



BILAG 7

Referat af borgermøde - Holmen II tillæg 5 (Dokøen)

Dato: 21. november 2019
Tid: Kl. 19.00-21.00
Sted: Bodenhoff Plads 5, 1430 København K
Mødedeltagere: Ca. 45 fremmødte borgere
TMF: Byplanlægger Lise Laurberg,
Trafikplanlægger Henrik Rejnhold
Jørgensen, Lea Christensen (ref.)
Christianshavns Lokaludvalg: Poul Cohrt,
Katrine Dyrebye Clausen
A.P. Møller Fonden: Peter Poulsen
ViaTrafik: Peter Stanley
COBE: Dan Stubbergaard, Maj Wiwe,
Alexander Ejsing, Ariel Norback Wallner,
Matilda Andersson

27. november 2019

Sagsnummer
2019-0324782

Dokumentnummer
2019-0324782-2

1. Velkomst v. Christianshavns Lokaludvalg, Poul Cohrt

Christianshavns Lokaludvalgs formand, Poul Cohrt, bød velkommen og introducerede mødets program og oplægsholderne. Lokaludvalget forventer en del kommentarer om trafikale udfordringer, især omkring Prinsessegade, som skal løses. Ideen om at etablere en park på Dokøen er tidligere blevet præsenteret på et borgermøde i 2017, hvor borgernes ideer til parken blev drøftet. Der er nu udarbejdet et konkret projekt, og man glæder sig til at se, hvor projektet er i dag.

2. Introduktion v. A. P. Møller Fonden, Peter Poulsen

Peter Poulsen fra A.P. Møller Fonden præsenterede tankerne bag projektet og vejen dertil. Man kunne have udnyttet byggeretten i den eksisterende lokalplan og bygget boliger, men Fonden ønsker i stedet at anlægge en park på Sydøen. Oprindeligt var området tænkt til boligbebyggelse op til 18 meter for at matche Operaens størrelse.

Fonden indbød i 2018 fem arkitektfirmaer til at komme med forslag til parken. De fem forslag blev drøftet med bl.a. Københavns Kommune og Slots- og Kulturstyrelsen. Der var enighed om, at COBEs forslag havde mange kvaliteter, og Fondens bestyrelse valgte COBEs forslag til realisering. Fonden har tidligere støttet andre parker og pladser i København, fx Amaliehaven, Karen Blixens Plads ved KUA og Botanisk Have.

Byens Udvikling
Byplan Øst
Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Ved opførelsen af Operaen i sin tid fandt man flere historiske træskibe i jorden. Byggeprocessen blev forsinket, idet de arkæologiske udgravninger satte byggeprocessen i stå. Det samme har gjort sig gældende på Papirøen umiddelbart syd for Dokøen. For at undgå tilsvarende forsinkelser på grund af evt. arkæologiske fund på Dokøen, har man denne gang ansøgt om tilladelse til at starte gravearbejdet og de evt. arkæologiske undersøgelser før byggeprocessen starter. Det indebærer, at man fjerner træer fra området (og genplanter disse på Nordøen), fjerner jord og starter forberedelse af en byggegrube. Fonden regner derefter med, at den egentlige byggeplads er klar til marts, og at man kan igangsætte det egentlige byggeri i april 2020.

Fonden planlægger løbende at give information til naboer om byggeriet ved at uddele et skrift hvert kvartal, der fortæller om næste kvartals byggeri og kontaktpersoner. Henvendelser er velkomne, og man er indstillet på at forsøge at imødekomme naboernes ønsker, dog kan det ikke undgås at et byggeri larmer og sviner i et vist omfang.

3. Præsentation af projektet v. COBE, Dan Stubbergaard

Dan Stubbergaard fra COBE fortalte om projektets endelige udformning og visionerne bag.

Området består af tre øer; Nordøen med fredede kraner og de nuværende parkeringspladser, midter-øen med Operaen og Sydøen, som i dag hovedsagelig består af en stor græsplæne. Sydøen er præget af blæst og er uden egentlige opholdssteder.

Med parken ønsker man at skabe en tæt kontakt til havnens rum og til vandet. Papirøen ved siden af bliver udviklet med tæt bebyggelse og mange byfunktioner, og Dokøens park bliver et frirum imellem Operaen og Papirøens tætte, høje bebyggelser. Inderhavnsbroen har skabt mere byliv og trafik på Christianshavn og Holmen, og det kommende parkrum skal gerne tilbyde ro og fordybelse som kontrast til dette.

Som en del af projektet ønsker man at udvide Sydøen med et trappeanlæg mod havneløbet, der trækker parken helt ned til vandfladen.

COBE har hentet inspiration i den romantiske havetradition, hvor man forsvinder væk fra byens tempo og kommer ind i et levende landskabsrum. Frederiksberg Have og Botanisk have

er eksempler på dette med stor diversitet i beplantning, snoede stier og pavilloner. I hjertet af den kommende park vil man etablere en vinterhave, som også kan være en attraktion i de kolde måneder. Parken består derudover af åbne plæner og tæt beplantede områder med forskellige temaer i plantevalget. Parken skal både give plads til fordybelse og aktiviteter som fx boldspil.

Mod havnen planter man lavere træer, og mod parkens østlige del (Takkelloftsgraven) bliver træerne gradvist højere. Man arbejder med bakker i landskabet, integrerede bænke og vandspejl.

Vinterhaven i midten bliver cirka 5 meter høj og skærer sig ned i parkeringskælders rum, hvilket giver plads til høje træer i midten af huset. Vinterhaven indeholder en café med toilet og plads til arrangementer. Der er adgang til parkeringskælderen gennem vinterhaven, og en tunnel under terræn forbinder parkeringskælderen med Operaens foyer.

4. Tidsplan og offentlig høring v. Teknik- og Miljøforvaltningen, Lise Laurberg

Lise Laurberg, byplanlægger i Teknik- og Miljøforvaltningen, præsenterede tidsplanen for lokalplanprocessen. Der er frist for høringssvar den 6. januar 2020, og lokalplantillægget forventes endeligt vedtaget i april 2020. Herefter bekendtgøres kommuneplantillæg og lokalplantillæg.

Københavns Kommune har dispenseret fra den gældende lokal for Dokøen, så der kan gives tilladelse til at påbegynde arkæologiske undersøgelser. Dispensationen giver mulighed for at fjerne eksisterende træer og lukke promenaden på Sydøen delvist. Der er i dispensationen blandt andet stillet krav om, at der opretholdes en passage til Operaen langs Sydøens østlige kant, samt at adgangen fra Havnebussen til Operaen opretholdes.

5. Spørgsmål og debat

Træer

A) Et spørgsmål gik på den forventelige maksimale højde på de kommende træer, og om disse bliver højere end de 18 meter, som er den maksimale bygningshøjde i den

gældende lokalplan. Et spørgsmål gik på, om det er unge træer eller store træer, der plantes.

Svar ved Dan Stubbergaard og Maj Wiwe, COBE:

Træerne plantes i varierende højde, hvor de højeste er 3-5 meter. Man forventer, at de højeste træer kan blive ca. 15-18 meter over tid. Det er skovtræer, der i deres naturlige habitat ville blive meget høje, men eftersom de ikke plantes under naturlige forhold, begrænser det deres mulige højde. Træerne plantes oven på betondæk og opfyldt og i et område med meget saltvand, hvilket begrænser deres vækstbetingelser. Det vil tage mange år før de får højde på 15-18 meter. Vi planter træerne i en størrelse, så parken vil opleves som grøn fra start. Hvordan det præcis kommer til at se ud på sigt, er svært at forudsige

Jordtransport, miljø og støj

B) En del spørgsmål og kommentarer gik på muligheden for at fragte jord fra byggeriet væk på pramme. Der blev nævnt en udsendelse på TV2 Lorry om London havn og deres løsning med transport af jord ved brug af pramme.

Svar ved Peter Poulsen, A. P. Møller Fonden:

Fonden vil meget gerne sejle jorden væk frem for at køre den på lastbiler, men det bliver nok svært at realisere. Man forsøger at koordinere med de relevante myndigheder og undersøger muligheden for at deponere jorden der, hvor Lynetteholmen skal placeres.

C) Der blev spurgt til byggeriets konsekvenser for biodiversiteten i kanalerne langs Operaen:

Svar ved Peter Poulsen, A. P. Møller Fonden:

Kanalerne langs Operaen er relativt nye og blev etableret ved opførelsen af Operaen. Kanalerne har derfor ikke spillet en vigtig rolle ift. vandgennemstrømning. For det fremtidige byggeri vil man fastholde den nuværende vanddybde i kanalerne på 2,1 meter.

D) En kommentar omhandlede støjgener ifm. byggeriet.

Svar ved Peter Poulsen, A. P. Møller Fonden:

Fonden har valgt at bruge et D-Wall-anlæg til etablering af væg omkring p-kælderen, som er væsentligt mindre støjende end spunsning. Man bliver dog nødt til at spunsse ved udvidelse af øen mod havnen, som ligger længere væk fra beboelse på Holmen.

Fonden ønsker at undgå grundvandssænkning, bl.a. af hensyn til byggeriet på Papirøen og for at undgå sætningsskader i omkringliggende bebyggelse.

Trafik

E) Flere kommentarer omhandlede trafik ind og ud af området. Især hvorvidt der skal køre biler ad Galionsvej, hvor der også er en bro, der skal kunne åbne for sejltrafik. Det blev foreslået at etablere en bom eller lignende for cyklister ved Galionsvej, så cyklister bliver advaret om, at de kører ind på en vej med biltrafik. Det blev bemærket, at der hverken er etableret cykelsti eller fortov på Galionsvej.

Svar ved Peter Stanley, ViaTrafik:

Al tilkørsel til området vil ske ad Ekvipagemestervej og Fabrikmestervej og ikke ad Galionsvej. For kørsel væk fra Sydøen ønsker Fonden, at dette kan foregå på to måder: 1) Under normale forhold: ad samme vej som ved tilkørsel, og 2) Efter store forestillinger i Operaen: bilerne fordeles på Galionsvej og Ekvipagemestervej/Fabrikmestervej. Fonden skønner, at der vil være behov for at tage scenarie 2 i brug ca. 80 gange årligt ifm. arrangementer. Galionsvej kan indrettes til at håndtere de forskellige trafikanter samtidig. Ifm. trafik efter forestillinger i Operaen vil der være tryk på vejen i retningen væk fra Dokøen, men dette er tidsbegrænset, og biler kan fortsat køre ind i området via den anden vejbane.

Svar ved Henrik Rejnhold Jørgensen, Teknik- og Miljøforvaltningen:

Lejlighedsvis udkørsel ad Galionsvej kan ikke reguleres i lokalplanen, men bygherres ønske vil blive vurderet af Vejmyndigheden i forbindelse med behandling af byggesagen. Ønsket fra Fondens side er, at man i et begrænset tidsrum ifm. forestillinger kan benytte Galionsvej til udkørsel fra p-kælderen. I dag er der en fungerende løsning, hvor bilister kan benytte Galionsvej som adgangsvej til Operaen både en time før og efter

forestillinger. Med det nye projekt vil denne løsning blive nedlagt.

F) Flere kommentarer omhandlede trafikbelastning i det øvrige område på Holmen og Christianshavn, især Prinsessegade. En del borgere ønsker ikke mere trafik på Prinsessegade og opfordrer til, at Københavns Kommune håndterer de oplevede trafikproblemer på Prinsessegade. En kommentar gik på, hvorfor man ikke åbner Refshalevej for biltrafik, så man kan køre til og fra Prinsessegade og derved aflaste området for trafik.

Svar ved Henrik Rejnhold Jørgensen, Teknik- og Miljøforvaltningen:

Det er planlagt at udarbejde en foranalyse for at forbedre forholdene for cyklister og fodgængere på Refshalevej. Analysen er dog sat i bero pga. det statslige anlægsloft, som Københavns Kommune er underlagt. Der er ikke hensigter om at øge biltrafikken på Refshalevej. Prinsessegade er et ofte diskuteret trafikalt emne – også i Teknik- og Miljøforvaltningen. Forvaltningen har de senere år søgt om budgetmidler til tiltag i Prinsessegade, men det er foreløbig ikke blevet politiske prioriteret. Man undersøger fortsat, hvad der kan prioriteres politisk. Man skal dog generelt være opmærksom på, at de fleste trafikløsninger skaber problemer andre steder. Forvaltningen har i samarbejde med trafikgruppen i Christianshavns Lokaludvalg igangsat et arbejde, hvor trafikgruppens forslag og ønsker er på dagsorden. Et forslag er blandt andet at lave forsøgsordninger på Prinsessegade, så man kan afprøve mulighederne og vurdere deres konsekvenser.

Svar ved Poul T. Cohrt, Christianshavns Lokaludvalg:
Lokaludvalgets Trafik-, By- og Havnegruppe er med til at arbejde med dette udkast. Man diskuterer bl.a. en cirkeltrafikløsning, hvor man kører ud ad Prinsessegade og hjem ad Kløvermarksvej. Derudover efterlyser Lokaludvalget ajourførte trafiktællinger efter lukning af busslusen.

Svar ved Henrik Rejnhold Jørgensen, Teknik- og Miljøforvaltningen:

Der er lavet trafiktællinger på Prinsessegade i 2016, efter busslusens lukning. Forvaltningen vil videresende materialet til lokaludvalget.

Svar ved Peter Stanley, ViaTrafik:

Trafik til Dokøen fordeler sig ca. ligeligt på Prinsessegade og Kløvermarksvej. Man lægger i højere grad mærke til opera- trafikken fordi, den er koncentreret i et meget begrænset tidsrum. Den udgør dog kun ca. 5 procent af al trafikken i Prinsessegade. Den generelle trafikbelastning i Prinsessegade er ca. 6000 biler i døgnet. Trafikmængden på Prinsessegade estimeres at være den samme efter endt byggeri, som den er i dag.

G) Der blev spurgt til, hvordan det vil påvirke trafikken i Prinsessegade, at bybussen bliver til en ledbus, der er længere end den nuværende.

Svar ved Henrik Rejnhold Jørgensen, Teknik- og Miljøforvaltningen:

Det kan jeg desværre ikke svare på. Det er Økonomiforvaltningen, der har med den kollektive trafikbetjening at gøre. Vi vil give spørgsmålet videre til dem.

Parkering og parkeringskælder

H) Der blev spurgt til, om parkeringskapaciteten på Dokøen øges med dette projekt.

Svar ved Peter Poulsen, A. P. Møller Fonden:

Man øger ikke parkeringskapaciteten for Operaen, da man blot flytter den eksisterende parkering fra Nordøen til kælderen på Sydøen. Parkeringspladserne på Nordøen nedlægges. Den kommende café kræver ca. 5-10 parkeringspladser, som vil blive lagt oveni.

Svar ved Henrik Rejnhold Jørgensen, Teknik- og Miljøforvaltningen:

De parkeringspladser, der er i området nu, er ophængt på Operaens byggetilladelse. Så antallet til Operaen skal opretholdes, men kan flyttes i parkeringskælder i stedet. I alt bliver der muliggjort færre parkeringspladser med den nye lokalplan end med den gældende lokalplan. Dette fordi der fjernes eksisterende byggeret på Sydøen, med tilhørende parkeringspladser, og fordi den nye lokalplan retter sig efter forslaget til Kommuneplan 2019. Det betyder, at den byggeret, som fortsat opretholdes på Nordøen, vil blive

justeret til det nye parkeringskrav for Kommuneplan 2019, som forventes at være lavere end i den gældende lokalplan.

I) Der blev spurgt til, om der kommer én eller to parkeringskældre; hvor rampen til parkeringskælderen placeres, og hvordan det sikres, at bilernes lygter ikke lyser ind i omkringliggende boliger.

Svar ved Peter Poulsen, A. P. Møller Fonden: Der kommer én kælder, men i to etager. Rampen placeres i parkens nordøstlige hjørne. Lysgener for naboer bliver forebygget i projektet, hvor der placeres tæt beplantning ud for rampen.

J) En del kommentarer gik på cykelparkeringsforhold og overvejelser omkring løbehjul og hvorvidt det bliver tilladt at cykle i parken. Et spørgsmål gik på, om der er lavet trafiktællinger i området på cykler eller kun på biler. Det opleves flere steder i byen, at cykler og løbehjul bliver parkeret og efterladt uden for cykelparkeringsområder. Der blev spurgt om, man har kalkuleret med nok cykelparkering til det egentlige behov. Det blev foreslået, at cykelparkering evt. kan placeres i parkeringskælderen i stedet for på terræn.

*Svar ved Henrik Rejnhold Jørgensen, Teknik- og Miljøforvaltningen:
Parken skal primært være for fodgængere og til ophold. Den grønne cykelrute, som tidligere har været fastlagt midt gennem Sydøen, føres fremover langs Operaens sydfacade i stedet. Cykelparkering til parken er som udgangspunkt placeret ved indgangen til parken, på den østlige side. Der kan etableres flere cykelparkeringspladser senere, hvis der bliver behov.*

*Svar ved Peter Stanley, ViaTrafik:
Man kan godt lave cykelparkering i kælder, men der er svært at få cyklisterne til at bruge dem. Derfor placeres cykelparkeringen på terræn. Det er en udfordring at friholde parker for cykler. Når parken er taget i brug, kan vi bedre observere den faktiske brug tilrette efter situationen.*

Skyggepåvirkning fra Papirøen

K) En spørgsmål gik på, om der er udarbejdet skyggediagrammer for Papirøen, og om byggeriet vil skygge for parken.

*Svar ved Dan Stubbergaard, COBE:
Skyggediagrammer indgår i lokalplanen for Papirøen.
Umiddelbart vil byggeriet på Papirøen ikke give gener for
parken, da afstanden mellem Papirøen og Dokøen er stor.*

Adgang og nye broer

L) Et spørgsmål gik på, om der er tænkt på at etablere endnu en bro fra Papirøen til Dokøens park.

*Svar ved Peter Poulsen, A. P. Møller Fonden:
Det har tidligere været et ønske fra Københavns Kommunes
side, dengang der endnu ikke var planer om en park på
Dokøen. Med de nuværende planer for parken er det
vurderet, at der allerede er mange adgangsveje til Dokøen.
Blandt andet for at give mulighed for en mere stille
atmosfære i parken lægges der nu op til, at man ikke
etablerer en adgangsvej fra Papirøen. Samtidig er der
ønske om at bevare de åbne vandrum mod Inderhavnen.*

M) En kommenterede, at Københavns Kommune bør være opmærksom på at sikre offentlig adgang til park og vand, da der er en tendens i området til, at grundejere spærrer for adgang med bom.

Landskab, arkitektur, byggeri og drift

N) Flere roste projektet og det, at man prioriterer park og grønt over byggeri på et centralt sted langs havnen. Et spørgsmål gik på, om det nye trappeanlæg er tænkt til ophold eller badning. En kommentar omhandlede, hvorvidt der er hentet inspiration i Gaudi's bænke i Park Güell i Barcelona. Der blev spurgt til, om de eksisterende bolværker opretholdes, eller om der skal spundes på ny om hele øen.

*Svar ved Dan Stubbergaard, COBE:
Det er ikke lovligt at bade fra stedet, da det ikke er en officiel badezone. Området er tænkt til ophold. Umiddelbart er der ikke nogen sammenhæng mellem Gaudi's bænke og bænkene i dette projekt. Der skal ny spuns i langs havneløbet, men de øvrige tre sider fastholdes som i dag.*

O) Der blev spurgt til, hvordan man vil sikre renhold i parken, og om det er A. P. Møller Fonden eller Københavns Kommune, der skal drifte parken i fremtiden.

*Svar ved Peter Poulsen, A. P. Møller Fonden:
Indtil nu har det været Fonden, der har betalt for driften af plænerne. Parken vil blive ejet af en selvstændig fond, som vil være ansvarlig for driften, bl.a. finansieret af indtægter fra parkeringskælderens.*

P) Der blev spurgt til, hvad planerne for Nordøen er.

*Svar ved Peter Poulsen, A. P. Møller Fonden:
Nordøen er ikke i spil nu. Vi nedlægger parkeringspladserne ifm. etablering af den nye parkeringskælder på Sydøen.
Ellers må fremtiden vise.*