



10-05-2017

Sagsnr.
2017-0201563

Dokumentnr.
2017-0201563-2

Sagsbehandler
Peter Høiriis Nielsen

Bilag 6 - Notat om henvendelser modtaget i høringsperioderne

Der er modtaget 37 henvendelser i forbindelse med den offentlige høring i perioden fra den 4. maj til den 30. juni 2016 og 4 henvendelser i forbindelse med den supplerende høring fra den 2. maj til den 15. maj 2017, jf. bilag 5 "Henvendelser modtaget i høringsperioderne".

Ændringer i lokalplanen og kommuneplantillægget

På baggrund af *den første høring* og efterfølgende forhandlinger med bygherrer og ledningsmyndigheder foreslås en række ændringer i redegørelsen, lokalplanbestemmelserne og kommuneplantillægget:

På side 7 i redegørelsen udskiftes tegning med eksempel på facade mod Kalvebod Brygge. Illustration af Dorte Mandrup Arkitekter.

På side 11 udgår i venstre spalte 2. afsnit: ", både i den nuværende situation og" i højre spalte, 2. afsnit: "Som en del af denne runde konstruktion indgår en cykelrampe fra Dybbølsbro og ned til Carsten Niebuhrs Gade".

På side 12 indsættes i venstre spalte, 1. afsnit, 9. linje efter Dybbølsbro: "og den kommende metrostation ved Fisketorvet", og i højre spalte, 2. afsnit, 4. linje efter S-togsstation: ", 200-600 m til den kommende metrostation ved Fisketorvet."

I højre spalte 1. afsnit, tredje og anden sidste linje indsættes: "med op til 20 procentpoint (fra 185 til 205)." i stedet for: "med op til 10 procentpoint (fra 185 til 195)."

På side 13 indtegnes metrolinjerføringer, den kommende metrostation og Dybbølsbro Station på trafikdiagrammerne.

På side 14 venstre spalte midterste afsnit: "På den baggrund har Københavns Kommune i Budget 2017 afsat midler til en forundersøgelse af mulighederne for en udvidelse af broen, som kan forbedre forholdene for fodgænger- og cykeltrafik" erstattes af: "På den baggrund har Københavns Kommune i Budget 2017 afsat midler til en udvidelse af broen, som vil forbedre forholdene for fodgænger- og cykeltrafik"

På side 15 indsættes i højre spalte, 1. afsnit til sidst: Desuden fastlægger kommuneplantillægget, at den maksimale bebyggelsesprocent kan overskrides med op til 20 procentpoint for

Center for Bydesign

Njalsgade 13, 5. sal
2300 København S

Telefon
3366 1360

E-mail
petnie@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009809452

etagearealer, der benyttes til kulturelle formål eller idrætsformål. I højre spalte 3. afsnit udgår ”i såvel den nuværende situation som”

På side 22 og 23 udskiftes vinddiagrammer med nye, hvor den ændrede udformning af forpladsen er indtegnet.

På side 24 indsættes i venstre spalte før afsnittet om parkering: ”I lokalplaner kan den maksimale bebyggelsesprocent overskrides med op til 10 procent (f.eks. fra 60 til 70 eller fra 110 til 120), hvis dette etageareal benyttes til kulturelle formål, primært af publikumsorienteret art, eller til idrætsformål. Friarealkravet kan fraviges for denne del af bebyggelsen. Kulturelle formål og idræt forstås i bred forstand som f.eks. biblioteker, museer, koncertsale, teatre, biografer, gallerier, foreningslokaler, træningsfaciliteter mv.”

På side 25, venstre spalte indsættes før sidste afsnit: ”For at muliggøre en anvendelse af basen under de to punkthuse syd for Dybbølsbro øges den i Kommuneplan 2015 muliggjorte overskridelse af den maksimale bebyggelsesprocent til kulturelle formål eller idrætsformål fra 10 procentpoint til 20 procentpoint”.

I § 4, stk. 7, indsættes i 1. afsnit: ”Herudover må der indrettes indtil 50 parkeringspladser til opfyldelse af parkeringskrav til bebyggelser uden for lokalplanområdet inden for en gangafstand af 600 m.”

I § 5, stk. 1, indsættes i 3. afsnit 2. linje: ”20 procentpoint (fra 185 til 205)” i stedet for ”10 procentpoint (fra 185 til 195)”

I § 6, stk. 2, indsættes til sidst: ”Uanset ovenstående bestemmelser skal facaderne mod de to gader på strækningerne sydvest for Dybbølsbro udformes i glas og fremstå åbne og aktive med mulighed for variationer inden for transparens.”

I § 7, stk. 7, indsættes ”For kantzone og gælder at facaden skal fremstå overvejende åben og indeholde mindst 2 indgange. Cykelparkering skal etableres i mindre enheder og integreres med beplantning og opholdsmuligheder.”

I § 7, stk. 8, udgår ”hovedsageligt” i 1. linje i kommentaren.

I § 11 ændres 2. punktum i kommentaren til: ”Som betingelse herfor vil der blive stillet krav om, at der foreligger et af Teknik- og Miljøudvalget godkendt forslag til fællesanlæggets nærmere udformning og en tidsplan for etableringen. Endvidere skal der foreligge dokumentation for, at de enkelte grundejere via grundejerforeningen, jf. § 12, forpligter sig til at deltage i finansieringen af fællesanlæggene med en forholdsmæssig andel. Betingelserne herfor tinglyses på ejendommene”

I lokalplanforslaget udskiftes tegninger 2, 3, 4, 5a, 5b og 5c med nye og på side 46-48 udskiftes kantzonedigrammer f, i og j med nye, og der indsættes et nyt kantzonedigram for kantzone o. Desuden indsættes på tegning nr. 6 en ny FIG. 3: DYBBØLSBRO/IKEA FORPLADS.

I kommuneplantillægget tilføjes følgende som særlig bestemmelse for S3*-området (ramme-id 4225): ”Den maksimale bebyggelsesprocent kan overskrides med op til 20 procentpoint, hvis dette etageareal benyttes til kulturelle formål, primært af publikumsorienteret art, eller til idrætsformål. Friarealkravet kan fraviges for denne del af bebyggelsen.”

Disse ændringer har været i supplerende høring fra den 2. maj til den 15. maj 2017. Forvaltningen har vurderet, at ændringerne kræver høring af dem, der på væsentlig måde berøres af ændringerne. Det drejer sig om grundejere og interessenter inden for lokalplanområdet, naboer mod sydvest og sydøst samt HOFOR. Desuden er høringen sendt til Vesterbro Lokaludvalg. Den supplerende høring, der gennemgås efter redegørelsen om resultatet af den første høring, giver anledning til at foreslå enkelte yderligere ændringer

Baggrunden for ændringerne uddybes nedenfor.

Henvendelser fra myndigheder og andre offentlige instanser

Nr. 18 og 32 - RADIUS

Radius Elnet A/S gør i brev af 9. juni 2016 opmærksom på, at selskabet har kabler liggende på tværs af banearealet ved Dybbølsbro og efterlyser en dialog med bygherren om, hvordan der i projektet kan tages højde for disse kabler. Endvidere ønsker selskabet, at der i lokalplanen tages samme hensyn til el-kabler som til afløbsledninger. I et efterfølgende brev af 29. juni redegør selskabet for, at de i forbindelse med dialog med bygherren er blevet opmærksomme på, at der er lagt op til nybyggeri på det areal, hvor kablerne ligger. Det drejer sig om 10 og 30 kV kabler, der er nødvendige for at kunne forsyne Indre By. En flytning vil være forbundet med betydelige omkostninger. Planlægning og udførelse af omlægningen kan tage mere end 12 måneder.

Forvaltningens bemærkninger:

Hertil bemærkes, at der i lokalplanforslagets § 8, stk. 1, er optaget bestemmelse om, at eksisterende ledningsanlæg skal respekteres eller omlægges efter nærmere aftale med ledningsejeren. Bygherren oplyser, at man er i dialog med Radius om en omlægning og forventer at nå til enighed herom.

Nr. 25 - Bygningsstyrelsen

Bygningsstyrelsen, der er bygherre på projektet ”OPP Kalvebod Brygge” beliggende umiddelbart sydvest for det aktuelle lokalplanområde, forholder sig særlig til det planlagte tilstødende nybyggeri Kaktustårnene med tilhørende base under det grønne strøg. Styrelsen finder, at der er vide rammer for bygningshøjde og arealudnyttelse og dermed stor usikkerhed om, hvilken arealbelastning og indvirkning højhusprojektet vil have på omgivelserne og nærområdet.

1. Det anføres, at den hidtil gældende lokalplan nr. 485 muliggør indtil 13.500 m² nybyggeri syd for Dybbølsbro, mens det nye lokalplanforslag muliggør 16.000 m² med mulighed for yderligere 4.000 m² til kulturelle formål samt en omfordeling på 10 pct. med de øvrige byggerier svarende til 5.800 m². Samlet vil det give en forøgelse af rummeligheden på arealet syd for Dybbølsbro på 91 % i forhold til den gældende lokalplan. Det grønne strøg er hævet med op til 10 m svarende til højde på 19 m over Carsten Niebuhrs Gade, og det giver mulighed for at placere f.eks. et stort p-hus i basen under ungdomsboligerne ud over den maksimale byggeret. Styrelsen finder, at byggeretten for arealet syd for Dybbølsbro bør fastholdes til maksimalt 13.500 m² med fastlæggelse af et maksimalt etageareal til parkering mv. Da arealet er det eneste, der støder direkte op til anden bebyggelse, bør det ikke være muligt at belaste dette område med yderligere arealoverførsler.

2. Det anføres, at den hidtil gældende lokalplan definerer den maksimale bygningshøjde syd for Dybbølsbro til henholdsvis 40 og 44 m for de to planlagte byggefeltet. Det nye lokalplanforslag fastlægger bygningshøjder på 60-65 og 75-80 m, hvilket findes at være en radikal ændring og ude af skala med omgivelserne. Styrelsen finder ikke, at dette forhold og samspillet med OPP Kalvebod Brygge korrekt illustreret i lokalplanforslaget og miljøvurderingen.

3. De store bygningshøjder giver anledning til bekymring i forhold til vindpåvirkningen på opholdsarealerne på det grønne strøg. Vinddiagrammerne i lokalplanforslaget omfatter ikke de tilstødende områder og viser således ikke, hvilke mulige gener, de høje bygninger vil påføre disse. Hvis højhuset nærmest OPP Kalvebod Brygge blev placeret i større afstand, ville de største vindpåvirkninger kunne håndteres på egen grund ved etablering af lægivende beplantning.

4. Styrelsen finder, at facaden mod Carsten Niebuhrs Gade og de sekundære funktionerne bag denne i basen under ungdomsboligerne og ved IKEA vil have en negativ effekt på byrummets kvalitet. Det samme gælder byrummet under Dybbølsbro, hvor beplantning ikke synes mulig på grund af manglende dagslys. Lokalplanforslaget burde i højere grad stille krav om udadvendte og aktive funktioner af hensyn til bymiljø og tryghed. Påvirkningen af byrummet langs Carsten

Niebuhrs Gade er ikke behandlet i Miljøvurderingen. 0-alternativet ville på større stræk give adgang til det grønne strøg via skræntzoner i stedet for de nu fastlagte høje facader og sekundære funktioner.

5. Styrelsen finder ikke, at lokalplanforslaget og miljøvurderingen skaber sikkerhed for, at mulige trafikale gener – primært i spidstimetrafikken på hverdage – er løst i form af opstuvning af biler foran OPP Kalvebod Brygges udkørsel mod Carsten Niebuhrs Gade.

6. Styrelsen foreslår, at der stilles samme krav til det grønne strøg på det stærkt skrånende forløb i området syd for Dybbølsbro, som gælder for OPP Kalvebod Brygge. Dette skrånende forløb, der er domineret af ramper, vil være den primære udsigt fra de nederste etager i byggeriet, og det er derfor vigtigt, at det fremtræder som et grønt og attraktivt udeareal.

7. Styrelsen påpeger, at det er vigtigt, at de store mængder regnvand, som det stærkt skrånende terræn med fast belægning på ramper, trapper og stianlæg vil generere, håndteres på egen grund og ikke medfører ulemper for de tilstødende grunde.

Forvaltningens bemærkninger:

Hertil bemærkes, at forvaltningen er enig i, at der kan være en vis usikkerhed i arealudnyttelsen, men ikke i, at de fastlagte højder ikke er veldefinerede. Der er således mulig for at udnytte basen til forskellige formål, men højden og udstrækningen af såvel basen som tårnene ligger fast. Som det fremgår af bemærkningerne til henvendelsen fra HOFOR og de foreslåede ændringer sker der i øvrigt en reduktion af basen med 6-7 m i bredden af hensyn til fjernvarmeledninger i rampen langs Kalvebod Brygge. Med hensyn til arealudnyttelsen henvises i øvrigt til bemærkninger til pkt. L. Konkrete ændringsforslag. Til de enkelte punkter i styrelsens henvendelse skal bemærkes:

Ad. 1. Som nævnt ligger volumen i området syd for Dybbølsbro fast, bortset fra den foreslåede reduktion af basen, og forvaltningen er enig i, at dette volumen vil påvirke Bygningsstyrelsen byggeri på en anden måde end det i den gældende lokalplan fastlagte. Med hensyn til udnyttelse af dette bygningsvolumen er forvaltningen ikke enig i, at dette vil have negative konsekvenser for nabobyggeriet. Tværtimod vil udnyttelsen af basen til andet end parkering tilføre det byliv og de mere åbne facader, som Bygningsstyrelsen efterlyser under pkt. 4.

Ad. 2. Det er korrekt, at der arbejdes med en betydelig større bygningshøjde end i den gældende lokalplan. Konsekvenserne af dette er illustreret i såvel lokalplan som miljørapport. Det er forvaltningens vurdering, at de høje bygninger på dette sted er i tråd med kommuneplanens retningslinjer om, at højhuse skal være med til at udvikle attraktive og tætte byområder, der understøtter brugen af

kollektiv trafik. Konkret betyder de høje bygninger, at det bebygget areal bliver væsentligt mindre, og dermed at arealet til det grønne strøg bliver større. Det ene højhus ligger i nogenlunde samme afstand fra Bygningsstyrelsens byggeri som byggefeltet i den gældende lokalplan, mens det andet ligger betydelig større afstand. Samlet set er det forvaltningens vurdering, at den ændrede udformning ikke vil påvirke Bygningsstyrelsens erhvervsbyggeri ud over, hvad der må forventes ved en centralt beliggende ejendom i et tæt bebygget område, der er under stadig udvikling. Med hensyn til illustrationer er det ikke forvaltningens vurdering, at der er tale om væsentlige unøjagtigheder. Kaktushusene indtegnet med de forventede højder på ca. 61 og 76 m og ikke de maksimalt mulige højder på 65 og 80 m.

Ad. 3. Forvaltningen er enig i, at der mangler en nærmere vindanalyse om konsekvenserne for naboarealerne ved Kaktushusene og har anmodet bygherren herom. Konklusionen i et herom fremsendt notat er, at tårnene med den særlige udformning med fremspringende altaner, der varierer fra etage til etage, vil reducere den nedadgående vindhastighed så meget, at der opnås tilfredsstillende vindforhold på terræn.

Ad. 4. Forvaltningen er meget opmærksom på udformningen af facaderne og har stillet krav om transparente, halvtransparente facadepartier varieret med begrønning af dele af de helt lukkede partier. Desuden er der stillet krav til kantzonen ved mødet med de tilgrænsende gader, hvor der ved begrønning og bænke indbydes til ophold. Forvaltningen finder det positivt, hvis der som nu muliggjort, indrettes kulturelle aktiviteter mv. i basen under Kaktushusene, jf. pkt. L og de foreslåede ændringer. Dette vil medføre mere åbne facader mod gaderne og pladsen under Dybbølsbro.

Ad. 5. Med hensyn til risikoen for trafikale gener bemærkes, at analyserne af trafikafviklingen ved IKEAs indkørsel generelt viser små gennemsnitlige kølængder på Carsten Niebuhrs Gade fra sydvest på under 5 m og maksimale kølængder på 60 m. Afstanden mellem stoplinjen i IKEA krydset og Bygningsstyrelsens kryds er ca. 75 m. Trafiksimuleringen viser således, at der under normale forhold ikke opstår tilbagestuvning af trafik mellem de to kryds. Der er endvidere foretaget en overordnet kapacitetsberegning af Bygningsstyrelsens kryds om eftermiddagen, og det viser ikke afviklingsproblemer eller nævneværdige kødannelser.

Ad. 6. I lokalplanforslaget stilles der de samme krav til det grønne strøg som i tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 485. Desuden er der bestemmelse om, at stier, trapper og ramper skal udformes således, at de fremtræder som en integreret del af landskabet.

Ad. 7. Der vil blive stillet krav til håndtering af regnvand således, at det ikke vil belaste naboejendommen, medmindre der grundejerne imellem indgås aftale om en fælles lokal løsning.

Nr. 28 - HOFOR

HOFOR har med mail af mail af 28. juni fremsendt et notat om HOFOR's ledninger i området. De vigtigste konklusioner er, at der ligger et større ledningsanlæg langs Kalvebod Brygge, som indgår i hovedforsyningsnettet for fjernvarme med damp. Dette anlæg kan ikke undværes, og det vil være særdeles bekosteligt samt tids- og anlægsmæssigt kompliceret at omlægge. Desuden berøres arealet af eksisterende spildevandsledninger og en fremtidig skybrudstunnel på tværs af baneterrænet. Der er derfor behov for at indgå bindende aftaler om såvel håndtering af de eksisterende ledninger, som den fremtidige skybrudstunnel således, at budgettet til denne tunnel ikke forøges unødigt. Endvidere ønskes lokalplanen udformet således, at hovedvandforsyningsledningen i området sikres og ikke påvirkes af de kommende byggerier og træbeplantning.

Forvaltningens bemærkninger:

Hertil bemærkes, at fjernvarmeledningerne skal blive liggende, og at bestemmelserne for nybyggeriet ændres som konsekvens heraf, jf. afsnittet om ændringer. Ved IKEA's byggeri trækkes kælder og den overliggende etage ud til rampen tilbage på en sådan måde, at det bliver muligt for HOFOR at komme til ledningerne i tilfælde af brud. Den nærmere udformning er aftalt med HOFOR. Ud for Kaktushusene trækkes basen tilbage således, at ledningerne respekteres. Det betyder, at det sydligste af de to tårne rykkes 6-7 m tilbage i forhold til bagkanten af fortovet. Med hensyn til de øvrige eksisterende ledninger forudsættes deres forbliven og tilpasning af projekterne i forhold hertil aftalt mellem parterne. Med hensyn til den fremtidige skybrudstunnel er der indgået en aftale herom.

Nr. 31 - Metroselskabet I/S

Metroselskabet foreslår, at det i beskrivelsen af infrastruktur nævnes, området ligger stationsnært med 500 m til den kommende metrostation ved Fisketorvet. Desuden bør det under lokalplaner nævnes, at der er udarbejdet en startredegyrelse for tillæg nr. 2 til lokalplan nr. 202 "Fisketorvet", der udarbejdes bl.a. med henblik på at muliggøre placering af en metrostation samt en udbygning af Fisketorvet. Endvidere bør det nævnes, at der ikke kan etableres bebyggelse på arbejdspladser til metrobyggeriet, og der bør indarbejdes en tekst om Metroselskabets sikkerhedsservitut mv., ligesom det anbefales, at Sydhavnsmetroens linjeføring vises på kort og visualiseringer.

Med hensyn til afvanding og grundvandshåndtering er det vigtigt, at projektet ikke interferer med Metroselskabets grundvandshåndtering

på byggepladserne i området, og det skal sikres, at projektet ikke øger risikoen for skybrudsproblemer for Havneholmen skakten. Selskabet ønsker derfor oplysninger om projektets afvandsplan.

Forvaltningens bemærkninger:

Hertil bemærkes, at det den kommende metrostation ved Fisketorvet er nævnt i lokalplanforslagets formålsparagraf. Det foreslås, at der i lokalplanens redegørelse optages de af Metroselskabet ønskede bemærkninger om beliggenheden i forhold til den kommende metrostation ved Fisketorvet. Startredøgørelsen for tillæg nr. 2 til lokalplan nr. 202 var ikke behandlet i Teknik- og Miljøudvalget ved udarbejdelsen af redegørelsen og er derfor ikke nævnt. Metroens linjeføring og den kommende station ved Fisketorvet vil blive indtegnet på redegørelsens trafikdiagrammer. Metroselskabets hørings svar er fremsendt til bygherrerne med henblik på samarbejde omkring sikkerhedsservitutter, arbejdspladsarealer samt håndtering af afvanding, herunder forebyggelse af skybrudsproblemer, og grundvand.

Andre hørings svar

Henvendelserne kan grupperes i følgende emner:

- A. Henvendelse fra Vesterbro Lokaludvalg (nr. 26)
- B. Dybbølsbro
- C. Trafikale konsekvenser i øvrigt
- D. Parkeringsforhold
- E. Højde og tæthed
- F. Facader og materialer
- G. Støj og anden forurening mv.
- H. Almene boliger mv.
- I. Konsekvenser for Vesterbro med hensyn til grønne områder og detailhandel mv.
- J. Andre emner
- K. Konkrete ændringsforslag
- L. Positive tilkendegivelser
- M. Skema over ændringer

A. Vesterbro Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg (nr. 26) bemærker, at selv om projektet er tilrettet i en mere positiv retning, er der stadig flere ting at bemærke. Det bliver således en meget tæt bebyggelse, der indebærer, at udsigten til vandet næsten er væk. Desuden bliver IKEA-bygningen meget markant med store reklameskilte, der kan ses på lang afstand. Selv om facaden skifter mellem transparent, halvtransparent og lukket og kun 25 % af sidstnævnte begrønnes frygtes det, at det kommer til at ligne en lang container næsten uden grønt. Hvordan tager området sig ud, når det er mørkt med belysning, skyggeflader og vindforhold?

Det grønne strøg er fint for gående og for brugere af restaurant med udeservering og offentlig tilgængelig legeplads, men det skal sikres, at cyklister ikke forstyrrer roen ved at benytte stien som en hurtig genvej. Det trafikale har i det hele taget en væsentlig betydning, hvor den primære cykelrute bør forløbe ad Carsten Niebuhrs Gade langs banen, og det bør sikres, at biler ikke kommer til at fylde for meget, og at trafikken kan afvikles i god ro på den aktive forplads, hvor alle trafiktyper mødes. Der mangler en endelig plan for Dybbølsbro, hvor der kommer endnu flere gående, cyklister og ladcyklister. Der sker meget i området med udbygning af Fisketorvet og ny metrostation, og det ønskes tydeliggjort, hvordan forbindelsen til disse bliver i fremtiden, herunder via fortsættelsen af det grønne strøg efter Dybbølsbro til Otto Busses Vej.

Endelig udtrykker lokaludvalget bekymring for fremtiden for de eksisterende butikker, selv om det af materialet fremgår, at en stor del af den nye IKEA's omsætning vil blive taget fra IKEA Gentofte.

Forvaltningens bemærkninger:

Hertil bemærkes, at det ligger i sagens natur, at en så stor butik som IKEA vil meget synlig i forhold til den frie udsigt over baneterrænet. Forvaltningen er meget opmærksom på udformningen af facaderne og har stillet krav om transparente, halvtransparente facadepartier varieret med begrønning af dele af de helt lukkede partier og om plantning af gadetræer langs facaden mod Carsten Niebuhrs Gade. Desuden vil det grønne strøg også være synligt fra Vesterbro.

Med hensyn til trafikken bemærkes, at der i bygherres trafikale analyser er taget højde for de forskellige byudviklingsprojekter i området, herunder Postgrunden, udvidelse af Fisketorvet, den nye metrostation og Bygningsstyrelsens nybyggeri. Det grønne strøg er ikke designet med en cykelsti, men med en sti, hvor der er mulighed for at cykle. Forvaltningen forventer ikke, at stien vil blive brugt som en hurtig genvej for cyklister, da den er udformet med slyngede ramper for at kunne leve op til tilgængelighedskravene. Med hensyn til Dybbølsbro henvises til forvaltningens bemærkninger til det efterfølgende afsnit B. Dybbølsbro og derudover til bemærkningerne til afsnit C. Trafikale konsekvenser i øvrigt.

En analyse af de detailhandelsmæssige konsekvenser indgår i miljøvurderingen. I henhold hertil vurderes det, at omsætningsreduktionen på Vesterbro, i Kongens Enghave, i Valby og på Frederiksberg vil være mindre end 4 %. Det bemærkes, at der i alle københavnske bydele - også efter etablering af IKEA - vil være tale om en væsentlig omsætningsfremgang pga. forventninger til befolkningstilvæksten og den generelle stigning i forbruget pr. person.

B. Dybbølsbro

I femten henvendelser er der synspunkter om Dybbølsbro. Det anføres, at broen allerede i dag er for smal, og at forholdene vil blive yderligere forringede med det nye byggeri. Medvirkende til pladsmangelen er parkerede cykler. Der ønskes derfor en bredere bro, alternativt en ny bro, så der bliver god plads til fodgængere, cyklister og bilister. Der er også synspunkter om en ny forbindelse over banegraven og bredere ramper ved Kalvebod Brygge. (nr.1, 2, 4, 5, 6, 8, 10, 12, 15, 16, 17, 22, 23, 26 og 37).

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen er opmærksom på, at Dybbølsbro har en nuværende og fremtidig udfordring med kapaciteten og dermed fremkommeligheden for gående og cyklister. Der er derfor blevet udarbejdet et skitseprojekt, som har indgået i forhandlingerne om Budget 2017, og Borgerrepræsentation har i september 2016 afsat 56,0 mio. kr. til en ombygning af Dybbølsbro fra IKEA's forplads til Ingerslevsgade. Mellemrummet mellem broerne udfyldes, og der gives plads til fodgængerareal, en dobbeltrettet cykelsti og cykelparkering. Arealet til cykelparkering er meget fleksibelt, og umiddelbart kan der etableres mellem 300 og 500 nye parkeringspladser alt efter, om der vælges dobbeltetager eller ej. Projektet omfatter også en ny stibro over Kalvebod Brygge. Der er dialog med DSB om en eventuel medfinansiering. IKEA bidrager til udvidelse af den del af broen, som ligger nordvest for IKEA's forplads, med ca. 5,3 mio. kr. (2016 priser) som en del af udbygningsaftalen. Udbygningsaftalen foreslås ændret til også at omfatte udvidelse af den del af broen, som ligger ved IKEA's forplads, hvor IKEA betaler op til 21 mio. kr., eksklusive moms. Med udvidelse af broen forventes der ikke behov for en yderligere forbindelse over banegraven, ligesom det vurderes, at der er tilstrækkelig kapacitet på ramperne ved Dybbølsbro. I lokalplanen tages der højde for beslutningen om at etablere udvidelse af broen.

C. Trafikale konsekvenser i øvrigt

I fjorten henvendelser er der synspunkter om de øvrige trafikale konsekvenser. En ny stor IKEA og udvidelse af Fisketorvet vil medføre, at trafikmængden bliver for stor i forhold til den nuværende infrastruktur på Vesterbro. Det vil betyde trafikpropper, stress, støj og forurening. Området og især Ingerslevsgade er i forvejen trafikalt presset. Ingerslevsgade burde anlægges med bump og støjdæmpende asfalt og friholdes for tung trafik. De trafikale forhold skal udvikles løbende i takt med, at der bygges i området. Optimalt set skal Vasbygade graves ned, alternativt kan man lede trafikken ind over banelegemet. Der skal sikres mulighed for at køre til og fra Havneholmen bl.a. således, at folk ikke fravælger området ved spidsbelastninger. Både krydsene ved Ingerslevsgade og ved Cykelslangen/Fisketorvet er farlige og uoverskuelige. Til- og frakørselsmulighederne ved pladsen for enden af Dybbølsbro bør lukkes for at mindske presset på Dybbølsbro og skabe et mere roligt

kryds foran Fisketorvet. En bedre løsning af trafik anlægget bør sikres, før sådanne muligheder begrænses med nybyggeri (9, 11, 12, 14, 16, 17, 19, 22, 24, 25, 26, 34, 35 og 37).

Forvaltningens bemærkninger:

Der er i Miljørapporten samt i lokalplanen for IKEA redegjort for stigningen i trafikken på både Vasbygade, Carsten Niebuhrs Gade, Bernstorffsgade og Kalvebod Brygge, og der er planlagt fornødne afværgeforanstaltninger for at imødekomme denne stigning. Afværgeforanstaltningerne er skitseret i lokalplanmaterialet og den tilhørende udbygningsaftale mellem kommunen og IKEA.

Der er p.t. et lokalplanarbejde i gang i forbindelse med Fisketorvets ønske om udvidelse og etablering af en station på den kommende Sydhavnsmetro. I Miljørapporten for denne udvidelse er trafikforholdene omkring Fisketorvets hovedindgang samt ved Havneholmen blevet belyst set i sammenhæng med Miljørapporten for IKEA.

Der har i henhold til Miljørapporten for IKEA ikke været anledning til at tro, at bilister vil køre ad Ingerslevsgade over Dybbølsbro og ned af rampen for at komme til IKEA's p-hus med indkørsel fra Carsten Niebuhrs Gade. Det forventes, at hovedparten af bilisterne fra syd, vest og nordvest vil komme til varehuset via Vasbygade og Kalvebod Brygge. Forvaltningens trafikale fra Ingerslevsgade øst for Enghavevej viser, at der fra 1999-2011 har været en stigning på knap 2.000 biler i årsdøgntrafik. Dette skyldes en generel udvikling af biltrafikken og med stor sandsynlighed Sønder Boulevards omdannelse i 2006, og at den er midlertidigt lukket fra Enghavevej. Man har ønsket at fredeliggøre Sønder Boulevard som bydelsgade og føre trafikken til Ingerslevsgade, en fordelingsgade, hvis formål er at fordele trafikken ind til centrum. Andelen af tung trafik på Ingerslevsgade er faldet fra 9,2 % i 1999 til 5,7 % i 2011. Cykeltrafikken på Ingerslevsgade har ligget stabilt fra 2.700 i 1999 til 3.200 i 2011. I henhold til Miljørapporten for Fisketorvets udvidelse forventes det, at hverdagsdøgntrafikken på Ingerslevsgade vil stige med 800 hhv. øst og vest for Dybbølsbro.

I forbindelse med ombygningen af Dybbølsbro, vil der blive sikret hensigtsmæssige tilkøblingsforhold for cyklister i krydset Ingerslevsgade / Skelbækgade / Dybbølsbro.

D. Parkeringsforhold

I fem henvendelser er der synspunkter om parkeringsforholdene. Det anføres, at det vil blive sværere for Vesterbros beboere at finde en parkeringsplads. Der bør være flere parkeringspladser, og de nye bydele bør pålægges at etablere tilstrækkeligt med parkeringspladser til deres egne beboere og brugere. IKEA foreslår, at parkeringsnormen

ændres, så der kan anlægges 500 pladser, da de maksimale 350 pladser anses for utilstrækkelige i perioder med spidsbelastning. Et andet synspunkt er, at der skal anlægges tilstrækkelig parkering til IKEA for at undgå, at Fisketorvets parkering bliver brugt af IKEA kunder, og der udtrykkes frygt for, at også parkeringsnormen til ungdomsboligerne og hotellet er for lav.

Der ønskes mulighed for i samarbejde med hotel CabInn at etablere ekstra 35 parkeringspladser til opfyldelse af kravet til parkeringspladser i forbindelse med IDA på Kalvebod Brygge 31-33. (14, 29, 30, 34 og 35)

Forvaltningens bemærkninger:

Lokalplanen for IKEA har forudsat, at IKEA-varehuset i stor udstrækning henvender sig til gående og cyklister, hvorfor hovedindgangen er placeret på Dybbølsbro, hvorfra der kun er adgang for disse to trafikant typer. Indgangen til parkeringskælderen sker fra Carsten Niebuhrs Gade. VVM og miljøvurderingen er udarbejdet med forudsætningen om, at der er 350 bilparkeringspladser til IKEA, og de fornødne afværgeforanstaltninger er skitseret ud fra denne forudsætning. Der er dermed forudsat, at der er tilstrækkelig parkering til IKEA, og at omgivelserne ikke vil blive belastet.

Ønsket om at muliggøre etablering af ekstra parkeringspladser ved hotel CabInn til opfyldelse af parkeringskrav til bebyggelser inden for en afstand af 600 m (rimelig gangafstand), jf. forslag til ændringer. Det drejer sig om op til 50 pladser, som dels er indfrielse af en parkeringsdeklaration, dels dækker krav i forbindelse et kommende byggeri (IDA). Det bemærkes, at der kun etableres pladser, som under alle omstændigheder hører til i nærområdet, og at der derfor ikke vil ske ændring af den samlede trafikbelastning.

E. Højde og tæthed

I syv henvendelser er der synspunkter om bebyggelsens højde og tæthed. Det anføres, at byggeriet ikke burde være højere end normen på 47 m. Højden tager udsigten væk, og Vesterbro vil være helt afskåret fra Havnen. Bygningerne der opføres på arealet, bør ikke være højere end resten af Vesterbro, dvs. 5-6 etager. Kaktushusene bliver for høje, og de vil kaste lange skygger og tage lys fra Ingerslevsgade samt Islands Brygge. Især i vinterhalvåret vil tårnene tage lys fra boligerne langs Ingerslevsgade. Det foreslås, at tårnene forkastes, og at der i stedet udlægges et grønt område i jordplan. Det frygtes, at højden vil danne præcedens, og at der vil blive bygget lige så højt i DSB-byen, hvilket vil resultere i mere skygge til Ingerslevsgade. Derudover skæmmer byggeriet Københavns egenart, og der vil komme mere vind ved Dybbølsbro og Ingerslevsgade. Det findes forståeligt, at der bygges boliger, men det er ærgerligt, at det

sker på bekostning af udsyn til sol og himmel for områdets beboere. (6, 14, 16, 17, 21, 27 og 35)

Forvaltningens bemærkninger:

Som nævnt under bemærkningerne til høringssvaret fra Vesterbro Lokaludvalg ligger det i sagens natur, at en så stor butik som IKEA vil meget synlig i forhold til den frie udsigt over baneterrænet. Med hensyn til skyggevirkning bemærkes, at skyggerne ikke når Ingerslevsgade i sommerhalvåret

F. Facader og materialer

I fem henvendelser er der synspunkter om facaden på IKEA. Det anføres, at facaden er for stor og passer derfor ikke ind især mod Kalvebod Brygge. Den er dimensioneret til at køre hurtigt forbi i bil og ikke i gå- og cykeltempo. Facaderne bør være åbne, så de ikke lukker om sig selv. IKEA's logo bør ikke opsættes på facaden. IKEA's skilte på 10x35 m med 3 m høje bogstaver kommer til at virke meget voldsomme. Der anbefales en yderligere bearbejdning af facadernes materialitet og kvalitet i det samlede byggeri således, at der opnås en bymæssig karakter og byggerier, der patinerer smukt over tid. Det er vigtigt, at IKEA og de andre planlagte byggerier ikke lukker om sig selv, og der bør stilles krav om butikker og restauranter hele vejen rundt. Det samme gælder Fisketorvet. (4, 15, 20, 22 og 35)

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen er meget opmærksom på udformningen af facaderne og har stillet krav om transparente, halvtransparente facadepartier varieret med begrønning af dele af de helt lukkede partier og om plantning af gadetræer langs facaden mod Carsten Niebuhrs Gade. IKEA ses også på afstand og fra forbikørende i bil og tog, og forvaltningen finder den foreslåede skiltning for acceptabel. Et varehus som IKEA har behov for et stort lager, som placeres i stueetagen, og der vil derfor vanskeligt kunne etableres udadvendte funktioner og åbne facader i stueplan mod Kalvebod Brygge og Carsten Niebuhrs Gade. Disse gader har ikke en intensiv forgængertrafik, og kravet om udadvendte funktioner og åbne facader er derfor koncentreret til Dybbølsbro og forpladsen i sammenhæng hermed. Desuden åbnes facaderne ved hotellets reception mod Arni Magnussons Gade og facaderne til basen under Kaktushusene i forbindelse med indretning af kulturelle funktioner.

G. Støj og anden forurening mv.

I tre henvendelser er der synspunkter om støj og anden forurening som konsekvens af byggeprocessen. Med støj fra igangværende byggerier ved Dybbølsbro og tidligere metrobyggepladser in mente, hvorledes påtænker bygherre og kommune at kompensere beboerne i de berørte områder for gener ved de kommende byggerier. En større kompensation vil gøre det muligt at tage væk fra støjen en gang

imellem for at få fred og ro. På længere sigt bør et skattefradrag for de omkringboende overvejes, da de bliver belastet af et stort anlagt indkøbscenter, der burde ligge uden for byen, hvor der ingen beboelse er i nærheden. Allerede i dag er de nærmeste beboere stærkt belastet af byggestøj med overskridelse af grænseværdier, og det må forlanges at dette ikke gentager sig, hvis lokalplanlægningen bliver gennemført. De omkringliggende bygninger må sikres mod, at der opstår sætningsskader i forbindelse med rystelser og grundvandssænkninger. Desuden vil der komme støv- og partikelforurening, og der bør foretages en måling før og efter byggeriet og som minimum opsættes en måler ved Dybbølsbro Station, der fortæller om indholdet af partikler i luften. (3, 14 og 17)

Forvaltningens bemærkninger:

I henhold VVM og miljøvurderingen, der er udarbejdet som led i planarbejdet og fremlagt sammen med planforslagene, vurderes støj i anlægsfasen som tåleligt, især da de nærmeste boliger ligger på den anden side af jernbaneterrænet i relativ stor afstand fra byggeriet. Med hensyn til luftkvaliteten i anlægsfasen vil emissioner fra entreprenørmaskiner være ubetydelige. Dette skyldes gode spredningsforhold på det åbne jernbaneterræn samt stor afstand til boligbebyggelsen. VVM og miljøvurderingen har foreslået en række afværgetiltag, der bl.a. skal reducere gener fra støv i anlægsfasen. Generelt gælder det for anlægsfasen, at Københavns Kommunes bygge- og anlægsforskrift for visse miljøforhold ved midlertidige bygge- og anlægsarbejder i kommunen skal overholdes. Heri er der angivet grænseværdier for støj. Eventuel midlertidig grundvandsænkning og byggearbejderne i øvrigt vil blive søgt gennemført på en sådan måde, at der ikke risiko for skader på bygninger i nærheden. Måtte der alligevel opstå skader er det bygherrens ansvar at udbedre disse.

Projekterne som beskrevet i henholdsvis planforslag samt VVM og miljøvurdering kan forventes at øge støjniveauet fra trafikafviklingen i driftsfasen ved IKEA. Stigningen vil primært ske på Carsten Niebuhrs Gade. Der vil i driftsfasen ikke ske en stigning af trafikstøjen afledt af projektet ved de nærliggende boligområder på Ingerslevsgade og Dybbølsbro. Dette fremgår af VVM og miljøvurderingens figur 9-11, som er et støjkonturkort, der viser forskellen i støjbilledet mellem projektet i henhold til planforslaget og 0-alternativet.

H. Almene boliger mv.

I to henvendelser er der synspunkter om boligformer. Det ønskes, at der stilles krav om minimum 25 % almene ungdomsboliger, så der er flere, der har råd til at bo der. Ungdomsboligerne i tårne er urealistisk dyre at bygge, og Byggestyrelsen bør flyttes til provinsen (19 og 21).

Forvaltningens bemærkninger:

Kommuneplanen muliggør ikke, at der kan stilles krav om almene boliger i S-områder. I øvrigt muliggør den gældende lokalplan også boliger af samme omfang. I henhold til oplysninger fra bygherren forventes boligerne at kunne udlejes til omkring 5.000 kr. pr. måned, hvilket er det sædvanlige niveau ved nybyggeri med private ungdomsboliger. Spørgsmålet om Byggestyrelsens planer reguleres ikke i den aktuelle lokalplan.

I. Konsekvenser for Vesterbro med hensyn til grønne områder og detailhandel mv.

I seks henvendelser er der synspunkter om Vesterbro og behovet for grønne områder og fritidsaktiviteter i takt med udviklingen samt frygt for butiksdød. Vesterbro er en bydel med meget få grønne områder, og mere byggeri, hvor der kunne tænkes grønt er ikke ligefrem påskønnet. Befolkningstallet stiger og København er derfor udfordret på omfanget af fritidsaktiviteter. Et IKEA vil fuldstændig ødelægge den lokale butikshandel, da de små butikker ikke kan konkurrere med IKEA's udbud og priser. Den hyggelige handel på Istedgade kan blive påvirket. Store varehuse som IKEA og Bilka hører til uden for byen, hvor der er plads til trafikken parkeringen og menneskerne. Den nuværende lokalplan vil give beboerne på Vesterbro et strøg med grønt område, mens det grønne område på taget af IKEA ikke findes særligt attraktivt for beboerne og især vil blive benyttet af IKEA's kunder. Tilsyneladende er der ikke adgang fra broen op til det grønne område (7, 9, 11, 14, 17 og 36).

Forvaltningens bemærkninger:

Projektet vil i sig selv tilføre bydelen et grønt område med offentlig adgang via den langsgående stiforbindelse mellem Bernstorffsgade og Otto Busses Vej og med elevator og trappebetjening fra Arni Magnussons Gade, fra arealet under Dybbølsbro i niveau med Carsten Niebuhrs Gade og fra forpladsen ved Dybbølsbro. Som det fremgår af forslaget til ændringer vil bygherrerne udnytte muligheden for at indrette kulturelle formål og idræt i bred forstand med op til 8.000 m², hvilket også vil være til gavn for beboerne på Vesterbro. Med hensyn til butikshandel indgår som nævnt under bemærkningerne til høringssvaret fra Vesterbro Lokaludvalg en analyse af de detailhandelsmæssige konsekvenser for udvalgsvarehandelen i miljøvurderingen. I henhold hertil vurderes det, at omsætningsreduktionen på Vesterbro, i Kongens Enghave, i Valby og på Frederiksberg vil være mindre end 4 %. Det bemærkes, at der i alle københavnske bydele - også efter etablering af IKEA - vil være tale om en væsentlig omsætningsfremgang pga. forventninger til befolkningstilvæksten og den generelle stigning i forbruget pr. person.

J. Andre emner

I fire henvendelser er der synspunkter om andre emner. Der bør være nye og større elevatorer ved Dybbølsbro Station, da de eksisterende

fungerer dårligt og er svære at komme ind i med barnevogne. En idé kunne være at etablere lange ramper i stedet. (4 og 24). Det vil være smart, hvis der blev etableret en pantstation ved IKEA, hvor borgere kan aflevere store mængder returpant (13). Det er en åbenlys mangel, at der ikke er tænkt billedkunst ind i projektet (20).

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen samarbejder med Banedanmark om udformning af udvidelsen af Dybbølsbro og vil også i den sammenhæng opfordre Banedanmark til at forbedre adgangsforholdene til stationen. Ideen om en pantstation og forslaget om indtænkning af billedkunst er viderebragt til IKEA.

K. Konkrete ændringsforslag (29 og 33)

Det foreslås, at § 5, stk. 2. Bebyggelsesplan, og stk. 4. Afvigelser fra bebyggelsesplanen, ændres således, at det er de helt væsentlige intentioner, der fastholdes, mens de sekundære volumener og udskæringer kan placeres mere frit inden for hierarkiet. Det skyldes, at flere forhold stadig er under afklaring, herunder fjernvarmeledningen langs Kalvebod Brygge, omlægning af Dybbølsbro samt konstruktions- og funderingsteknik mv., som betyder, at fodaftrykkene kan komme til at afvige ganske meget.

Det foreslås, at det i § 5, stk. 3. Etapedeling, præciseres, hvad tidsforskydningen er i en etapedeling, og at ”arkitektonisk afsluttede enheder” ændres til f.eks. begrønnede gavle eller tilsvarende.

Det foreslås, at det i § 7, stk. 8. Beplantning, præciseres, at kravet til plantebetingelserne for træer kun gælder for større træer i terrænniveau og dermed ikke for taglandskabet, hvor der kun plantes mindre flerstammede træer og buske.

Det foreslås, at § 9, stk. 4. Betingelse for ibrugtagning, ændres således, at kravet om en støjskærm på 1,1 m på det grønne strøg udgår og erstattes med en generel bestemmelse, idet en sådan tæt skærm vil være skæmmende for taglandskabet, have begrænset effekt i 20 meters højde og forringe vindforholdene.

Det foreslås, at § 5, stk. 1. Rummelighed, ændres således, at der bliver mulighed for, at den maksimale bebyggelsesprocent må overskrides med 25 procentpoint i stedet for den i stk. 1 muliggjorte overskridelse med 10 procentpoint for så vidt angår etagearealet til kulturelle formål, primært af publikumsorienteret art, eller til idrætsformål. De 10 procentpoint svarer til ca. 4.000 m² etageareal, mens de 25 procentpoint svarer til ca. 10.000 m². Baggrunden for ønsket er, at basen under Kaktus Tårnene ikke længere ønskes anvendt til parkering for IKEA, og at der derfor arbejdes med en anden udnyttelse af etagearealerne i basen, nemlig til et vandkulturcenter med bl.a. et

25 m svømmebassin og et etageareal på ca. 9.000 m². Ønsket indebærer samtidig, at kommuneplantillægget skal ændres med henblik på at øge den mulige overskridelse af etagearealet til kultur mv. fra de nuværende 10 til 25 procentpoint.

Forvaltningens bemærkninger:

Den fastlagte bebyggelsesplan er principiel, hvilket betyder, at der kan ske justeringer uden, at det kræver dispensation. Der er siden udarbejdelse af planforslaget sket ændringer bl.a. som følge af eksisterende fjernvarmeledninger langs Kalvebod Brygge og udretning af Carsten Niebuhrs Gade, og disse ændringer er der taget højde for ved udarbejdelse af nye lokalplantegninger. Det samme gælder udformning af pladsen ved Dybbølsbro.

Der er anvendt den sædvanlige formulering med hensyn til etapedeling, og der ses ikke i denne sag at være belæg for en ændret formulering.

Det foreslås, at kommentaren til § 7, stk. 8, ændres således, at større træer kun er træer på terræn.

Ved en fejl er bestemmelsen ikke blevet ændret, jf. bemærkningerne til henvendelse nr. 1 i den supplerende høring.

Ønsket om forøgelse af etagearealet til kultur mv. foreslås imødekommet, da basen ellers vil stå tom, da den ikke længere ønskes anvendt til parkering. Aktiviteter i basen vil medvirke at skabe mere byliv i området. En hævnning fra 10 til 20 procentpoint vurderes som tilstrækkelig i forhold til det mulige etageareal i basen.

L. Positive tilkendegivelser

I elleve henvendelser er positive kommentarer til planforslaget og de muliggjorte projekter. Det anføres, at der er tænkt byrum og byliv ind i projektet, og at der er en god placering af høje bygninger i forhold til resten af byen. Det er en fin overordnet plan med potentiale for gode byrum og opgradering af trafikken. Det er positivt med 500 ungdomsboliger og åbne grønne arealer. Det er et spændende projekt, der vil bidrage positivt til byen. Godt med et klimavenligt tag, og at kommunen generelt tænker grønt og mindre trafik. (2, 4, 7, 10, 12, 20, 21, 22, 24, 27 og 36)

M. Henvendelser modtaget i den supplerende høring

Der er modtaget 4 henvendelser i den supplerende høring.

Nr. 51. Bygningsstyrelsen

Bygningsstyrelsen henviser indledningsvis til sit høringssvar af 22. juni 2016 (nr. 25) og bemærker med hensyn til arealer, at der nu er mulighed for overskridelse af bebyggelsesprocenten med 20

procentpoint mod tidligere 10. Det er fortsat styrelsens vurdering, at det er problematisk at give så stor en byggeret på arealet syd for Dybbølsbro. Med hensyn til illustrationer er det fortsat styrelsens vurdering, at de ikke alle angiver de korrekte højdeforhold.

Forvaltningens bemærkninger:

Idet forvaltningen kan henholde sig til bemærkningerne til bygningsstyrelsens høringssvar af 22. juni 2016 (nr. 25) skal det tilføjes, at der fortsat alene er tale om udnyttelse af basen i de fastlagte dimensioner til kultur mv. i stedet for parkering.

S2. Vesterbro Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg finder, at cykelløsningen ser fin ud. Udvalget er principielt imod, at der skal indrettes 50 parkeringspladser til brug uden for matriklen, da der ikke ønskes yderligere trafik over Dybbølsbro. Da antallet ikke er overvældende og er til parkering til kontorer i nærheden findes det dog acceptabelt.

Forvaltningens bemærkninger:

Da der alene er fremsat et konkret ønske om 35 pladser til kontorer i nærheden, foreslås antallet fastsat til 35 i stedet for 50.

S3. HOFOR

HOFOR anbefaler, at der helt fra opstart aftales en løbende dialog med bygherre, da byggeriet kommer meget tæt på fjernvarmeledningerne, så skader og uheld undgås. Selskabet anerkender samtidig, at der med ændringerne i lokalplanforslaget er taget højde for ledningerne. Det anføres, at der fortsat ikke er sket en afklaring omkring en pumpestation for spildevand i områdets nordøstlige hjørne. Med hensyn til skybruds- og spildevandsledninger oplyser selskabet, at der er indgået aftale mellem parterne, og at aftaler herom forventes tinglyst på ejendomme omfattet af lokalplanen. Endelig gør HOFOR opmærksom på, at der er vist træer på gadeareal, hvor der ligger en drikkevandsledning, hvor rødder fra træer vil kunne medføre en negativ påvirkning.

Forvaltningens bemærkninger:

Hertil bemærkes, at der i lokalplanforslagets § 8, stk. 1, er optaget bestemmelse om, at eksisterende ledningsanlæg skal respekteres eller omlægges efter nærmere aftale med ledningsejeren. Dette gælder også den af HOFOR nævnte pumpestation. Med hensyn til plantning af træer i vejareal vil ledningsmyndighederne på sædvanlig måde blive kontaktet med henblik på at undgå skader.

Nr. S4. Dorte Mandrup Arkitekter på vegne af IKEA

Henvendelsen indeholder syv punkter med reference til den i forbindelse med høringen fremlagte ændrede udgave af lokalplanforslaget.

1. Der ønskes mindre cykelparkering til IKEA med henvisning til et trafiknotat.
2. Projektet omfatter ikke parkering til IKEA under Kaktushusene.
3. Udbygningsaftalen er revideret, og afsnittet herom i redegørelsen rettes i overensstemmelse hermed.
4. En tekst vedrørende kommuneplanens bestemmelser om en forøgelse af bebyggelsesprocenten til kulturelle formål, hvor 10 procentpoint er nævnt, bør ændres til 20 procentpoint.
5. Vejprofilet på Dybbølsbro nævnt i § 4, stk. 4, skal ændres til 26 m.
6. Bestemmelsen i § 7, stk. 4, om pladsen på Dybbølsbro ønskes ændret således, en cirkulær trappe alene omtales som en trappe for at give større frihedsgrader ved udformningen.
7. Høringssvaret til den offentlige høring vedrørende støjskærme er ikke indarbejdet. Her anføres det, at en tæt skærm vil være skæmmende for taglandskabet, have begrænset effekt i 20 meters højde og forringe vindforholdene. Der henvises endvidere til et støjnotat af 18. november 2016, hvoraf fremgår, at støjforholdene vil være acceptable med et almindeligt rækværk.

Forvaltningens bemærkninger

Ad 1. Bestemmelserne i lokalplanen om cykelparkering følger rammerne i Kommuneplan 2015. Ved den konkrete byggesagsbehandling vurderes muligheden for dispensation. Ændres ikke.

Ad 2. I beskrivelsen er nævnt, at parkering placeres i basen under Kaktushusene og/eller under IKEA. Ændres ikke.

Ad 3. Teksten i redegørelsen hører til lokalplanforslaget og ikke den endelige plan. Ændres ikke.

Ad 4. Teksten citerer den gældende bestemmelse i Kommuneplan 2015. Ændres ikke.

Ad 5. Bredden ændres til mindst 25 m, så den tilpasses det projekt til udvidelse af Dybbølsbro, der indstilles samtidig. De nye tegninger nr. 3 og 5b er vedlagt som bilag 10. Fig. 3 på tegning nr. 6 udgår, da det detaljerede profil først fastlægges i forbindelse med byggesagen.

Ad 6. I beskrivelsen af trappen udgår ”cirkulær”, idet forvaltningen er enig i, at en anden udformning kan være arkitektonisk velbegrunderet.

Ad 7. Forvaltningen er enig i, at et lukket rækværk vil gøre det grønne strøg mindre synligt, og da støjforholdene vil være acceptable uden forslås det, at kravet udgår.

De på baggrund af den supplerende høring foreslåede yderligere ændringer vurderes ikke at være så væsentlige, at de forudsætter fornyet høring, jf. planlovens § 27, stk. 2.

N. Skema over ændringer i planbestemmelser efter den offentlige høring og den supplerende høring

Bestemmelse	Nuværende ordlyd	Forslag til justering
§ 4. Vej-, sti- og adgangsforhold samt parkering		
§ 4, stk. 4	Profilet i det nye byrum på Dybbølsbro fastlægges i en bredde på mindst 22,5 m med kørespor dobbeltrettet cykelsti og fortov som vist på tegning nr. 3 og fig. 3 på tegning nr. 6.	Profilet i det nye byrum på Dybbølsbro fastlægges i en bredde på mindst 25 m med kørespor dobbeltrettet cykelsti og fortov som vist på tegning nr. 3.
§ 4, stk. 7, første afsnit suppleres med		Herudover må der indrettes indtil 35 parkeringspladser til opfyldelse af parkeringskrav til bebyggelser uden for lokalplanområdet inden for en gangafstand af 600 m.
§ 5. Bebyggelsens omfang og placering		
§ 5, stk. 1, 3. afsnit, 2. linje	10 procentpoint (fra 185 til 195)	20 procentpoint (fra 185 til 205)
§ 5, stk. 2, 2. linje	tegning nr. 4	tegning nr. 3 og 4
§ 6. Bebyggelsens ydre fremtræden		
§ 6, stk. 2, indsættes til sidst		Uanset ovenstående bestemmelser skal facaderne mod de to gader på strækningerne sydvest for Dybbølsbro udformes i glas og fremstå åbne og

		aktive med mulighed for variationer inden for transparens.
§ 6, stk. 4, andet afsnit	...en cirkulær trappe...	...en trappe...
§ 7. Ubebyggede arealer, byrum og kantzoner		
§ 7, stk. 4,	<p>Pladsen ved Dybbølsbro skal indrettes som principielt angivet på tegning nr. 5b med cykelparkering etableret i grupper på en sådan måde, at den centrale del af pladsen friholdes.</p> <p>Pladsens arkitektur og elementer skal udformes i et organisk formsprog. Udformningen skal understøtte en fleksibel brug af arealer i tilknytning til facaderne. Beplantningszoner skal udformes med lægivende beplantning og afgrænses af siddekanter.</p> <p>Ved den mere detaljerede indretning af pladsen skal der indbygges yderligere elementer, der medvirker til at skabe et acceptabelt vindmiljø.</p>	<p>Pladsen på Dybbølsbro skal indrettes som principielt angivet på tegning 5b. Pladsen skal fremtræde som en stor flade, med en højtstrakt søjle 'skov', der brydes med udskæringer i det overliggende grønne landskabsstrøg. Pladsen skal fremstå med et helhedspræget udtryk. Den skal udformes med et samlet arkitektonisk greb og udføres med samme belægnings, inventar og beplantning på begge sider af vejanlægget.</p> <p>Pladsen skal indrettes med en trappe og elevatorkerne samt et langstrakt, organisk formet opholdsmøbel. For begge dele gælder, at de skal fremstå med en skulpturel karakter.</p> <p>Cykelparkering skal integreres med beplantning og samles i enklaver inden for de på tegningen angivne zoner. Beplantningen skal have en rumskabende karakter og indeholde mindre træer og/eller buske og stauder. Beplantningen skal udgøre</p>

		min. 12 % af pladsens areal og skal for så vidt angår placering, omfang og karakter sikre lægning i forhold vind. Pladsens indretning skal understøtte en fleksibel brug af arealer i tilknytning til facaderne.
§ 7, stk. 7, indsættes		For kantzone o gælder, at facaden skal fremstå overvejende åben og indeholde mindst 2 indgange. Cykelparkering skal etableres i mindre enheder og integreres med beplantning og opholdsmuligheder.
§ 7, stk. 8, 1. linje i kommentaren.		”hovedsageligt” udgår
§ 9. Støj og anden forurening		
§ 9, stk. 4	...at der er etableret støjskærme i form af akustisk tætte værn på det grønne strøg i en højde på mindst 1,1 m, og...	Bestemmelsen udgår
§ 11. Særlige Fællesanlæg		
§ 11, kommentar. 2. sætning	Som betingelse herfor vil der blive stillet krav om en tidsplan for anlæggets etablering og om økonomisk sikkerhed for det pågældende byggeris forholdsmæssige andel af de forventede udgifter ved anlæggets senere etablering.	Som betingelse herfor vil der blive stillet krav om, at der foreligger et af Teknik- og Miljøforvaltningen godkendt forslag til fællesanlæggets nærmere udformning og en tidsplan for etableringen. Endvidere skal der foreligge dokumentation for, at de enkelte grundejere via grundejerforeningen, jf. § 12, forpligter sig til at

		deltage i finansieringen af fællesanlægget med en forholdsmæssig andel. Betingelserne tinglyses på ejendommene.
Forslag til tillæg til Kommuneplan 2015		
Forslag til tillæg til Kommuneplan 2015, indsættes		Den maksimale bebyggelsesprocent kan overskrides med op til 20 procentpoint, hvis dette etageareal benyttes til kulturelle formål, primært af publikumsorienteret art, eller til idrætsformål. Friarealkravet kan fraviges for denne del af bebyggelsen.