ejendomme at anvende en regneteknisk asymmetri, der udelader anlægsfasens CO2-udledninger?
Miljøkonsekvensrapporten udelader anlægsfasens reelle CO2-regnskab, hvilket strider mod minimumskravene i miljøvurderingslovens bilag 7, punkt 5, litra f, som kræver en fuld beskrivelse af projektets indvirkning på klimaet samt det totale omfang af drivhusgasemissioner. Denne udeladelse skyldes en regneteknisk asymmetri, som rejser alvorlig tvivl om investorernes officielle ESG-målsætninger: I miljøkonsekvensrapportens afsnit 17.3.3 Byggematerialer (side 239) står der direkte, at målkravet for Langelinie er sat til »6,8 kg CO2-e/m2/år ekskl. byggeprocessen«. Rådgiveren oplyser i note 62, at dette tal er sat »I henhold til det kommende BR27«, hvorved man helt udelader klimabelastningen fra arbejdsmaskiner, transport samt det enorme energiforbrug til anlægspladsen. Loven kræver det totale omfang af projektets emissioner belyst, og derfor er det i en miljøkonsekvensrapport efter miljøvurderingsloven retligt uholdbart at udelade de faktiske CO2-udledninger fra transport og opførelse under henvisning til administrative beregningsmodeller i Bygningsreglementet. Udelukkelsen af CO2-emissionen under opførelsen skaber et misvisende grundlag for projektets reelle bæredygtighed.
Investorernes officielle forpligtelser inden for miljø, sociale forhold og ledelse (ESG) omfatter også de byggeprojekter, som de finansierer – de såkaldte Scope 3-udledninger. Byggeriets største klimabelastning ligger netop i materialerne og opførelsen. Det er en geoteknisk umulighed at opføre erhvervstårnet på Marmormolen Øst og boligtårnene på Langeliniespidsen uden en omfattende underjordisk teknisk infrastruktur, jf. også lokalplanforslaget, side 14. Ingeniørerne tvinges til at ramme hundredvis af massive funderingspæle (bundpæle) i jernbeton og stål dybt igennem de bløde havbundsaflejringer, indtil de når ned i den faste københavnske kalkundergrund i 15 til 30 meters dybde.
Rapporten efterlader det fuldstændig uklart, om denne massive mængde beton og stål overhovedet er medregnet i materialeregnskabet for projektets indledende faser (LCA-modul A1-A3, der dækker over råvareudvinding, transport og fremstilling), eller om den geotekniske infrastruktur er helt udeladt af beregningerne. Hvis materialerne til funderingen er udeladt, og klimabelastningen fra selve det maskintunge arbejde med nedramningen samtidig skæres væk under henvisning til det kommende modul A5 (bygge- og anlægsprocessen), er der tale om et dobbelt hul i CO2-regnskabet.
Efter de gældende beregningsregler i Bygningsreglementets §§ 297-298 om bygningers klimapåvirkning skal der for alt nybyggeri udarbejdes en livscyklusvurdering (LCA), som dokumenterer klimapåvirkningen fra både materialer (modul A1-A3) og selve opførelsen på byggepladsen (modul A5). At udelade CO2-emissionerne fra materialer og funderingsarbejdet i det politiske beslutningsmateriale medfører, at Borgerrepræsentationen præsenteres for et direkte misvisende og faktuelt fejlbehæftet CO2-regnskab, som reelt udelader investorernes største klimabelastning.
Samtidig anføres det i miljøkonsekvensrapportens afsnit »17.4 Kumulative påvirkninger« (side 240), at de samlede kumulative påvirkninger »antages at være lineært korreleret med byggeaktiviteten«. Denne forudsætning overser imidlertid, at offentligheden og politikerne efterlades helt uden oplysninger om det samlede CO2-aftryk målt i rå tons (LCA Modul A1-A5), hvilket forhindrer en reel helhedsvurdering af den akkumulerede CO2-belastning. Dette understreges af, at rådgiveren i det ikke-tekniske resumé, afsnit 3.4 (side 28), postulerer, at det aktuelle projekt har et »betydeligt lavere klimaaftryk«. En sådan faglig påstand er direkte misvisende og udokumenteret, så længe anlægsfasens massive udledninger fra funderingen holdes helt uden for CO2-regnskabet

Punkt 11: Hvordan vil Borgerrepræsentationen garantere badevandssikkerheden, når det fremlagte materiale mangler operationelle planer for forureningsuheld?
Det bedes oplyst, om der stilles ubetingede krav om tætte, faste spunsvægge til at lukke byggepladsen af i vandfasen i stedet for de foreslåede miljøgardiner. Erfaringer fra store havnebyggerier – herunder de dokumenterede svigt af miljøskærme under højhusarbejder

på Aarhus Havn – viser, at fleksible gardiner er utilstrækkelige under kraftig vind og strøm i havneløbet. Ophvirvlet havneslam samt frigivne tungmetaller udgør en direkte risiko for det lokale vandmiljø og badevandskvaliteten.
I henhold til miljøvurderingslovens Bilag 7, punkt 8, skal miljøkonsekvensrapporten indeholde en beskrivelse af projektets sårbarhed over for ulykker og katastrofer. I rapportens ikke-tekniske resumé, afsnit »3.6 Afværgende foranstaltninger« (side 29), henvises der alene generelt til "sikre arbejdsprocesser" med henvisning til afsnit 16.5. Man udelader imidlertid konkrete, operationelle beredskabsplaner for akutte forureningsuheld i kystzonen, hvilket strider direkte mod lovens krav. En gennemgang af det tilhørende afsnit 16.5 afslører, at de såkaldte afværgeforanstaltninger udelukkende omhandler logistiske vilkår for Oslobådens manøvrer og dykkerarbejde, mens akutte forureningsrisici for badevandet overhovedet ikke berøres. En holdbar afgrænsning af projektet og miljøkonsekvensrapporten forudsætter imidlertid, at de basale miljømæssige sikkerhedsforhold for havnerummets brugere belyses og inddrages fuldt ud i det endelige beslutningsgrundlag.

BLOK 4: PLANLÆGNINGSPRINCIPPER, INFRASTRUKTUR, TRAFIK OG SAMFUNDSØKONOMI
Punkt 12: Hvorfor præsenteres Borgerrepræsentationens medlemmer for et planmateriale med uafklarede beredskabs- og brandsikkerhedsforhold?
Det officielle høringssvar fra Hovedstadens Beredskab rejser dyb bekymring over projektets mangelfulde sikkerheds- og adgangsgrundlag. Beredskabsmyndigheden dokumenterer en række væsentlige mangler, som svækker materialets retlige og planfaglige holdbarhed og efterlader sagsoplysningen mangelfuld på især fire centrale områder:
Manglende retsgrundlag for træhøjhuset: Beredskabet slår fast, at der i det nuværende bygningsreglement ikke findes dokumentation for et højhus i 120 meters højde udført i træ. Det er planfagligt uholdbart at sende et projekt i høring med en så radikal konstruktionsform, før der foreligger et afklaret brandsikkerhedskoncept.

- Kritik af tilkørselsforhold og blinde veje: Ifølge retningslinjerne må beredskabets køretøjer maksimalt køre 200 meter ad en blind vej uden et godkendt vendeareal. Beredskabet påpeger, at de planlagte tilkørselsveje for både delområde I (Marmormolen Øst) og delområde II (Langelinie Nord) overskrider disse grænser. Myndigheden vurderer desuden, at vitale vendearealer risikerer at blive blokeret af den beplantning, der er indtegnet på lokalplanforslagets tegning 7d1, 7d2 og 3a1.

- Udvendig redning og vandforsyning: Lokalplanens tætte bebyggelsesomfang og grønne arealer tager ikke højde for de nødvendige arealer til udlægning af stiger til udvendig redning. Dertil kommer en uafklaret kapacitet i ledningsnettet til den nødvendige vandforsyning til brandslukning over og under terræn.

- Ufremkommelighed ved redningsdykning: Ved Langeliniespidsen (delområde II) ud mod vandet konstaterer beredskabet direkte, at der er begrænsede og utilstrækkelige adgangsforhold for operativ redningsdykning.
Når den ansvarlige beredskabsmyndighed således konstaterer, at vitale adgangsveje risikerer at være blokeret af lokalplanens egen beplantning, og at den brandtekniske dokumentation for tårnets byggemateriale af træ helt mangler, kan Borgerrepræsentationens medlemmer ikke vedtage lokalplanen på det foreliggende grundlag uden at tilsidesætte sit retlige ansvar for borgernes basale sikkerhed. Medlemmerne anmodes på den baggrund om at kræve en fuld og uvildig redegørelse for disse forhold, før sagen overhovedet kan overgå til endelig politisk behandling.

Punkt 13: Hvordan vil Borgerrepræsentationen modvirke social segregering, når parkeringsunderskuddet i praksis udelukker almindelige familier og almene beboere?
Lokalplanforslaget muliggør opførelsen af cirka 230–240 familieboliger på Langeliniespidsen, men fastsætter i § 5, stk. 1 (side 50) bilparkeringen til en norm på 1 plads pr. 250 m■etageareal. Når 20 % af disse pladser reserveres til delebiler, og arealet til de

lovpligtige handicappladser modregnes, vil der reelt kun være omkring 96 parkeringspladser til rådighed for over 230 familiers privatebiler. Dette svarer til under 0,4 pladser pr. bolig. Dette udgør en drastisk planlægningsmæssig forringelse i forhold til det gældende retsgrundlag, tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 440, som på side 5 udtrykkeligt fastholder en markant højere parkeringsdækning i størrelsesordenen 1 parkeringsplads pr. 150 m■ etageareal til erhverv.
Denne restriktive parkeringsnorm modarbejder direkte lokalplanens erklærede målsætning om at sikre en socialt balanceret bydel med 25 % almene boliger, og det risikerer i praksis at føre til en skarp social segregering på Langeliniespidsen:
De private ejerboliger vil skønsmæssigt på grund af parkeringsmanglen primært tiltrække meget velhavende, ældre medborgere uden hjemmeboende børn, som har de økonomiske ressourcer til at betale de høje takster for beboerabonnementer i det private parkeringshus på Dampfærgevej 8-10, på trods af en gangafstand på over 15 minutter.
De almene boliger og mindre familieboliger vil i praksis blive afskåret fra at huse yngre, erhvervsaktive familier og nyetablerede par. Faggrupper med skæve arbejdstider, håndværkere eller børnefamilier med et funktionelt logistikbehov i hverdagen udelukkes reelt fra området, medmindre de har råd til en markant, ekstra månedlig parkeringsudgift. Plangrundlaget tvinger således en skæv beboersammensætning igennem på bekostning af den blandede by.

I det offentliggjorte miljømateriale forsøges dette parkeringsunderskud og en kunstigt sænket trafikal turrate sløret ved at trække på en generel fortælling om områdets stationsnærhed. I miljøkonsekvensrapporten side 109 anfører rådgiveren direkte, at de anslår en lavere trafikal turrate pr. bolig under henvisning til »den stationsnære placering i København«. Denne forudsætning bygger imidlertid på en alvorlig geografisk og planfaglig fejlslutning, som modsiges internt i materialet:

- Den geografiske virkelighed: Havnens specifikke geometri betyder, at den reelle gangafstand fra Langeliniespidsen til Østerport Station udgør mellem 1,4 og 1,5 km. Antagelsen om, at de nye beboere let kan fravælge bilen i hverdagen, overser derved den konkrete afstand til stationen. Infrastrukturen minder reelt om forholdene i kategorien »Øvrig by«, hvor kommuneplanen normalt kræver en dækning på 1 p-plads pr. 214 m■for at matche det faktiske behov og ikke 250, som for tætby & byudviklingsområder (Kommuneplan 2024, side 37).

- Den planfaglige afsløring: Som det direkte dokumenteres på side 53 i Miljørapportens afsnit 6.1.2 om Fingerplanen 2019, gælder stationsnærhedsprincippet udelukkende for intensive erhvervsfunktioner. Rådgiveren anfører således direkte i rapporten: »De udlagte anvendelser i byggefeltet på Langelinie – boliger og lidt publikumsrettet erhvervsanvendelse i stueetagen - er ikke omfattet af bestemmelserne om stationsnærhed.«.

Københavns Kommune og dens rådgiver anvender således fejlagtigt et erhvervsretligt planprincip som en sproglig og metodisk glidebane til at gennemtvinge en urealistisk lav parkeringsnorm for boliger på en isoleret molearm. Da lokalplanen ikke anviser reelle, holdbare løsninger på dette underskud, eksporteres trængselsproblemet og den øgede søgetrafik direkte til det eksisterende lokalmiljø, hvor parkeringsbelægningen i forvejen overstiger 95–100 % i nattetimerne jf. kbhkort.kk.dk.

Punkt 14: Hvordan vil Borgerrepræsentationen retfærdiggøre, at lokalområdets sikre skoleveje og havnens rekreative brugsværdi kompromitteres af et uafklaret infrastrukturelt gab og parallelle cykelprojekter?
Det foreliggende plangrundlag efterlader et kritisk, uafklaret tidsmæssigt gab i Københavns overordnede infrastruktur. Omkring år 2030–2032 forventes projektet på Langelinie Nord og den faste Femern Bælt-forbindelse med øget godstrafik at stå klar og generere fuld trafikbelastning. Ydermere forventes den kommende havnetunnel (Østlig Ringvej), der skal lede den tunge, regionale godstransport uden om brokvartererne, tidligst færdiggjort i 2037.

I denne mellemliggende periode på mindst 5–7 år tvinges den forventede vækst i tung godstrafik og pendlertrafik direkte igennem lokalområdets i forvejen belastede overordnede vejnet. Offentligheden præsenteres for et beslutningsgrundlag, der ikke indeholder en nærmere vurdering af børns fysiske sikkerhed på skolevejen. Al pendlertrafik og godstransport presses forbi Marmorvej og Indiakaj, hvilket vil skabe en mærkbar trængsel i krydsene omkring Kalkbrænderihavnsgade.
Da der fuldstændig mangler en overordnet trafikal helhedsanalyse, overses det i materialet, hvordan denne øgede trafikmængde fra Ring 2 vil forplante sig videre ind over byens centrum via krydset ved Grønningen ad Store Kongensgade/Bredgade samt ad de vitale ringgader Øster Voldgade og Nørre Voldgade. Da Nyboder Skole netop ligger placeret på Øster Voldgade tæt, vil den ubelyste og tunge gennemfartstrafik udgøre en direkte og uacceptabel risiko for børnenes daglige skolevej.

I miljøkonsekvensrapportens ikke-tekniske resumé, afsnit 3.3.2 (side 21), anfører rådgiveren, at vejnettet er indrettet til at afvikle trafikken, fordi der blot er tale om en »begrænset trafikforøgelse«. Det må dog betegnes som en underdimensionering af problemstillingen at vurdere en permanent tilførsel af 1.350 daglige bilture samt hele 225 ekstra ture i de absolutte spidstimer som »begrænset«.

Rapporten lider under tre væsentlige retlige mangler og metodiske svigt i sin risikovurdering og sagsoplysning:

- Utilstrækkelig vurdering af anlægstrængsel (Side 21): Rapporten anfører, at trængslen fra den tunge anlægstransport på Langeliniekaj »primært vil være et problem for anlægstrafikken, idet de fleste andre trafikanter færdes på Langeliniekaj med et rekreativt formål og derfor forventeligt ikke har travlt.« Det er planfagligt problematisk at begrunde potentielle konflikter mellem tung maskinel anlægstrafik og bløde, rekreative trafikanter med en antagelse om, at brugerne ikke har travlt. Lastbilstrafikken vil uundgåeligt påvirke turistbusser, krydstogtdrift samt de lokale butikker under den hævede promenade, hvilket kan medføre begrænsninger for gående og økonomiske konsekvenser for erhvervslivets drift.

- Manglende miljøvurdering af Havneringen N 2.2: Hverken den realiserede Havneringen N eller den planlagte Grønne cykelrute, Havneringen N 2.2, er nævnt eller miljøvurderet i lokalplanforslagets materialegrundlag. Forvaltningens eget notat af 24. maj 2022 (COWI's 'Resultat af foranalyse af cykel- og gangbro mellem Ndr. Toldbod/Langelinie og Refshaleøen') dokumenterer på side 27 i forvejen en cykelophobning på op til 260 meter på Indiakaj ved broåbningerne på den kommende bro til Refshaleøen, der skal starte i det nu uregulerede kryds (rundkørsel) mod øst. Desuden risikerer det at mindske trygheden for skolebørn og familier i områdets opholds- og gangzoner, når den planlagte regionale pendlercykelrute Havneringen N 2.2 fremtidigt føres hen over de smalle, historiske kajkanter, hvor geometrien gør det vanskeligt at blande hurtig pendlertrafik med rekreative formål.

- Mangelfuld sagsoplysning og overtrædelse af undersøgelsespligten: At forbigå disse parallelle infrastrukturprojekter samt de afledte ringvejs-konsekvenser udgør en direkte overtrædelse af miljøvurderingslovens bilag 7, punkt 5, litra e, som påbyder en konkret vurdering af projektets kumulative påvirkninger i samspil med andre planer og eksisterende forhold. Ved at sende dette ufuldstændige datagrundlag i offentlig høring tilsidesætter Teknik- og Miljøforvaltningen det forvaltningsretlige officialprincip (undersøgelsespligten) samt sin uafhængige kontrolforpligtelse efter lovens § 24, stk. 1.

Borgerrepræsentationen præsenteres derved for en mangelfuld sagsfremstilling, hvilket understreges af, at det ikke-tekniske resumé på side 20 anvender et ukorrekt vejnavn ved at skrive »Kalkbrænderigade« i stedet for »Kalkbrænderihavnsgade«.

Det samlede politiske beslutningsgrundlag fremstår på disse punkter retligt mangelfuldt, hvilket åbner for en efterfølgende prøvelse ved Planklagenævnet med påstand om ophævelse og hjemvisning.

Der efterspørges på den baggrund en strukturel afklaring af, hvordan trygheden i havnerummet og på de berørte skoleveje sikres: Enten ved at den planlagte cykelrute Havneringen N 2.2 omlægges, så den regionale pendlertrafik ledes uden om havnerummet via adskilte cykelstier på Kalkbrænderihavnsgade og Folke Bernadottes Allé, samt at der udarbejdes en uvildig trafikal helhedsanalyse for de indre ringgader, eller ved at der i lokalplanens arealkrav stilles krav om en fuldstændig fysisk adskillelse af trafikarterne, så den rekreative brugsværdi og borgernes sikkerhed ikke kompromitteres på kajkanterne.

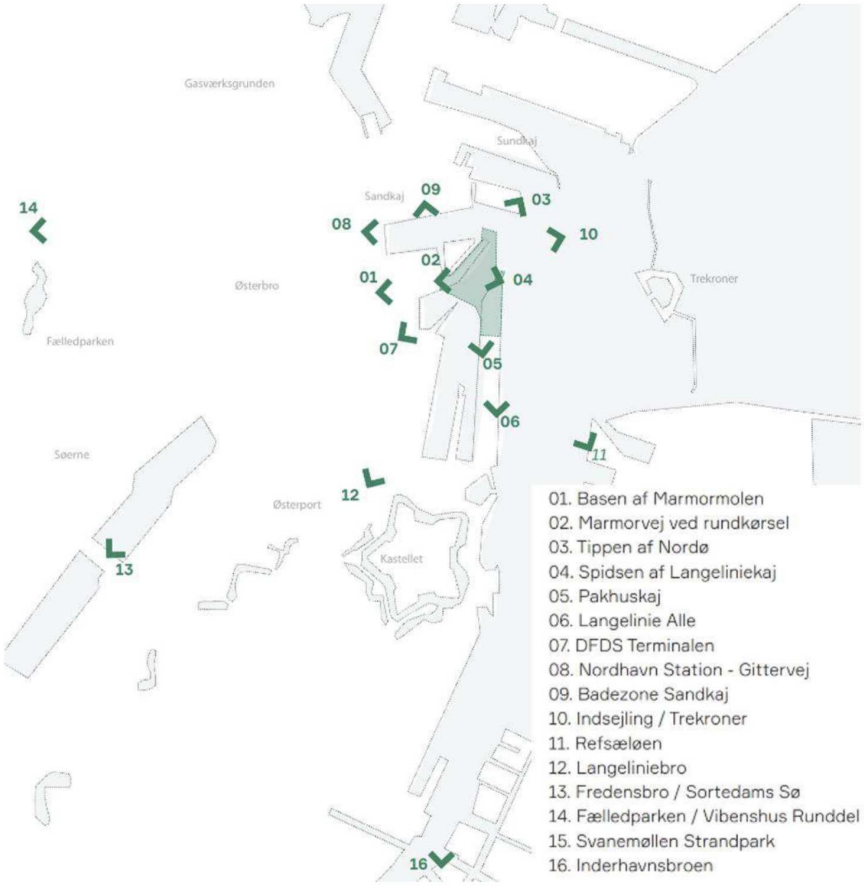
Punkt 15: Hvorfor muliggøres 32.700 m■nyt kontorbyggeri på en historisk molespids, når kommunens eksisterende kontorkapacitet udviser markant overskud?
København står i dag med et markant overskud af erhvervsarealer. Det rejser et væsentligt planlægningsmæssigt spørgsmål: Hvorfor baner plangrundlaget vej for et omfattende kontordomicil på ca. 32.700 m■på Marmormolen Øst? At muliggøre et 96 meter højt erhvervstårn i kystzonen fremstår som en strukturel ubalance på et erhvervsmarked, hvor behovet for yderligere kapacitet er yderst begrænset. Hvad er den underliggende politiske begrundelse for at fastholde erhvervsbyggeriet på Marmormolen under disse markedsvilkår?
Som det officielt fremgår af Borgerrepræsentationens referat fra mødet den 18. juni 2026, afgav partierne Alternativet og Frie Grønne en skriftlig protokolbemærkning, der påpeger denne markedsmæssige ubalance: »København har allerede ca. 800.000 m2 tomme kontorlokaler, og vi ser ikke behovet for at bygge flere, før der er fundet en løsning på, hvordan vi sikrer udnyttelse af de mange tomme kvadratmeter...«.
Dette store overskud af eksisterende kvadratmeter svækker det planfaglige grundlag for at igangsætte et nyt, CO2-intensivt byggeri, der kræver en særligt ressourcekrævende og dyb fundering i havnebunden. Marmormolen har ganske vist en sammensat karakter, der er udviklet og udvidet over tid, men den udgør fortsat en integreret del af havnens visuelle og historiske identitet. At ændre dette maritime landskab markant med et højhusbyggeri til kontorformål, som markedet ikke efterspørger, reducerer plangrundlaget og miljøkonsekvensrapporten til en ensidig prioritering af bygherrekonsortiet Harbour P/S' kommercielle råderum frem for en helhedsorienteret samfundsøkonomisk og miljømæssig vurdering af byens behov.

Det politiske flertal bør udnytte det specifikke råderum, som forvaltningen direkte har beskrevet under afsnittet »Politisk handlerum« i referatet fra den 18. juni 2026, og stemme imod. Herved kan den planlagte erhvervsdel afvises til fordel for at bevare og udvikle molespidsen som et sammenhængende, mentalt og rekreativt havnerum for offentligheden.

KONKLUSION OG HENSTILLING
Det henstilles på det kraftigste, at Borgerrepræsentationen udnytter sit planlægningsmæssige råderum til at afvise det foreliggende lokalplanforslag og kommuneplantillæg for Langelinie Nord og Marmormolen Øst. Københavns Kommune bør i stedet bibeholde Lodseriets stedbundne placering (in situ) på Marmorvej 28 og friholde Langeliniespidsen som et permanent, rekreativt åndehul til gavn for offentligheden og befolkningens sundhed.
Gennemføres det foreliggende projekt på trods af de dokumenterede planfaglige og retlige mangler, vil byggeriet fremstå som et resultat af inkonsekvent byplanlægning, der strider mod en række overordnede rammeværktøjer, politikker og internationale aftaler:
UNESCO-Verdensarvskonventionen: Ved at placere en tæt højhusbebyggelse i den visuelle bufferzone forringes det historiske kulturmiljø omkring Frederiksstaden, og Kastellets militærhistoriske integritet svækkes markant.
Parisaftalen og EU's bygningsdirektiver: Ved at tillade en regneteknisk udeladelse af anlægsfasens faktiske CO2-udslip fra den tunge fundering i havnebunden, modarbejdes de overordnede målsætninger om reelle drivhusgasreduktioner frem mod 2030 og 2050.
Danmarks nationale arkitekturpolitik (2025), "En attraktiv fremtid": Ved at devaluere Søndre Frihavns historiske, maritime skala og fjerne Lodseriet fra sin oprindelige sammenhæng,

tilsidesættes de statslige dogmer om omhu, transformation og beskyttelse af lokal kulturarv. FN's Verdensmål for bæredygtig udvikling: Ved at gennemtvinge et kritisk parkeringsunderskud og reducere arealerne til mental restitution i havnerummet, modarbejdes de globale mål om sundhed, mindre ulighed og bæredygtige bysamfund.
Med venlig hilsen,
Beboer på Kastelsvej igennem 40 år

Bilag 1 af 2 for Svarnr. 109: 20260921T19-11_Fotostandpunkter, s 240, miljoekonsekvensrapport, Marmormolen oest og Langelinie nord, lokalplanforslag, offentlig hoering 2026 september .png



Figur 14-1. Fotostandpunkter til visualisering af projektets påvirkning på byarkitektur. VLA, 2026.

Visualiseringerne er vist på Figur 14-2 til Figur 14-17.

Til BORGERREPRÆSENTATIONEN

Indsigelse mod lokalplanforslag Marmormolen Øst og Langelinie Nord samt tilhørende miljøkonsekvensrapport.

POLITIKER-RESUMÉ: CENTRALE RETLIGE OG METODISKE MANGLER I BESLUTNINGSGRUNDLAGET

Før I læser de 15 detaljerede planfaglige og juridiske punkter i dette høringssvar, opfordres I som folkevalgte politikere til at forholde jer til de centrale metodiske mangler og retlige svigt, som præger det foreliggende beslutningsgrundlag for Marmormolen Øst og Langelinie Nord:

- **Metodisk cirkelslutning og trussel mod UNESCO-status:** Beslutningsgrundlaget anvender en ikke-lineær beregningsmetode i det såkaldte 0-alternativ. Her vurderes de planlagte, permanente højhuse på Marmormolen og Langelinie op mod en midlertidig byggeplads i stedet for at blive sammenlignet med det gældende retsgrundlag i Lokalplan nr. 440 »Marmormolen II« med tillæg nr. 1. Den gældende plan forudsætter en lukket gangbro i 65 meters højde uden offentlig adgang, som forbinder erhvervsbyggeriet på Marmormolen med erhvervsbyggeriet på Langelinie, hvor Lodseriets placering bevares, og bygningshøjderne er lavere. I forhold til dette referencescenarie sløres det nye projekts reelle geografiske og højdemæssige omfang gennem strategisk kontrastforringelse og overbelysning i visualiseringerne samt udeladelse af væsentlige fotostandpunkter. For at opfylde kontrolforpligtelsen efter miljøvurderingslovens § 24, stk. 1, bør de computergenererede visualiseringer i det endelige materiale sammenstilles direkte med faktiske fotografier optaget fra nøjagtig samme synsvinkel. Disse skal udføres i menneskelig skala og i et normalperspektiv uden brug af vidvinkel. En sådan objektiv sammenligning med virkelige fotos er nødvendig for at vurdere påvirkningen fra blandt andet Indiakaj, Langelinies lystbådehavn, Den Lille Havfrue samt Frederiksstaden og Kastellets Mindelund. ICOMOS Danmark advarer i forlængelse heraf om, at projektets byggehøjder vil påvirke Frederiksstadens barok-sigtelinjer negativt og skade Københavns internationale UNESCO-ambitioner.
- **Udeladelse af anlægsfasens CO2-udledninger i strid med miljøvurderingsloven:** Miljøkonsekvensrapporten udelader anlægsfasens reelle CO2-regnskab under henvisning til fremtidige, administrative beregningsmodeller i Bygningsreglementet. Det er i direkte strid med miljøvurderingsloven og den tilhørende miljøvurderingsbekendtgørelse, som stiller ufravigelige krav om at belyse projektets *totale* omfang af drivhusgasemissioner. Denne udeladelse skjuler byggeriets største klimabelastning: Det er en geoteknisk umulighed at opføre tårne på op til 120 meter i den bløde havnebund uden en omfattende underjordisk, teknisk infrastruktur. Materialeforbruget samt det maskintunge arbejde med at ramme hundredvis af massive funderingspæle 15–30 meter ned i kalkundergrunden holdes derved skjult for offentligheden og politikerne.
- **Infrastrukturelt gab, usikre skoleveje og beredskabsmangler:** Der opstår et uafklaret tidsmæssigt gab på mindst 5–7 år i Københavns overordnede infrastruktur, idet byggeriet sammen med Femern Bælts fremtidige godstrafik genererer fuld trafikbelastning omkring år 2030–2032, mens Havnetunnelen (Østlig Ringvej) tidligst forventes færdiggjort i 2037. Uden en overordnet trafikal helhedsanalyse udgør denne mellemliggende periode en overset lokal

risiko: Den tunge regionale godstrafik fra Ring 2 presses direkte forbi Indiakaj, over krydset ved Grønningen og gennem Store Kongensgade/Bredgade samt Øster Voldgade og Nørre Voldgade, hvilket truer børnenes skolevej ved Nyboder Skole. Dertil dokumenterer Hovedstadens Beredskab væsentlige og uafklarede adgangs- og brandsikkerhedsforhold for det planlagte træhøjhus, som afgørende kan ændre plangrundlaget. Beredskabet gør ligeledes opmærksom på, at materialet mangler operationelle beredskabsplaner for akutte forureningsuheld i kystzonen.

- **Erhvervsmæssig overkapacitet og social segregering:** Plangrundlaget gennemtvinger 32.700 m² nyt kontorbyggeri på Marmormolen på et tidspunkt, hvor København i forvejen udviser en markant markedsmæssig overkapacitet med cirka 800.000 m² tomme kontorlokaler. Samtidig modarbejdes lokalplanens erklærede målsætning om en socialt balanceret bydel med 25 % almene boliger på Langeliniespidsen af en urealistisk lav parkeringsnorm (under 0,4 pladser pr. bolig). Disse planlægningsmæssige svigt forsøges unddraget offentlighedens opmærksomhed i det offentliggjorte miljømateriale: I miljøkonsekvensrapportens side 109 sløres parkeringsunderskuddet, og en kunstigt sænket trafikal turrate trækker på en generel og fejlagtig fortælling om områdets »stationsnærhed« . I praksis vil den lave parkeringsnorm føre til en skarp social segregering, som udelukker yngre, erhvervsaktive familier og nyetablerede par til fordel for en ensidig prioritering af private bygherreinteresser.
- **Retlig og planlægningsmæssig handlefrihed:** Da de planlagte byggehøjder samt anvendelsen til boligformål på Langeliniespidsen overskrider rammerne i den gældende 'Kommuneplan 2024 – Fremtidens klimavenlige hovedstad', forudsætter projektets realisering en aktiv politisk vedtagelse af et kommuneplantillæg. Borgerrepræsentationens flertal er ikke retligt bundet til historiske aftaler. Det er et fastslået princip i dansk planret, at kommunalbestyrelsen har en vidtgående, planlægningsmæssig handlefrihed til erstatningsfrit at tilpasse, nedskalere eller afvise uudnyttede byggeretter for at varetage almene samfundshensyn, jf. Planlovens § 56, stk. 1. Denne demokratiske handlefrihed udfordres imidlertid af selve høringsprocessen: Offentlighedsfasen for så omfattende et plan- og miljømateriale er delvist placeret hen over en sommerferieperiode, hvilket strider mod de bærende intentioner i miljøvurderingslovens § 32, stk. 1, om at sikre offentligheden reelle og effektive deltagelsesmuligheder tidligt i processen.

DISPOSITION OVER HØRINGSSVARET

BLOK 1: PROCES, METODE OG DEMOKRATISK UNDERSKUD

- **Punkt 1:** Hvorfor får politikerne ikke præsenteret billedmateriale, der sammenligner de nye højhuse direkte med virkeligheden i dag?
- **Punkt 2:** Hvorfor tillades en cirkelslutning i 0-alternativet, der måler permanente højhuse op mod en midlertidig byggeplads?
- **Punkt 3:** Er det i strid med VVM-reglerne om »salami-taktik«, når de to projekter kunstigt opdeles i stedet for at blive vurderet som ét samlet retligt krav?

- **Punkt 4:** Hvorfor beskrives flytningen af det bevaringsværdige Lodseri som en bevaringsmæssig forbedring, når bygningen fjernes fra sin historiske kontekst?
- **Punkt 5:** Hvorfor rejses der usikkerhed om den reelle politiske handlefrihed?

BLOK 2: KULTURARV, BYPROFIL OG DET MARITIME LANDSKAB

- **Punkt 6:** Hvordan vil politikerne håndtere risikoen for, at byggehøjderne påvirker Frederiksstadens optagelse på UNESCO's verdensarvsliste negativt?
- **Punkt 7:** Hvordan harmonerer den langvarige afspærring af Langeliniespidsen med Kommuneplan 2024's retningslinjer for kulturhistoriske hensyn?
- **Punkt 8:** Hvordan vil Borgerrepræsentationen retfærdiggøre, at det historiske Lodseris arkitektoniske sammenhæng svækkes for at give plads til det nye byggefelt?
- **Punkt 9:** Hvorfor præsenteres Borgerrepræsentationens medlemmer for et projekt, hvor tårnenes skyggepåvirkning og vindforhold forringer den offentlige brugsværdi af promenaderne?

BLOK 3: KLIMA, CO2-EMISSIONER OG MILJØLOVGIVNING

- **Punkt 10:** Hvorfor tillades PensionDanmark og ATP Ejendomme at anvende en regneteknisk asymmetri, der udelader anlægsfasens CO2-udledninger?
- **Punkt 11:** Hvordan vil Borgerrepræsentationen garantere badevandssikkerheden, når det fremlagte materiale mangler operationelle planer for forureningsuheld?

BLOK 4: PLANLÆGNINGSPRINCIPPER, INFRASTRUKTUR, TRAFIK OG SAMFUNDSØKONOMI

- **Punkt 12:** Hvorfor præsenteres Borgerrepræsentationens medlemmer for et planmateriale med uafklarede beredskabs- og brandsikkerhedsforhold?
- **Punkt 13:** Hvordan vil Borgerrepræsentationen modvirke social segregering, når parkeringsunderskuddet i praksis udelukker almindelige familier og almene beboere?
- **Punkt 14:** Hvordan vil Borgerrepræsentationen retfærdiggøre, at lokalområdets sikre skolevej og havnens rekreative brugsværdi kompromitteres af et uafklaret infrastrukturelt gab og parallelle cykelprojekter?
- **Punkt 15:** Hvorfor muliggøres 32.700 m^2 nyt kontorbyggeri på en historisk molespids, når kommunens eksisterende kontorkapacitet udviser markant overskud?

BLOK 1: PROCES, METODE OG DEMOKRATISK UNDERSKUD

Punkt 1: Hvorfor får politikerne ikke præsenteret billedmateriale, der sammenligner de nye højhuse direkte med virkeligheden i dag?

Borgerrepræsentationens medlemmer anmodes om at lade tegnings- og visualiseringsmaterialet opdatere før den endelige politiske behandling af sagen. Myndighederne skal sikre, at et projekts virkninger beskrives på en fuldstændig måde og af tilstrækkelig høj kvalitet, jf. § 20, stk. 1 i 'Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter' (herefter miljøvurderingsloven). Det svækker det politiske beslutningsgrundlag markant, at der skal tages stilling til et projekt af denne størrelsesorden på baggrund af ikke-realistiske visualiseringer. Der bør foretages en uvildig faglig vurdering af det visuelle materiale, hvor visualiseringerne i det endelige grundlag sammenstilles direkte med fotografier optaget fra samme synsvinkel og i menneskelig skala. At en sådan objektiv sammenstilling mangler i det offentliggjorte materiale, kompromitterer myndighedens kontrolforpligtelse efter lovens § 24, stk. 1.

Det fremlagte materiale afviger fra Københavns Kommunes egne retningslinjer for visuelle redegørelser og lider under to gennemgående, metodiske svigt:

A. Udeladelse af kritiske og centrale observationspunkter

En gennemgang af de anvendte fotostandpunkter i miljøkonsekvensrapportens side 207 (Figur 14-2 til Figur 14-17) dokumenterer, at centrale observationspunkter i det nære og funktionelle omverdensmiljø er udeladt. Der mangler visuelle konsekvensvurderinger af projektets samlede påvirkning fra blandt andet:

- Indiakaj og væsentlige kajkanter i Søndre Frihavn som f.eks. Pakhuskaj og Midtermolen
- Langelinies lystbådehavn
- Området omkring Den Lille Havfrue
- Frederiksstaden og Kastellets Mindelund

Fraværet af disse fotostandpunkter betyder, at det ikke er dokumenteret, hvordan Langeliniespidsens tårne på 120 og 64 meter i samspil med Marmormolens tårne vil danne en markant fortætning af den samlede byprofil. Materialet belyser derved ikke i tilstrækkelig grad, hvordan projektet vil påvirke de historiske kig og landskabelige sammenhænge fra landsiden mod havneløbet. Dette strider mod minimumskravene i miljøvurderingslovens bilag 7, punkt 4, om en fuldstændig beskrivelse af de påvirkede arkitektoniske aspekter og kulturarven.

B. Metodiske uoverensstemmelser og forvrængninger i visualiseringerne

Visualiseringerne i lokalplanforslaget og miljøkonsekvensrapporten anvender en række uensartede metodiske greb i farvetoner, kontraster og proportioner, hvilket svækker materialets egenskab som objektivt beslutningsgrundlag. Følgende fem specifikke eksempler bør fremhæves:

- **Sløring af dominans gennem lysfarvning:** For at få de planlagte bygningsvolumener til at fremstå mindre dominerende, er tårnene i flere centrale kig farvetonet i lyse, diffuse eller monokrome grå nuancer. Dette understøttes af en mørkere forgrund af eksisterende og ikke eksisterende elementer, som visuelt trykker projektets reelle højdeakse ned i forhold til horisontlinjen.
- **Asymmetrisk detaljegrad ved portal-fremstilling:** Det modsatte greb aktiveres, hvor formålet i materialet er at fremhæve projektets karakter som en markant portal til Københavns Havn (Lokalplanforslaget side 21, øverst). Her fremstilles de planlagte tårne

knivskarpe og detaljerede i farvelægningen, mens de eksisterende referencebygninger bevidst gøres udflydende, lyse og kontrastfattige.
- **Geometriske skaleringsfejl på billedfladen:** Der ses direkte proportionelle uoverensstemmelser i materialet (side 23, nederst), hvor det 120 meter høje hovedtårn i forhold til referencebygningen på Langelinie Allé 47 (Pier 47) fremstår devalueret til en visuel højde på cirka 75 meter – en underdrivelse af skalaen på næsten 40 %.
- **Udokumenteret ændring af eksisterende omgivelser:** Referencebygningens eksisterende facade og nærområde er ændret markant på visualiseringen (side 23, nederst) ved at fjerne ejendommens fremtrædende overdækkede facadeparti samt erstatte den faktiske skråparkering med farverige buske i plantekasser.
- **Afvigelse fra menneskelig synsvinkel:** Visualiseringen på side 23 nederst anvender et forvrænget perspektiv, hvor tilstedeværende personer og bil fremstår unaturligt små i forhold til bygningskroppene, hvilket forhindrer en realistisk oplevelse af rum og skala i øjenhøjde.

Samlet set medfører disse metodiske uoverensstemmelser, at det fremlagte materiale afkobles fra virkelighedens målestoksforhold og slører projektets reelle, fysiske indflydelse på omgivelserne.

Punkt 2: Hvorfor tillades en cirkelslutning i 0-alternativet, der vurderes i forhold til en midlertidig byggeplads?

Beslutningsgrundlaget for et projekt af denne karakter bør hvile på en objektiv sammenligning. En miljøkonsekvensrapport skal efter gældende retningslinjer beskrive det såkaldte »0-alternativ«, som redegør for områdets sandsynlige udvikling, såfremt det foreslåede projekt ikke vedtages.

Det fremlagte materiale udviser imidlertid væsentlige metodiske mangler, retlige mangler og interne modsigelser på dette område:

- **Sammenligning med en midlertidig anlægstilstand:** I miljøkonsekvensrapportens ikke-tekniske resumé, afsnit 3.4, side 28, konstateres det, at *»projektet vil medføre væsentlige visuelle ændringer i og omkring lokalområdet*«. Det undrer, at rapporten efterfølgende postulerer, at projektets visuelle påvirkning er entydigt positiv med den begrundelse, at områderne i dag fremstår som *»hegnede oplags- og byggepladser*«. Dette udgør en cirkelslutning, hvor permanente bygninger retfærdiggøres ved at blive vurderet i forhold til en midlertidig anlægstilstand. Varige miljøkonsekvenser kan ikke vurderes i forhold til en midlertidig afspærring. Sammenligningsgrundlaget skal i stedet være områdets faktiske, planmæssige status over tid. Ved at udelade dette svækkes balancen i vurderingen af, om projektet reelt udgør en visuel forbedring.
- **Fiktivt referencescenarie uden om lovens krav:** Senere på side 206 tages der udgangspunkt i det gældende plangrundlag som 0-alternativ (referencescenarie), hvor det blot antages, at byggeriet *»indenfor en årrække vil blive udnyttet og den visuelle oplevelse af projektområdet vil være sammenlignelig med det aktuelle projekt.«* Virkeligheden er dog, at grunden i dag er reguleret af det gældende retsgrundlag, som blev endeligt vedtaget af Borgerrepræsentationen den 26. maj 2016: Tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 440 »Marmormolen II«.

Ifølge dette nuværende plangrundlag beholder Langeliniespidsen sin nuværende offentlige status, og på Marmormolen bibeholder det bevaringsværdige Lodseri sin nuværende placering. Herudover friholdes Marmormolens areal for den tætte højhusbebyggelse, som det nye forslag lægger op til. Tillæg nr. 1 fastlægger i stedet de specifikke bebyggelsesregulerende bestemmelser for Steven Holl-projektets to erhvervstårne på henholdsvis 113 og 98 meter, forbundet af en lukket bro i ca. 65 meters højde. Selvom tillægget ophævede det oprindelige krav om offentlig gang- og cykeladgang til selve broforbindelsen, fastlagde det som en klar betingelse, at offentligheden i stedet skulle sikres adgang til et offentligt udsigtspunkt over broens fæstepunkt i 65 meters højde. Når dette reelle referencescenarie udelades til fordel for et postulat om, at det visuelle resultat bliver det samme, efterlades en væsentlig retlig mangel i sagsoplysningen. Det strider mod miljøvurderingslovens bilag 7, punkt 3, som kræver en objektiv beskrivelse af, hvordan området sandsynligvis vil udvikle sig i fremtiden, hvis det konkrete projekt ikke gennemføres.

- **Udeladelse af oprindelige planforudsætninger og offentlige kompensationskrav:** Det er planfagligt inkonsekvent, at det nye lokalplanforslag arver tætheden og byggehøjderne fra de ældre planovervejelser, når projektets gældende og bærende forudsætninger udelades. Det 113 meter høje erhvervsbyggeri var i tillæg nr. 1 strengt begrænset til det oprindelige, indhegnede areal på Langelinie. I det nuværende lokalplanforslag har investorerne imidlertid valgt at udelade broforbindelsen samt det aftalte offentlige udsigtspunkt i 65 meters højde i højhuset på Marmormolen. Samtidig byttes anvendelsen på Langelinie om til private boligformål. Til gengæld fastholdes de store byggehøjder over et langt større areal på landjorden; herunder rives Molekiosken ned, og selve afslutningen af Langeliniepromenaden inddrages og privatiseres reelt. Når den afgørende arkitektoniske og infrastrukturelle forudsætning for de oprindelige volumener pilles ud, svækkes det planfaglige grundlag for byggeriets tæthed og den påståede stationsnærhed for Langelinie.
- **Begrænsning af det politiske handlerum:** Plangrundlaget efterlader det fejlagtige indtryk, at Borgerrepræsentationens medlemmer er fastlåst mellem det nye projekt og det ældre erhvervsprojekt fra det gældende tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 440. Dette overser kommunens reelle retlige råderum. Det er et fastslået princip i dansk planret, at kommunen har fuld, erstatningsfri frihed til at ændre eller afvise uudnyttede byggeretter, jf. Planlovens § 56, stk. 1. Politikerne har derfor det fulde råderum til at stemme nej og i stedet udarbejde en helt ny lokalplan, der reducerer byggehøjderne til fordel for lavere, klassisk bebyggelse eller et sammenhængende, grønt og offentligt tilgængeligt havnerum på københavnernes præmisser.
- **Undersøgelsen af alternative projektudformninger er helt udeladt**: Undersøgelsen af mere bæredygtige og mindre dominerende projektalternativer (f.eks. lavere bebyggelse med fokus på bynatur frem for højhuse) er helt udeladt af materialet. Ved denne totale udeladelse overtræder miljøkonsekvensrapporten kravet om at beskrive de rimelige alternativer, som bygherren i planlægningsfasen burde og skulle have undersøgt. Loven påbyder en redegørelse for de rimelige alternativer, »som bygherren har undersøgt«, jf. miljøvurderingslovens § 20, stk. 2, nr. 4. Rapporten fremstår dermed ikke som en uvildig miljøvurdering, men som et ensidigt partsindlæg på bekostning af københavnernes fælles rekreative havnerum. - Kort sagt betyder lovens krav, at offentligheden og politikerne har krav på at se en Plan B. Rådgiveren skal bevise, at man har undersøgt andre og mere skånsomme måder at bygge på, før man binder sig til de store højhuse. Ved helt at udelade at undersøge og vise mindre dominerende løsninger – som lavere karrébygninger eller grønne byrum – fratager rapporten Borgerrepræsentationen muligheden for at træffe et valg på et oplyst og lovligt grundlag.

Punkt 3: Er det i strid med VVM-reglerne om »salami-taktik«, når de to projekter kunstigt opdeles i stedet for at blive vurderet som ét samlet retligt krav?

I miljøkonsekvensrapportens kapitel 1 (side 6) skriver rådgiveren, at fordi de to delprojekter – erhvervstårnene på Marmormolen og boligtårnene på Langeliniespidsen – ikke er fysisk forbundne, så er der derfor ikke retligt krav om at behandle dem som ét samlet projekt. Denne vurdering er fundamentalt forkert og strider mod EU-domstolens faste praksis mod såkaldt »salami-taktik« (kunstig opsplitning af projekter for at nedtone den samlede miljøbelastning).

Rådgiveren modsiger sig selv ved at kalde den samlede vurdering for et frivilligt »valg«. Projekterne deler samme bygherre (Harbour P/S), dækkes af nøjagtig samme lokalplanforslag og har overlappende anlægsfaser. Det udgør en alvorlig fejlfortolkning af miljøvurderingsloven at hævde, at en samlet vurdering under disse omstændigheder ikke er et ufravigeligt retpligtigt krav. Det skaber en overhængende risiko for, at rapporten senere erklæres ugyldig i Planklagenævnet.

Denne fejlslutning forklarer, hvorfor rapporten fejler katastrofalt i afsnit 17.4 (Kumulative påvirkninger). Fordi man fejlagtigt betragter erhvervstårne og boligtårne som adskilte enheder, har man helt forsømt at lave en reel, kvantificeret helhedsvurdering af det samlede anlægstryk på nærområdet. Borgerrepræsentationen præsenteres for et beslutningsgrundlag, der metodisk forsøger at minimere byggeriets enorme dimensioner ved at nedtone den juridiske kobling imellem dem.

Punkt 4: Hvorfor beskrives flytningen af det bevaringsværdige Lodseri som en bevaringsmæssig forbedring, når bygningen fjernes fra sin historiske kontekst?

Myndighederne skal sikre, at et projekts direkte og indirekte indvirkning på kulturarven og de arkitektoniske aspekter påvises, beskrives og vurderes på en passende måde, jf. miljøvurderingslovens § 20, stk. 4, nr. 4. Det foreliggende høringsmateriale opfylder imidlertid ikke lovens krav til et fuldt oplyst beslutningsgrundlag. Forvaltningen har devalueret sin kontrolforpligtelse efter lovens § 24, stk. 1, ved at sende et materiale i høring, som udviser en væsentlig retlig mangel i sagsoplysningen.

Miljøkonsekvensrapportens afsnit 3.4.8 (side 25–26) svækker en uvildig faglig vurdering af kulturarven. Under overskriften »Kulturarv« inddrages projektets naturmæssige og rekreative elementer, hvilket fjerner fokus fra den reelle, negative påvirkning af selve Lodseriet. Ved at blande parkområder sammen med bygningsarv sløres det planlægningsmæssige faktum, at det foreliggende lokalplanforslag permanent ophæver Lodseriets oprindelige placering (*in situ*) udelukkende for at rykke rundt på byggefelterne på Marmormolen. Rapporten konkluderer, at de bærende bevaringsværdier sikres ved at flytte Lods- og Karantænestationen »Lodseriet« til Marmormolens yderste spids. En bygnings bevaringsværdi er imidlertid efter gængse bygningsbevaringsmæssige principper knyttet til dens oprindelige placering (*in situ*). Den kulturhistoriske integritet ændres markant, når bygningen flyttes fra sin funktionelle og kystnære sammenhæng ved det oprindelige havnebassin til en nyetableret park.

At definere denne flytning som en positiv påvirkning – med den administrative begrundelse, at bygningen i det hidtidige plangrundlag ellers ville blive skyggepåvirket af det godkendte erhvervsbyggeri – udgør en metodisk inkonsekvens. I det gældende retsgrundlag, tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 440 (2016), var Lodseriet netop sikret *in situ* med en eksplicit afstand til Steven

Holl-projektets byggefelter for at fremstå synligt i forhold til det offentlige parkområde. Den nuværende vurdering opfylder ikke minimumskravene i miljøvurderingslovens bilag 7, punkt 4, som pålægger at belyse og beskytte de kulturarvsmæssige aspekter i det område, der påvirkes.

Dertil kommer en manglende overensstemmelse med kommunens egne retningslinjer for sagsoplysning. Ifølge rammerne for sikring af kulturarven skal Københavns Museum inddrages i lokalplanlægning, der berører væsentlige bevaringsværdier. Da der i det offentliggjorte høringsmateriale ikke medfølger en selvstændig, museumsfaglig udtalelse og konsekvensvurdering fra Københavns Museum vedrørende en fysisk flytning af Lodseriet, fremstår beslutningsgrundlaget mangelfuldt i forhold til principperne for god forvaltningsskik.

Disse metodiske mangler understreges desuden af, at materialet helt mangler en uvildig, bygningsstatisk risikoanalyse af selve flytteprocessen. Forvaltningen undlader at dokumentere, hvordan det bevaringsværdige mønstermurværk fra 1942 sikres mod uoprettelige deformations- og sætningsskader under transporten. Derudover indeholder sagsoplysningen ingen geotekniske funderingsanalyser for det nye modtagerfelt på Marmormolens yderste spids. Uden disse tekniske undersøgelser er det umuligt at vurdere, om undergrunden kan bære bygningens masse. Det efterlader beslutningsgrundlaget behæftet med en væsentlig risiko for fysisk devaluering af kulturarven.

Det fremgår af lokalplanforslagets side 33, at flytningen skal sikre bygningen mod fremtidig oversvømmelse. En sådan kortfattet begrundelse er dog planfagligt utilstrækkelig, når man permanent ophæver Lodseriets stedbundne kontekst uden at præsentere offentligheden og politikerne for mindre indgribende alternativer, såsom lokal højvandsbeskyttelse *in situ*. I henhold til miljøvurderingslovens bilag 7, punkt 8, skal en sådan sårbarhed over for oversvømmelse og stormflod belyses og konsekvensvurderes eksplicit i miljøkonsekvensrapporten, hvilket er udeladt.

At sende lokalplanforslag, miljørapport og miljøkonsekvensrapport i offentlig høring uden at fremlægge dette faglige og tekniske grundlag gør sagsoplysningen mangelfuld. Det begrænser offentlighedens mulighed for at udarbejde et kvalificeret høringssvar på et oplyst grundlag.

Punkt 5: Hvorfor rejses der usikkerhed om den reelle politiske handlefrihed?

Det undrer, at det i den offentlige debat er blevet anfægtet, at historiske byggeretter ikke retligt kan ændres eller trækkes tilbage. Det er et fastslået princip i dansk planret, at kommunalbestyrelsen har en vidtgående, planlægningsmæssig handlefrihed til erstatningsfrit at ændre og tilpasse plangrundlaget for at varetage almene samfundshensyn – som eksempelvis hensynet til miljø, klima og byens kulturarv. Samtidig følger det af Planlovens § 56, stk. 1, at uudnyttede rettigheder og dispensationer bortfalder, hvis de ikke er bragt i anvendelse inden for tre år. Da det konkrete byggeri på Langeliniespidsen endnu ikke er fysisk påbegyndt, vil en politisk beslutning om en nedskalering af de urealiserede rammer være fuldt ud lovlig. Bygherren bærer selv den kommercielle markedsrisiko for, at et urealiseret plangrundlag ændres, før det er udnyttet.

Borgerrepræsentationens medlemmer har den fulde demokratiske nøgle i hånden. Dette bekræftes direkte i forvaltningens eget indstillingsnotat i Borgerrepræsentationens referat fra mødet den 18. juni 2026, hvor det under afsnittet "Politisk handlerum" sort på hvidt slås fast, at politikerne har fuld

kompetence til at: *»reducere omfanget og højde eller ændre anvendelsen i det kommende nybyggeri.«*

Da det nye højhusprojekt på Langeliniespidsen og Marmormolen sprænger de hidtidige rammer for byggehøjder og anvendelse, kræver realiseringen juridisk, at der vedtages et kommuneplantillæg, som ændrer Kommuneplan 2024. Investorerne er således fuldstændig afhængige af, at politikerne aktivt vælger at ændre kommunens overordnede planlægningsprincipper. Hvis Borgerrepræsentationens flertal stemmer imod kommuneplantillægget, falder hele lokalplanforslaget automatisk til jorden, og dermed bortfalder det juridiske grundlag for projektets realisering.

Når denne reelle politiske handlefrihed eksisterer, undrer det, at offentlighedsfasen for så omfattende et planmateriale og tilhørende miljøkonsekvensrapport delvist er placeret hen over sommerferieperioden. Dette strider mod de bærende intentioner i Miljøvurderingslovens § 32, stk. 1 og principperne om god forvaltningsskik, som netop skal sikre offentligheden *rimelig tid* til en grundig, reel og effektiv deltagelse i processen. Det undrer også, at de fremtidige rammer for stueetagens anvendelse på Langeliniespidsen efterlades uafklarede på grund af lokalplanforslagets alt for brede definitioner. Dette svækker plangrundlagets gennemskuelighed for de borgere, der berøres af tabet af Langeliniespidsens nuværende rekreative værdier.

BLOK 2: KULTURARV, BYPROFIL OG DET MARITIME LANDSKAB

Punkt 6: Hvordan vil politikerne håndtere risikoen for, at byggehøjderne påvirker Frederiksstadens optagelse på UNESCO's verdensarvsliste negativt?

Borgerrepræsentationen anmodes om at redegøre for, hvordan en byggehøjde på henholdsvis 120 og 64 meter på Langeliniespidsen og højhusbyggeriet på Marmormolen Øst med op til 96 meter harmonerer med Frederiksstadens barok-sigtelinjer og Kastellets visuelle bufferzone. Mogens Morgen, professor i arkitektonisk kulturarv og formand for ICOMOS Danmark, påpegede under debatten på MorgenDAC den 25. august 2026, at et tårnbyggeri på op mod 120 meter på Langeliniespidsen vil skabe en markant visuel påvirkning af barok-sigtelinjerne. Hvis Frederiksstaden skal forblive på UNESCO's tentativliste, må bufferzonen ikke kompromitteres.

Mogens Morgen kommenterede også Kastellet, hvor det planlagte tårnbyggeri vil være direkte synligt fra Monumentet for Danmarks Internationale Internationale Indsats efter 1948. Introduktionen af en 120 meter høj bygningskrop i baggrunden bryder med Kastellets historiske arkitektur, som bevidst er anlagt med en lukket, rumlig afskærmning indad mod voldene. Tårnet vil fungere som et permanent, dominerende fikspunkt i horisonten, der på grund af sin ekstreme skala fjerner opmærksomheden fra mindesmærkets historiske ramme.

I planmaterialet begrundes de tilladte byggehøjder med et planfagligt argument om, at tårnene skal fungere som en portal til Søndre Frihavn. Denne administrative fastlåsning af højdekravet sker imidlertid på bekostning af de eksisterende bevaringsværdier i Søndre Frihavn, det fredede Kastellet, det fredede Dahlerups Pakhus og barokkvarteret Frederiksstaden. Den bevidste indsnævring af områder og fotostandpunkter, der indgår i miljøkonsekvensrapporten, overser, at de visuelle konsekvenser for kulturmiljøet bliver mærkbare og rækker langt ud over projektområdets fysiske

grænser. At tilsidesætte de langsigtede hensyn til bufferzonen for at imødekomme det konkrete byggeprojekt rummer en væsentlig planlægningsmæssig og international retlig risiko.

Punkt 7: Hvordan harmonerer den langvarige afspærring af Langeliniespidsen med Kommuneplan 2024's retningslinjer for kulturhistoriske hensyn?

Kommuneplan 2024 (side 108) forpligter politisk til, at kulturhistoriske hensyn belyses og afvejes i sammenhæng med andre planmæssige hensyn, så byens arkitektoniske identitet og egenart fastholdes. Plangrundlaget bryder med denne retningslinje. I miljøkonsekvensrapportens kapitel 18 (side 241) kategoriserer rådgiveren det flerårige tab af det beskyttede kulturmiljø som en "lille til moderat negativ påvirkning". Dette overser, at anlægsfasen for de tre store tårne inklusiv den teknisk komplicerede flytning af Lodseriet reelt vil strække sig over en lang årrække.

Byggepladsen på Langelinie inddrager et så omfattende areal, at det i praksis medfører en total lukning af den yderste del af promenadeforløbet. At afskære offentligheden fra dette historiske frirum i en så lang periode udgør en direkte tilsidesættelse af miljøvurderingslovens bilag 7, punkt 4, som pålægger myndigheden en streng pligt til at vurdere projektets indvirkning på befolkningen, herunder den rekreative og kulturhistoriske brugsværdi. Når en afspærring strækker sig over flere år, mister den sin karakter af at være "midlertidig". Den udgør i stedet et væsentligt og langvarigt indgreb i offentlighedens adgang til det fælles havnerum, hvilket ikke er blevet passende oplyst eller vægtet i materialet.

Punkt 8: Hvordan vil Borgerrepræsentationen retfærdiggøre, at det historiske Lodseris arkitektoniske sammenhæng svækkes for at give plads til det nye byggefelt?

Man anvender det forhold, at bygningen er kategoriseret som bevaringsværdig i lokalplanforslaget og ikke SAVE-registreret, til at flytte den for at frigøre et kommercielt byggefelt. Flytningen strider mod Kommuneplan 2024, som kræver, at de bærende kulturhistoriske værdier i byudviklingsområderne sikres gennem bevaring. At foreslå en flytning af Lodseriet fra Marmorvej 28 fjerner denne kulturarv fra sin oprindelige, fysiske og maritime kontekst.

Det vækker planlægningsmæssig undren, at lokalplanforslaget på side 33 specifikt fremhæver, at bygningen *»ikke er SAVE-registreret«* som en del af argumentationen for indgrebet. Da Lodseriet har en fuld, bunden og gældende bevaringsstatus i den eksisterende Lokalplan 440 (Marmormolen II), har udpegningen den nøjagtig samme retlige beskyttelse i Planloven, uanset om bygningen optræder i kommunens overordnede bygningsregistre eller ej. Det vækker også væsentlig planfaglig undren, at der i det offentliggjorte høringsmateriale ikke foreligger nogen officiel, museumsfaglig udtalelse fra Københavns Museum vedrørende dette omfattende indgreb på en bevaringsværdig bygning. Der efterspørges derfor en afklaring af, hvorfor de kommercielle hensyn til en maksimal udnyttelse af molen vægtes højere end den eksisterende, lokale bevaringsstatus, uden at offentligheden og politikerne præsenteres for myndighedernes uafhængige kulturarvsvurdering.

Udover at Lodseriet i dag visuelt fremhæves i et positivt samspil med FN-bygningens lave arkitektur, indgår bygningen i en konkret, historisk sigtelinje og visuel akse på tværs af havnerummet frem mod Langeliniespidsen, som sikrer den rumlige sammenhæng i den gamle indsejling. Bygningen er tegnet af arkitekt Thomas Havning og blev i 1944 hædret med Københavns Kommunes Bygningspræmiering for sin ekstraordinære arkitektoniske og håndværksmæssige kvalitet. I bedømmelsen fremhævede kommunen specifikt det fine mønstermurværk samt bygningens

vellykkede forening af funktionelt design og klassisk dansk byggetradition. Når et sådant præmieret værk flyttes, mister det sin oprindelige stedbundne kontekst.

Det er derfor planfagligt og historisk misvisende, når der på side 33 i lokalplanforslaget forsøges at legitimere indgrebet ved at drage historiske analogier til tidligere flytninger i Nordhavn. Teksten fremhæver selv, at Frihavnen Station og Toldvagt 15 blev adskilt eller demonteret for efterfølgende at blive genopført på deres oprindelige placeringer for netop at bevare stedets fortælling. Lodseriet i nærværende lokalplanforslag forvises derimod permanent fra sit historiske fundament til fordel for kommercielle højhuse. Dette strider direkte mod minimumskravene i miljøkonsekvensrapportens forpligtelser efter lovens Bilag 7, punkt 4, der beskytter de arkitektoniske aspekter af kulturarven. Plangrundlaget strider dertil mod Dogme #6 i Danmarks nationale arkitekturpolitik (2025) om at 'dyrke lokale værdier og kulturarv', idet bygningens stedbundne, kulturhistoriske kontekst ophæves permanent for at frigøre et byggefelt.

Punkt 9: Hvordan vil det politiske flertal forhindre, at tårnenes skyggepåvirkning og vindforhold forringer den offentlige brugsværdi af promenaderne?

I dag har havnens åbne flader naturligt uforstyrrede lysforhold, men med de planlagte højhuse på Langeliniespidsen og Marmormolens højhusbyggeri vil der kastes lange, skarpt afgrænsede skyggegeometrier hen over promenaden og vandoverfladerne. Som miljøkonsekvensrapportens afsnit 3.4.8 (side 26) også påpeger, vil *»påvirkningen af vindmiljøet omkring bygningerne variere fra positiv (afskærmende effekt) til væsentlig negativ (mærkbart reduceret vindkomfort)«*.

De visuelle, mentale og fysiske rekreative værdier på og omkring Langeliniespidsen vil gå tabt, og det fælles havnerum vil ændres til en kold passage med væsentligt forringede opholdsmuligheder. Det nedsætter områdets rekreative værdi for offentligheden, hvilket er i strid med lovens Bilag 7, punkt 4, som pålægger myndigheden at vurdere projektets negative indvirkninger på befolkningen og landskabet. Rapporten forholder sig ikke til den kumulative effekt, hvor kombinationen af så mange tårne i samme vind- og lyskorridor reelt vil ødelægge mikroklimaet i det fælles havnerum i store dele af året. Borgerrepræsentationen bør redegøre for, hvorfor offentlige arealer ofres for at skabe læ og lysintervaller, der reelt kun tilgodeser de private bygningers indre gårdrum.

KLIMA, CO2-EMISSIONER OG MILJØLOVGIVNING

Punkt 10: Hvorfor tillades PensionDanmark og ATP Ejendomme at anvende en regneteknisk asymmetri, der udelader anlægsfasens CO2-udledninger?

Miljøkonsekvensrapporten udelader anlægsfasens reelle CO2-regnskab, hvilket strider mod minimumskravene i miljøvurderingslovens bilag 7, punkt 5, litra f, som kræver en fuld beskrivelse af projektets indvirkning på klimaet samt det totale omfang af drivhusgasemissioner. Denne udeladelse skyldes en regneteknisk asymmetri, som rejser alvorlig tvivl om investorernes officielle ESG-målsætninger: I miljøkonsekvensrapportens afsnit 17.3.3 Byggematerialer (side 239) står der direkte, at målkravet for Langelinie er sat til »6,8 kg CO2-e/m2/år ekskl. byggeprocessen«. Rådgiveren oplyser i note 62, at dette tal er sat »I henhold til det kommende BR27«, hvorved man helt udelader klimabelastningen fra arbejdsmaskiner, transport samt det enorme energiforbrug til anlægspladsen. Loven kræver det totale omfang af projektets emissioner belyst, og derfor er det i en

miljøkonsekvensrapport efter miljøvurderingsloven retligt uholdbart at udelade de faktiske CO2-udledninger fra transport og opførelse under henvisning til administrative beregningsmodeller i Bygningsreglementet. Udelukkelsen af CO2-emissionen under opførelsen skaber et misvisende grundlag for projektets reelle bæredygtighed. Investorernes officielle forpligtelser inden for miljø, sociale forhold og ledelse (ESG) omfatter også de byggeprojekter, som de finansierer – de såkaldte Scope 3-udledninger. Byggeriets største klimabelastning ligger netop i materialerne og opførelsen. Det er en geoteknisk umulighed at opføre erhvervstårnet på Marmormolen Øst og boligtårnene på Langeliniespidsen uden en omfattende underjordisk teknisk infrastruktur, jf. også lokalplanforslaget, side 14. Ingeniørerne tvinges til at ramme hundredvis af massive funderingspæle (bundpæle) i jernbeton og stål dybt igennem de bløde havbundsaflejringer, indtil de når ned i den faste københavnske kalkundergrund i 15 til 30 meters dybde.

Rapporten efterlader det fuldstændig uklart, om denne massive mængde beton og stål overhovedet er medregnet i materialeregnskabet for projektets indledende faser (LCA-modul A1-A3, der dækker over råvareudvinding, transport og fremstilling), eller om den geotekniske infrastruktur er helt udeladt af beregningerne. Hvis materialerne til funderingen er udeladt, og klimabelastningen fra selve det maskintunge arbejde med nedramningen samtidig skæres væk under henvisning til det kommende modul A5 (bygge- og anlægsprocessen), er der tale om et dobbelt hul i CO2-regnskabet.

Efter de gældende beregningsregler i Bygningsreglementets §§ 297-298 om bygningers klimapåvirkning skal der for alt nybyggeri udarbejdes en livscyklusvurdering (LCA), som dokumenterer klimapåvirkningen fra både materialer (modul A1-A3) og selve opførelsen på byggepladsen (modul A5). At udelade CO2-emissionerne fra materialer og funderingsarbejdet i det politiske beslutningsmateriale medfører, at Borgerrepræsentationen præsenteres for et direkte misvisende og faktuelt fejlbehæftet CO2-regnskab, som reelt udelader investorernes største klimabelastning.

Samtidig anføres det i miljøkonsekvensrapportens afsnit »17.4 Kumulative påvirkninger« (side 240), at de samlede kumulative påvirkninger »antages at være lineært korreleret med byggeaktiviteten«. Denne forudsætning overser imidlertid, at offentligheden og politikerne efterlades helt uden oplysninger om det samlede CO2-aftryk målt i rå tons (LCA Modul A1-A5), hvilket forhindrer en reel helhedsvurdering af den akkumulerede CO2-belastning. Dette understreges af, at rådgiveren i det ikke-tekniske resumé, afsnit 3.4 (side 28), postulerer, at det aktuelle projekt har et »betydeligt lavere klimaaftryk«. En sådan faglig påstand er direkte misvisende og udokumenteret, så længe anlægsfasens massive udledninger fra funderingen holdes helt uden for CO2-regnskabet

Punkt 11: Hvordan vil Borgerrepræsentationen garantere badevandssikkerheden, når det fremlagte materiale mangler operationelle planer for forureningsuheld?

Det bedes oplyst, om der stilles ubetingede krav om tætte, faste spunsvægge til at lukke byggepladsen af i vandfasen i stedet for de foreslåede miljøgardiner. Erfaringer fra store havnebyggerier – herunder de dokumenterede svigt af miljøskærme under højhusarbejder på Aarhus Havn – viser, at fleksible gardiner er utilstrækkelige under kraftig vind og strøm i havneløbet. Ophvirvlet havneslam samt frigivne tungmetaller udgør en direkte risiko for det lokale vandmiljø og badevandskvaliteten.

I henhold til miljøvurderingslovens Bilag 7, punkt 8, skal miljøkonsekvensrapporten indeholde en beskrivelse af projektets sårbarhed over for ulykker og katastrofer. I rapportens ikke-tekniske resumé, afsnit »3.6 Afværgende foranstaltninger« (side 29), henvises der alene generelt til "sikre arbejdsprocesser" med henvisning til afsnit 16.5. Man udelader imidlertid konkrete, operationelle beredskabsplaner for akutte forureningsuheld i kystzonen, hvilket strider direkte mod lovens krav. En gennemgang af det tilhørende afsnit 16.5 afslører, at de såkaldte afværgeforanstaltninger udelukkende omhandler logistiske vilkår for Oslobådens manøvrer og dykkerarbejde, mens akutte forureningsrisici for badevandet overhovedet ikke berøres. En holdbar afgrænsning af projektet og miljøkonsekvensrapporten forudsætter imidlertid, at de basale miljømæssige sikkerhedsforhold for havnerummets brugere belyses og inddrages fuldt ud i det endelige beslutningsgrundlag.

BLOK 4: PLANLÆGNINGSPRINCIPPER, INFRASTRUKTUR, TRAFIK OG SAMFUNDSØKONOMI

Punkt 12: Hvorfor præsenteres Borgerrepræsentationens medlemmer for et planmateriale med uafklarede beredskabs- og brandsikkerhedsforhold?

Det officielle høringssvar fra Hovedstadens Beredskab rejser dyb bekymring over projektets mangelfulde sikkerheds- og adgangsgrundlag. Beredskabsmyndigheden dokumenterer en række væsentlige mangler, som svækker materialets retlige og planfaglige holdbarhed og efterlader sagsoplysningen mangelfuld på især fire centrale områder:

- **Manglende retsgrundlag for træhøjhuset:** Beredskabet slår fast, at der i det nuværende bygningsreglement ikke findes dokumentation for et højhus i 120 meters højde udført i træ. Det er planfagligt uholdbart at sende et projekt i høring med en så radikal konstruktionsform, før der foreligger et afklaret brandsikkerhedskoncept.
- **Kritik af tilkørselsforhold og blinde veje:** Ifølge retningslinjerne må beredskabets køretøjer maksimalt køre 200 meter ad en blind vej uden et godkendt vendeareal. Beredskabet påpeger, at de planlagte tilkørselsveje for både delområde I (Marmormolen Øst) og delområde II (Langelinie Nord) overskrider disse grænser. Myndigheden vurderer desuden, at vitale vendearealer risikerer at blive blokeret af den beplantning, der er indtegnet på lokalplanforslagets tegning 7d1, 7d2 og 3a1.
- **Udvendig redning og vandforsyning:** Lokalplanens tætte bebyggelsesomfang og grønne arealer tager ikke højde for de nødvendige arealer til udlægning af stiger til udvendig redning. Dertil kommer en uafklaret kapacitet i ledningsnettet til den nødvendige vandforsyning til brandslukning over og under terræn.
- **Ufremkommelighed ved redningsdykning:** Ved Langeliniespidsen (delområde II) ud mod vandet konstaterer beredskabet direkte, at der er begrænsede og utilstrækkelige adgangsforhold for operativ redningsdykning.

Når den ansvarlige beredskabsmyndighed således konstaterer, at vitale adgangsveje risikerer at være blokeret af lokalplanens egen beplantning, og at den brandtekniske dokumentation for tårnets byggemateriale af træ helt mangler, kan Borgerrepræsentationens medlemmer ikke vedtage lokalplanen på det foreliggende grundlag uden at tilsidesætte sit retlige ansvar for borgernes basale

sikkerhed. Medlemmerne anmodes på den baggrund om at kræve en fuld og uvildig redegørelse for disse forhold, før sagen overhovedet kan overgå til endelig politisk behandling.

Punkt 13: Hvordan vil Borgerrepræsentationen modvirke social segregering, når parkeringsunderskuddet i praksis udelukker almindelige familier og almene beboere?

Lokalplanforslaget muliggør opførelsen af cirka 230–240 familieboliger på Langeliniespidsen, men fastsætter i § 5, stk. 1 (side 50) bilparkeringen til en norm på 1 plads pr. 250 m² etageareal. Når 20 % af disse pladser reserveres til delebiler, og arealet til de lovpligtige handicappladser modregnes, vil der reelt kun være omkring 96 parkeringspladser til rådighed for over 230 familiers privatebiler. Dette svarer til under 0,4 pladser pr. bolig. Dette udgør en drastisk planlægningsmæssig forringelse i forhold til det gældende retsgrundlag, tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 440, som på side 5 udtrykkeligt fastholder en markant højere parkeringsdækning i størrelsesordenen 1 parkeringsplads pr. 150 m² etageareal til erhverv.

Denne restriktive parkeringsnorm modarbejder direkte lokalplanens erklærede målsætning om at sikre en socialt balanceret bydel med 25 % almene boliger, og det risikerer i praksis at føre til en skarp social segregering på Langeliniespidsen:

- **De private ejerboliger** vil skønsmæssigt på grund af parkeringsmanglen primært tiltrække meget velhavende, ældre medborgere uden hjemmeboende børn, som har de økonomiske ressourcer til at betale de høje takster for beboerabonnementer i det private parkeringshus på Dampfærgevej 8-10, på trods af en gangafstand på over 15 minutter.
- **De almene boliger** og mindre familieboliger vil i praksis blive afskåret fra at huse yngre, erhvervsaktive familier og nyetablerede par. Faggrupper med skæve arbejdstider, håndværkere eller børnefamilier med et funktionelt logistikbehov i hverdagen udelukkes reelt fra området, medmindre de har råd til en markant, ekstra månedlig parkeringsudgift. Plangrundlaget tvinger således en skæv beboersammensætning igennem på bekostning af den blandede by.

I det offentliggjorte miljømateriale forsøges dette parkeringsunderskud og en kunstigt sænket trafikal turrate sløret ved at trække på en generel fortælling om områdets stationsnærhed. I miljøkonsekvensrapporten side 109 anfører rådgiveren direkte, at de anslår en lavere trafikal turrate pr. bolig under henvisning til »den stationsnære placering i København«. Denne forudsætning bygger imidlertid på en alvorlig geografisk og planfaglig fejlslutning, som modsiges internt i materialet:

- **Den geografiske virkelighed:** Havnens specifikke geometri betyder, at den reelle gangafstand fra Langeliniespidsen til Østerport Station udgør mellem 1,4 og 1,5 km. Antagelsen om, at de nye beboere let kan fravælge bilen i hverdagen, overser derved den konkrete afstand til stationen. Infrastrukturen minder reelt om forholdene i kategorien »Øvrig by«, hvor kommuneplanen normalt kræver en dækning på 1 p-plads pr. 214 m² for at matche det faktiske behov og ikke 250, som for tætby & byudviklingsområder (Kommuneplan 2024, side 37).
- **Den planfaglige afsløring:** Som det direkte dokumenteres på side 53 i Miljørapportens afsnit 6.1.2 om Fingerplanen 2019, gælder stationsnærhedsprincippet udelukkende for

intensive erhvervsfunktioner. Rådgiveren anfører således direkte i rapporten: *»De udlagte anvendelser i byggefeltet på Langelinie – boliger og lidt publikumsrettet erhvervsanvendelse i stueetagen - er ikke omfattet af bestemmelserne om stationsnærhed.«*.

Københavns Kommune og dens rådgiver anvender således fejlagtigt et erhvervsretligt planprincip som en sproglig og metodisk glidebane til at gennemtvinge en urealistisk lav parkeringsnorm for boliger på en isoleret molearm. Da lokalplanen ikke anviser reelle, holdbare løsninger på dette underskud, eksporteres trængselsproblemet og den øgede søgetrafik direkte til det eksisterende lokalmiljø, hvor parkeringsbelægningen i forvejen overstiger 95–100 % i nattetimerne jf. kbhkort.kk.dk.

Punkt 14: Hvordan vil Borgerrepræsentationen retfærdiggøre, at lokalområdets sikre skoleveje og havnens rekreative brugsværdi kompromitteres af et uafklaret infrastrukturelt gab og parallelle cykelprojekter?

Det foreliggende plangrundlag efterlader et kritisk, uafklaret tidsmæssigt gab i Københavns overordnede infrastruktur. Omkring år 2030–2032 forventes projektet på Langelinie Nord og den faste Femern Bælt-forbindelse med øget godstrafik at stå klar og generere fuld trafikbelastning. Ydermere forventes den kommende havnetunnel (Østlig Ringvej), der skal lede den tunge, regionale godstransport uden om brokvartererne, tidligst færdiggjort i 2037.

I denne mellemliggende periode på mindst 5–7 år tvinges den forventede vækst i tung godstrafik og pendlertrafik direkte igennem lokalområdets i forvejen belastede overordnede vejnet. Offentligheden præsenteres for et beslutningsgrundlag, der ikke indeholder en nærmere vurdering af børns fysiske sikkerhed på skolevejen. Al pendlertrafik og godstransport presses forbi Marmorvej og Indiakaj, hvilket vil skabe en mærkbar trængsel i krydsene omkring Kalkbrænderihavnsgade.

Da der fuldstændig mangler en overordnet trafikal helhedsanalyse, overses det i materialet, hvordan denne øgede trafikmængde fra Ring 2 vil forplante sig videre ind over byens centrum via krydset ved Grønningen ad Store Kongensgade/Bredgade samt ad de vitale ringgader Øster Voldgade og Nørre Voldgade. Da Nyboder Skole netop ligger placeret på Øster Voldgade tæt, vil den ubelyste og tunge gennemfartstrafik udgøre en direkte og uacceptabel risiko for børnenes daglige skolevej.

I miljøkonsekvensrapportens ikke-tekniske resumé, afsnit 3.3.2 (side 21), anfører rådgiveren, at vejnettet er indrettet til at afvikle trafikken, fordi der blot er tale om en »begrænset trafikforøgelse«. Det må dog betegnes som en underdimensionering af problemstillingen at vurdere en permanent tilførsel af 1.350 daglige bilture samt hele 225 ekstra ture i de absolutte spidstimer som »begrænset«.

Rapporten lider under tre væsentlige retlige mangler og metodiske svigt i sin risikovurdering og sagsoplysning:

- **Utilstrækkelig vurdering af anlægstrængsel (Side 21):** Rapporten anfører, at trængslen fra den tunge anlægstransport på Langeliniekaj *»primært vil være et problem for anlægstrafikken, idet de fleste andre trafikanter færdes på Langeliniekaj med et rekreativt formål og derfor forventeligt ikke har travlt.«* Det er planfagligt problematisk at begrunde

potentielle konflikter mellem tung maskinel anlægstrafik og bløde, rekreative trafikanter med en antagelse om, at brugerne ikke har travlt. Lastbilstrafikken vil uundgåeligt påvirke turistbusser, krydstogtdrift samt de lokale butikker under den hævede promenade, hvilket kan medføre begrænsninger for gående og økonomiske konsekvenser for erhvervslivets drift.

- **Manglende miljøvurdering af Havneringen N 2.2:** Hverken den realiserede Havneringen N eller den planlagte Grønne cykelrute, Havneringen N 2.2, er nævnt eller miljøvurderet i lokalplanforslagets materialegrundlag. Forvaltningens eget notat af 24. maj 2022 (COWI's 'Resultat af foranalyse af cykel- og gangbro mellem Ndr. Toldbod/Langelinie og Refshaleøen') dokumenterer på side 27 i forvejen en cykelophobning på op til 260 meter på Indiakaj ved broåbningerne på den kommende bro til Refshaleøen, der skal starte i det nu uregulerede kryds (rundkørsel) mod øst. Desuden risikerer det at mindske trygheden for skolebørn og familier i områdets opholds- og gangzoner, når den planlagte regionale pendlercykelrute Havneringen N 2.2 fremtidigt føres hen over de smalle, historiske kajkanter, hvor geometrien gør det vanskeligt at blande hurtig pendlertrafik med rekreative formål.
- **Mangelfuld sagsoplysning og overtrædelse af undersøgelsespligten:** At forbigå disse parallelle infrastrukturprojekter samt de afledte ringvejs-konsekvenser udgør en direkte overtrædelse af miljøvurderingslovens bilag 7, punkt 5, litra e, som påbyder en konkret vurdering af projektets kumulative påvirkninger i samspil med andre planer og eksisterende forhold. Ved at sende dette ufuldstændige datagrundlag i offentlig høring tilsidesætter Teknik- og Miljøforvaltningen det forvaltningsretlige officialprincip (undersøgelsespligten) samt sin uafhængige kontrolforpligtelse efter lovens § 24, stk. 1. Borgerrepræsentationen præsenteres derved for en mangelfuld sagsfremstilling, hvilket understreges af, at det ikke-tekniske resumé på side 20 anvender et ukorrekt vejnavn ved at skrive »Kalkbrænderigade« i stedet for »Kalkbrænderihavnsgade«.

Det samlede politiske beslutningsgrundlag fremstår på disse punkter retligt mangelfuldt, hvilket åbner for en efterfølgende prøvelse ved Planklagenævnet med påstand om ophævelse og hjemvisning.

Der efterspørges på den baggrund en strukturel afklaring af, hvordan trygheden i havnerummet og på de berørte skoleveje sikres: Enten ved at den planlagte cykelrute Havneringen N 2.2 omlægges, så den regionale pendlertrafik ledes uden om havnerummet via adskilte cykelstier på Kalkbrænderihavnsgade og Folke Bernadottes Allé, samt at der udarbejdes en uvildig trafikal helhedsanalyse for de indre ringgader, eller ved at der i lokalplanens arealkrav stilles krav om en fuldstændig fysisk adskillelse af trafikarterne, så den rekreative brugsværdi og borgernes sikkerhed ikke kompromitteres på kajkanterne.

Punkt 15: Hvorfor muliggøres 32.700 m² nyt kontorbyggeri på en historisk molespids, når kommunens eksisterende kontorkapacitet udviser markant overskud?

København står i dag med et markant overskud af erhvervsarealer. Det rejser et væsentligt planlægningsmæssigt spørgsmål: Hvorfor baner plangrundlaget vej for et omfattende kontordomicil på ca. 32.700 m² på Marmormolen Øst? At muliggøre et 96 meter højt erhvervstårn i kystzonen fremstår som en strukturel ubalance på et erhvervsmarked, hvor behovet for yderligere kapacitet er yderst begrænset. Hvad er den underliggende politiske begrundelse for at fastholde erhvervsbyggeriet på Marmormolen under disse markedsvilkår?

Som det officielt fremgår af Borgerrepræsentationens referat fra mødet den 18. juni 2026, afgav partierne Alternativet og Frie Grønne en skriftlig protokolbemærkning, der påpeger denne markedsmæssige ubalance: »*København har allerede ca. 800.000 m2 tomme kontorlokaler, og vi ser ikke behovet for at bygge flere, før der er fundet en løsning på, hvordan vi sikrer udnyttelse af de mange tomme kvadratmeter...*«.

Dette store overskud af eksisterende kvadratmeter svækker det planfaglige grundlag for at igangsætte et nyt, CO2-intensivt byggeri, der kræver en særligt ressourcekrævende og dyb fundering i havnebunden. Marmormolen har ganske vist en sammensat karakter, der er udviklet og udvidet over tid, men den udgør fortsat en integreret del af havnens visuelle og historiske identitet. At ændre dette maritime landskab markant med et højhusbyggeri til kontorformål, som markedet ikke efterspørger, reducerer plangrundlaget og miljøkonsekvensrapporten til en ensidig prioritering af bygherrekonsortiet Harbour P/S' kommercielle råderum frem for en helhedsorienteret samfundsøkonomisk og miljømæssig vurdering af byens behov.

Det politiske flertal bør udnytte det specifikke råderum, som forvaltningen direkte har beskrevet under afsnittet »Politisk handlerum« i referatet fra den 18. juni 2026, og stemme imod. Herved kan den planlagte erhvervsdel afvises til fordel for at bevare og udvikle molespidsen som et sammenhængende, mentalt og rekreativt havnerum for offentligheden.

KONKLUSION OG HENSTILLING

Det henstilles på det kraftigste, at Borgerrepræsentationen udnytter sit planlægningsmæssige råderum til at afvise det foreliggende lokalplanforslag og kommuneplantillæg for Langelinie Nord og Marmormolen Øst. Københavns Kommune bør i stedet bibeholde Lodseriets stedbundne placering (*in situ*) på Marmorvej 28 og friholde Langeliniespidsen som et permanent, rekreativt åndehul til gavn for offentligheden og befolkningens sundhed.

Gennemføres det foreliggende projekt på trods af de dokumenterede planfaglige og retlige mangler, vil byggeriet fremstå som et resultat af inkonsekvent byplanlægning, der strider mod en række overordnede rammeværktøjer, politikker og internationale aftaler:

- **UNESCO-Verdensarvskonventionen:** Ved at placere en tæt højhusbebyggelse i den visuelle bufferzone forringes det historiske kulturmiljø omkring Frederiksstaden, og Kastellets militærhistoriske integritet svækkes markant.
- **Parisaftalen og EU's bygningsdirektiver:** Ved at tillade en regneteknisk udeladelse af anlægsfasens faktiske CO2-udslip fra den tunge fundering i havnebunden, modarbejdes de overordnede målsætninger om reelle drivhusgasreduktioner frem mod 2030 og 2050.
- **Danmarks nationale arkitekturpolitik (2025), "En attraktiv fremtid":** Ved at devaluere Søndre Frihavns historiske, maritime skala og fjerne Lodseriet fra sin oprindelige sammenhæng, tilsidesættes de statslige dogmer om omhu, transformation og beskyttelse af lokal kulturarv.
- **FN's Verdensmål for bæredygtig udvikling:** Ved at gennemtvinge et kritisk parkeringsunderskud og reducere arealerne til mental restitution i havnerummet, modarbejdes de globale mål om sundhed, mindre ulighed og bæredygtige bysamfund.

Med venlig hilsen,

Beboer på Kastelsvej igennem 40 år

Svarnr.: 110 Borger

Vejnavn: Askevænget

Postnr. og by: 2830 Virum

Høringssvar:
Med denne lokalplan er man igen godt igang med at ændre Københavns kultur- og bygningshistorie, som en overskuelig storby med udsigt til Øresund og med friområder for alle og ikke kun for de velhavende/erhvervslivet (som forlader bygningerne ila dagen).
Det er en skandale, at høje, grimme bygninger tillades isf den menneskenære lavere bebyggelse. Og der tænkes overhovedet ikke i de større sammenhænge, hvor man bør sikre beboelser udenfor København og bremse tilflytning fra landkommuner til storbyer og derved ødelægge miljøet og bebyggelsesgraden i bla København og samtidig affolker provinsen.
Der tænkes ikke i de større sammenhænge og konsekvenser.
Derfor gør jeg indsigelse.
Birte Bøgeløv

Svarnr.: 111 Borger

Vejnavn: Thorupgård Allé

Postnr. og by: 2720 Vanløse

Høringssvar:
Modstand mod forslaget om lokalplan med højhusbyggeri på Marmormolen.

Jeg har desværre først set denne igangværende høring dagen før udløbet d. 21.9.
Kan derfor kun nå ganske kort at udtrykke min store forbavselse og modstand mod hele dette forslag til lokalplan,
især mod placeringen af - og størrelsen på højhusene på molen.
Vil derfor blot tilslutte mig de saglige vurderinger og kritikpunkter i følgende høringssvar:
Nr. 4, 8, 49-51, 53, 56, 58, 85, 87-88, 90-93 og 101.

Svarnr.: 112 Borger

Vejnavn: Ringstedgade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Jeg finder højhuset i direkte modstrid med Langelinies miljø og stedets historie, og det undrer mig, at det er SF's overborgmester, der taler varmt om forslaget.

Svarnr.: 113 Borger

Vejnavn: Willemoesgade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Jeg vil gerne udtrykke min støtte til Lokalplanen. Placeringen for enden af Langelinie og Marmormolen indbyder efter min mening til et par markante bygninger, hvilket den forrige lokalplan også lagde op til.

I og med byen i høj grad mangler lejligheder, er det positivt at projektet på Langelinie nu i stedet bliver til med et signifikant antal boliger. For min skyld, kunne man godt have bygget endnu flere og dermed højere. Forhåbentlig er det ikke sidste gang vi ser et projekt som dette, særligt tæt ved stationer giver det mening at bygge tæt og højere.

København skal ikke være en by der er bange for at bygge nye markante bygninger. Jeg er

tilhænger af bygninger der bryder skalaen enkelte steder. Ellers ender vi med at få en ensformig og kedelig by. Noget af det der er lykkedes godt kort derfra i Aarhusgade kvarteret, er netop blandingen af høje og lave bygninger.

Det ofte negative røster man hører i forbindelse med denne type Lokalplanforslag, derfor vil jeg afslutningsvis gerne minde om, at det ikke altid er dem der råber højest og vredest vis holdning repræsenterer alle. Også selvom nogle prøver at få det til at lyde sådan.

Svarnr.: 114 På vegne af interesseorganisation eller borger E/F Gripsholm

Høringssvar:
Høringssvar fra Ejerforeningen Gripsholm, vedrørende forslag til lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord.

Vi, Ejerforeningen Gripsholm, afgiver hermed høringssvar vedrørende det fremlagte forslag til lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord.
Vi kan overordnet tilslutte os de synspunkter og bekymringer, som allerede er fremført af områdets beboer- og grundejerforeninger samt Østerbro Lokaludvalg.
For vores vedkommende angår de væsentligste indsigelser imidlertid særligt den foreslåede bebyggelseshøjde og volumen samt de deraf følgende konsekvenser for udsigtsforhold, morgensol, dagslys og områdets eksisterende åbne og maritime karakter.
Efter vores opfattelse er der tale om så væsentlige og varige påvirkninger af de eksisterende forhold, at det bør kunne kræves, at kommunen i beslutningsgrundlaget klart redegør for, hvorfor netop den foreslåede bygningshøjde og volumen er nødvendig, og hvorfor projektets formål ikke kan realiseres gennem en mindre indgribende løsning.

Bebyggelsens højde og volumen.
Den foreslåede bebyggelse vil i kraft af sin højde, placering og samlede bygningsmasse få en meget betydelig fysisk og visuel virkning i området.
Der er efter vores opfattelse ikke alene tale om opførelse af ny bebyggelse på et konkret byggefelt, men om en ændring af selve karakteren af havnerummet og byprofilen omkring Langelinie og Søndre Frihavn. Langelinie som har en stærk historisk karakter for Københavns havn og har et ensartet arkitektonisk udtryk som tager udgangspunkt i de historiske og allerede eksisterende bygninger.
Kulturmiljøet på Langelinie skal i vores optik bevares, herunder det åbne udsyn fra promenaderne over havnen, i dette område med en stærk arkitektonisk identitet med bygninger på max 6 etager som ligner de historiske industribyggerier.
Netop derfor bør vurderingen af byggeriets højde ikke reduceres til et spørgsmål om arkitektonisk udtryk.
Bygningshøjden er afgørende for blandt andet:

- tab af udsigt,
- skyggepåvirkning,
- tab af direkte morgensol,
- oplevelsen af havnerummets åbenhed,
- byggeriets dominans i forhold til eksisterende bebyggelse, og
- den samlede påvirkning af områdets kulturmiljø og maritime karakter.

Vi savner en tydelig redegørelse for, hvorfor den foreslåede højde udgør den nødvendige eller mest hensigtsmæssige løsning.
Det bør efter vores opfattelse ikke være tilstrækkeligt alene at konstatere, at et givent bygningsvolumen kan rummes inden for den overordnede planlægning.
Kommunen bør konkret kunne redegøre for, hvorfor en væsentligt lavere bebyggelse ikke kan opfylde projektets overordnede formål, når en sådan løsning samtidig vil kunne reducere en række af de væsentligste gener for de omkringliggende boliger og for området som helhed.
Vi skal derfor anmode om, at der foretages en egentlig alternativvurdering, hvor den foreslåede bebyggelse sammenholdes med mindst ét realistisk alternativ med væsentligt reduceret højde og eventuelt reduceret volumen.

Udsigtsforhold
Det åbne udsyn over havnen og de lange sigtelinjer er en væsentlig del af områdets særlige kvalitet.
Disse forhold har naturligvis betydning for de eksisterende boliger, men de har samtidig en bredere bymæssig betydning. Langelinie og Søndre Frihavn er karakteriseret ved mødet mellem byen, havnen og det åbne vand, og netop denne visuelle åbenhed bør efter vores opfattelse betragtes som et selvstændigt planmæssigt hensyn.
Den foreslåede bebyggelse vil flere steder etablere en ny og markant visuel barriere.
Det forekommer os derfor utilstrækkeligt alene at beskrive projektets arkitektoniske kvaliteter uden samtidig at foretage en mere konkret vurdering af, hvad der mistes.
Vi skal derfor anmode om, at kommunen i den videre behandling redegør eksplicit for:

- hvilke eksisterende udsigtslinjer der helt eller delvist bortfalder,
- hvilke eksisterende boliger og offentlige opholdsarealer der påvirkes,
- i hvilket omfang påvirkningen følger direkte af den valgte bygningshøjde,
- hvor stor en del af påvirkningen der vil kunne undgås ved en lavere bebyggelse, og
- hvilke konkrete hensyn der efter kommunens vurdering nødvendiggør, at disse udsigtsforhold tilsidesættes.

Hvis kommunen fastholder den foreslåede højde, bør det således efter vores opfattelse fremgå klart, hvorfor en lavere løsning er vurderet utilstrækkelig.

Morgensol og skyggepåvirkning
Spørgsmålet om direkte morgensol og skyggepåvirkning er for os et helt centralt forhold.
Det foreslåede byggeris højde og placering må forventes at medføre en mærkbar skyggepåvirkning af omkringliggende boliger og dermed en reduktion af det eksisterende direkte solindfald i morgentimerne.
Der er tale om en permanent påvirkning.
For boliger i et tæt byområde er direkte sollys ikke et uvæsentligt komfortelement, men en væsentlig del af boligernes lysmæssige og oplevelsesmæssige kvalitet.
Morgensolen har endvidere en særlig betydning, idet den ikke kan erstattes af sol på andre tidspunkter af dagen for boliger, hvis orientering og placering betyder, at netop morgentimerne udgør den væsentligste periode med direkte solindfald.
Vi finder derfor, at skyggepåvirkningen bør tillægges betydelig vægt ved fastlæggelsen af den maksimale bygningshøjde.
Det bør efter vores opfattelse dokumenteres langt mere præcist:

- hvilke ejendomme og boliger der berøres,
- på hvilke tidspunkter af året påvirkningen indtræder,
- hvor mange timer med direkte morgensol der mistes,
- hvor stor forskel der vil være mellem det aktuelle forslag og et alternativ med lavere byggeri, og
- om bygningens placering eller udformning kan ændres med henblik på at reducere skyggevirkningen.

Vi skal i den forbindelse anmode om, at der offentliggøres detaljerede sol- og skyggestudier for relevante perioder af året, herunder navnlig morgenperioden.
Det afgørende er efter vores opfattelse ikke alene at vise, at der opstår skygge, men at gøre det muligt at vurdere omfanget af den konkrete forringelse sammenholdt med mindre indgribende alternativer.

Trafikafvikling og planlægning
Vi tilslutter os bekymringer omkring trafikafvikling i fremtiden i vores nabolag omkring Sønderfrihavns bassinerne. Vi anmoder om at genbesøge planerne for Trafik- og parkeringsforhold for biler, motorcykler og cykler ift. beboere, gæster og turister. Hvor skal fx de mange eksisterende cyklister, turister og besøgende, som området er kendt for, flyttes hen? Endvidere, med op mod 230 boliger som skal huse familier, og en masse mennesker som skal til og fra deres bopæl, må man have en plan for hvordan vejnetværket skal gøres klar til mere trafik ind på Kalkbrænderihavnsgade, som allerede er plaget af tæt trafik. En grundig analyse bør fremstilles, før omgivelsernes design fastlægges.

Krav om konkret begrundelse for den valgte løsning

Vi er opmærksomme på, at planlægning nødvendigvis indebærer en afvejning mellem forskellige hensyn.
Netop derfor bør det også fremgå tydeligt af beslutningsgrundlaget, hvilke hensyn der er tillagt afgørende vægt, og hvorfor.
Hvis en højere bebyggelse indebærer væsentligt større tab af udsigt, morgensol og åbenhed end en lavere bebyggelse, bør kommunen efter vores opfattelse konkret redegøre for, hvilke planmæssige hensyn der gør denne merpåvirkning nødvendig.
Vi finder således ikke, at spørgsmålet alene bør være, om den foreslåede bebyggelse kan realiseres.
Det relevante spørgsmål bør også være:
Kan projektets formål opnås med en lavere og mindre belastende bebyggelse?
Hvis svaret er ja, bør dette alternativ efter vores opfattelse foretrækkes.
Hvis kommunen derimod vurderer, at en sådan løsning ikke er mulig eller hensigtsmæssig, bør denne vurdering begrundes konkret og efterprøveligt.

Samlet vurdering
Det er vores opfattelse, at lokalplanforslaget i sin nuværende form indebærer en for betydelig påvirkning af områdets eksisterende kvaliteter og af de omkringliggende boligers udsigts- og lysforhold.
Særligt finder vi det problematisk, hvis en væsentlig reduktion af morgensol og udsigt accepteres uden, at det samtidig er dokumenteret, at den foreslåede bygningshøjde er nødvendig for at realisere projektets formål.
Vi skal derfor anmode Københavns Kommune om at genoverveje:

- den maksimale bygningshøjde,
- den samlede bygningsvolumen,
- påvirkningen af eksisterende udsigtslinjer,
- tabet af direkte morgensol,
- de samlede skyggevirkninger,
- byggeriets indvirkning på områdets åbne maritime karakter, samt
- muligheden for en væsentligt lavere og mindre dominerende bebyggelse.

På det foreliggende grundlag finder vi, at lokalplansforslaget ikke bør vedtages uændret.
Før endelig vedtagelse bør der efter vores opfattelse foreligge en dokumenteret alternativ vurdering, som gør det muligt for både offentligheden og de politiske beslutningstagere at se, hvilke konsekvenser den valgte bygningshøjde har sammenholdt med en lavere løsning.
Såfremt den foreslåede højde herefter fastholdes, bør kommunen samtidig klart og konkret redegøre for, hvorfor hensynet til denne bygningshøjde findes at veje tungere end hensynet til de eksisterende beboeres morgensol og udsigt samt bevarelsen af områdets åbne karakter.

Med venlig hilsen
E/F Gripsholm

20 september 2026

Høringssvar fra Ejerforeningen Gripsholm, vedrørende forslag til lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord

Vi, Ejerforeningen Gripsholm, afgiver hermed høringssvar vedrørende det fremlagte forslag til lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord.

Vi kan overordnet tilslutte os de synspunkter og bekymringer, som allerede er fremført af områdets beboer- og grundejerforeninger samt Østerbro Lokaludvalg.

For vores vedkommende angår de væsentligste indsigelser imidlertid særligt **den foreslåede bebyggelseshøjde og volumen samt de deraf følgende konsekvenser for udsigtsforhold, morgensol, dagslys og områdets eksisterende åbne og maritime karakter**.

Efter vores opfattelse er der tale om så væsentlige og varige påvirkninger af de eksisterende forhold, at det bør kunne kræves, at kommunen i beslutningsgrundlaget klart redegør for, hvorfor netop den foreslåede bygningshøjde og volumen er nødvendig, og hvorfor projektets formål ikke kan realiseres gennem en mindre indgribende løsning.

Bebyggelsens højde og volumen.

Den foreslåede bebyggelse vil i kraft af sin højde, placering og samlede bygningsmasse få en meget betydelig fysisk og visuel virkning i området.

Der er efter vores opfattelse ikke alene tale om opførelse af ny bebyggelse på et konkret byggefelt, men om en ændring af selve karakteren af havnerummet og byprofilen omkring Langelinie og Søndre Frihavn. Langelinie som har en stærk historisk karakter for Københavns havn og har et ensartet arkitektonisk udtryk som tager udgangspunkt i de historiske og allerede eksisterende bygninger.

Kulturmiljøet på Langelinie skal i vores optik bevares, herunder det åbne udsyn fra promenaderne over havnen, i dette område med en stærk arkitektonisk identitet med bygninger på max 6 etager som ligner de historiske industribyggerier.

Netop derfor bør vurderingen af byggeriets højde ikke reduceres til et spørgsmål om arkitektonisk udtryk.

Bygningshøjden er afgørende for blandt andet:

- tab af udsigt,
- skyggepåvirkning,

- tab af direkte morgensol,
- oplevelsen af havnerummets åbenhed,
- byggeriets dominans i forhold til eksisterende bebyggelse, og
- den samlede påvirkning af områdets kulturmiljø og maritime karakter.

Vi savner en tydelig redegørelse for, hvorfor den foreslåede højde udgør den nødvendige eller mest hensigtsmæssige løsning.

Det bør efter vores opfattelse ikke være tilstrækkeligt alene at konstatere, at et givent bygningsvolumen kan rummes inden for den overordnede planlægning.

Kommunen bør konkret kunne redegøre for, **hvorfor en væsentligt lavere bebyggelse ikke kan opfylde projektets overordnede formål**, når en sådan løsning samtidig vil kunne reducere en række af de væsentligste gener for de omkringliggende boliger og for området som helhed.

Vi skal derfor anmode om, at der foretages en egentlig alternativvurdering, hvor den foreslåede bebyggelse sammenholdes med mindst ét realistisk alternativ med væsentligt reduceret højde og eventuelt reduceret volumen.

Udsigtsforhold

Det åbne udsyn over havnen og de lange sigtelinjer er en væsentlig del af områdets særlige kvalitet.

Disse forhold har naturligvis betydning for de eksisterende boliger, men de har samtidig en bredere bymæssig betydning. Langelinie og Søndre Frihavn er karakteriseret ved mødet mellem byen, havnen og det åbne vand, og netop denne visuelle åbenhed bør efter vores opfattelse betragtes som et selvstændigt planmæssigt hensyn.

Den foreslåede bebyggelse vil flere steder etablere en ny og markant visuel barriere.

Det forekommer os derfor utilstrækkeligt alene at beskrive projektets arkitektoniske kvaliteter uden samtidig at foretage en mere konkret vurdering af, hvad der mistes.

Vi skal derfor anmode om, at kommunen i den videre behandling redegør eksplicit for:

- hvilke eksisterende udsigtslinjer der helt eller delvist bortfalder,
- hvilke eksisterende boliger og offentlige opholdsarealer der påvirkes,
- i hvilket omfang påvirkningen følger direkte af den valgte bygningshøjde,
- hvor stor en del af påvirkningen der vil kunne undgås ved en lavere bebyggelse, og

- hvilke konkrete hensyn der efter kommunens vurdering nødvendiggør, at disse udsigtsforhold tilsidesættes.

Hvis kommunen fastholder den foreslåede højde, bør det således efter vores opfattelse fremgå klart, hvorfor en lavere løsning er vurderet utilstrækkelig.

Morgensol og skyggepåvirkning

Spørgsmålet om direkte morgensol og skyggepåvirkning er for os et helt centralt forhold.

Det foreslåede byggeris højde og placering må forventes at medføre en mærkbar skyggepåvirkning af omkringliggende boliger og dermed en reduktion af det eksisterende direkte solindfald i morgentimerne.

Der er tale om en permanent påvirkning.

For boliger i et tæt byområde er direkte sollys ikke et uvæsentligt komfortelement, men en væsentlig del af boligernes lysmæssige og oplevelsesmæssige kvalitet.

Morgensolen har endvidere en særlig betydning, idet den ikke kan erstattes af sol på andre tidspunkter af dagen for boliger, hvis orientering og placering betyder, at netop morgentimerne udgør den væsentligste periode med direkte solindfald.

Vi finder derfor, at skyggepåvirkningen bør tillægges betydelig vægt ved fastlæggelsen af den maksimale bygningshøjde.

Det bør efter vores opfattelse dokumenteres langt mere præcist:

- hvilke ejendomme og boliger der berøres,
- på hvilke tidspunkter af året påvirkningen indtræder,
- hvor mange timer med direkte morgensol der mistes,
- hvor stor forskel der vil være mellem det aktuelle forslag og et alternativ med lavere byggeri, og
- om bygningens placering eller udformning kan ændres med henblik på at reducere skyggevirkningen.

Vi skal i den forbindelse anmode om, at der offentliggøres detaljerede sol- og skyggestudier for relevante perioder af året, herunder navnlig morgenperioden.

Det afgørende er efter vores opfattelse ikke alene at vise, at der opstår skygge, men at gøre det muligt at vurdere **omfanget af den konkrete forringelse sammenholdt med mindre indgribende alternativer**.

Trafikafvikling og planlægning

Vi tilslutter os bekymringer omkring trafikafvikling i fremtiden i vores nabolag omkring Sønderfrihavns bassinerne. Vi anmoder om at genbesøge planerne for Trafik- og parkeringsforhold for biler, motorcykler og cykler ift. beboere, gæster og turister. Hvor skal fx de mange eksisterende cyklister, turister og besøgende, som området er kendt for, flyttes hen? Endvidere, med op mod 230 boliger som skal huse familier, og en masse mennesker som skal til og fra deres bopæl, må man have en plan for hvordan vejnetværket skal gøres klar til mere trafik ind på Kalkbrænderihavnsgade, som allerede er plaget af tæt trafik. En grundig analyse bør fremstilles, før omgivelsernes design fastlægges.

Krav om konkret begrundelse for den valgte løsning

Vi er opmærksomme på, at planlægning nødvendigvis indebærer en afvejning mellem forskellige hensyn.

Netop derfor bør det også fremgå tydeligt af beslutningsgrundlaget, hvilke hensyn der er tillagt afgørende vægt, og hvorfor.

Hvis en højere bebyggelse indebærer væsentligt større tab af udsigt, morgensol og åbenhed end en lavere bebyggelse, bør kommunen efter vores opfattelse konkret redegøre for, **hvilke planmæssige hensyn der gør denne merpåvirkning nødvendig**.

Vi finder således ikke, at spørgsmålet alene bør være, om den foreslåede bebyggelse kan realiseres.

Det relevante spørgsmål bør også være:

Kan projektets formål opnås med en lavere og mindre belastende bebyggelse?

Hvis svaret er ja, bør dette alternativ efter vores opfattelse foretrækkes.

Hvis kommunen derimod vurderer, at en sådan løsning ikke er mulig eller hensigtsmæssig, bør denne vurdering begrundes konkret og efterprøveligt.

Samlet vurdering

Det er vores opfattelse, at lokalplanforslaget i sin nuværende form indebærer en for betydelig påvirkning af områdets eksisterende kvaliteter og af de omkringliggende boligers udsigts- og lysforhold.

Særligt finder vi det problematisk, hvis en væsentlig reduktion af morgensol og udsigt accepteres uden, at det samtidig er dokumenteret, at den foreslåede bygningshøjde er nødvendig for at realisere projektets formål.

Vi skal derfor anmode Københavns Kommune om at genoverveje:

- den maksimale bygningshøjde,
- den samlede bygningsvolumen,
- påvirkningen af eksisterende udsigtslinjer,
- tabet af direkte morgensol,
- de samlede skyggevirkninger,
- byggeriets indvirkning på områdets åbne maritime karakter, samt
- muligheden for en væsentligt lavere og mindre dominerende bebyggelse.

På det foreliggende grundlag finder vi, at lokalplansforslaget **ikke bør vedtages uændret**.

Før endelig vedtagelse bør der efter vores opfattelse foreligge en dokumenteret alternativvurdering, som gør det muligt for både offentligheden og de politiske beslutningstagere at se, hvilke konsekvenser den valgte bygningshøjde har sammenholdt med en lavere løsning.

Såfremt den foreslåede højde herefter fastholdes, bør kommunen samtidig klart og konkret redegøre for, hvorfor hensynet til denne bygningshøjde findes at veje tungere end hensynet til de eksisterende beboeres morgensol og udsigt samt bevarelsen af områdets åbne karakter.

Med venlig hilsen

E/F Gripsholm

Svarnr.: 115 Borger

Vejnavn: Ørhagevej

Postnr. og by: 2720 Vanløse

Høringssvar:
Nej til forslaget om lokalplan med højhusbyggeri på Marmormolen.

jeg vil tilslutte mig de saglige vurderinger og kritikpunkter i følgende høringssvar:
Nr. 4, 8, 49-51, 53, 56, 58, 85, 87-88, 90-93, 101 og 110.

Svarnr.: 116 Borger

Vejnavn: Fælledvej

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:
Indsigelse vedrørende projektet om højhusene ved Marmormolen Øst og Langeliniemolen Nord - særligt Langeliniehøjhuset.

Det er svært at forstå, at vi i København, med de erfaringer, vi gennem årtier har gjort os med byplanlægning både herhjemme og i udlandet, fortsat ser meget høje bygninger som et mål i sig selv.

København er internationalt kendt for en byplanlægning, der tager udgangspunkt i mennesket og livet mellem husene. Paradoksalt nok er en af de mest indflydelsesrige fortalere for netop denne tilgang københavneren Jan Gehl. Hans arbejde har gennem årtier understreget betydningen af den menneskelige skala og forbindelsen mellem bygningerne og det liv, der udspiller sig på gader, pladser og i gårdrum.

I Livet mellem husene beskriver Gehl netop, hvordan kontakten mellem mennesker i bygningerne og livet på gaden bliver markant svagere allerede omkring tredje og fjerde etage. Pointen er grundlæggende: En by består ikke blot af bygninger, men af det liv, der foregår mellem dem. Jo længere vi bevæger os væk fra gadeniveau, desto svagere bliver denne forbindelse.

Det er en af Københavns store kvaliteter. Byen er i vid udstrækning bygget i en menneskelig skala med relativt lave bygninger, hvor mennesker i boliger, på altaner, i gårde, på fortove og i gaderne fortsat befinder sig i nærheden af hinanden. Man kunne kalde det en demokratisk by: Gaden og byrummet er vores fælles rum, hvor københavnere møder hinanden på tværs af boligforhold, indkomst og baggrund.

Derfor bør man spørge, hvad højhusene ved Marmormolen Øst og Langeliniemolen Nord egentlig tilfører København som by – ikke blot hvad de tilfører deres kommende beboere, investorer eller bygherrer.

Argumentet om, at højhuse skaber plads til flere boliger, bliver ofte fremført. Men tæthed og højhuse er ikke synonymer. København har allerede vist, at man kan skabe en tæt by med mange boliger uden at bygge 30 eller 40 etager i højden. Spørgsmålet bør derfor ikke alene være, hvor mange kvadratmeter der kan bygges på en given grund, men hvilken by vi ønsker at skabe.

Samtidig bør projekternes visuelle påvirkning af den historiske by tages meget alvorligt. Frederiksstaden med Amalienborg er optaget på Danmarks tentativliste til UNESCOs verdensarvsliste. Københavns Kommune beskriver selv Frederiksstaden som et værdifuldt kulturmiljø og fremhæver, at hensynet til området skal varetages i planlægningen, så dets kulturarvsmæssige kvaliteter og udpegningsgrundlag opretholdes.

Meget høje bygninger i umiddelbar visuel nærhed af dette område er derfor ikke blot et spørgsmål om personlig smag. Det rejser et principielt spørgsmål om, hvordan Københavns historiske skyline, byens arkitektoniske sammenhæng og Frederiksstadens kulturhistoriske værdier skal beskyttes – også når byggeriet formelt ligger uden for selve Frederiksstaden.

København behøver ikke et nyt spektakulært vartegn for enhver pris. Byens særkende er allerede stærkt. Det findes i tårnene og spirene, havnen, de sammenhængende karréer, de historiske bydele og – ikke mindst – livet mellem husene.

Derfor håber jeg, at politikerne denne gang vil stille sig selv et andet spørgsmål end: Hvor højt kan vi bygge?

Spørgsmålet bør være: Hvilken slags København ønsker vi at efterlade til dem, der kommer efter os?

Jeg håber, at svaret er et København, hvor udvikling ikke betyder, at byen skal komme til at ligne alle andre internationale storbyer, men hvor vi tør bevare og videreudvikle netop de kvaliteter, der gør København til København.

For livet på fjerde etage er stadig tæt forbundet med livet i gården og på gaden. Det samme kan næppe siges om livet på fyrretyvende.

Svarnr.: 117 På vegne af interesseorganisation eller borger Danske Havne

Høringssvar:
Danske Havne takker for muligheden for at afgive bemærkninger til ovennævnte forslag til lokalplan med tilhørende bilag.

Væsentligste bemærkninger:
Udkastet til lokalplan har til formål at få bygget boliger og serviceerhverv, og samtidig øge områdets rekreative værdi for borgere og gæster i området. Når et sådant projekt skal realiseres i et område, der samtidig er og støder op til et erhvervshavneområde, er der en række vigtige hensyn, der skal stå tydeligt og respekteres.
Danske Havne anerkender, at det er en kompleks opgave at optimere et så værdifuldt lokalområde, med mange funktioner, mennesker og erhverv.
CMP, Københavns og Malmø Erhvervshavne, har aktiviteter i området. CMP er en erhvervshavn af såkaldt national interesse, og en vigtig nordisk færgehavn.
Danske Havne gør opmærksom på, at de særlige krav og hensyn til erhvervshavnen, som bl.a. fremgår af "Statens oversigt over nationale interesser", 2025, skal overholdes og sikres. København-Oslo-ruten udgør f.eks. jf. Trafikstyrelsens Havneatlas en væsentlig international færgerute.
Oversigten over "Nationale interesser i planlægningen" indeholder krav til den kommunale planlægning, som på nuværende tidspunkt ikke ses afspejlet i udkast til lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord.
Nedenstående væsentlige punkter bør derfor indarbejdes i udkast til lokalplan, så der ikke opstår problemer og restriktioner for erhvervshavnen, i hverken anlægs-eller driftsfasen.
• Lokalplanen bør indeholde klare rammer, der sikrer erhvervshavnens fortsatte drifts-, udviklingsmuligheder også på lang sigte. Lokalplanområdet ligger sammen med og klods op af erhvervshavneområdet, hvor der må imødeses ændringer og dynamik, og stor aktivitet mange år frem.
• Havnens rolle som transport- og erhvervsinfrastruktur skal derfor indskrives, som et grundlæggende planhensyn. De nye byfunktioner, boliger og rekreative aktiviteter må ikke medføre begrænsninger for havnerelaterede aktiviteter, besejling, krydstogtanløb eller fremtidige tilpasninger af havneinfrastrukturen. Disse hensyn skal indskrives, så de er gældende i både anlægs- og driftsfasen for området.
• Der skal tages hensyn til forventede fremtidige skibsstørrelser for Oslo

færgen, der er en vigtig international færgerute i Danmark og en udpeget grøn korridor i programmet Nordic Road Map. De tekniske indretninger, der er vist i høringsmaterialet for anlægs- og driftsfase, tager ikke i tilstrækkelig grad de nødvendige hensyn for at sikre skibsanløb, og bør derfor tilrettes i dialog med relevante interessenter.
• Lokalplanen mangler tilstrækkelige krav til støjdæmpende foranstaltninger på og i boligerne. Der er efterhånden stor erfaring og evidens for, at byggerier på placeringer, som ligner den her aktuelle, skal designes og bygges, så boligerne støjminimeres indendørs. Se bl.a. erfaringer fra Århus ift. nybyggeri tæt på havnen og øvrige havnebyer som fx Hamborg og Rotterdam.
Det er rigtig vigtigt, at der iagttages fornøden omhu her. De nye bygninger vil ligge lige ud til havneløbet, og det vi kan være sikre på er, at det fortsat vil være et supertravlt område med en masse aktivitet og trafik, både til lands og til vands. Implementeringen af effektiv støjdæmpning vil derfor også kunne spare kommunen for meget bøvl og mange klager senere hen.

Konkrete bemærkninger:
Nedenstående elementer ser ud til at skulle ændres i udkast til lokalplan, for ikke at være til gene for erhvervshavnen og i det hele taget sikre gode trafikale løsninger:
• Minimer afspærringer i areal og tid. Der må fx ikke være fuld afspærring af nordenden på Langelinjekaj. Det vil vanskeliggøre skibsoperationer ved at begrænse vendeplads og fortøjningsmuligheder. Der skal desuden være plads til havnerundfart og køretøjer, der skal ned og vende for enden af molen.
• Det er vigtigt, at der fortsat er plads til den nødvendige trafik på Langeliniekaj under hele forløbet med byggeri og drift ved den ændrede anvendelse af området i udkast til lokalplan. Der er allerede i dag både busser, taxier, lastbiler og gående passagerer og beboere.
Dvs. at det er et yderst travlt område også op til lokalplanområdet, og der er bred brug for adgang til arealerne. I den kommende byggefase vil der komme yderligere trafik med materialer og lign. Den trafik skal så vidt muligt passes ind på ydertidspunkter, så den ikke belaster den øvrige trafik i området.
• Når der efterfølgende er kommet ekstra boliger og serviceerhverv i det nye lokalplanområde, vil det betyde yderligere trafik permanent. Det ses ikke, at der på plantegningerne er taget højde for denne ekstra trafik i driftsfasen, og hvordan den via ændringer i infrastrukturen passes godt ind med den eksisterende trafik med relation til erhvervshavnens virke i og omkring lokalplanområdet.

Med venlig hilsen
Camilla Rosenhagen
Danske Havne

Københavns Kommune
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen
Område for Byplanlægning

DANSKE HAVNE
FUNDAMENTET FOR EN SIKKER & GRØN FREMTID

Danske Havnes høringssvar vedrørende Marmormolen Øst og Langelinie Nord - forslag til lokalplan

21. september 2026

Danske Havne takker for muligheden for at afgive bemærkninger til ovennævnte forslag til lokalplan med tilhørende bilag.

Væsentligste bemærkninger

Udkastet til lokalplan har til formål at få bygget boliger og serviceerhverv, og samtidig øge områdets rekreative værdi for borgere og gæster i området. Når et sådant projekt skal realiseres i et område, der samtidig er og støder op til et erhvervshavneområde, er der en række vigtige hensyn, der skal stå tydeligt og respekteres.

Danske Havne anerkender, at det er en kompleks opgave at optimere et så værdifuldt lokalområde, med mange funktioner, mennesker og erhverv.

CMP, Københavns og Malmø Erhvervshavne, har aktiviteter i området. CMP er en erhvervshavn af såkaldt national interesse, og en vigtig nordisk færgehavn.

Danske Havne gør opmærksom på, at de særlige krav og hensyn til erhvervshavnen, som bl.a. fremgår af "Statens oversigt over nationale interesser", 2025, skal overholdes og sikres. København-Oslo-ruten udgør f.eks. jf. Trafikstyrelsens Havneatlas en væsentlig international færgerute.

Oversigten over "Nationale interesser i planlægningen" indeholder krav til den kommunale planlægning, som på nuværende tidspunkt ikke ses afspejlet i udkast til lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord.

Nedenstående væsentlige punkter bør derfor indarbejdes i udkast til lokalplan, så der ikke opstår problemer og restriktioner for erhvervshavnen, i hverken anlægs-eller driftsfasen.

- Lokalplanen bør indeholde klare rammer, der sikrer erhvervshavnens fortsatte drifts-, udviklingsmuligheder også på lang sigte. Lokalplanområdet ligger sammen med og klods op af erhvervshavneområdet, hvor der må imødeses ændringer og dynamik, og stor aktivitet mange år frem.
- Havnens rolle som transport- og erhvervsinfrastruktur skal derfor indskrives, som et grundlæggende planhensyn. De nye byfunktioner, boliger og rekreative aktiviteter må ikke medføre begrænsninger for havnerelaterede aktiviteter, besejling, krydstogtanløb eller fremtidige tilpasninger af havneinfrastrukturen. Disse hensyn skal indskrives, så de er gældende i både anlægs- og driftsfasen for området.
- Der skal tages hensyn til forventede fremtidige skibsstørrelser for Oslo-færgen, der er en vigtig international færgerute i Danmark og en udpeget grøn korridor i programmet Nordic Road Map. De tekniske indretninger, der er vist i høringsmaterialet for anlægs- og driftsfase, tager ikke i tilstrækkelig grad de nødvendige hensyn for at sikre skibsanløb, og bør derfor tilrettes i dialog med relevante interessenter.

Københavns Kommune
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen
Område for Byplanlægning

DANSKE HAVNE
FUNDAMENTET FOR EN SIKKER & GRØN FREMTID

- Lokalplanen mangler tilstrækkelige krav til støjdæmpende foranstaltninger på og i boligerne. Der er efterhånden stor erfaring og evidens for, at byggerier på placeringer, som ligner den her aktuelle, skal designes og bygges, så boligerne støjminimeres indendørs. Se bl.a. erfaringer fra Århus ift. nybyggeri tæt på havnen og øvrige havnebyer som fx Hamborg og Rotterdam.

  Det er rigtig vigtigt, at der iagttages fornøden omhu her. De nye bygninger vil ligge lige ud til havneløbet, og det vi kan være sikre på er, at det fortsat vil være et supertravlt område med en masse aktivitet og trafik, både til lands og til vands. Implementeringen af effektiv støjdæmpning vil derfor også kunne spare kommunen for meget bøvl og mange klager senere hen.

Konkrete bemærkninger

Nedenstående elementer ser ud til at skulle ændres i udkast til lokalplan, for ikke at være til gene for erhvervshavnen og i det hele taget sikre gode trafikale løsninger:

- Minimer afspærringer i areal og tid. Der må fx ikke være fuld afspærring af nordenden på Langelinjekaj. Det vil vanskeliggøre skibsoperationer ved at begrænse vendeplads og fortøjningsmuligheder. Der skal desuden være plads til havnerundfart og køretøjer, der skal ned og vende for enden af molen.
- Det er vigtigt, at der fortsat er plads til den nødvendige trafik på Langeliniekaj under hele forløbet med byggeri og drift ved den ændrede anvendelse af området i udkast til lokalplan. Der er allerede i dag både busser, taxier, lastbiler og gående passagerer og beboere.
  Dvs. at det er et yderst travlt område også op til lokalplanområdet, og der er bred brug for adgang til arealerne. I den kommende byggefase vil der komme yderligere trafik med materialer og lign. Den trafik skal så vidt muligt passes ind på ydertidspunkter, så den ikke belaster den øvrige trafik i området.
- Når der efterfølgende er kommet ekstra boliger og serviceerhverv i det nye lokalplanområde, vil det betyde yderligere trafik permanent. Det ses ikke, at der på plantegningerne er taget højde for denne ekstra trafik i driftsfasen, og hvordan den via ændringer i infrastrukturen passes godt ind med den eksisterende trafik med relation til erhvervshavnens virke i og omkring lokalplanområdet.

Med venlig hilsen

Camilla Rosenhagen

Danske Havne

Svarnr.: 118 Borger

Vejnavn: Langelinie Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Jeg mener, at planerne for byggeriet og omgivelserne er unødvendigt indgribende i hele områdets og ikke mindst Langelinies nuværende kulturmiljø.
Langelinie er kendt som et valfartssted med bred promenade og stort udsyn til havnen. Det var lige fra anlæggelsen af Frihavnen et kendt og ydet udflugtssted for mange Københavnere og i øvrigt senere også turister. Et sted at nyde udsigten over havnen og måske eller is og en kop kaffe.
De nuværende planer om at bygge flere højhuse omgivet af mange hundrede træer og buske ved det som bliver et center i havnen, respekterer slet ikke denne kulturarv.
Der skal være plads til, at man fortsat kan cykle, løbe, spadsere og tage ophold langs de brede promenader. Det kræver træer færre træer så der bliver plads til at parkere cyklen eller motorcyklen bag en bred havnekant.

Jeg støtter de mange forslag til at reducere byggehøjden og klimaaftrykket.

Jeg forstår ikke behovet for at inddrage flere omkringliggende matrikler fra lokalplan 197. Forslaget indeholder ingen argumenter og derfor opfordrer jeg til, at politikerne forlanger de nuværende rammer for lokalplan 197 fastholdt.

Beboer på Langelinie Allé

Svarnr.: 119 På vegne af interesseorganisation eller borger Metroselskabet I/S

Høringssvar:
Metroselskabets bemærkninger til forslag til lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord.

Københavns Kommune
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen
Klima og Byudvikling
Område for Byplanlægning
Njalsgade 13
2300 København S

Att. Astrid Le Bækgaard

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

T +45 3311 1700
E m@m.dk

21-09-2026

Metroselskabets bemærkninger til forslag til lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord

Kommunens sagsnr.: 2024-0342254

Metroselskabet har den 26. juni 2026 modtaget offentlig høring af forslag til lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord.

Metroselskabets bystrategiske principper
Metroselskabet har udviklet tre bystrategiske principper, **Fortæt, Forbind, Aktivér**, som har til formål at understøtte en god sammenhæng mellem byen og Metroen. Principperne peger på, hvordan prioriteringer i byplanlægningen i Metroens stationsopland kan påvirke passagertallet, et stærkere byliv og bedre udnyttelse af de store investeringer i den kollektive infrastruktur. Læs mere om Metroselskabets tre bystrategiske principper her.

Med afsæt i Metroselskabets bystrategiske principper, har selskabet følgende bemærkninger til lokalplantillægget:

Fortæt
Lokalplanen har til formål at fastlægge Marmormolens anvendelse til serviceerhverv og Langelinies anvendelse til boliger og serviceerhverv. Marmormolen er placeret inden for Metroens mest attraktive stationsopland på 600 meter. Kontorer genererer 13 daglige rejser med Metroen pr. 1.000 m^2, mens boliger genererer 24 daglige rejser med Metroen pr. 1.000 m^2. Metroselskabet opfordrer derfor Københavns Kommune til at undersøge mulighederne for en yderligere fortætning af Marmormolen Øst med boliger for at understøtte Metroens passagergrundlag og brugen af den kollektive transport.

Forbind
Det fremgår af lokalplanens formålsbestemmelse, at lokalplanen skal *"sikre offentlig adgang gennem områderne med et system af tilgængelige stier og promenader, så der opnås gode adgangsforhold og sammenhæng med den omgivende by."*

Metroselskabet ved at 9 ud af 10 passagerer går til og fra Metroen, og at cyklister i gennemsnit kører 1,6 m til metrostationerne. Metroselskabet er derfor positive over for, at lokalplanen skal sikre gode adgangsforhold. Metroselskabet bemærker, at der i den forbindelse skal laves en god kobling til eksisterende cykelsti på Marmorvej.

Langelinie Nord er placeret ca. 2 km fra Østerport station, hvorfor det her er særligt vigtigt med gode cykelforbindelser til stationen. Metroselskabet anbefaler derfor at Københavns Kommune sikrer, at cykelstiforbindelserne indenfor lokalplanområdet på Langelinie kobles ubesværet med eksisterende cykelstiforbindelser udenfor lokalplanområdet til Østerport station.

Aktivér

Halvdelen af rejsen med Metroen foregår ude i byen til og fra stationerne, og aktive og udadvendte stueetager langs forbindelserne til metrostationerne bidrager til et trygt og levende bymiljø, hvilket understøtter den oplevede rejsetid. Passagerer er villige til at gå op til 70 % længere, når ruten til stationen er gennem et levende og trygt bymiljø. Metroselskabet er derfor positive over, at byggefelt A2 på Langelinie Nord har serviceerhverv og publikumsorienterede serviceerhverv hele vejen rundt. Selskaber opfordrer derfor også Københavns Kommune til at gøre endnu mere brug af aktive stueetager på tværs af hele lokalplanområdet.

Metroselskabet har ingen yderligere bemærkninger til lokalplanforslaget.

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

Med venlig hilsen

Matilde Basse Poniewozik
Grænsefladekoordinator
Arealer, Rettigheder og Byudvikling

Svarnr.: 120 På vegne af interesseorganisation eller borger Copenhagen Malmö Port

Høringssvar:
Høringssvar til forslag til lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord
Til Københavns Kommune

Copenhagen Malmö Port (CMP) takker for muligheden for at afgive høringssvar til forslag til lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord, kommuneplantillæg og miljørapport. CMP er kommerciel havneoperatør i København, Malmø og Visby. I København omfatter CMP's virksomhed blandt andet containerterminalen i Nordhavn og bulkhavnen på Prøvestenen. Desuden håndterer CMP krydstogtskibe ved Oceankaj, Langelinie og Nordre Toldbod, samt faciliteterne til Oslofærgerne i Søndre Frihavn. CMP varetager desuden havneoperationelle opgaver i forbindelse med anløb på erhvervshavnens faciliteter i København.

CMP ser yderst positivt på ønsket om at udvikle Marmormolen Øst og Langelinie Nord med nye byrum, offentlig adgang og rekreative funktioner. Det er samtidig afgørende, at lokalplanen ikke begrænser den fortsatte drift, sikkerhed og udviklingsmuligheder for erhvervshavnen, herunder skibsanløb ved Langelinie og færgedriften i Søndre Frihavn.

1. Adgang og skibsoperationer i anlægsfasen
Miljøkonsekvensrapportens afsnit 5.3.11 beskriver anlægsfasen på Langelinie i perioden april 2027-juni 2030, herunder byggeplads og materialeplads på den østlige del af Langeliniekaj. Kortet og beskrivelsen af byggeplads- og afspærringsarealer viser, at anlægsfasen kan få direkte betydning for adgang til kajen, rundkørslen og det nordlige molehoved. Det er derfor vigtigt, at anlægsfasen tilrettelægges, så der fortsat sikres adgang, vending, fortøjning og skibsoperationer.

- En afspærring af hele nordøstenden af Langelinie inklusive rundkørsel i anlægsfasen vil forhindre busser og lastbiler i at vende på Langeliniekaj og derved i praksis umuliggør krydstogtoperationer.
- Afspærring kan desuden begrænse skibenes fortøjningsmuligheder, hvis trosser ikke kan føres nord for ISPS-området.
- Hvis der ikke opretholdes adgang langs kajen til det nordlige molehoved, kan det begrænse anløbsmuligheder for havnerundfarter og dermed øge presset på vejtrafikken.

CMP anbefaler, at materialepladsen flyttes eller reduceres, så der opretholdes en rundkørsel, samt adgang langs kajen øst for materialepladsen og helt til molehovedet. Det bør samtidig sikres, at erhvervstrafik, fortøjning, passageradgang og havnerundfarter kan afvikles under anlægsarbejdet. CMP anbefaler desuden, at større afspærringer, arbejde på kaj og vand samt ændringer i adgangsforhold i anlægsfasen koordineres med CMP og færgeoperatør i god tid, så skibsoperationer og nødvendig trafik kan planlægges forsvarligt. CMP bemærker i den forbindelse, at udkastet til VVM-tilladelse indeholder vilkår om arbejdsprocesser på vandarealer i havnen. Det understreger behovet for en konkret operationel koordinering mellem bygherre, CMP og færgeoperatør.

2. Trafikale forhold og kapacitet i driftsfasen
Det fremgår af lokalplansforslaget, at Langelinie fortsat skal fungere som offentligt promenadeområde, samtidig med at området er en aktiv kaj med anløb af store skibe. Høringsmaterialet beskriver også, at Langeliniekaj hele året anvendes til anløb af krydstogtskibe og andre større fartøjer. Lokalplansforslagets § 4 og tegning 3a2/3b2a fastlægger vejforholdene på Langelinie Nord, mens § 5 fastlægger bil- og cykelparkering. CMP bemærker, at erhvervstrafikken i forbindelse med skibsanløb skal indgå tydeligt i den videre planlægning, herunder busser, taxier, lastbiler, service- og beredskabskøretøjer. Miljørapportens afsnit 4.2.2 beskriver desuden, at trafikken til betjening af kajfunktioner, herunder krydstogtskibe, kører ad Langeliniekaj, og at servicetrafik til det nye byggeri ligeledes forudsættes afviklet via Langeliniekaj. Det understreger, at erhvervs- og servicetrafik på Langeliniekaj er en permanent driftsforudsætning, som bør indarbejdes i den endelige disponering af vejarealer, rundkørsel og adgangsforhold.

Høringsmaterialet peger samtidig på Langeliniekaj som et trafikalt opmærksomhedspunkt i anlægsfasen, hvor turister, krydstogtbusser, gående og tung byggepladstrafik kan optræde samtidig. Dette bør indgå som en særskilt forudsætning i den videre planlægning af både midlertidige og permanente trafikforhold.

- Rundkørslen og vejarealerne bør dimensioneres, så større køretøjer, herunder beredskabskøretøjer, kan vende sikkert uden at hindre anden trafik.
- Serviceparkering bør ikke placeres, så den reducerer manøvrerum for busser og lastbiler.
- Der bør gennemføres trafiksimuleringer for travle anløbsdage, hvor krydstogttrafik, erhvervstrafik, renovation, varelevering, cyklister og gående optræder samtidig.

CMP anbefaler, at serviceparkering flyttes væk fra rundkørslen, og at rundkørslen udformes med lav belægning frem for beplantning, så store køretøjer kan vende og evt. overkøre rundkørslen om nødvendigt. Det bør desuden vurderes, om der i travle perioder er behov for midlertidige trafikale afværgetiltag, eksempelvis prioritering af erhvervstrafik og begrænsning af korttidsparkering på den sydlige del af Langeliniekaj.

3. Støj fra skibe og havnedrift

I miljørapporten og lokalplansforslagets redegørelse fremgår blandt andet, at landstrøm forventes at reducere støj fra skibe ved kaj, når EU-krav træder i kraft i 2030, og at støjpåvirkningen herefter vurderes som lille og kortvarig. Landstrøm er etableret i 2021 for Oslofærgerne og i 2025 for krydstogt, mens fuld kapacitet forventes i 2028. Udkastet til VVM-tilladelse lægger tilsvarende til grund, at der fra 2030 kun vil være emissioner fra skibsmotorer ved anløb og afsejling for de skibe, der er omfattet af kravet om landstrøm. CMP er enig i, at landstrøm reducerer støj og emissioner væsentligt, men vurderer ikke, at støjhensynet dermed kan bortfalde helt. CMP lægger særligt vægt på, at nye støjfølsomme anvendelser ikke må medføre skærpede miljøvilkår for eksisterende eller fremtidige havneaktiviteter, jf. lokalplansforslagets § 9, stk. 2.

- Der kan indenfor rammerne af kommende EU-krav fra 2030 fortsat forekomme enkelte anløb for krydstogtskibe, hvor landstrøm ikke anvendes af tekniske, vejrmæssige eller operationelle årsager.
- Eksempelvis fartøjer, herunder passagerskibe, under 5.000 bruttoton, danske og udenlandske militære flådefartøjer, forskningsskibe og bunkerskibe mv. falder uden for EU-krav om landstrøm i 2030.
- Visse støjkilder, eksempelvis varme-, og ventilationssystemer, kan fortsat være relevante, selv når skibet er tilkoblet landstrøm.

4. Træbrygger, badeanlæg og besejling i Mellembassinet

Lokalplanforslagets § 10 giver mulighed for etablering af træbrygger, mens udbygningsaftalen omtaler et mobilt havnebad i Søndre Frihavn vest for den nye bebyggelse på Langelinie. Miljørapporten beskriver, at træbryggen langs den nordvestvendte kajstrækning på Langelinie etableres mellem de eksisterende fendere, så kajens yderkant reelt vil være uændret. CMP anerkender denne forudsætning, men bemærker, at træbrygge, mobilt havnebad og eventuelle tilhørende opholdsarealer fortsat bør vurderes samlet i forhold til besejling, manøvrering, sikkerhed, vedligehold og fremtidige færger i Mellembassinet.

- Simulationer bør ikke alene baseres på de nuværende Oslofærger, men også tage højde for fremtidige større færger.
- CMP anbefaler, at der indregnes skibe op til 225 meter i længden og 35 meter i bredden som relevant planlægningsforudsætning.
- Træbrygger og badeanlæg må ikke begrænse besejling, drift, vedligehold, oprensning eller eventuel uddybning af vandarealerne.
- Det nordlige færge-/RoRo-leje ved Marmormolen skal fortsat kunne anvendes.
- Den foreslåede placering af badeanlægget bør vurderes nærmere ud fra et sikkerhedsperspektiv, særligt i forhold til manøvrering ved færgelejerne.

CMP anbefaler, at der tages nødvendige hensyn til fremtidige skibsdimensioner for færger i Mellembassinet (op til 225 meter i længden og ca. 35 meter i bredden) og etableres nødvendige sikkerhedsmarginer. CMP anbefaler også, at endelig placering og udformning af mobilt badeanlæg og træbrygger først fastlægges efter en konkret nautisk og sikkerhedsmæssig vurdering, herunder med særskilt vurdering af, om den angivne

placering mellem eksisterende fendere er tilstrækkelig i forhold til drift, vedligehold og sikkerhed. En mere sydlig placering af mobilt badeanlæg og træbrygger langs vestkajen bør undersøges, da dette kan forbedre sikkerheden i forhold til besejling.

Opsummering
CMP støtter, at området udvikles med bedre offentlig adgang og nye rekreative kvaliteter. Det bør dog sikres eksplicit i lokalplanen og den videre projektudvikling, at dette sker uden at begrænse erhvervshavnens drift, passagerafvikling, fortøjningsmuligheder, besejling og fremtidige udviklingsmuligheder, herunder at nye støjfølsomme anvendelser ikke må medføre skærpede miljøvilkår for eksisterende eller fremtidige havneaktiviteter, jf. lokalplansforslagets § 9, stk. 2.

CMP bemærker i den forbindelse, at miljørapportens vurdering af den kystnære byzone bygger på, at lokalplanen tager hensyn til nødvendige infrastrukturinteresser, og at havneaktiviteter kan afvikles uden hindring. Dette hensyn bør fastholdes som en klar forudsætning i lokalplanen, de tekniske vilkår og den videre projektudvikling.
CMP anbefaler, at VVM-tilladelsen præciseres, så adgang til kaj, rundkørsel og nordligt molehoved fastholdes i anlægsfasen, og så afspærringer, pramarbejde og ændrede adgangsforhold koordineres med CMP og færgeoperatør i god tid. CMP anbefaler desuden, at rundkørslens endelige udformning og trafikafviklingen i driftsfasen vurderes på baggrund af trafiksimuleringer for travle anløbsdage, og at endelig placering og udformning af træbrygger og mobilt havnebad først fastlægges efter en konkret nautisk og sikkerhedsmæssig vurdering.

CMP står gerne til rådighed for en nærmere dialog om tilpasninger af lokalplanen og de tilhørende tekniske forudsætninger.

Med venlig hilsen

Malthe Mulvad
Public Affairs Lead
Copenhagen Malmö Port

COPENHAGEN MALMÖ PORT

Høringssvar til forslag til lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord

Til Københavns Kommune

Copenhagen Malmö Port (CMP) takker for muligheden for at afgive høringssvar til forslag til lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord, kommuneplantillæg og miljørapport.

CMP er kommerciel havneoperatør i København, Malmø og Visby. I København omfatter CMP's virksomhed blandt andet containerterminalen i Nordhavn og bulkhavnen på Prøvestenen. Desuden håndterer CMP krydstogtskibe ved Oceankaj, Langelinie og Nordre Toldbod, samt faciliteterne til Oslofærgerne i Søndre Frihavn. CMP varetager desuden havneoperationelle opgaver i forbindelse med anløb på erhvervshavnens faciliteter i København.

CMP ser yderst positivt på ønsket om at udvikle Marmormolen Øst og Langelinie Nord med nye byrum, offentlig adgang og rekreative funktioner. Det er samtidig afgørende, at lokalplanen ikke begrænser den fortsatte drift, sikkerhed og udviklingsmuligheder for erhvervshavnen, herunder skibsanløb ved Langelinie og færgedriften i Søndre Frihavn.

1. Adgang og skibsoperationer i anlægsfasen

Miljøkonsekvensrapportens afsnit 5.3.11 beskriver anlægsfasen på Langelinie i perioden april 2027-juni 2030, herunder byggeplads og materialeplads på den østlige del af Langeliniekaj. Kortet og beskrivelsen af byggeplads- og afspærringsarealer viser, at anlægsfasen kan få direkte betydning for adgang til kajen, rundkørslen og det nordlige molehoved. Det er derfor vigtigt, at anlægsfasen tilrettelægges, så der fortsat sikres adgang, vending, fortøjning og skibsoperationer.

- En afspærring af hele nordøstenden af Langelinie inklusive rundkørsel i anlægsfasen vil forhindre busser og lastbiler i at vende på Langeliniekaj og derved i praksis umuliggør krydstogtoperationer.
- Afspærring kan desuden begrænse skibenes fortøjningsmuligheder, hvis trosser ikke kan føres nord for ISPS-området.
- Hvis der ikke opretholdes adgang langs kajen til det nordlige molehoved, kan det begrænse anløbsmuligheder for havnerundfarter og dermed øge presset på vejtrafikken.

CMP anbefaler, at materialepladsen flyttes eller reduceres, så der opretholdes en rundkørsel, samt adgang langs kajen øst for materialepladsen og helt til molehovedet. Det bør samtidig sikres, at erhvervstrafik, fortøjning, passageradgang og havnerundfarter kan afvikles under anlægsarbejdet. CMP anbefaler desuden, at større afspærringer, arbejde på kaj og vand samt ændringer i adgangsforhold i anlægsfasen koordineres med CMP og færgeoperatør i god tid, så skibsoperationer og nødvendig trafik kan planlægges forsvarligt. CMP bemærker i den forbindelse, at udkastet til VVM-tilladelse indeholder vilkår om arbejdsprocesser på vandarealer i havnen. Det understreger behovet for en konkret operationel koordinering mellem bygherre, CMP og færgeoperatør.

COPENHAGEN MALMÖ PORT

2. Trafikale forhold og kapacitet i driftsfasen

Det fremgår af lokalplansforslaget, at Langelinie fortsat skal fungere som offentligt promenadeområde, samtidig med at området er en aktiv kaj med anløb af store skibe. Høringsmaterialet beskriver også, at Langeliniekaj hele året anvendes til anløb af krydstogtskibe og andre større fartøjer. Lokalplansforslagets § 4 og tegning 3a2/3b2a fastlægger vejforholdene på Langelinie Nord, mens § 5 fastlægger bil- og cykelparkering. CMP bemærker, at erhvervstrafikken i forbindelse med skibsanløb skal indgå tydeligt i den videre planlægning, herunder busser, taxier, lastbiler, service- og beredskabskøretøjer.

Miljørapportens afsnit 4.2.2 beskriver desuden, at trafikken til betjening af kajfunktioner, herunder krydstogtskibe, kører ad Langeliniekaj, og at servicetrafik til det nye byggeri ligeledes forudsættes afviklet via Langeliniekaj. Det understreger, at erhvervs- og servicetrafik på Langeliniekaj er en permanent driftsforudsætning, som bør indarbejdes i den endelige disponering af vejarealer, rundkørsel og adgangsforhold.

Høringsmaterialet peger samtidig på Langeliniekaj som et trafikalt opmærksomhedspunkt i anlægsfasen, hvor turister, krydstogtbusser, gående og tung byggepladstrafik kan optræde samtidig. Dette bør indgå som en særskilt forudsætning i den videre planlægning af både midlertidige og permanente trafikforhold.

- Rundkørslen og vejarealerne bør dimensioneres, så større køretøjer, herunder beredskabskøretøjer, kan vende sikkert uden at hindre anden trafik.
- Serviceparkering bør ikke placeres, så den reducerer manøvrerum for busser og lastbiler.
- Der bør gennemføres trafiksimuleringer for travle anløbsdage, hvor krydstogttrafik, erhvervstrafik, renovation, varelevering, cyklister og gående optræder samtidig.

CMP anbefaler, at serviceparkering flyttes væk fra rundkørslen, og at rundkørslen udformes med lav belægning frem for beplantning, så store køretøjer kan vende og evt. overkøre rundkørslen om nødvendigt. Det bør desuden vurderes, om der i travle perioder er behov for midlertidige trafikale afværgetiltag, eksempelvis prioritering af erhvervstrafik og begrænsning af korttidsparkering på den sydlige del af Langeliniekaj.

3. Støj fra skibe og havnedrift

I miljørapporten og lokalplansforslagets redegørelse fremgår blandt andet, at landstrøm forventes at reducere støj fra skibe ved kaj, når EU-krav træder i kraft i 2030, og at støjpåvirkningen herefter vurderes som lille og kortvarig. Landstrøm er etableret i 2021 for Oslofærgerne og i 2025 for krydstogt, mens fuld kapacitet forventes i 2028. Udkastet til VVM-tilladelse lægger tilsvarende til grund, at der fra 2030 kun vil være emissioner fra skibsmotorer ved anløb og afsejling for de skibe, der er omfattet af kravet om landstrøm. CMP er enig i, at landstrøm reducerer støj og emissioner væsentligt, men vurderer ikke, at støjhensynet dermed kan bortfalde helt. CMP lægger særligt vægt på, at nye støjfølsomme anvendelser ikke må medføre skærpede miljøvilkår for eksisterende eller fremtidige havneaktiviteter, jf. lokalplansforslagets § 9, stk. 2.

- Der kan indenfor rammerne af kommende EU-krav fra 2030 fortsat forekomme enkelte anløb for krydstogtskibe, hvor landstrøm ikke anvendes af tekniske, vejrmæssige eller operationelle årsager.

- Eksempelvis fartøjer, herunder passagerskibe, under 5.000 bruttoton, danske og udenlandske militære flådefartøjer, forskningsskibe og bunkerskibe mv. falder uden for EU-krav om landstrøm i 2030.
- Visse støjkilder, eksempelvis varme-, og ventilationssystemer, kan fortsat være relevante, selv når skibet er tilkoblet landstrøm.

4. Træbrygger, badeanlæg og besejling i Mellembassinet

Lokalplanforslagets § 10 giver mulighed for etablering af træbrygger, mens udbygningsaftalen omtaler et mobilt havnebad i Søndre Frihavn vest for den nye bebyggelse på Langelinie. Miljørapporten beskriver, at træbryggen langs den nordvestvendte kajstrækning på Langelinie etableres mellem de eksisterende fendere, så kajens yderkant reelt vil være uændret. CMP anerkender denne forudsætning, men bemærker, at træbrygge, mobilt havnebad og eventuelle tilhørende opholdsarealer fortsat bør vurderes samlet i forhold til besejling, manøvrering, sikkerhed, vedligehold og fremtidige færger i Mellembassinet.

- Simulationer bør ikke alene baseres på de nuværende Oslofærger, men også tage højde for fremtidige større færger.
- CMP anbefaler, at der indregnes skibe op til 225 meter i længden og 35 meter i bredden som relevant planlægningsforudsætning.
- Træbrygger og badeanlæg må ikke begrænse besejling, drift, vedligehold, oprensning eller eventuel uddybning af vandarealerne.
- Det nordlige færge-/RoRo-leje ved Marmormolen skal fortsat kunne anvendes.
- Den foreslåede placering af badeanlægget bør vurderes nærmere ud fra et sikkerhedsperspektiv, særligt i forhold til manøvrering ved færgelejerne.

CMP anbefaler, at der tages nødvendige hensyn til fremtidige skibsdimensioner for færger i Mellembassinet (op til 225 meter i længden og ca. 35 meter i bredden) og etableres nødvendige sikkerhedsmarginer. CMP anbefaler også, at endelig placering og udformning af mobilt badeanlæg og træbrygger først fastlægges efter en konkret nautisk og sikkerhedsmæssig vurdering, herunder med særskilt vurdering af, om den angivne placering mellem eksisterende fendere er tilstrækkelig i forhold til drift, vedligehold og sikkerhed. En mere sydlig placering af mobilt badeanlæg og træbrygger langs vestkajen bør undersøges, da dette kan forbedre sikkerheden i forhold til besejling.

Opsummering

CMP støtter, at området udvikles med bedre offentlig adgang og nye rekreative kvaliteter. Det bør dog sikres eksplicit i lokalplanen og den videre projektudvikling, at dette sker uden at begrænse erhvervshavnens drift, passagerafvikling, fortøjningsmuligheder, besejling og fremtidige udviklingsmuligheder, herunder at nye støjfølsomme anvendelser ikke må medføre skærpede miljøvilkår for eksisterende eller fremtidige havneaktiviteter, jf. lokalplansforslagets § 9, stk. 2.

CMP bemærker i den forbindelse, at miljørapportens vurdering af den kystnære byzone bygger på, at lokalplanen tager hensyn til nødvendige infrastrukturinteresser, og at havneaktiviteter kan afvikles uden hindring. Dette hensyn bør fastholdes som en klar forudsætning i lokalplanen, de tekniske vilkår og den videre projektudvikling.

COPENHAGEN MALMÖ PORT

CMP anbefaler, at VVM-tilladelsen præciseres, så adgang til kaj, rundkørsel og nordligt molehoved fastholdes i anlægsfasen, og så afspærringer, pramarbejde og ændrede adgangsforhold koordineres med CMP og færgeoperatør i god tid. CMP anbefaler desuden, at rundkørslens endelige udformning og trafikafviklingen i driftsfasen vurderes på baggrund af trafiksimuleringer for travle anløbsdage, og at endelig placering og udformning af træbrygger og mobilt havnebad først fastlægges efter en konkret nautisk og sikkerhedsmæssig vurdering.

CMP står gerne til rådighed for en nærmere dialog om tilpasninger af lokalplanen og de tilhørende tekniske forudsætninger.

Med venlig hilsen

Malthe Mulvad
Public Affairs Lead
Copenhagen Malmö Port

Svarnr.: 121 Borger

Vejnavn: Åbakkevej

Postnr. og by: 2720 Vanløse

Høringssvar:
21 09 2026
Høringssvar om Forslag til Lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinje Nord.

Som københavner igennem en lang årrække er vi mange, der oplever et påtrængende behov for en debat om hvilken udvikling vi ønsker for København. Og efterfølgende en overordnet og langsigtet plan for dette. Det bør være en overordnet præmis, at den alvorligste politiske udfordring er klimakrisen. En ny rapport ("The housing we need for the future we want") har netop adresseret denne udfordring og slået fast, at hvis vi skal leve op til klimamålene, er det nødvendigt at løse behovet for nye boliger igennem bedre udnyttelse af eksisterende boligmasse. Vi mangler ikke bygninger. Det indebærer, at hvis der skal bygges nyt må det kun ske, hvis der er et helt nødvendigt behov. Den nye plan for Marmormolen og Langelinje Nord står i en skærende kontrast til dette.
Københavnerne har ikke brug for et nyt vartegn i 120 meters højde. En tidligere spørgeskemaundersøgelse af københavnernes ønsker for at skaffe flere boliger var meget klar: 73% ønskede at skaffe flere boliger ved at udvide byen mens kun 17% ønskede at bygge højere (10% at bygge tættere). Det nye tårn er dermed i direkte modstrid med københavnernes ønsker.
Det er velkendt at højhuse skaber skygge og blæst i omgivelserne. Med et klima som det danske er det et særligt problem fordi byen en stor del af året har en lavthængende sol og meget blæst. Yderligere savner højhuse den menneskelige skala og er særligt klimabelastende.
Højhusene signalerer Manhattan og har intet at gøre med den traditionelle nordiske byggeskik. Det er en fattig byudvikling, der tilstræber at efterligne amerikanske eller asiatiske storbyer i stedet for at værne om det, der netop er danske og skandinaviske arkitekters særpræg: byer i en menneskelig skala med liv imellem husene og fokus på plads til de langsomme trafikanter, fodgængere og cyklister fremfor de hurtige biler. Det er det, der har bidraget til at gøre byen til "The world's most liveable city" – og som tiltrækker turister fra hele verden. Men først og fremmest: til at gøre den til en god by for københavnerne. Drop den fremlagte plan for Langelinje. For københavnernes skyld!

Svarnr.: 122 På vegne af interesseorganisation eller borger Cruise Denmark - Copenhagen and beyond

Høringssvar:
Høringssvar til forslag til lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord

Til Københavns Kommune

Cruise Denmark – Copenhagen and beyond takker for muligheden for at afgive høringssvar til forslag til lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord.

Cruise Denmark – Copenhagen and beyond er et netværk af aktører indenfor krydstogtturismen i Danmarl, som har til formål er at fremme udvikling og markedsføring af Danmark som destination for krydstogtsturisme med udgangspunkt i Hovedstaden som central international markør og turnaround destination. Foreningen har en særlig opgave med at skabe en bæredygtig udvikling af krydstogts-turismen til gavn for miljø og klima, erhverv, lokalbefolkning og samfundet bredt set. Netværkets sekretariat ligger i Wondeful Copenhagen, som er hovedstadens officielle turismeorganisation.

Cruise Denmark – Copenhagen and beyond ser positivt på ambitionen om at udvikle

området med nye byrum, erhverv, rekreative kvaliteter og bedre offentlig adgang. Samtidig er det vigtigt at understrege, at Langelinie fortsat spiller en central rolle for København som en af Nordeuropas mest betydningsfulde krydstogtdestinationer og en vigtig del af Københavns og Danmarks internationale turisme. Krydstogtgæster bidrager væsentligt til besøgsøkonomien og understøtter arbejdspladser og værdiskabelse i hovedstaden og resten af landet for turismeerhvervet og en række følgeerhverv.

På den baggrund finder vi det afgørende, at lokalplanen og den videre projektering sikrer, at Langelinie fortsat kan fungere som en effektiv og velfungerende krydstogtfacilitet både under anlægsfasen og i den efterfølgende drift. Dette vil kræve visse mindre justeringer i projektets udformning.

Adgang og logistik på Langelinie i anlægsfasen
Høringsmaterialet beskriver omfattende anlægsarbejder på den nordlige del af Langelinie i en treåring periode. Det er vigtigt, at anlægsarbejdet tilrettelægges, så der fortsat opretholdes adgang og vendemulighed for turistbusser, servicekøretøjer og øvrig nødvendig trafik forbundet med krydstogtanløb på Langelinie Kaj. Tilsvarende bør der sikres fortsat adgang til molehovedet og mulighed for betjening af havnerundfarter, så alternative transporttilbud til krydstogtgæster kan opretholdes gennem hele anlægsperioden.

Vi anbefaler derfor, at eventuelle afspærringer, ændrede trafikforhold og aktiviteter på kaj- og vandområder planlægges og koordineres i tæt dialog med relevante aktører; herunder Copenhagen Malmö Port og relevante partnere i Cruise Denmark – Copenhagen and beyond. Den i materialet skitserede udformning af arbejdsarealer blokerer rundkørsel og kajområder og bør derfor ændres for at fortsat muliggøre krydstogtanløb.

Trafikale forhold på Langelinie i driftsfasen
Den fremtidige indretning af vejarealer og rundkørslen ved Langelinies nordlige ende bør udformes med udgangspunkt i de særlige logistiske behov, der knytter sig til krydstogtanløb. På dage med flere skibsanløb skal området kunne håndtere et betydeligt antal by- og turistbusser, taxier, servicekøretøjer og beredskabskøretøjer uden at reducere sikkerhed eller fremkommelighed. Lokalplanmaterialet angiver samtidig serviceparkering og nye trafikale funktioner i området, hvilket gør det særligt vigtigt at sikre tilstrækkelige manøvremuligheder for større køretøjer.

Vi anbefaler derfor, at den endelige udformning af rundkørsel, vejarealer og parkeringsforhold dokumenteres gennem trafikale analyser og simuleringer af travle krydstogtdage, samt at den nuværende funktionalitet for krydstogttrafikken fastholdes, herunder at rundkørslen ikke beplantes, men som i dag har en lav udformning med f.eks. chaussesten.

Det bør desuden nævnes, at der indenfor rammerne af kommende EU-krav fra 2030 fortsat forekomme enkelte anløb for krydstogtskibe, hvor landstrøm ikke anvendes af tekniske, vejrmæssige eller operationelle årsager. Desuden vil visse støjkilder, så som varme-, og ventilationssystemer, fortsat findes også når skibene er tilsluttet landstrøm. Dette bør der tages hensyn til i udviklingen af Langelinie og byggeriet bør udformes, så det skitserede projekt ikke fører til skærpede støjkrav til havnedrift og krydstogtanløb.

Cruise Denmark – Copenhagen and beyond støtter den overordnede udvikling af Marmormolen Øst og Langelinie Nord, der vil gøre dette område endnu mere attraktivt for Københavnere og besøgende. Det bør dog sikres, at de tekniske løsninger for både anlægs- og driftsfasen tilpasses, så den eksisterende og fremtidige krydstogttrafik kan afvikles effektivt og sikkert. Dette forudsætter overstående hensyn, samt en løbende dialog med de relevante maritime og turismerelaterede interessenter i den videre planlægning.

Venlig hilsen

Direktør Klaus Bondam

Cruise Denmark – Copenhagen and beyond
c/o Wonderful Copenhagen
Havneholmen 29
1561 København V

+45 40 70 83 65
klb@woco.dk

cruise denmark
copenhagen & beyond

Høringssvar til forslag til lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord

Til Københavns Kommune

Cruise Denmark – Copenhagen and beyond takker for muligheden for at afgive høringssvar til forslag til lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord.

Cruise Denmark – Copenhagen and beyond er et netværk af aktører indenfor krydstogtturismen i Danmarl, som har til formål er at fremme udvikling og markedsføring af Danmark som destination for krydstogtsturisme med udgangspunkt i Hovedstaden som central international markør og turnaround destination. Foreningen har en særlig opgave med at skabe en bæredygtig udvikling af krydstogts-turismen til gavn for miljø og klima, erhverv, lokalbefolkning og samfundet bredt set. Netværkets sekretariat ligger i Wondeful Copenhagen, som er hovedstadens officielle turismeorganisation.

Cruise Denmark – Copenhagen and beyond ser positivt på ambitionen om at udvikle området med nye byrum, erhverv, rekreative kvaliteter og bedre offentlig adgang. Samtidig er det vigtigt at understrege, at Langelinie fortsat spiller en central rolle for København som en af Nordeuropas mest betydningsfulde krydstogtdestinationer og en vigtig del af Københavns og Danmarks internationale turisme. Krydstogtgæster bidrager væsentligt til besøgsøkonomien og understøtter arbejdspladser og værdiskabelse i hovedstaden og resten af landet for turismeerhvervet og en række følgeerhverv.

På den baggrund finder vi det afgørende, at lokalplanen og den videre projektering sikrer, at Langelinie fortsat kan fungere som en effektiv og velfungerende krydstogtfacilitet både under anlægsfasen og i den efterfølgende drift. Dette vil kræve visse mindre justeringer i projektets udformning.

Adgang og logistik på Langelinie i anlægsfasen
Høringsmaterialet beskriver omfattende anlægsarbejder på den nordlige del af Langelinie i en treåring periode. Det er vigtigt, at anlægsarbejdet tilrettelægges, så der fortsat opretholdes adgang og vendemulighed for turistbusser, servicekøretøjer og øvrig nødvendig trafik forbundet med krydstogtanløb på Langelinie Kaj. Tilsvarende bør der sikres fortsat adgang til molehovedet og mulighed for betjening af havnerundfarter, så alternative transporttilbud til krydstogtgæster kan opretholdes gennem hele anlægsperioden.

Vi anbefaler derfor, at eventuelle afspærringer, ændrede trafikforhold og aktiviteter på kaj- og vandområder planlægges og koordineres i tæt dialog med relevante aktører; herunder Copenhagen Malmö Port og relevante partnere i Cruise Denmark – Copenhagen and beyond. Den i materialet skitserede udformning af arbejdsarealer blokerer rundkørsel og kajområder og bør derfor ændres for at fortsat muliggøre krydstogtanløb.

Trafikale forhold på Langelinie i driftsfasen
Den fremtidige indretning af vejarealer og rundkørslen ved Langelinies nordlige ende bør udformes med udgangspunkt i de særlige logistiske behov, der knytter sig til krydstogtanløb. På dage med flere skibsanløb skal området kunne håndtere et betydeligt antal by- og turistbusser, taxier, servicekøretøjer og beredskabskøretøjer uden at reducere sikkerhed eller fremkommelighed. Lokalplanmaterialet angiver samtidig serviceparkering og nye trafikale funktioner i området, hvilket gør det særligt vigtigt at sikre tilstrækkelige manøvremuligheder for større køretøjer.

Vi anbefaler derfor, at den endelige udformning af rundkørsel, vejarealer og parkeringsforhold dokumenteres gennem trafikale analyser og simuleringer af travle krydstogtdage, samt at den

cruise denmark
copenhagen & beyond

nuværende funktionalitet for krydstogttrafikken fastholdes, herunder at rundkørslen ikke beplantes, men som i dag har en lav udformning med f.eks. chaussesten.

Det bør desuden nævnes, at der indenfor rammerne af kommende EU-krav fra 2030 fortsat forekomme enkelte anløb for krydstogtskibe, hvor landstrøm ikke anvendes af tekniske, vejrmæssige eller operationelle årsager. Desuden vil visse støjkilder, så som varme-, og ventilationssystemer, fortsat findes også når skibene er tilsluttet landstrøm. Dette bør der tages hensyn til i udviklingen af Langelinie og byggeriet bør udformes, så det skitserede projekt ikke fører til skærpede støjkrav til havnedrift og krydstogtanløb.

Cruise Denmark – Copenhagen and beyond støtter den overordnede udvikling af Marmormolen Øst og Langelinie Nord, der vil gøre dette område endnu mere attraktivt for Københavnere og besøgende. Det bør dog sikres, at de tekniske løsninger for både anlægs- og driftsfasen tilpasses, så den eksisterende og fremtidige krydstogttrafik kan afvikles effektivt og sikkert. Dette forudsætter overstående hensyn, samt en løbende dialog med de relevante maritime og turismerelaterede interessenter i den videre planlægning.

Venlig hilsen

Direktør Klaus Bondam
Cruise Denmark – Copenhagen and beyond
c/o Wonderful Copenhagen
Havneholmen 29
1561 København V

+45 40 70 83 65
klb@woco.dk

Svarnr.: 123 Borger

Vejnavn: Bornholmsgade

Postnr. og by: 1266 København K

Høringssvar:
HØRINGSSVAR – MARMORMOLEN ØST OG LANGELINIE NORD
Jeg ønsker hermed at gøre indsigelse mod lokalplanforslaget for Marmormolen Øst og Langelinie Nord, navnlig den del af forslaget, der muliggør et 120 meter højt højhus på Langeliniespidsen.

Min indsigelse vedrører især de muligheder, lokalplanforslaget skaber for bebyggelsens højde, skala og placering i et særligt følsomt kulturhistorisk miljø samt de langsigtede konsekvenser for kulturmiljøet omkring Langelinie og Kastellet, havnerummets visuelle åbenhed og Københavns skyline.

Jeg er ikke imod opførelsen af nye boliger i København. Tværtimod har byen brug for flere boliger. Men tæt og høj bebyggelse bør indgå i en sammenhængende, langsigtet byplanlægningsstrategi og koncentreres i områder, der egner sig til byggeri i denne skala.

København har brug for en klar langsigtet strategi for, hvordan byen skal udvikle sig over de næste 50 år, herunder hvor højhusbyggeri bør og ikke bør koncentreres. Beslutninger, der kan ændre byens skyline permanent, bør efter min opfattelse ikke opstå som en række enkeltstående og ad hoc-prægede byggeprojekter.

Andre europæiske byer har koncentreret højhusbyggeri i særligt udpegede områder, eksempelvis La Défense i Paris-regionen. København har tilsvarende områder som Ørestad samt fremtidige større byudviklingsområder som Lynetteholm, hvor væsentligt højere og tættere byggeri kan overvejes som led i en samlet bystrategi. En sådan tilgang vil gøre det muligt at imødekomme byens vækst og samtidig beskytte særligt følsomme dele af den historiske by og havn mod enkeltstående markante højhuse.

KOMMUNENS EGNE BESKRIVELSER TALER FOR TILBAGEHOLDENHED
I Kommuneplan 2024 beskriver kommunen Langeliniepromenaden som et værdifuldt kulturmiljø. Kommunen fremhæver promenaden, udsigten over havnen og relationen til vandet som væsentlige kvaliteter og beskriver samtidig kulturmiljøet som sårbart over for tilføjelser, der ikke er tilpasset disse karaktertræk.

Kommunen skriver:
"Kulturmiljøet skal som helhed opretholdes som rekreativt område, og der er derfor meget begrænsede udviklingsmuligheder."

Jeg anerkender argumentet om, at en stor del af etagearealet samlet i en høj og relativt smal bygning reducerer bygningens fodaftryk og dermed kan frigive mere rekreativt og offentligt tilgængeligt areal i terræn. Det er et legitimt planlægningshensyn.

Men mængden af åbent areal bør ikke vurderes uafhængigt af kvaliteten af dette areal. En promenade kan fortsat være fysisk åben, samtidig med at dens karakter grundlæggende ændres af en 120 meter høj bygning, der dominerer udsigten, skylinen og forholdet til vandet. Bevarelsen af rekreative arealer bør derfor også indebære en beskyttelse af de kvaliteter, der gør dem rekreativt værdifulde.

Om Langeliniekaj skriver Kommuneplanen endvidere:
"Området på Langeliniekaj kan udvikles indenfor rammerne af den eksisterende bebyggelse."

Det er vanskeligt at forene disse formuleringer med et 120 meter højt højhus på 35 etager,

hvis skala adskiller sig så markant fra den eksisterende bebyggelse.

Kommunen bør derfor tydeligt redegøre for, hvordan et byggeri af denne størrelse efter kommunens opfattelse kan forenes med Kommuneplanens egen beskrivelse af kulturmiljøets sårbarhed og dets "meget begrænsede udviklingsmuligheder."

KØBENHAVNS HISTORISKE SKALA OG VORES ANSVAR OVER FOR KOMMENDE GENERATIONER
København har arvet en enestående arkitektonisk og bymæssig kulturarv. Store dele af den historiske by, dens skyline og dens forhold til havnen har overlevet skiftende perioder med byudvikling og modernisering. Denne arv er også et resultat af generationers beslutninger om, hvad der skulle beskyttes, og hvilken slags by København skulle forblive.

Kommunen er i dag forvalter af denne arv. Den relativt lave og sammenhængende skala i Københavns historiske indre by er efter min opfattelse en af byens særlige kvaliteter og et vigtigt aktiv også internationalt. Et 120 meter højt boligtårn på en så fremtrædende placering vil blive et nyt dominerende element i skylinen og permanent ændre oplevelsen af mødet mellem den historiske by og havnen. Placeringen af meget store højhuse direkte ved kanten af Københavns historiske havn, tæt på nogle af byens mest følsomme kulturmiljøer, er vanskelig at forene med dette ansvar.

PLACERINGEN ER UEGNET TIL ET HØJHUS I DENNE SKALA
En væsentlig del af Langelinies kvalitet ligger i samspillet mellem vand, himmel, horisont, lange kig gennem havnen og det omkringliggende historiske landskab.

Kastellet, Langelinie, promenaden og havnen opleves ikke som isolerede elementer. Tilsammen danner de et sammenhængende historisk og landskabeligt miljø, som visuelt hænger sammen med vartegn og bymiljøer som Den Lille Havfrue, Toldboden, Amalienborg, Marmorkirken og Nyhavn. Kommunen beskriver selv Fæstningsringen som et kulturmiljø med væsentlige kulturhistoriske, landskabelige, rekreative og arkitektoniske værdier.

Et vigtigt aspekt er også den menneskelige skala – et princip, som danske arkitekter og byplanlæggere har været med til at udbrede internationalt, og som netop i København ofte fremhæves som en af de grundlæggende kvaliteter ved byen og dens høje livskvalitet. Områdets kvalitet ligger netop i samspillet mellem mennesker, bygninger, landskab og havn i en skala, som kan aflæses og opleves naturligt. Det aktuelle forslag introducerer en helt anden og monumental skala. Efter min opfattelse er det et grundlæggende arkitektonisk svigt, når arkitektur tilsidesætter den menneskelige skala frem for at tage udgangspunkt i den.

I en overvejende lav og relativt flad by som København vil et 120 meter højt tårn på denne eksponerede placering ved vandet blive et markant element i skylinen og være synligt på betydelig afstand. Det risikerer samtidig at skabe en kraftig visuel afslutning på det, der i dag opleves som et åbent havnerum.

Dertil kommer selve tårnets arkitektoniske udtryk. Efter min opfattelse er den foreslåede kasseform generisk og, helt ærligt, et arkitektonisk dovent svar på en så vigtig placering. Variationer af denne type højhus kan ses i byer over hele verden, og jeg mener ikke, at det er et acceptabelt arkitektonisk svar på en af Københavns mest følsomme og synlige havneplaceringer. I denne skala risikerer bygningen at blive en skæmmende del af byens skyline frem for et byggeri, der tilfører København noget særligt.

Det er ikke blot et spørgsmål om personlig smag eller et æstetisk forhold, der begrænser sig til selve byggegrunden. På grund af tårnets højde og eksponerede placering vil arkitekturen blive en del af udsigten over havnen og skylinen fra store dele af byen. En bygning, der skal

indtage en så dominerende position, bør derfor efter min opfattelse leve op til et usædvanligt højt arkitektonisk niveau.

Den mest åbenlyse direkte fordel ved at bygge med denne højde og intensitet er kommerciel: mængden og værdien af det etageareal, der kan udvikles og efterfølgende sælges eller udlejes, med den tilhørende økonomiske gevinst for de aktører, der er involveret i projektets udvikling og salg. Disse interesser risikerer at komme til at veje tungere end den langt mere langsigtede offentlige interesse i Københavns skyline, havnelandskab og arkitektoniske kulturarv.

Vurderingen bør derfor ikke begrænses til den konkrete byggegrund eller til formelle kulturarvsgrænser. Det relevante spørgsmål er, hvordan et byggeri i denne skala vil påvirke den samlede oplevelse af Langelinie, Kastellet, havnen og Københavns historiske skyline.

ET LAVERE ALTERNATIV BØR UNDERSØGES

Debatten er i for høj grad blevet reduceret til et valg mellem et 120 meter højt tårn og ingen nye boliger. Før det foreslåede plangrundlag vedtages, bør der undersøges og fremlægges et reelt alternativ, hvor en tilsvarende boligkapacitet helt eller delvist fordeles på lavere bygninger, eksempelvis i 5–7 etager.

Lavere bygninger vil kræve et større fodaftryk, hvilket er et reelt planlægningsmæssigt kompromis. Men netop derfor bør konsekvenserne for antal boliger, friarealer, offentlig adgang, udsigter og påvirkning af skylinen sammenlignes åbent med den foreslåede højhusløsning.

Beslutningen vil dermed kunne træffes på grundlag af en reel sammenligning mellem forskellige bygningsformer frem for en antagelse om, at omkring 230 boliger nødvendigvis kræver et 120 meter højt tårn.

DE FREMLAGTE VISUALISERINGER

De visualiseringer, der er fremlagt sammen med sagens materiale, viser visse aspekter af det foreslåede byggeri, men efter min opfattelse viser de ikke tilstrækkeligt projektets bredere påvirkning på byniveau.

Der bør derfor også fremlægges repræsentative visualiseringer på længere afstand fra vigtige offentlige steder som Papirøen, Operaen, Refshaleøen og Kastellet samt fra andre relevante steder omkring havnen. Uden sådanne visualiseringer er der en risiko for, at projektet primært vurderes som et lokalt indgreb, selv om de visuelle konsekvenser vil række over en langt større del af København.

EN BESLUTNING MED PERMANENTE KONSEKVENSER

Spørgsmålet er ikke, om Langeliniespidsen skal udvikles, men om lokalplanforslaget bør muliggøre et byggeri i denne skala på netop denne placering. Jeg mener imidlertid ikke, at tårne på henholdsvis 120 og ca. 64 meter er en passende løsning for denne særlige placering i Københavns historiske havnemiljø.

Jeg opfordrer derfor kommunen til, inden lokalplanforslaget vedtages endeligt, at undersøge og fremlægge et væsentligt lavere alternativ samt visualiseringer, der på en fyldestgørende måde viser projektets bredere påvirkning af Københavns havn og skyline.

Med venlig hilsen

Benjamin Burge
BA (Arkitektur / Byplanlægning)

Svarnr.: 124 Borger

Vejnavn: Amaliegade

Postnr. og by: 1256 København K

Høringssvar:
Det forslag har absolut ingen gang på jorden i sit nuværende format. De høje bygninger, i særdeleshed den højeste vil være så gigantisk høj at den kunne ses i hele området Frederksstaden, Østerbro, Refshaleøen, Christianshavn og Amager Strand. Logistik forholdene omkring Langelinie gør det også helt umuligt både ifm. byggeriet men i særdeleshed hvis byggeriet skulle stå færdigt i sit angivne format. Vi gider ikke mere højt og grimt byggeri i København.

Svarnr.: 125 Borger

Vejnavn: Flyhangargade

Postnr. og by: 1432 København K

Høringssvar:
En forældet idé

Idéen om at etablere et højhus ved indsejlingen til København er en gammel idé, som stammer fra en lokalplan udarbejdet i en anden tid end den, som vi nu befinder os i.

Det er en idé, som strider mod byens særkende og egenart. Københavns havn er der, hvor byen stopper. Det er her, det lave sjællandske landskab og den stadig relativt og tilpas lave københavnske bebyggelse endelig møder Øresund og resten af verden. Her ligger Kongeskibet for anker. Hinsides dette er der kun hav. Indtil man møder Færøerne, Island eller Grønland.

På dette sted ligger den subtile forbindelse mellem det fjerneste brokvarter og den fjerneste koloni. Det er alles sted. Det skal ikke udnyttes som privatiseret udsigt eller en finansiel værdi. Her udviskes by, nationalstat og landskab. Der er ikke behov for et landmærke eller vartegn bygget af glas.

Kongeskibet er Københavns vartegn. Ikke et højhus, undfanget af et tilfældigt hold af rådgivere og udviklere.

Det unikke ved København er ved at bygges væk i form af højhuse. Lad det endelig stoppe, før det er for sent.

Bilag 1 af 2 for Svarnr. 125: 20260921T18-50_IMG_6349.JPG



Bilag 2 af 2 for Svarnr. 125: 20260921T18-50_IMG_6347.JPG



Svarnr.: 126 Borger

Vejnavn: Øster Farimagsgade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Jeg støtter projektet og har tidligere skrevet høringssvar herom. Jeg skal blot tilføje at truslen om manglende anerkendelse som UNESCO arv forhåbentlig ignonreres. Det er helt urimeligt hvis sådanne trusler skal hindre udviklingen af byen.

Jeg er endvidere enig i at der ikke bør etableres almene boliger i byggeriet.

Svarnr.: 127 Borger

Vejnavn: Langelinie Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Indsigelse vedr. forslag til Lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord

Jeg fremsender hermed min indsigelse mod det fremlagte forslag til ny Lokalplan.

Min indsigelse er i særlig grad begrundet i følgende negative konsekvenser ved planens gennemførelse:

- Højhusene gør varig skade på både nærmiljø, byens helhed og vigtig kulturarv
- Byens borgere og besøgende bliver frataget et populært rekreativt åndehul

> Højhusene gør varig skade på både nærmiljø, byens helhed og vigtig kulturarv <

Det er velkendt, at højhuse skaber dårligt fungerende nærmiljøer, hvor ingen eller kun få har lyst til at opholde sig. Dette skyldes ikke mindst den vindturbulens, som byg-ningsstrukturen skaber omkring sig, ligesom et højhus er arkitektonisk dominerende ift. sine omgivelser på en måde, som ikke tiltrækker mennesker og inviterer til ophold. De dårligt fungerende nærmiljøer omkring højhusbyggerierne i f.eks. Carlsbergbyen og Aarhus Ø er nyere eksempler herpå.

De foreslåede højhuse på både Marmormolen og Langeliniespidsen bryder med ople-velsen af København som en arkitektonisk homogen by med sin unikke lave bygnings-skala. Noget som byen er internationalt kendt for, og som er en daglig kvalitet for både borgere og besøgende. De foreslåede højhusbyggerier kommer til negativt at påvirke oplevelsen af byens skyline set fra store dele af byen.

Samtidig er de foreslåede højhuse markant ude af skala med de omkringliggende byg-ninger i nærområdet. De foreslåede højhuse er placeret i det historiske søndre frihavns-område, hvor man har gjort en dyd ud af, at nyere byggerier er etableret i en skala med tydelig reference til tidligere tiders pakhusstrukturer og volumener, hvoraf nogle af de oprindelige pakhuse desuden er bevaret.

De få højere bygninger, som findes på hhv. Midtermolen og i den sydlige del af Nord-havn, er alle fire i en højde på ca. 60 m, og denne højde bør efter min klare opfattelse være det absolutte maksimum for eventuelle nye høje byggerier i området.

Hvad angår bekymringen for de foreslåede højhusbyggerier varige skadevirkning på vores fælles lokale og nationale kulturarv tilslutter jeg mig til fulde og gentager indholdet af det høringssvar, som Icomos Danmark har afgivet i denne høringsproces.

Min klare opfordring er derfor, at de foreslåede højhusbyggerier både på Marmormolen og Langeliniespidsen droppes helt eller som minimum reduceres i højden til maksimalt 60 m, hvilket tilnærmelsesvist respekterer den eksisterende bygningsskala i nærmiljøet og samtidig reducerer den negative påvirkning på resten af byen.

> Byens borgere og besøgende bliver frataget et populært rekreativt åndehul <

Langeliniespidsen har sammen med Langelinie promenaden siden Langelinies etablering været populære rekreative udflugtsmål og opholdsområder for byens borgere. I takt med befolkningstilvækst og byfortætning bliver de rekreative åndehuller i København stadigt færre.

Med det foreslåede højhusbyggeri, og den tilhørende foreslåede landskabsændring på Langeliniespidsen, er det min klare opfattelse, at man reelt fratager byens borgere (og besøgende) et vigtigt rekreativt åndehul. Som nævnt i forrige afsnit skaber et højhus i sig selv vindturbulens og inviterer ikke til ophold, og den foreslåede massive beplantning på det resterende friareal vil i praksis blive oplevet som et semiprivat område, da det adskiller sig markant fra Langelinies øvrige landskab.

Desuden er det helt forfejlet at anlægge et parklignende miljø på denne placering, som er en molespids i et havnemiljø. Attraktionen for borgere og besøgende er udsyn og ud-sigt til vand og himmel. Ønsker man at tage ophold eller at gå tur i en park eller skov, vil man hverken nu eller i fremtiden drage til Langeliniespidsen.

Jeg er derfor bekymret for, at man ved en gennemførelse af lokalplanen etablerer et tætbevokset miljø med træer, som ingen ønsker sig, og som ingen vil benytte sig af, samtidig med at man fratager byens borgere de unikke kvaliteter, som det nuværende miljø tilbyder.

Min klare opfordring er derfor, at det foreslåede parklignende miljø på Langeliniespidsen droppes helt og erstattes af et åbent pladsmiljø, evt. med få enkeltstående træer og/eller buske, som i højere grad bibeholder Langeliniespidsens nuværende kvaliteter og frie udsyn til vand og himmel, og som samtidigt sender et tydeligt signal om, at man er vel-kommen til ophold.

Med venlig hilsen

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen

21. september 2026

Indsigelse vedr. forslag til Lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord

Jeg fremsender hermed min indsigelse mod det fremlagte forslag til ny Lokalplan.

Min indsigelse er i særlig grad begrundet i følgende negative konsekvenser ved planens gennemførelse:

- Højhusene gør varig skade på både nærmiljø, byens helhed og vigtig kulturarv
- Byens borgere og besøgende bliver frataget et populært rekreativt åndehul

Højhusene gør varig skade på både nærmiljø, byens helhed og vigtig kulturarv

Det er velkendt, at højhuse skaber dårligt fungerende nærmiljøer, hvor ingen eller kun få har lyst til at opholde sig. Dette skyldes ikke mindst den vindturbulens, som bygningsstrukturen skaber omkring sig, ligesom et højhus er arkitektonisk dominerende ift. sine omgivelser på en måde, som ikke tiltrækker mennesker og inviterer til ophold. De dårligt fungerende nærmiljøer omkring højhusbyggerierne i f.eks. Carlsbergbyen og Aarhus Ø er nyere eksempler herpå.

De foreslåede højhuse på både Marmormolen og Langeliniespidsen bryder med oplevelsen af København som en arkitektonisk homogen by med sin unikke lave bygningsskala. Noget som byen er internationalt kendt for, og som er en daglig kvalitet for både borgere og besøgende. De foreslåede højhusbyggerier kommer til negativt at påvirke oplevelsen af byens skyline set fra store dele af byen.

Samtidig er de foreslåede højhuse markant ude af skala med de omkringliggende bygninger i nærområdet. De foreslåede højhuse er placeret i det historiske søndre frihavnsområde, hvor man har gjort en dyd ud af, at nyere byggerier er etableret i en skala med tydelig reference til tidligere tiders pakhusstrukturer og volumener, hvoraf nogle af de oprindelige pakhuse desuden er bevaret.

De få højere bygninger, som findes på hhv. Midtermolen og i den sydlige del af Nordhavn, er alle fire i en højde på ca. 60 m, og denne højde bør efter min klare opfattelse være det absolutte maksimum for eventuelle nye høje byggerier i området.

Hvad angår bekymringen for de foreslåede højhusbyggerier varige skadevirkning på vores fælles lokale og nationale kulturarv tilslutter jeg mig til fulde og gentager indholdet af det høringssvar, som Icomos Danmark har afgivet i denne høringsproces.

Min klare opfordring er derfor, at de foreslåede højhusbyggerier både på Marmormolen og Langeliniespidsen droppes helt eller som minimum reduceres i højden til maksimalt 60 m, hvilket tilnærmelsesvist respekterer den eksisterende bygningsskala i nærmiljøet og samtidig reducerer den negative påvirkning på resten af byen.

Byens borgere og besøgende bliver frataget et populært rekreativt åndehul

Langeliniespidsen har sammen med Langelinie promenaden siden Langelinies etablering været populære rekreative udflugtsmål og opholdsområder for byens borgere. I takt med befolkningstilvækst og byfortætning bliver de rekreative åndehuller i København stadigt færre.

Med det foreslåede højhusbyggeri, og den tilhørende foreslåede landskabsændring på Langeliniespidsen, er det min klare opfattelse, at man reelt fratager byens borgere (og besøgende) et vigtigt rekreativt åndehul. Som nævnt i forrige afsnit skaber et højhus i sig selv vindturbulens og inviterer ikke til ophold, og den foreslåede massive beplantning på det resterende friareal vil i praksis blive oplevet som et semiprivat område, da det adskiller sig markant fra Langelinies øvrige landskab.

Desuden er det helt forfejlet at anlægge et parklignende miljø på denne placering, som er en molespids i et havnemiljø. Attraktionen for borgere og besøgende er udsyn og udsigt til vand og himmel. Ønsker man at tage ophold eller at gå tur i en park eller skov, vil man hverken nu eller i fremtiden drage til Langeliniespidsen.

Jeg er derfor bekymret for, at man ved en gennemførelse af lokalplanen etablerer et tætbevokset miljø med træer, som ingen ønsker sig, og som ingen vil benytte sig af, samtidig med at man fratager byens borgere de unikke kvaliteter, som det nuværende miljø tilbyder.

Min klare opfordring er derfor, at det foreslåede parklignende miljø på Langeliniespidsen droppes helt og erstattes af et åbent pladsmiljø, evt. med få enkeltstående træer og/eller buske, som i højere grad bibeholder Langeliniespidsens nuværende kvaliteter og frie udsyn til vand og himmel, og som samtidigt sender et tydeligt signal om, at man er velkommen til ophold.

Med venlig hilsen

Svarnr.: 128 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Høringssvar modtaget på mail



Kontaktformular

ID: 2177806

Blankethistorik

Opstart	Indsendt	Beskrivelse	Notat
21-09-2026 16:30	21-09-2026 16:34	Udfyldt af Anonym	-
21-09-2026 16:34		Forløbet er afsluttet	-

Dit navn

Slettet

E-mail

Slettet

Emne

Lokalplan for Marmormolen Øst og Langelinie Nord

Meddelelse

21-09-2026 16:36

Til politikerne: Stil forslaget i bero!

En lokalplan er til for byens borgere og byens politikere skal gøre sig fortjene til borgernes tillid.
Derfor er det ganske foruroligende – nej helt uantageligt – når politikernes embedsmænd på politikernes vegne skriver en ny lokalplan, kun har et tegnebræt med bygninger og arkitektur foran sig og helt har glemt beboernes trivsel, levevilkår og trafiksikkerhed. Det er lige præcis det, der er sket med lokalplanforslaget for Marmormolen Øst og Langelinie Nord.
Det er kort og godt en ommer...

Primær begrundelse: Igen trafikplanlægning eller analyse!

På borgermødet d. 18.august måtte embedsmændene blankt indrømme, at der ikke er foretaget nogen form for analyse af konsekvenserne for trafikken på Langelinie Allé til og fra det påtænkte nybyggeri på "Spidsen" af Langelinie efter færdiggørelsen. Med andre ord: trafikbelastningen af biler til 270 lejligheder + gæste-biler, der tilsammen tænkes indpasset på kun 160 P-pladser og hvad der måtte kunne findes på gadeplan. Oven i denne voldsomme forøgelse af biltrafik øges færdslen af fodgængere i form af turister til de stadig større krydstogtskibe på Langeliniekaj. Hertil kommer et stærkt stigende antal cyklister og fodgængere, der naturligt følger af
den kommende cykelbro fra Indiakaj til Refshaleøen. Altsammen oven i den allerede eksisterende trafik af beboere og andre københavnere. Det kan de eksisterende forhold ikke rumme. Og den fredede, hævede Promenade (kaldet Langelinieskuret) kan ikke aflaste disse nye tilstande eftersom den netop kun er dét – en PROMENADE. Samlet set vil situationen blive fuldstændig utåelig med trafik og støj for os beboere på Langelinie Allé, der drastisk får forringet vores trivsel, levevilkår og trafiksikkerhed. Dette sidste angår naturligvis alle bløde trafikanter i området.

Mange andre har skrevet indsigelser, bl.a. det samlede Sdr. Frihavnsudvalg, repræsenterende 8 ejerforeninger og beboerrepræsentationer i kvarteret.
Jeg skal derfor stærkt opfordre til, at lokalplanforslaget tages af bordet og stilles i bero indtil et gennemarbejdet nyt forslag, der tager højde for de mange indsigelser, kan lægges frem.

Mvh.

Slettet
Langelinie Allé
2100 København Ø.

I nogle tilfælde kan vi hjælpe dig hurtigere og bedre, hvis vi må ringe dig op. Hvis du her skriver dit telefonnummer, giver du os tilladelse til at ringe dig op. Vi ringer dog kun, hvis vi vurderer, at det er den bedste løsning.

Telefonnummer

Slettet

Tilføj eventuelle filer

Der er intet vedhæftet dokument

Jeg kan læse om mine rettigheder, når Københavns Kommune behandler mine oplysninger på:

Databeskyttelsesrådgiverens side

21-09-2026 16:36

21-09-2026 16:36

Svarnr.: 129 På vegne af interesseorganisation eller borger FN-Byen København

Høringssvar:
Høringssvar modtaget på mail

Fra:	Slettet
Til:	KTFKP Klima og Byudvikling
Emne:	[EKSTERN] Marmorvej 51, 2100 KBH Ø - FN- byen - Høringssag
Dato:	21. september 2026 16:55:19

Vedr.: Marmorvej 51, 2100 KBH Ø - FN- byen - Høringssag

På vegne af FN-byen, fremsendes bemærkninger jf. ovenstående høringssag.

FN-byens primære sikkerhedsbekymring vedrører den eksisterende midlertidige sekundære nødevakueringsrute, hvor flydebroen forbinder FN-byen med området, hvor projektet opføres.

Denne rute er en kritisk del af FN-byens sikkerheds- og beredskabsordninger. Derfor anmoder vi om skriftlig bekræftelse på følgende:

- At FN-byens midlertidige nødevakueringsrute forbliver fuldt tilgængelig og operationel døgnet rundt i alle projektets faser.
- At byggehegn, kraner, materialeopbevaring, arbejdsfartøjer, leverancer eller andre aktiviteter ikke hindrer adgangen eller reducerer rutens kapacitet.
- At tilgængeligheden for personer med nedsat mobilitet opretholdes, herunder med en godkendt alternativ løsning, hvis ruten midlertidigt påvirkes.
- At enhver aktivitet, der kan påvirke ruten, varsles, koordineres og godkendes på forhånd.

Cykelinfrastruktur og sikkerhed

FN-byen anerkender de begrænsninger, der er beskrevet i Marmormolen lokalplan vedrørende cykelrampen og den tovejs cykelsti. På grund af det store antal ansatte og besøgende, der dagligt færdes ved FN-byen, opfordrer vi til, at der overvejes yderligere tiltag, som kan styrke sikkerheden og forbedre fodgænger flowet på steder, hvor større grupper kan komme i kontakt med cykeltrafik.

Køretøjsadgang over cykelstien

FN-byen bemærker, at service-, leverandør- og andre køretøjer, herunder trafik til og fra FN-byen, fremover skal krydse cykelstien. Vi opfordrer til løsninger, der øger synligheden og understøtter lav hastighed for køretøjer, så der skabes sikre forhold for både cyklister og fodgængere.

Lodseriet

Planen angiver, at den fremtidige anvendelse af *Lodseriet* endnu ikke er afklaret. På grund af bygningens placering ved siden af FN-byen og i den kommende havnepark ser FN-byen positivt på en dialog om fremtidige anvendelsesmuligheder, herunder om FN-byen eventuelt kan indgå i brugen af bygningen.

Højde på den foreslåede bygning

Bekymring vedrørende højden på den foreslåede bygning. Alle nabobygninger er på 5 etager, hvilket i generationer har været standardhøjden for bygninger i København. Dette vil kaste skygger, øge trafikken og blokere udsigten.

Under byggeriet anmoder vi om følgende:

- Sikkerhed for vores cyklister og fodgængere. Under opførelsen af den nye bygning på hjørnet (Marmorvej og Kalkbrænderihavnsgade) stod vi over for flere problemer med korrekt skiltning, ryddede veje/fortove og omfattende dagtrafik.
- Området omkring FN-byens indgang (PAF) skal til enhver tid holdes frit, så beredskabskøretøjer, officielle gæster og medarbejdere har uhindret adgang til FN-

byen.

På vegne af FN-byen København
Senior Advisor
Jesper Evensen

Svarnr.: 130 På vegne af interesseorganisation eller borger Forsvaret, Etablissement- og Terrænkommandoen

Høringssvar:
Høringssvar modtaget på mail

FORSVARET

Til:
Københavns Kommune
Att.: Klima og Byudvikling (klimaogbyudvikling@kk.dk)

Høringssvar vedrørende Forslag til lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord med kommuneplantillæg

Dato: 21. september 2026

Enhed: Forvaltningsafdelingen
Sagsbeh.: ETK-PLS18
Sagsnr.: 2026/138808
Dok.nr.: 238900
Bilag: Ingen

Etablissement- og
Terrænkommandoen
Arsenalvej 55
9800 Hjørring

Tlf.: +45 7281 3000
E-mail: etk@mil.dk
www.forsvaret.dk/etk

EAN: 5798000201286
CVR: 16 28 71 80

Sagsbehandleren direkte:
Tlf.: +45 7281 3375
E-mail: etk-pls18@mil.dk

Etablissement- og Terrænkommandoen har modtaget Københavns Kommunes offentliggørelse af forslag til lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord med kommuneplantillæg miljørapport, miljøkonsekvensrapport og udbygningsaftale, jf. ref.

Lokalplanforslaget giver mulighed for opførelse af højhuse på hhv. 65 og 120 meter på Langeliniespidsen. På Marmormolen gives mulighed for opførelse af et højhus på op til 96 meter og en bygning på op til 35 meter.

Etablissement- og Terrænkommandoen har følgende bemærkninger til lokalplanforslaget, idet Kastellet er beliggende syd for lokalplanområdet, og er et af Nordeuropas fineste og bedst bevarede fæstningsværker.

Etablissement- og Terrænkommandoen vurderer, at højhuse af denne kaliber vil have et stort visuelt aftryk på omgivelserne. Etablissement- og Terrænkommandoen ser derfor med bekymring på den påvirkning højhuse vil have på Kastellet og oplevelsen heraf.

Kastellet, som er både bygnings- og fortidsmindefredet, opleves i dag stort set som på opførelsestidspunktet både hvad angår selve forsvarsværket og dets bygninger og i forhold til oplevelsen af omgivelserne.

I afsnittet om kulturarv er det angivet*, at de nye bygninger vil fremstå markante, men at dette ikke udgør en væsentlig negativ påvirkning, ligesom det ikke vil påvirke de bærende bevaringsværdier i området.*

Det bemærkes, at der ikke findes en visualisering i lokalplanen, som belyser oplevelsen af det påtænkte byggeri set fra Kastellet.

ETK vurderer derfor, at en sådan visualisering skal medtages, og indgå i vurderingen af de visuelle konsekvenser forud for den endelige vedtagelse af lokalplanen.

Eventuelle henvendelser i sagen bedes rettet til sagsbehandler Inge H. Nielsen på mail etk-pls18@mil.dk eller telefon 7281 3375.

ETABLISSEMENT- OG TERRÆNKOMMANDOEN

Side 1 af 2

Med venlig hilsen

Lars Haagensen
chefkonsulent
Chef for Planforvaltningssektionen

Ref.:
Offentliggørelse af forslag til lokalplan Marmormolen Øst og Langelinie Nord med kommuneplantillæg, miljørapport og udbygningsaftale, Østerbro, dateret d. 26/6-2026

Intern fordeling:
CHFVA; CHPLS; CHBCO; BCO17.

Sagsnr.: 2026/138808
Dok.nr.: 238900

Side 2 af 2

Svarnr.: 131 På vegne af interesseorganisation eller borger Ministeriet for Grøn Trepart

Høringssvar:
Til Københavns Kommune

Det fremgår af lokalplanforslag, at der ikke er registreret observationer af bilag IV-arter på det pågældende areal. Af det nationale hensyn punkt 2.1.4 i Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning fremgår det, at der skal foretages vurderinger af om planen kan skade yngle- og rasteområder for bilag IV-arter. Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø har ikke kunnet finde denne vurdering i planforslaget. Hvis det kan afvises, at der vil forekomme beskadigelse af yngle- og rasteområder, skal denne vurdering og baggrunden for denne også fremgå af planforslaget.
Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø finder umiddelbart, at der bør foretages en vurdering af, om planområdet er et egnet levested for bl.a. grønboget tudse, og om træerne/bygninger inden for planområdet kan være egnede som levested for flagermus. Ligeledes kan kommunen med fordel lave en vurdering af, om projektet kan have en påvirkning på bilag IV-arten marsvin, der er registreret i nærheden af projektområdet. Vurderingen og baggrunden for denne skal fremgå af planforslagets redegørelse.
Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø oplyser, at praksis for bilag IV-arter er, at hvis planen kan medføre beskadigelse af yngle- eller rasteområder skal det sikres at den økologiske funktionalitet opretholdes på mindst samme niveau som hidtil, gennem anvendelse af nødvendige afværgeforanstaltninger. Levesteder der nedlægges, skal erstattes 1:1 for bilag IV-arter generelt, og 1:2 for flagermus i kombination med sikring af ét tredje træ mod fældning. Erstatningslevesteder skal være funktionelle inden det gamle levested nedlægges, for at den økologiske funktionalitet er opretholdt.

Hvorvidt der er behov for flere oplysninger for at belyse sagen f.eks. ved besigtigelser, er kommunens konkrete vurdering.

Mangelfuld vurdering af bilag IV
Til dette bemærker Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø at der bør foretages en mere dybdegående redegørelse af denne vurdering, eksempelvis hvorvidt vurderingen er foretaget i forbindelse med besigtigelse af arealet. Det er fortsat vanskeligt ud fra det fremsendte at vurdere, hvorvidt at kommuneplanlægningen sker i overensstemmelse med beskyttelseshensyn og bestemmelser for internationalt beskyttede arter.

Individ- og levestedsbeskyttelse
Habitatdirektivets beskyttelse ift. hensynet til bilag IV-arter består af en beskyttelse af levesteder samt en beskyttelse af arten på individniveau. Der skal altså skelnes mellem disse to beskyttelser.

Forudsætningen for nedlæggelse/ødelæggelse/fragmentering af levesteder er, at den økologiske funktionalitet af et yngle- eller rasteområde for bilag IV-arter opretholdes på mindst samme niveau som hidtil, gennem anvendelse af nødvendige afværgeforanstaltninger. Generelt for bilag IV-arter gælder det, at erstatningslevesteder skal være funktionelle inden det gamle levested nedlægges, for at den økologiske funktionalitet er opretholdt.

For individbeskyttelsen gælder det, at der er forbud mod forsætligt at indfange eller dræbe bilag IV-arter. Der skal altså foretages nødvendige afværgeforanstaltninger for at undgå dette, og hvis ikke det kan undgås, skal der søges dispensation fra artsfredningsbekendtgørelsen.

Med venlig hilsen

Pernille Raun Klausen
Biolog |AC-tekniker | Miljøvurdering & Plan

Ministeriet for Grøn Trepart
Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø | Lerchesgade 35, 5000 Odense C |
Tlf.+45 33 95 80 00