



23-02-2017

Sagsnr.
2017-0101214

Dokumentnr.
2017-0101214-2

Sagsbehandler
Peter Høiriis Nielsen

Bilag 5. Notat om henvendelser modtaget i høringsperioden

Der er modtaget 96 henvendelser, jf. bilag 4 ”Henvendelser modtaget i høringsperioden”. De 4 første er modtaget inden høringsperiodens start, men de behandles på lige fod med de øvrige hørings svar.

Ændringer i lokalplanen

På baggrund af høringen foreslås enkelte mindre ændringer i lokalplanbestemmelserne:

§ 7. Bebyggelsens ydre fremtræden, stk. 2, 3. sætning ændres fra:

”Facaderne skal udføres således, at de fremtræder grønne med beplantning på altaner.” til:

”Facaderne skal udføres således, at de fremtræder grønne med beplantning i plantebede på altaner og foran tilbagetrukne facadepartier i hele udstrækningen. Plantebedene skal vandes via et centralt styret vandingsystem. ”

og 2. afsnit, 3. pind og det efterfølgende afsnit ændres fra:

”- den ydre facade, bestående af facadepartier/espalier samt altanadskillelsens lodrette bånd, der igennem en forskydning etagerne imellem, skal danne en rytmisk variation. Værn skal fremstå med balustre og muliggøre, at beplantningen kan træde frem og tegne facaden.

De ydre facadepartier skal fremstå i træ samt stål og/eller beton og med en struktur og gennemsigtighed, der ikke er til hinder for den grønne fremtræden. Facaderne, inklusive altaner, skal overordnet fremstå lette og lyse. Bygningskroppen skal fremstå i lys beton, pladematerialer eller tegl. evt. filtset og/eller malet” til:

”- den ydre facade, bestående af facadepartier, vinduespartier/karnapper, lodrette wirer til klatreplanter samt altanadskillelsens lodrette bånd, der igennem en forskydning etagerne imellem, skal danne en rytmisk variation. Værn skal fremstå med balustre eller anden åben struktur som beplantningen kan gro op ad og dermed medvirke til at tegne facaden. De ydre facadepartier skal fremstå i træ, glas samt stål og/eller beton i samspil med den grønne fremtræden.

Facaderne, inklusive altaner, skal overordnet fremstå lette og lyse. Bygningskroppen skal fremstå i lys beton, pladematerialer eller tegl. evt. filtset og/eller malet. Bestemmelserne er ikke til hinder for brug af

Center for Bydesign

Njalsgade 13, 5. sal
2300 København S

Telefon
3366 1360

E-mail
petnie@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009809452

facadepartier i mørke toner, hvor det er nødvendigt for at fremhæve det grønne vækstlag.”

Baggrunden for ændringerne uddybes nedenfor.

Der er tale om en mindre ændringer, der ikke kræver supplerende høring, hvorved bemærkes, at ejeren af de berørte ejendomme har erklæret sig enige i ændringerne af facadebestemmelserne.

Henvendelser fra myndigheder og andre offentlige instanser

Nr. 29 – Metroselskabet I/S

Metroselskabet anfører, at der i 2023 åbner en ny metrostation på Enghave Brygge, tæt ved Frederiksholmsløbet, og at en ny bro over havneløbet bør lande sydligere på Islands Brygge end vist i lokalplanforslaget for at opnå den kortest mulige forbindelse mellem stationen og det eksisterende og planlagte nye byområde på det sydlige Islands Brygge.

Forvaltningens bemærkninger

Hertil bemærkes, at der med den i lokalplanforslaget viste placering af en eventuel stibro er taget udgangspunkt i, at broen lander på det sted på Enghave Brygge, der er vist i den for dette område gældende lokalplan nr. 494-1, og på et sted på Islands Brygge, hvor der endnu ikke er bygget. Stedet er den centrale plads i området, og der er ved bestemmelser om indretning taget højde for broen og det videre forløb af stier og havnepromenader. En sydligere placering vil være mindre synlig og medføre indgreb i Nokken, der er omfattet af en bevarende lokalplan. På Enghave Brygge skal broen lande sydligere end hidtil forudsat. Gangafstanden fra det i lokalplanforslaget viste brofæste på Islands Brygge til nærmeste metroadgang er ca. 600 m, men afstanden fra en sydlig bro vil være ca. 350 m, og der er dermed ikke tale om en meget markant forskel. For beboerne i den sydligste del af området omkring Rundholtsvej vil afstanden være klart kortere, men for beboerne længere nord på i området, hvor størstedelen af boligerne ligger, vil afstanden være nogenlunde den samme eller kortere.

Nr. 82 – Københavns Museum

Museet påpeger, at Københavns brygger ved havneløbet stadig udbygges, og at det historiske og attraktive havneløb mindskes som følge heraf. Derfor anbefaler museet, at udbygning af nye træbrygger holdes på et minimum.

Lokalplanforslaget henviser til, at det har været nødvendigt at meddele flere dispensationer, men det fremgår ikke tydeligt hvilke dispensationer, der er tale om.

Det vurderes at være et tab, at bebyggelsen ikke opføres med den planlagte arkitektur som formuleret i formålsparagraffen: ”En blanding af homogene bebyggelser overvejende i 3 etager og høje solitære bygninger skal medvirke til at skabe et bevidst skalaskift og en varieret og kontrastfyldt arkitektur, der vil være et særkende for kvarteret.”

Det bemærkes, at der synes at være uklarhed om navngivningen af det planlagte torv i bydelen, der omtales som henholdsvis den centrale plads og bydelstorv.

Endelig henviser museet til lov om beskyttelse af jordfaste fortidsminder.

Forvaltningens bemærkninger

Hertil bemærkes, at den i den gældende lokalplan fastlagte træbrygge har en dybde på 4,7 m, og at der i tillægget fastlægges en udvidelse på op til ca. 10 m på en kort strækning nord for den eventuelle stibro over havneløbet. Udvidelsen skal anlægges med opholdsarealer i nær kontakt med vandet. Forvaltningen vurderer, at fordelene ved udnyttelse af vandarealerne nærmest kajerne til træbrygger, badeanlæg og husbåde mv., der skaber liv langs vandet rigeligt opvejer ulemperne ved de mindre indskrænkninger af havneløbet. På dette sted vil bredden af havneløbet være ca. 130 m efter opfyldning på Enghave Brygge siden.

Med hensyn til tilretning af forslaget i relation til meddelte dispensationer fremgår det af indstillingen tiltrådt af Teknik- og Miljøudvalget den 21. november 2016, at det drejer sig om bebyggelser, vejforløb og udformning af havneviggen. I bilag 3 til indstillingen, der er et notat om forskellen mellem den eksisterende og den nye bebyggelsesplan, er en tegning fra den gældende lokalplan sammenstillet med en tegning fra det nye forslag. Heraf fremgår de væsentligste forskelle med hensyn til bebyggelse, vejforløb og udformning af havneviggen. Både indstilling og bilag ligger på Bliv Hørt.

Formålsbestemmelsen om en blanding af bebyggelser skal ses for området under ét, inklusive den allerede opførte eller tilladte bebyggelse. Hele den midterste del af området er således udbygget med rækkehuse i 2 og 3 etager plus tagterrasser. ”De Tre Søstre” og ”Bryggeblomsten” ved Rundholtsvej samt ”Sfinksen” og ”Silver Arrow” ved Artillerivej er forskellige høje og markante bygninger. Selv om der også opføres bebyggelse med karréform i 4 etager plus tagterrasser, hvilket højdemæssigt er i overensstemmelse med den gældende lokalplan, vil der efter forvaltningens opfattelse være tale om homogene bebyggelser, der er i kontrast til de høje bygninger, der nu planlægges med en anden, men stadig markant arkitektur.

Den centrale plads er hele byrummet betegnet b1, mens bydelstorvet er den nordlige del af pladsen.

Der er i forslaget på sædvanlig måde henvist til lov om beskyttelse af jordfaste fortidsminder.

Nr. 91 – Energinet

Selskabet, der ejer gastransmissionsnettet samt eltransmissionsnettet på 400, 150 og 132 kV, gør opmærksom på, at der ligger et 132 kV kabel langs Artillerivej, og på forsigtighedsprincippet, hvorefter nye boliger ikke bør opføres tæt på et eksisterende højspændingsnet. Sundhedsmyndighederne i Danmark har defineret et forsigtighedsprincip i forhold til magnetfelter, når der bygges nye boliger nær eksisterende højspændingsledninger. Der er ikke defineret minimumsafstande eller grænseværdier, og forsigtighedsprincippet siger ikke, at man skal foretage sig noget ved eksisterende boliger.

Selskabet henviser til en vejledning om forvaltning af forsigtighedsprincippet og finder, at det vil være meget fint at skrive en 10 m zone ind i lokalplanen i forhold til nærmeste elkabel, hvor der ikke må udstykkes til beboelse. Det kunne være en ekstra idé i lokalplaner at henvise til en brochure om magnetfelter. Endelig gør selskabet opmærksom, at der skal forespørges i LER-registeret (ledningsejerregisteret), inden der graves i jorden, og henviser til et hæfte ”Pas på ledningerne og livet”, der bør videregives til den udførende entreprenør.

Forvaltningens bemærkninger

Hertil bemærkes, at det omtalte 132 kV kabel ligger i større afstand end 10 m fra de i lokalplantillægget muliggjorte boligbyggerier. På den baggrund vurderes det ikke for nødvendigt at fastlægge en 10 m zone eller at henvise til brochuren om magnetfelter i lokalplanmaterialet. Med hensyn til gravearbejder i nærheden af ledninger forudsættes det, at de udførende entreprenører har tilstrækkelig viden herom.

Nr. 93 – HOFOR

Selskabet har flere forsyningsanlæg og ledninger i lokalplanområdet. Specielt er bygningerne C og D kritiske, da der tæt ved ligger ledninger og et overløbsbygværk, der ikke kan undværes. Det henstilles, at ledningstraceet friholdes for bygninger, herunder etablering af parkeringskælder. Såfremt traceet alligevel ønskes overbygget, skal der indgås en aftale med ledningsejeren om omlægning bekostet af bygherren.

Forvaltningens bemærkninger

Hertil bemærkes, at der i lokalplan nr. 410-1 er optaget bestemmelse om, at der forudsættes tinglyst fornødne deklarerationer vedrørende sikring af ledninger, at der med fastlæggelse af placering af bygning C og D i lokalplantillægget samme respektafstand til ledningsanlægget som i den gældende lokalplan, og at bygherren allerede er i dialog med HOFOR om den nærmere hensyntagen til anlægget.

Andre hørings svar

Henvendelserne kan grupperes i følgende emner:

- A. Henvendelse Amager Vest Lokaludvalg
- B. Henvendelse fra Islands Brygges Lokalråd
- C. Generelt om lokalplanforslaget
- D. Ændring af områdets status
- E. Anvendelse af stueetager
- F. Forøgelse af etagearealet
- G. Ændring af bebyggelsesplan og ydre fremtræden af de høje bygninger
- H. Skyggevirkninger
- I. Indbliksgener
- J. Vindforhold
- K. Trafik og parkering
- L. Forsyning med offentlig service
- M. Andre emner
- N. Positive tilkendegivelser

A. Amager Vest Lokaludvalg

Amager Vest Lokaludvalg (nr. 77) anfører, at udvalget i forbindelse med den interne høring efterspurgte, der sikres det nødvendige grundlag for erhvervs- og handelsliv på det sydlige Islands Brygge, og anerkender, at det nu fremlagte lokalplantillæg fastholder samme mængde erhvervslokaler i stueetager som i den gældende lokalplan. På borgermødet den 11. januar 2017 efterspurgte bygherren borgernes input til, hvilke butikker de ønsker at støtte i deres nærområde. Lokaludvalget støtter op om, at denne strategi udarbejdes og vil derfor hjælpe til med at indsamle borgernes input.

Lokaludvalget er bekymret over den turbulens, som de høje bygninger på parcel D vil medføre og ønsker mere udførlige vindstudier, som undersøger den turbulens og dens følgevirkninger, som bygningerne vil medføre. Der tages forbehold for det i udformningen af pladsen samt i valg af beplantning således, at der kan sikres de bedst mulige forudsætninger for byliv.

Lokaludvalget påpeger, at cykeltrafik kan skabe stor utryghed for gående og medføre, at borgerne ikke har lyst til at opholde sig på pladsen. Det er afgørende, at bylivet omkring bydelspladsen og langs havnefronten ikke konflikter med cykelforhold. Det forudses, at cyklister vil vælge at cykle langs kajen, idet broen over vigen kommer til at ligge ud til vandet. Udvalget påpeger, at der bør foretages en nærmere analyse af cykelforholdene, hvor der tages højde for sikre skoleveje, ligesom højden

på den eventuelle stibro over havnen er et vigtigt element for cykelafviklingen.

Lokaludvalget lægger vægt på, at der i tillægget reserveres plads til anløb af havnebussen, da der på nuværende tidspunkt er begrænsede offentlige transportmuligheder.

Lokaludvalget mener, at det vil kræve stationsnærhed at arbejde med de bebyggelsestætheder, der ligger i projektet, og at dette vil kunne løses med opførelse af en bro til Enghave Brygge. Lokaludvalget mener ikke, at det vil være rimeligt at bede bygherren om at finansiere et sådant projekt, og derfor bør den finansieres af kommunen.

Lokaludvalget opfordrer til, at der reserveres plads til flere husbåde end angivet på lokalplantegning nr. 2b. Husbåde er med til at give byen kant og skabe liv, både før og efter de nye lejligheder står færdige.

Generelt er det lokaludvalgets opfattelse, at der i lokalplantillægget er taget alt for stort hensyn til bygningsvolumen, og at det er gjort på bekostning af arkitekturen og områdets historie og placering samt en harmonisk helhed mellem området ved vandet mod vest og fælleden mod øst.

Forvaltningens bemærkninger

Hertil bemærkes, at forvaltningen er enig med lokaludvalget i, at det er vigtigt med udadvendte funktioner i de centralt beliggende stueetager for at understøtte ønsket om byliv, og hilser lokaludvalgets initiativ om at indhente input fra borgerne for velkomment.

Forvaltningen er ligeledes enig med lokaludvalget i, at en fornuftig håndtering af vindturbulens i forbindelse med de høje bygninger er meget vigtig. I kommentaren til § 6, stk. 4, i lokalplan nr. 410-1 er det således anført, det skal påvises, at udformningen af de høje bygninger ikke medfører uacceptable vindproblemer i forhold til omgivelserne. Dette er der arbejdet videre med i designmanualen (vedlagt som bilag 7 til indstillingen). Heraf fremgår det vedrørende bygning C og D, at beplantning på henholdsvis altaner og terræn vil medvirke til at reducere den nedadgående vindhastighed på facaderne og øge vindkomforten på friarealerne omkring bygningerne. Forvaltningen er i tæt dialog med bygherren herom på grundlag af de allerede foreliggende vindanalyser.

Forvaltningen er ligeledes enig med lokaludvalget i, at sikkerhed og tryghed i forbindelse med cykeltrafikken skal have en høj prioritet. Der er derfor ved indretning af den centrale plads fastlagt et separat cykelstiforløb, og ved mødet med gaden Islands Brygge etableres der en midterhelle. Indretning af havnepromenaden er ikke endeligt fastlagt, men med en bredde på 12 m vil der være plads til etablering af en sikker løsning på den strækning, hvor promenaden skal udgøre

en del af cykelrutenettet. Det skal tilføjes, at det forventes, at der på et tidspunkt også vil blive etableret en stibro over vigen i forlængelse af gaden Islands Brygge, hvilket vil aflaste promenaden. Hvornår en sådan bro måtte blive aktuel, afhænger af budgetforhandlingerne i de kommende år.

Det er Movia, der træffer beslutning om etablering af stoppesteder for havnebussen. En placering ud for Artillerivej Syd området vil forudsætte dispensation fra lokalplanen, i hvilken forbindelse den nærmere placering og udformning vil blive sendt i høring hos de berørte.

Det er ikke forvaltningens vurdering, at der arbejdes med en så høj tæthed, at der kræves stationsnærhed for at udvikle området. Tætheden med en bebyggelsesprocent på ca. 110 er således fastlagt længe før beslutningen om Sydhavnsmetroen. Hertil kommer, at det ikke vides om og i givet fald hvornår, der måtte blive truffet beslutning om etablering af en stibro over havneløbet til Enghave Brygge. Forvaltningen er enig med lokaludvalget i, at det ikke kan pålægges bygherren at betale for broen, men med den fastlagte indretning af den centrale plads er der taget højde for, at broen kan lande på en hensigtsmæssig måde på Islands Brygge.

Med hensyn til husbåde er det ikke på tegning nr. 3b, at mulighederne herfor er angivet. Det er på tegning nr. 5b, og der er ikke med lokalplantillægget sket ændringer i bestemmelserne for husbåde.

Med hensyn til udvalgets opfattelse af, at der er taget for stort hensyn til bygningsvolumen på bekostning af arkitektur og beliggenhed, bemærkes, at etagearealet af de 5 høje bygninger er 5-6 % mindre i lokalplantillæggets bebyggelsesplan end i den gældende lokalplan. Arkitektonisk er der arbejdet videre og udarbejdet en designmanual, der fremlægges sammen med indstillingen om endelig vedtagelse af lokalplantillægget. De fremkomne bemærkninger og designmanualen er baggrunden for de foreslåede mindre justeringer af bestemmelserne om bebyggelsens ydre fremtræden.

B. Islands Brygges Lokalråd

Islands Brygges Lokalråd udtrykker indledningsvis tilfredshed med en mere opdateret lokalplan med landingen af broen til Enghave Brygge og udformningen af byrummene.

Lokalrådet værdsætter også, at politikerne i Teknik- og Miljøudvalget fastholdt arealkravene i den gældende lokalplan til udadvendte serviceerhverv i stueetagen. Lokalrådet har dog håbet, at forøgelsen af boligetagearealet også havde medført større krav til faciliteter til byliv.

Lokalrådet oplever, at forvaltningen har en udemokratisk tilgang og oplever, at borgerinvolvering er uønsket. Som eksempel nævnes, at argumentationen i forbindelse med ændring af områdets status i Kommuneplan 2015 til ”boliger” i stedet for ”boliger og serviceerhverv” er, at området ikke er stationsnært, og at samme kommuneplan gør området stationsnært på grund af Sydhavnsmetroen. Lokalrådet finder også beskrivelsen af cykelruterne mærkelige. Efter lokalplanen skal pendlere på supercykelstien, gående og småbørn på vej til skole passere en smal stibro over vigen, mens trafikplanen på Københavnerkortet viser et forløb af Supercykelstien i gaden Islands Brygge, hvilket forudsætter en ekstra bro over vigen. Endvidere anfører lokalrådet, at borgernes ankemuligheder på fremtidige dispensationer begrænses ved at ændre ”skal” til ”kan” og 100 % til 75 % for så vidt angår kravet om udadvendte funktioner i stueetagerne. Endelig ønsker lokalrådet, at den sammenhængende og præcise formulering af lokalplanparagrafferne sendes i supplerende høring, da den er meget svært tilgængelig i det foreliggende forslag.

Forvaltningens bemærkninger

Med hensyn til at øge omfanget af faciliteter til byliv på grund af det øgede boligetageareal bemærkes, at dele af de udadvendte funktioner i stueetagerne i den gældende lokalplan måtte forventes udnyttet af de virksomheder, der ville etablere sig i området til reception og kantine mv. og dermed ikke være målrettet beboerne i området. Desuden gælder kravet om 1 % af boligetagearealet til fællesanlæg også for de nye boliger. Der henvises desuden til forvaltningens bemærkninger til pkt. E. Anvendelse af stueetager.

Med hensyn til Kommuneplan 2015 og stationsnærhed bemærkes, at der er to former for stationsnærhed. Den ene er de stationsnære kerneområder med en gangafstand på 600 m, inden for hvilke kontor- og serviceerhverv fortrinsvis skal placeres. Den anden er cirkelslag på 1 km. I forhold til Artillerivej Syd området er et cirkelslag på 1 km rent teoretisk, så længe der ikke er en bro. En sådan bro er ikke besluttet, og måtte den komme, er gangafstanden fra brofæstet på Islands Bygge til den nærmeste metronedgang ca. 600 m. Der vil således i givet fald ikke være tale om, at Artillerivej Syd bliver et stationsnært kerneområde.

Med hensyn til forløbet af cykelruten er den korrekt vist i lokalplanen, da der ikke er truffet beslutning om etablering af cykelruten som vist på Københavnerkortet. Denne kan kun benyttes, indtil vigen er fuldt udgravet i overensstemmelse med lokalplanen. Herefter vil forløbet være afhængig af, at der afsættes budgetmæssig dækning til etablering af en ekstra stibro i forlængelse af gaden Islands Brygge.

Med hensyn til fornyet høring bemærkes, at forslaget til lokalplantillæg er formuleret på en sådan måde, at det kun er ændringerne, der fremlægges til debat. Forvaltningen vil dog fremadrettet overveje at vedlægge et bilag, hvor ændringerne, herunder de nye tegninger, indsættes i den oprindelige tekst, så man ikke behøver at sidde med begge dokumenter for at se sammenhængen.

C. Generelt om lokalplanforslaget

52 henvendelser indeholder synspunkter om det forhold, at lokalplantillægget ændrer på en gældende lokalplan, som beboere har købt bolig i tillid til, fortsat vil være gældende.

Det anføres bl.a., at man skal tænke sig godt om og se på, hvad der skaber den bedste helhed for området frem for alene at tilgodese de enkelte bygherrers kortsigtede interesser. Når man køber et projektbyggeri, er man dybt afhængig af at kunne stole på de tegninger og planer, som man køber ud fra, herunder lokalplanen. En væsentlig grund til at bosætte sig og investere i området var udsigten til et levende og spektakulært område, hvilket opleves som i risiko for ikke at blive indfriet. Det fremføres, at forslaget ikke bør vedtages, da det skabes en forkert præcedens og utryghed blandt Københavns borgere, og i stedet bør der holdes fast i de oprindelige visioner og ambitioner. Det anføres endvidere, at man som grundejer har købt arealer med den gældende lokalplan og derfor har kendt mulighederne.

(nr. 1, 2, 4, 10, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 34, 37, 38, 39, 40, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 57, 58, 61, 62, 64, 65, 69, 72, 75, 79, 80, 83, 87, 88, 89, 90, 92 og 96).

Forvaltningens bemærkninger

Hertil bemærkes, at forvaltningen er enig i, at man skal tænke sig grundigt om, før man ændrer i en eksisterende lokalplan. Den gældende lokalplan godt 10 år gammel, og området har skiftet status i kommuneplanen fra at være et blandet bolig- og erhvervsområde til at være et rent boligområde, bortset fra stueetager, jf. pkt. E. Det er de enkelte bygherrer, der over for forvaltningen fremsætter ønsker om ændringer. Disse skal være velbegrundede, og de bearbejdes i en dialog, hvor forskellige modeller vurderes, og konsekvenser for omgivelserne afprøves.

Konkret betyder den ændrede kommuneplanstatus, at der ved udformning af bebyggelse og friarealer har været mere fokus på boligfunktionen. Bygningerne skal forsynes med altaner, og med beliggenheden ved havnen vil der naturligt være fokus på udsigten til vandet fra den enkelte bolig. Friarealerne indrettes med opholdsarealer målrettet beboerne og sammenhæng med de udadvendte funktioner i stueetagerne. Samtidig ses der på, om der er andre hensyn, der skal

søges indarbejdet i planen. Konkret gælder det bl.a. muligheden for en eventuel stibro over havneløbet, placeringen af udadvendte funktioner langs gaden Islands Brygge og indretning af kantzoner. Som bilag til forvaltningens indstilling blev der udarbejdet et bilag 3, der nærmere redegør for forskellen mellem konsekvenser af den gældende lokalplan og det nye lokalplantillæg. Ud fra dette materiale er det forvaltningens vurdering, at der med hensyn til udadvendte funktioner, friarealer, skygge- og vindpåvirkning og udsigter vil ske en forbedring.

Planloven foreskriver en proces omkring tilvejebringelse af lokalplaner, der indbefatter den offentlige høring i 8 uger. Konkret er dette suppleret med en forudgående intern høring af bl.a. Amager Vest Lokaludvalg, der afstedkom en hel del borgerhenvendelser til politikere forud for behandlingen af sagen i Teknik- og Miljøudvalget. Desuden er der i høringsperioden afholdt et borgermøde.

Lokalplanlægningen er erstatningsfri regulering, idet den ikke forhindrer den fortsatte brug af ejendommene.

D. Ændring af områdets status

27 henvendelser indeholder argumenter mod fravigelse af kravet om indretning af en andel serviceerhverv. Det anføres bl.a., at området vil blive en soveby frem for et område med et mangfoldigt og oplevelsesrigt byliv. Der henvises til, at argumentet om, at det er svært at tiltrække serviceerhverv, fordi området er en trafikal ”blindtarm”, burde vendes om ved at skabe en bedre kollektiv trafikbetjening. Med en bro til Enghave Brygge og den kommende havnetunnel vil området ligge tæt på ideelt til erhverv.

Der spørges til, hvor læger og tandlæger og andre lignende tilbud skal være, da erhvervet ud over stueetagen ikke længere indgår i planen. Disse funktioner kan typisk ikke etableres i stueetager, hvor huslejen er høj, og hvor der er krav om store vinduesfacader. Der peges på, at flere erhvervsdrivende og deres ansatte vil også bidrage til omsætningen i butikker og caféer. Det fremgår, at hvis kravet om serviceerhverv fastholdes, vil bygningerne utvivlsomt blive opført, og prisniveauet afstemt efter markedet.

Der efterlyses oplysning om, hvor mange flere borgere, der kommer til at bo i området.

(nr. 1, 2, 5, 16, 19, 23, 24, 31, 40, 42, 45, 48, 53, 58, 60, 61, 64, 66, 69, 70, 71, 72, 75, 80, 88, 90 og 96).

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen må tage udgangspunkt i, at Borgerrepræsentationen med vedtagelse af Kommuneplan 2015 på mødet den 12. december, har besluttet, at området skal være et boligområde. Med hensyn til

spørgsmålet om stationsnærhed bemærkes, at der ikke er truffet beslutning om en bro over havneløbet, og at der selv med en bro ikke vil være tale om et stationsnært kerneområde, der defineres med en gangafstand på 600 m, jf. bemærkningerne til henvendelsen fra Islands Brygges Lokalråd, pkt. B.

Med de krav til udadvendte funktioner i stueetagerne, der fremgår af pkt. E, er det ikke forvaltningens vurdering, at området vil blive en soveby. Der er også mulighed for lægeklinikker mv. i stueetagerne. Ses der på Islands Brygge under ét, er der fortsat en hel del erhvervsbygninger, der kan indeholde sådanne funktioner.

Ændringerne indebærer, at der vil komme ca. 540 flere beboere ved et gennemsnit på ca. 95 m² pr. bolig og 3 personer pr. husstand.

E. Anvendelse af stueetager

44 henvendelser indeholder synspunkter om anvendelsen af stueetager i udadvendte funktioner. Det kritiseres, at det ikke stilles som et krav, at stueetager skal rumme publikumsorienterede serviceerhverv, men kun angives som en mulighed. Der henvises til Axel Heides Gade som et skrækeksempel med kun en enkelt Nettobutik. Der udtrykkes ønske om, at der ikke begås ikke de samme fejl som på det mellemste Islands Brygge og i Ørestad.

Billedet, der tegnes i lokalplantillægget, findes at være misvisende. Sfinksens stueetage er f.eks. afsat til konferencelokaler, og Strandtorvet får kun et butikslokale, mens resten er fællesrum til beboerne, hvilket ikke skaber byliv.

Der ønskes en præcis definition af bestemmelsen om udadvendte funktioner. Det er opfattelsen, at bestemmelsen om publikumsvendte arealer giver borgere og politikere indtryk af, at der er tale om cafeer og lignende, men betegnelsen dækker også over fælleslokaler for beboerne, hvor erfaringen er, at de bortset fra weekender i høj grad ligger ubenyttede hen. Der bør derfor stilles direkte krav om erhvervslejemål, hvis man ønsker at skabe en levende bydel.

Der mangler byliv i området, herunder ved Rundholtsvej 28/Rema 1000, hvor café, restaurant, butikker mv. vil gøre området mere attraktivt og trygt til gavn for beboere og naboer. Der opfordres til, at der stilles krav om, at der forberedes for erhvervslokaler i gadeniveauet, og at det også gælder parcel D. Der peges på, at den planlagte dagligvarebutik mod havnen er ikke dyb nok. Der spørges, om man kunne forestille sig offentlig adgang til café, tagterrasse eller lignende på en eller flere af de høje bygninger.

Andre udtrykker tilfredshed med, at politikerne har valgt at fastholde arealet til udadvendte serviceaktiviteter.

(nr. 1, 2, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 31, 34, 40, 41, 43, 44, 45, 48, 49, 51, 52, 58, 60, 61, 63, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 78, 81, 83, 86, 88, 92 og 95).

Forvaltningens bemærkninger

Der stilles krav om, at der skal indrettes udadvendte funktioner svarende til ca. 5.700 m² og dermed af sammen størrelse som i den gældende lokalplan. I de øvrige stueetager kan der - ligeledes som i den gældende lokalplan - indrettes erhverv mv. De typer af funktioner, der betegnes som udadvendte, er de samme som i den gældende lokalplan, bortset fra, at de ikke omfatter funktioner i tilknytning til virksomheder, såsom foyer, reception og kantine. Dermed vil funktionerne i højere grad være målrettet områdets beboere. De udadvendte funktioner omfatter også beboerlokaler, hvor det vil være op til beboerne selv at skabe liv. I forhold til byggerierne på parcel B-E forventes det, at ca. 400 m² ud af de krævede mindst 3.400 m² udadvendte funktioner vil blive anvendt til beboerlokaler.

Som i den gældende lokalplan er det prioriteret, at kravet om udadvendte funktioner er koncentreret omkring den centrale plads og gade Islands Brygge. Lokalplanen er ikke til hinder for, at bygningen med Rema 1000 kan blive liggende, jf. også bemærkningerne til pkt. M.

Den planlagte butik på vestsiden af gaden Islands Brygge vil få en dybde på ca. 17 m, hvilket forvaltningen vurderer, er tilstrækkelig til en fornuftig indretning af en dagligvarebutik.

F. Forøgelse af etagearealet

I 8 henvendelser udtrykkes der bekymring for konsekvenserne af, at etagearealet øges med 4.000 m² og dermed at bebyggelsesprocenten øges fra ca. 109 til ca. 111. Det vil medføre, at bygningskroppenes størrelse, udformning og indbyrdes placering lukker store dele af området af og vil være i kontrast til den eksisterende bebyggelse. Det anføres, at såfremt der ikke er behov for serviceerhverv, er der ingen grund til at opføre disse kvadratmeter, og bygningerne kan dermed gøres mindre dominerende.

Der stilles spørgsmålstegn ved, om en forøgelse af etagearealet på 2 % er acceptabel og for hvem. Ud over de 2 % flere boliger kommer der også flere boliger som følge af konverteringen fra erhverv til boliger.

Det samlede bygningsvolumen bør ikke øges, da der er begrænsninger i offentlighedens brug af roklubbers arealer. Disse arealer bør ikke tælle med i friarealerne.

(nr. 1, 9, 28, 31, 58, 60, 74 og 88).

Forvaltningens bemærkninger

Det er forvaltningens opfattelse, at en forøgelse af områdets etageareal med 4.000 m² svarende til ca. 2 % med rette kan betegnes som en mindre forøgelse. Med hensyn til bygningsvolumen bemærkes, at etagearealet af de 5 høje bygninger er 5-6 % mindre i lokalplantillæggets bebyggelsesplan end i den gældende lokalplan.

Det er helt korrekt, at boligandelen stiger mere på bekostning af erhverv, jf. bemærkningerne til pkt. D. Ændring af områdets status. Flere beboere vil medvirke til at skabe mere byliv og bedre grundlag for de udadvendte funktioner.

Roklubbernes friareal indgår ikke i beregningen af friarealet til boligerne.

G. Ændring af bebyggelsesplan og ydre fremtræden af de høje bygninger

53 henvendelser indeholder kritik af placering og udformningen af de høje bygninger. Det anføres bl.a., at lokalplantillægget lægger op til markante ændringer af de høje bygninger.

Det kritiseres, at der gives køb på de oprindelige tanker om bygninger, der har en arkitektonisk, individuel og skulpturel udformning. Det findes svært at se, at de foreslåede bygninger lever op til kravet om ”arkitektonisk, individuel og skulpturel udformning, der fremhæver bygningens betydning som vartegn både individuelt og i samspil med de andre høje bygninger”.

De foreslåede nye rektangulære massive bygninger ses ikke at være præget af lethed og transparens, og de findes at være uden det arkitektoniske særkende, der oprindeligt var lagt op til. Det findes ærgerligt, at kortsigtede profitinteresser får lov til at bestemme, at de spektakulære bygninger må vige for kedelige betonklodser, herunder bygning D, som skulle bygges efter inspiration af en tidligere silo og dermed skabe en rød tråd til det oprindelige Islands Brygge. Ønsket er, at den nuværende højde fastholdes (35-37 m). De høje bygninger på parcel D vil lukke af for hele Hilmar Baunsgaards Boulevard til stor gene for beboerne.

Bygningerne E, F og G øst for gaden Islands Brygge ser ud til at få en noget mere bastant og tillukket karakter end skitseret i den gældende lokalplan. De er langt mindre karakteristiske end de oprindelige bygningskroppe og uden de trinvis højdeforskelle, der kan skabe en blød overgang til de nærliggende rækkehuse. Det anføres, at den fortætning, der finder sted på parcel C kan være en overtrædelse af den naboetslige tålegrænse, idet udnyttelse af ejendomsretten skal ske i respekt for andres ejendom.

Det anføres, at de nye bygninger vil have store konsekvenser for udsigten til vand. Ønsket er, at vandfronten så vidt muligt kommer hele området til gode – specielt lyset og udsynet.

Der er ønske om, at de to højhuse mod havnen stadig bør fremstå ikoniske f.eks. ved krav om en effektiv begrønning af størstedelen af facaderne. Kan dette opnås, er det opfattelsen, at det vil være noget nyt og forfriskende i byen, og der bør overvejes en fysisk forbindelse mellem de to huse f.eks. i form af et svævende kunstværk. Der spørges til, hvem der skal vedligeholde hængeplanterne, og stilles spørgsmålstegn ved, om de begrønnede facader bliver ved med at være grønne. Det sydligste højhus bør flyttes længere mod nord, hvilket vil øge værdien af den sydlige del af pladsen og betyde, at det ikke virker så anmassende i forhold til nabobebyggelsen mod syd og øst.

(nr. 1, 2, 3, 4, 9, 10, 12, 15, 16, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 37, 38, 39, 46, 48, 49, 50, 51, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 72, 73, 74, 78, 79, 80, 81, 83, 87, 88, 89, 90, 92 og 95).

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen er enig i, at de nye bygninger har ændret sig i forhold til den gældende lokalplan. Med placeringen og udformningen tages der udgangspunkt i nogle andre motiver. For så vidt angår bygning C og D på parcel D er motivet fortsat enkeltstående bygninger på den centrale plads. Bygningerne er ens, men vinkles for at give variation i den ellers stramme struktur. Det er ønsket, at bygningerne fremtræder lette, hvilket opnås ved at indbygge altaner, herunder på de 4 hjørner og integrere grønne elementer, jf. nedenfor. Med udformningen gøres fodaftrykket mindre, hvilket vil øge størrelsen af friarealerne og begrænse skyggeeffekten, jf. pkt. H. Til gengæld bliver bygningerne op til 45 m høje i stedet for op til 37 m plus et tårn på op til 45 m. Efter forvaltningens opfattelse er det ikke en bygningsform alene, der afgør den arkitektoniske kvalitet. En kvadratisk eller rektangulær bygning kan sagtens have kvalitet, hvis detaljeringen er i orden. Med hensyn til kigget fra Hilmar Baunsgaards Boulevard til havnen vil der kun være marginal forskel mellem den gældende og den nye plan.

Men hensyn til bygning E, F og G er de ligesom bygningerne i den gældende lokalplan ens i udtrykket, men motivet er helt forskelligt. Der tages udgangspunkt i, de ikke længere ligger som skulpturer på en central plads, der strækker sig på tværs af gaden Islands Brygge. I stedet er bygningerne placeret, så de markerer henholdsvis gaden Islands Brygge i forlængelse af A-Huset og Hilmar Baunsgaards Boulevard i forlængelse af rækkehusene. Samtidig dannes der et byrum bag ved bygningerne, der vil indeholde opholdsarealer ikke alene for beboerne i de nye bygninger med også for beboerne i de tilstødende rækkehuse, der ellers ikke har direkte adgang til et større

opholdsareal. I stedet for en gradvis aftrapning fra 12 til 3-4 etager, udgøres bebyggelsen af 3 tårne i 12 etager, hvoraf et har 2 sidebygninger i 3 og 4 etager og et andet én sidebygning i 4 etager. Afstanden til rækkehusene mod øst er øget, ikke mindst for bygning F, og der er bedre kig til havnen fra stien mellem Yard Houses og Town Houses.

Med hensyn til den arkitektoniske detaljering er der arbejdet videre med projekterne og fremsendt en designguide, der vedlægges som bilag 7 til indstillingen om endelig vedtagelse af lokalplantillægget. Med henblik på at underbygge den arkitektoniske kvalitet foreslås der på baggrund af designguiden enkelte mindre ændringer i bestemmelserne om bebyggelsen ydre fremtræden. Det drejer sig om foranstaltninger, der sikrer den grønne fremtræden.

Det eneste sted, hvor der bliver lukket af for udsigten til vand er på parcel B, hvor der etableres en sammenhængende facade af hensyn til indretning af en dagligvarebutik. I den gældende lokalplan, var der her forudsat en vej mellem gaden Islands Brygge og havnepromenaden.

For at vurdere konsekvenserne med hensyn til udsyn er der udarbejdet flere visualiseringer i en revideret udgave af bilag 3. Det drejer sig om udsigten fra Sfinksen, fra Hilmar Baunsgaards Boulevard og fra rækkehusene syd for boulevarden.

Forvaltningen er enig i, at der er vigtigt, at der er sikkerhed for den grønne fremtræden af bygning C og D. Dette har da også været et tema i forbindelse med udarbejdelse af designmanualen.

Flytning af bygning D mod nord kan ikke lade sig gøre, da HOFOR har større ledningsanlæg i arealet lige nord for bygningen.

H. Skyggevirkninger

I 20 henvendelser kritiseres skyggevirkningerne. Forøgelsen af højden af bygning D fra 35 til 45 m betyder farvel til aftensolen. Det vil kaste mere skygge, hvis det tillades, at udvide etagemetrene på parcel D. Der efterlyses flere skyggediagrammer, så man kan se, hvad der sker i tidsrummet mellem kl. 16 og 19 samt kl. 20 i juni måned. Desuden ønskes skyggediagrammerne i større format således, at man bedre kan se konsekvenserne. Der er endvidere ønske om at rykke bygning C længere ud mod vandet og tage 10 m af højden, som den er vokset med, hvilket vil forbedre skyggeforholdene for mange. Også de 3 bygninger på parcel C vil give mere skygge. (nr. 2, 4, 11, 14, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 30, 32, 37, 38, 48, 72, 74, 79, 88 og 89).

Forvaltningens bemærkninger

Forskellen mellem skyggevirksomheden af den eksisterende og den nye plan fremgår af bilag 3 til indstillingen om endelig vedtagelse af lokalplantillægget. Det er korrekt, at forøgelsen af højden vil medføre længere skygger, men skyggen fra den høje del passerer hurtigere. Der er ikke tale om, at volumen på parcel D øges, men om en mindre reduktion. I henhold til diagrammerne i bilag 3, der som ønsket er suppleret med kl. 17, 18 og 20 den 21. juni, er der ikke tvivl om, at forholdene samlet set vil være bedre med den nye plan. Hvis bygning C blev rykket længere ud mod vandet, ville man miste det areal på pladsen vestlige del, der er solbeskinnet om eftermiddagen og om aftenen i sommerhalvåret.

I. Indbliksgener

I 4 henvendelser fremføres der kritik af risikoen for indbliksgener. Det anføres, at ændringen af bebyggelsen på parcel C vil give store indbliksgener for nabobebyggelsen mod nord Next Door. (nr. 4, 37, 38 og 79)

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen vurderer ikke, at der vil være forskel mellem den eksisterende og den nye plan med hensyn til indkigsproblemer i forhold til Next Door. I begge tilfælde vil der ligge en høj bygning tæt på.

J. Vindforhold

I 9 henvendelser udtrykkes der betænkelighed ved de vindmæssige konsekvenser. Vinddiagrammerne tegner en kedelig forandring i retning af mere vind i haver og på lege/opholdsgader på grund af udformning og placering af bygning E, F og G på parcel C. Det kritiseres, at vinddiagrammerne i bilag 3 ikke fremstiller de eksisterende og nye forhold ligevægtigt, da kun den nye plan viser forholdene med beplantning. Der efterlyses en vurdering af den samlede vindpåvirkning, hvor man f.eks. tager Silver Arrow med i betragtningen, og der er frygt for, at Knud Kristensens Gade bliver en vindtunnel.

(nr. 2, 11, 14, 17, 20, 21, 22, 74 og 88)

Forvaltningens bemærkninger

Hertil bemærkes, at det er vinddiagrammerne uden beplantning, der skal sammenlignes. Heraf fremgår det, at udgangspunktet er bedre med den nye bebyggelsesplan. Selvfølgelig kan forholdene med den gældende plan også forbedres med beplantning. Konkret er der arbejdet videre i sammenhæng med designmanualen med tiltag på den enkelte bygning, der kan reducere vindhastigheden ned ad facaderne. Det drejer sig foruden begrønning på bygning C og D om tilførsel af karnapper og fremspringende altaner på bygning E, F og G. Den ændrede bebyggelsesplan vurderes ikke at medvirke til skabelse af en vindtunnel i Knud Kristensens Gade.

K. Trafik og parkering

I 25 henvendelser er der synspunkter om trafik og parkering. Nogle indeholder argumenter om en bedre kollektiv trafikbetjening, der bl.a. vil gøre området velegnet til serviceerhverv. Der er kun en enkelt buslinje. Der bør indtænkes et stop for havnebussen, eller som minimum tages stilling til, hvorvidt et stop er en mulighed.

Det findes problematisk, at cykelruten føres øst om området, idet cyklister altid finder en smutvej. Det anføres, at Havnevej er en unik cykel-løberute og ikke bør afspærres. Der bør tænkes en bedre løsning for cyklister, særlig set i lyset af de dårlige muligheder for offentlig transport. Syd for den eventuelle bro over havneløbet er den eneste forbindelse til supercykelstien gennem Nokken ad en havnepromenade, hvor der ikke er angivet en cykelsti. Det fremføres endvidere, at hverken fodgængere eller cyklister har interesse i, at færdes på de samme brosten, så der bør indrettes en særlig cykelsti. Stibroen over Havnevej bør placeres i forlængelse af gaden Islands Brygge, hvor der i lokalplanen er vist en mulig stibro og en dæmning. Det vil give et mere lige forløb for cyklisterne, der ikke vil være interesserede i omvejskørsel med 90 graders sving. Broen bør gøres bredere end angivet. Endelig anføres det, at en stibro alene ved havneløbet vil give anledning til trafikalt kaos på den relativt smalle sti, der skal deles af fodgængere og cyklister. Det vil give anledning til mange farlige situationer.

Det findes positivt, at der er vist en stibro til Enghave Brygge, hvilket gør området stationsnært, men der mangler at blive taget stilling til, hvordan de mange trafikanter kan passere sikkert gennem området. Der er relativt smalle passager mellem havn og bebyggelse og over Havnevej. Det er vigtigt at tage stilling til, om indretning af placering af bygninger og indretning af "landingspladsen" kan håndtere denne trafikmængde, og man må overveje, om ikke der allerede nu bør gennemføres en VVM proces. En sammenligning med forholdene ved Bryggebroen taler for en anden placering af broen. Man erklærer sig enig med metroselskabet i, at broen over havneløbet bør have brofæstet sydligere på Islands Brygge, da det vil give kortere afstand til den kommende metrostation på Enghave Brygge fra den eksisterende bebyggelse bl.a. omkring Rundholsvej syd for vigen. Det findes at være ren logik, at stibroen placeres så nær stationen som muligt. En anden fordel vil være, at der med en sydlig placering vil være lettere adgang til stisystemet på tværs af Amager Fælled via Rundholsvej end via Hilmar Baunsgaards Boulevard, hvor der pt. ikke er direkte adgang til fælleden. Den sydlige placering har også den fordel, at afstanden til Bryggebroen bliver større. Man undrer sig over, at den nye cykelbro over havnen, der endnu ikke er finansieret, er vist på tegningerne.

Det bør overvejes, om placeringen af supermarkedet er hensigtsmæssig i forhold til, at store lastbiler med varer til supermarkedet skal passere trafikken fra den kommende stibro og skolevejen for områdets børn. Der blive stillet spørgsmålstejn ved, om det overhovedet vil være muligt for store lastbiler at læsse varer af, og om der er regnet på miljøbelastningen af den tunge trafik.

Det anføres, det er problematisk, at der ikke planlægges mere parkering, når der tillades flere lejligheder, og når området ikke er stationsnært. Det anføres, at når der ikke er ordentligt offentlig trafik, skal der være mere parkering til beboernes biler. Med et rent boligkvarter mister man den fleksible udnyttelse af parkeringspladserne, som en blanding af erhverv og boliger giver. Det lader til, at det bliver umuligt at parkere i området, når det er færdigt ligesom i Ørestad, hvor det er umuligt for beboere og gæster mm at parkere.

Der er et ønske om, at bygherrerne bruger deres kræfter på at få infrastrukturen på plads, før der gives tilladelse til andet.

Der gøres indsigelse mod, at der udlægges en ny sti mellem Drechselsgade og Knud Kristensens Gade langs nord og vestsiden af byggeriet Sfinksen.

Der udtrykkes betænkelighed ved formuleringen i § 5, Vejforhold, stk. 3, hvor ordlyden er ændret til at ”arealerne kan, hvor det er hensigtsmæssigt, få status af lege- og opholdsområder”. Hvem skal vurdere hensigtsmæssigheden? Man håber, at det handler om at tilføje flere og ikke fjerne den type områder, da friarealerne er få, og de mange børnefamilier er dybt afhængige af gader med lege- og opholdsstatus.

Det anføres, at der i planen er tegnet en gennemkørende vej i Knud Kristensens Gade, hvor den før var blind. Der er ønske om, at gaden fastholdes med status som opholds- og legeområde med de planlagte og nødvendige fartdæmpende foranstaltninger og vendeplads, da det i dag opleves, at der køres for stærkt med bakkende biler – uden mulighed for at reagere på legende børn. Det udgør en uantagelig risiko. Der bor mange børn, og det har ikke været muligt at få svar på, hvorfor denne vej ikke er anlagt som forudsat og med en ordentlig vendeplads.

Det kritiseres, at lokalplanen ikke forholder sig til, at der opføres en parkeringskælder under byrum b2 på østsiden af gaden Islands Brygge med adgang via rampen mellem A-Huset og byggeriet Next Door til den her eksisterende parkeringskælder. Rampen er smal, og der vil opstå farlige trafiksituationer, herunder opstuvning af biler på gaden Islands Brygge. Der vil være tale om ca. 525 biler, der skal ind og ud

via den meget smalle vej. Det foreslås derfor, at der i lokalplantillægget optages bestemmelse om, at parkeringskælderens under byrum b2 skal ske fra egen grund. (nr. 1, 8, 13, 19, 24, 30, 35, 37, 39, 40, 45, 47, 48, 50, 67, 69, 72, 73, 74, 79, 87, 88, 94, 95 og 96).

Forvaltningens bemærkninger

Det er Movia, der tager stilling til betjening af området med såvel busser som havnebusser, jf. i øvrigt bemærkningerne til pkt. A, henvendelsen fra Amager Vest Lokaludvalg.

Politisk er placering af stibroen langs havneløbet prioriteret. Forvaltningen havde i forslag til budgetønsker 2017 medtaget en ny stibro i forlængelse af gaden Islands Brygge som led i den grønne cykelrute, Havneringen, men den blev ikke medtaget i det endelige budget. Ønsket vil kunne afprøves i de kommende års budgetter.

Som nævnt under bemærkninger til henvendelse nr. 29, Metroselskabet, at der med den i lokalplanforslaget viste placering af en eventuel stibro er taget udgangspunkt i, at broen lander på det sted på Enghave Brygge, der er vist i den for dette område gældende lokalplan nr. 494-1, og på et sted på Islands Brygge, hvor der endnu ikke er bygget. Stedet er den centrale plads i området, og der er ved bestemmelser om indretning taget højde for broen og det videre forløb af stier og havnepromenader. En sydligere placering vil være mindre synlig og medføre indgreb i Nokken, der er omfattet af en bevarende lokalplan. Gangafstanden fra det i lokalplanforslaget viste brofæste på Islands Brygge til nærmeste metroadgang er ca. 600 m, men afstanden fra en sydlig bro vil være ca. 350 m, og der er dermed ikke tale om en meget markant forskel. For beboerne i den sydligste del af området omkring Rundholtsvej vil afstanden være klart kortere, men for beboerne længere nord på i området, hvor størstedelen af boligerne ligger, vil afstanden være nogenlunde den samme eller kortere. Såfremt der måtte blive truffet beslutning om etablering af broen, skal der til den tid tages stilling til, om det udløser krav om en selvstændig lokalplan og miljøvurdering. Under alle omstændigheder vil der blive foretaget en grundig analyse af de trafikale forudsætninger samt sikkerhed for både fodgængere og cyklister. Til sidst i designmanualen er der vist en mulig løsning af krydsningen mellem fodgængere og cyklister. Også det videre forløb af cykelforbindelser vil indgå i overvejelserne. Med indretningen af den centrale plads er der taget hensyn til den eventuelle bro, men indretningen har også fokus på cykelrutens forløb uden broen.

Med placering og indretning af et supermarked i bebyggelsen på vestsiden af gaden Islands Brygge er der taget højde for varetilkørsel, der skal foregå fra vejen på nordsiden af bebyggelsen. Det vurderes

ikke at give anledning til særlige trafikale eller miljømæssige problemer.

Med kravet til en parkeringsdækning på 1 plads pr. 125 m² etageareal er der taget højde for, at området ikke har en optimal placering i forhold til kollektiv trafik. Var området fortsat et område for boliger og serviceerhverv ville dækningen i henhold til Kommuneplan 2015 have været 1 plads pr. 150 m² etageareal.

Forvaltningen har indtrykket af, at grundejerforeningen Artillerivej Syd, der har ansvaret for infrastrukturen, gør hvad den kan for at få infrastrukturen på plads med de udfordringer, som de igangværende og kommende nybyggerier medfører.

Stiforløbet nord og vest om byggeriet Sfinksen er godkendt som privat fællessti efter anmodning fra grundejeren og er derfor medtaget i lokalplantillægget.

Baggrunden for formuleringen er, at der enkelte steder kan være behov for at en gadestrækning ikke kan anlægges som lege- og opholdsområde, f.eks. på grund af varetilkørsel.

Det er fortsat meningen, at Knud Kristensens Gade skal anlægges som lege- og opholdsområde, og der er ikke tale om at forlænge den som vej hverken til gaden Islands Brygge eller til Artillerivej.

Forvaltningen er enig i, at vendemuligheden i gaden kan være problematisk med den nuværende udformning. Gaden er privat fællesvej, og det anbefales, at de tilstødende grundejere i samarbejde med grundejerforeningen og kommunens vejmyndighed finder en løsning, eventuelt ved at etablere en overkørsel mod nord ved byggeriet Sfinksen, når dette er færdigbygget.

Forvaltningen hilser det velkomment, at der gøres opmærksom på den fælles adgang til parkeringskælderen ved A-Huset, og har foranlediget, at bygherren tilvejebringer en nærmere trafikanalyse. Denne er indsat til sidst i designmanualen. I henhold hertil skal der arbejdes med en lysregulering i kælderen for at undgå kødannelser på gaden Islands Brygge.

L. Forsyning med offentlig service

I 5 henvendelser kritiseres det, at der ikke er taget stilling til den øgede belastning, som det øgede antal borgere vil have i forhold til den i forvejen mangelfulde service i form af daginstitutioner og skoler. Det foreslås, at planforslaget sikrer yderligere kvadratmeter til børneinstitutioner. Bygningen af den nye skole har lange udsigter. (nr. 40, 69, 72, 74 og 86).

Forvaltningens bemærkninger

Borgerrepræsentationen har den 13. oktober 2016 besluttet at bevilge 455,8 mio. kr. til udbygning af Skolen på Islands Brygge, der indbefatter overbygningsskole med idrætshal på den kommunale grund ved hjørnet af Drechselsgade og Artillerivej.

Overbygningsskolen forventes klar til ibrugtagning i august 2020. Uden for skolens åbningstid vil der være mulighed for at tilgodese behov i kvarteret for kultur-, idræts- og foreningsliv. Børne- og Ungdomsforvaltningen er fuldt opmærksom på behovet for børneinstitutioner og arbejder på løsningsmuligheder. Inden for lokalplanområdet er der desværre ingen tilgængelige velegnede arealer.

M. Andre emner

I én henvendelse stilles der spørgsmål ved argumentet om at imødekomme behovet for flere boliger, da en professor fra Statens Byggeforskningsinstitut har fremført, at den tidligere fremskrivning af befolkningstilvæksten vil blive halveret (nr. 3).

I to henvendelse anføres det, at kravet om 25 % almene boliger er ulovligt, da bestemmelse herom alene kan vedtages, såfremt der er tale om nye boligområder, hvilket ikke er tilfældet her (nr. 4 og 37).

I én henvendelse stilles der spørgsmål ved aftalen om udarbejdelse af en designmanual inden endelig vedtagelse af lokalplantillægget, idet man som borger ikke kan se, hvad konsekvensen er, ligesom en designmanual ikke er retligt bindende. Endvidere spørges der til, om der er indgået andre aftaler med Pension Danmark (nr. 4)

I to henvendelse opfordres der til, at de resterende byggeprojekter i området igangsættes hurtigst muligt, så området kan blive færdigt, og dermed kortere tid, hvor man skal bo på en byggeplads. (nr. 10 og 51)

I 5 henvendelse foreslås bygningen med Rema 1000 og thansen bibeholdt og ikke erstattet af boligbyggeri som fastlagt i lokalplanen. Dog bør bygningen forskønnes og 1. salen udnyttet til serviceerhverv. Andre peger på muligheden for, at bygningen kan erstattes af en ny højere bygning, som så skal have dagligvarebutik i stueplan. Beboerne er glade for butikkerne og vil være kede af, at se dem forsvinde (nr. 16, 22, 35, 47 og 73)

I én henvendelse (nr. 33) spørges der om, hvorledes man som borger afgør, at en dispensation ikke er i strid med principperne i en lokalplan. Er der en fortolkning af principper, og hvor finder en borger Teknik- og Miljøudvalgets principper.

I én henvendelse (nr. 36), der er et fællessvar fra ro- og kajakklubberne ved Rundholtsvej, foreslås det, at bestemmelsen i § 8, stk. 8, ”Byrum, promenader samt bådebroer og træbrygger med

adgang fra promenader skal være offentligt tilgængelige og må ikke ved skiltning eller hegning forbeholdes bestemte beboere eller brugere..." suppleres med "Ovenstående gælder ikke for ro- og kajakklubberne i lokalområdet, da disse broer er forbeholdt til klubbernes idrætsaktiviteter." Dette begrundes med, at offentlighedens adgang vil begrænse klubbernes idrætsmuligheder radikalt og udgøre en risiko, for personer, der ikke kender til, hvordan broerne benyttes, når både lægger til og tages op etc.

I én henvendelse (nr. 40) stilles der spørgsmål ved lovligheden ved at så store ændringer kan vedtages som et tillæg, og at kommunen bør få en uvildig instans til at vurdere dette.

I henvendelse nr. 83 efterlyses der et borgermøde, så stemningen herfra kan nå de ansvarlige i kommunen.

Tre henvendelser er fremsendt uden at indeholde bemærkninger (nr. 54, 55 og 56).

Forvaltningens bemærkninger

Resultatet af kommunens befolkningsprognose 2016 viser en stigning i folketallet fra 591.485 til 602.788 i løbet 2016, dvs. en vækst på godt 11.300. For hele fremskrivningsperioden frem til 2031 forventes en samlet forøgelse på omkring 123.000 borgere. I lighed med de foregående års prognoser forventes væksten at være størst i de første fremskrivningsår for derefter at aftage jævnt. I henhold til kommunens prognoser er der således ikke tale om en halvering.

Med hensyn til kravet om 25 % almene boliger bemærkes, at det af bemærkningerne til loven fremgår, at bestemmelsen også gælder for erhvervsarealer i lokalplaner, der er planlagt til blandet bolig og erhverv, hvilket er tilfældet med lokalplan nr. 410-1, hvor der er fastlagt minimumskrav til omfanget af erhvervsarealer. Dette er fulgt op med bestemmelser herom i tillæg nr. 44 til Kommuneplan 2011 og i Kommuneplan 2015.

Med hensyn til designmanualen fremlægges denne sammen med indstillingen om endelig vedtagelse af lokalplantillægget. Den har som tidligere nævnt givet anledning til at foreslå mindre ændringer af bestemmelserne om den ydre fremtræden, og den vil indgå som vejledning for såvel bygherre som forvaltning ved behandlingen af de kommende byggesager. Der er ikke indgået andre aftaler med pension Danmark.

Med hensyn til hurtig igangsætning af byggerierne, og dermed færdiggørelse af området forventer forvaltningen, at vedtagelse af lokalplantillægget vil medvirke hertil.

Med hensyn til bygningen med Rema 1000 bemærkes, at lokalplanen ikke er til hinder for, at den bibeholdes. Det er først i tilfælde af nedrivning, at lokalplanens bestemmelser om opførelse af boligbyggeri får virkning. Når dette måtte blive aktuelt, står det ejeren frit for at søge om at få plangrundlaget ændret således, at der muliggøres en ny butik. Dette vil, foruden et nyt tillæg til lokalplanen, forudsætte ændring af kommuneplanens rammer for detailhandel.

Med hensyn til dispensationer fra lokalplaner kan der ikke fastsættes præcise regler. I henhold til planloven kan der ikke dispenseres, hvis dispensationen er i strid med principperne i planen. I henhold til vejledninger til loven er principperne bl.a. anvendelsesbestemmelser, som er fastsat ud fra formålet med lokalplanen. Principperne omfatter også den planlagte fordeling mellem friarealer og bebyggede arealer. Dispensation kan således som regel ikke meddeles til indgreb i grønne områder og fælles friarealer. De bestemmelser, som mere detaljeret regulerer bebyggelsens omfang, udformning og placering hører normalt ikke til principperne. Over tid er det også afgørelser i klagesager, der sætter retningslinjerne for dispensationsmulighederne. Den seneste udgave af den kommenterede planlov er udgivet af Jurist- og Økonomiforbundets Forlag i 2013.

Med hensyn til ro- og kajakklubbernes ønske om en bestemmelse, der fritager klubbernes bådbroer fra kravet om offentlig adgang og forbud mod skiltning bemærkes, at forvaltningen vil se positivt på en eventuel dispensationsansøgning om opsætning af et skilt med en tekst om, at der ikke er offentlig adgang, når bådbroerne benyttes af klubberne til idrætsmæssige formål.

Med hensyn til spørgsmålet om lovligheden ved at fremsætte forslaget som et lokalplantillæg i stedet for som en selvstændig ny lokalplan bemærkes, at et tillæg følger de samme regler som gælder ved en almindelig lokalplan. Fordelen ved at fremlægge et tillæg er, at debatten alene kommer til at dreje sig om ændringerne og ikke alle de bestemmelser, der gælder uændrede.

Med hensyn til ønsket om et borgermøde bemærkes, at der blev afholdt et borgermøde om forslaget til lokalplantillæg den 11. januar 2017.

N. Positive tilkendegivelser

I henvendelse nr. 7 udtrykkes der begejstring for det nye lokalplanforslag, der på alle måder er bedre end det nuværende både i forhold til udformningen af de nye bygninger og friarealerne. Det findes, at der er en fornuftig balance mellem boliger og udadvendte funktioner. Området vil ikke kunne bære for meget serviceerhverv, da det ikke er stationsnært, og det er begrænset, hvor mange cafeer og restauranter, der vil kunne overleve. Forslaget tilgodeser caféliv netop

de steder, det giver mening, og det frygtes ikke, at det bliver en sovende bydel. Med Havneviggen og de planlagte friarealer vil der være masser af muligheder for byliv.

I henvendelse nr. 10 og 51 roses tankerne omkring torvet på parcel D og broen til Enghave Brygge.

I henvendelse nr. 31 udtrykkes der glæde over, at ændringerne i bebyggelsesplanen på parcel C skaber sammenhængende rekreative arealer og giver mulighed for lange kig mellem de enkelte bebyggelser samt brede passager og god afstand til det eksisterende byggeri.

I henvendelse nr. 65 findes broen over havneløbet at være det eneste positive, men det er selvfølgelig kun en skitse.

I henvendelse nr. 73 findes det hensigtsmæssigt, at lokalplantillægget dropper pladsen, der spænder på tværs af gaden Islands Brygge, da det vil være farligt for de bløde trafikanter at færdes her. Tankerne omkring byrummet i det nye forslag virker fornuftige.

I henvendelse nr. 75 udtrykkes der tilfredshed med forslaget. Sammenlignet med tidligere er det en klar vurdering, at forslaget bevæger sig i den rigtige retning. Omfanget af serviceerhverv er realistisk. Stilles der større krav, end området kan bære, vil der stå tomme lokaler – sovende og uden liv. Der ses frem til, at forslaget vedtages.

I henvendelse nr. 84 findes det tiltalende med fokus på flere butikker i gaden Islands Brygge. Placering af butikkerne skal give mening og tiltrække erhvervsdrivende – tomme butikker skaber netop en soveby-stemning.