

14-12-2016

Sagsnr.  
2016-0233125

Dokumentnr.  
2016-0233125-6

Sagsbehandler  
Lone Madsen

## Hvidbog 1

### **Indkaldelse af idéer og forslag til VVM og høring af berørte myndigheder for udvidelse af Fisketorvet butikcenter (Copenhagen Mall)**

**december 2016**

#### **Vand og VVM**

Njalsgade 13  
Postboks 380  
2300 København S

E-mail  
lonmad@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009493149

[www.miljoe.kk.dk](http://www.miljoe.kk.dk)

## **Indhold**

Kapitel 1. Indledning .....	2
Kapitel 2. Sammenfattende vurdering .....	3
Kapitel 3. Beskrivelse af det fremlagte projekt .....	3
Kapitel 4. Resume af de indkomne høringssvar med vurdering.....	4

### **Kapitel 1. Indledning**

Udvidelse af detailhandelscentre, der på grund af størrelsen har regional betydning, er omfattet af VVM-bekendtgørelsens bilag 1, pkt 36<sup>1</sup>, hvilket betyder, at der skal gennemføres en VVM-proces, før projektet kan realiseres. Udvidelsen er også omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer<sup>2</sup>, efter hvilken der skal laves en miljøvurdering af planforslagene. Der laves en samlet rapport der i det følgende vil blive benævnt ”miljøvurderingen”.

Der er afholdt en forudgående høring, bl.a. via kommunens høringsportal og udsendelse af en debatfolder, for at indkalde ideer, bemærkninger og forslag fra borgere, organisationer, foreninger mv. inden miljøvurderingen udarbejdes. Høringen har samtidig været en høring af berørte myndigheder efter lov om miljøvurdering af planer og programmer. Det var muligt at indsende høringssvar i perioden fra den 18. maj til den 16. juni 2016.

Denne hvidbog indeholder en oversigt over samtlige modtagne høringssvar, et resumé og en vurdering af de skriftlige bemærkninger, der er modtaget i høringsperioden. Der er kommet bemærkninger fra i alt ti virksomheder/foreninger/privatpersoner. Bemærkningerne drejer sig overvejende om konflikt med ledningsnet, forholdet til metrostation, åbning af Fisketorvets facader, udearealer, husenes højde, behov for grønne arealer, trafik og gener i anlægsfasen.

Københavns Kommunes sammenfattende vurdering ses i kapitel 2. Et resumé af de indkomne bemærkninger og en vurdering af dem findes i kapitel 4.

### **Den videre proces**

Hvidbogen vil blive fremlagt for Borgerrepræsentationen samtidig med forslag til kommuneplantillæg, lokalplantillæg og miljøvurdering. Når hvidbogen er tiltrådt af Borgerrepræsentationen, vil den blive sendt til dem, der har fremsendt bemærkninger. Derefter vil der blive offentliggjort et forslag til kommuneplantillæg, forslag til lokalplan og en miljøvurdering. Der vil herefter være en høring på to måneder, hvor det vil være muligt at komme med bemærkninger til forslagene.

---

<sup>1</sup> BEK nr 1832 af 16/12/2015

<sup>2</sup> LOV nr 425 af 18/05/2016

## **Kapitel 2. Sammenfattende vurdering**

Flere har kommenteret behovet for at åbne Fisketorvet op overfor omgivelserne, ikke mindst mod kanalen, og skabe bedre og grønne udearealer omkring Centret. Fisketorvet blev etableret på et tidspunkt, hvor der ikke lå noget omkring det, men nu har kvarteret i høj grad ændret karakter. Det er derfor både Fisketorvets og Københavns Kommunes ønske at integrere centret bedre i omgivelserne og skabe nogle gode og trygge uderum, ikke mindst ved den kommende metrostation. Dette vil fremgå af lokalplanforslaget. Omkring højden af byggeriet, som der er bemærkninger til, vil der blive redegjort herfor i lokalplanen og de visuelle påvirkninger vil blive beskrevet i miljøvurderingen.

Til bemærkningerne om behovet for indendørs shoppingarealer vurderes det, at projektet understøtter kommuneplanens målsætninger for detailhandelsudviklingen, bl.a. at styrke Københavns position som Øresundsregionens centrum for handel og oplevelser samt at sikre god tilgængelighed til butikker for gående, cyklister og kollektiv trafik.

Der er blevet udtrykt bekymring for trafikken som følge af udbygningen og de øvrige aktiviteter i området, både i anlægs- og driftsfasen. Trafikken vil blive beskrevet og vurderet i miljøvurderingen. Der er også udtrykt bekymring for gener i anlægsfasen. Dette vil også indgå i miljøvurderingen ligesom kumulative effekter af miljøpåvirkningerne vil indgå.

Til bemærkningerne fra DT-Group, Metroselskabet og Radius Elnet oplyser Fisketorvet, at der allerede er en dialog om de emner, virksomhederne nævner, og at der gennem processen vil være en løbende kontakt. Kommunen og bygherre har i forbindelse med lokalplanarbejdet en løbende dialog med Metroselskabet om koordinering af projekterne.

## **Kapitel 3. Beskrivelse af det fremlagte projekt**

I forbindelse med udviklingen af området ved Fisketorvet og etablering af en ny metrostation ønsker Unibail Rodamco, som ejer Fisketorvet, at udvide butikscenteret samt at opføre nye bebyggelser til kontor og hotel. En udvidelse af Fisketorvet mod Kalvebod Brygge og mod syd skal være med til at skabe et velfungerende og trygt byrum omkring den fremtidige metrostation. Det giver desuden mulighed for at overdække metrostationen helt eller delvist.

Unibail Rodamco ønsker at udvide centerets nuværende kvadratmeterramme med ca. 70.000 m<sup>2</sup>. Planen er, at der skal etableres kontorbygninger og måske et hotel op til kote 45. Alle bygningerne placeres ud mod Kalvebod Brygge. Bebyggelsesprocenten vil i den forbindelse stige fra ca. 200 % til ca. 300 %. Da

der primært bygges i højden, vil den nye arealinddragelse kun være på ca. 9.000 m<sup>2</sup>. Hvis der etableres hotel, vil dette være på 9.500 m<sup>2</sup>, mens erhverv dækker 22.000 m<sup>2</sup> og service/butikker 20.500 m<sup>2</sup>. Der vil blive etableret parkeringspladser og cykelparkeringspladser i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer.

#### **Kapitel 4. Resume af de indkomne hørings svar med vurdering**

Der er modtaget bemærkninger fra:

- DT-Group
- HOFOR (ingen bemærkninger)
- Metroselskabet (2)
- Radius
- Boligforeningen 3 B
- Boligkontoret Danmark
- Erik Abitz
- Rasmus Støvelbæk Olsen
- Sarah Holst Kjær
- Trine Mette Johansen

##### **DT-Group v/Karin Hovmand Eriksen**

DT Group a/s er via Silvan lejer af et større butikslejemål på Fisketorvet. Til lejemålet hører ud over butikslokalet også områder til varemodtagelse, som er placeret i Fisketorvets grundplan. Varemodtagelse er placeret i et af de områder, som det planlægges at bygge op ad. DT-Group mener, at den nye bebyggelse formentlig vil forhindre dem i at bevare deres nuværende varemodtagelse og at dette ikke er acceptabelt, da de så ikke kan drive forretning. Varemodtagelsen har denne placering, fordi mange af varerne i sortimentet er meget store, og den kan derfor ikke placeres samme sted som de øvrige butikkers varemodtagelse. På grund af varernes størrelse er det nødvendigt, at både varemodtagelse og lager er placeret i nærheden af butikken, som de er i dag.

Det samme gælder for vareudleveringen, hvor kunderne afhenter de købte varer. DT-Group gør opmærksom på, at langt de fleste af kunderne benytter bil til at transportere de købte varer hjem i, men at der også er en ikke ubetydelig del af kunderne, som har trailer med. Derfor er det nødvendigt, at vareudleveringen har stor synlighed og at til- og frakørselsforholdene til vareudleveringen er både meget synlige og ukomplicerede at tilgå, ligesom det er af største vigtighed, at der er gode og rigelige parkeringsmuligheder til kunderne ved vareudleveringen.

Endelig mener GT-Group, at det er meget vigtigt, at der ikke tillades etablering af konkurrerende virksomhed til Silvan, fordi det kan medføre en stor risiko for, at nogle af forretningerne ikke vil kunne overleve. Dermed kan der ske lukning af butikker med tomme lokaler

i centeret til følge, hvilket kan skabe usikkerhed hos kunderne, som kan fravælge centret. GT-Group tilbyder at deltage i et møde, såfremt Københavns Kommune ønsker at drøfte ovenstående nærmere.

#### ***Københavns Kommunes vurdering***

*Fisketorvet oplyser, at de i den videre planlægning af projektet vil invitere til møde med GT-Group omkring placering og håndtering af vareindlevering til Silvan samt andre relevante spørgsmål i forbindelse med udvidelsen.*

#### **Metroselskabet v/Christine Hammer Jespersen (brev 1)**

Metroselskabet har en række bemærkninger til lokalplanforslaget med udgangspunkt i startredefølgen. Det drejer sig om at 1) der forudsættes indgået en aftale mellem Fisketorvet og Metroselskabet, der fastlægger de nærmere vilkår for byggeriet under hensyn til metroens sikkerhed 2) sikkerhedsbestemmelser for metroanlægget, herunder bl.a. negativzoner, udgravning og last 3) koordinering af anlægsfasen således at de tilkørselsforhold mm., som er en forudsætning for metroens byggeri, ikke forværres 4) eventuelle konsekvenser for trafikken som følge af Fisketorvets og Skanskas byggeri er ikke medtaget i metroens trafikale beregninger og derfor heller ikke medtaget i metroens vejprojekt 5) det skal sikres, at vejen Havneholmen kan forlægges som følge af metrostationen, uden at det kompromitterer byggefeltet hos Skanska 6) i afsnittet om byliv og arkitektur bør det fremhæves, at metrostationen skal være synlig i byrummet, og der skal sikres gode adgangsforhold til stationen samt til og fra stationsforpladsen 7) der er i VVM'en om Metro til Ny Ellebjerg fastlagt krav om 200 cykelparkeringspladser i forbindelse med metrostationen - i afsnittet *Anbefalinger* står der ”god plads til cykelparkeringen” - minimumskravet på 200 stativer bør medtages i lokalplanen 8) grundvandshåndtering 9) skybrudssikring 10) principper for afvanding væk fra metroanlægget. Endelig ser Metroselskabet frem til at blive inddraget i en god proces i forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslaget.

#### ***Københavns Kommunes vurdering***

*Fisketorvet oplyser, at de punkter som Metroselskabet nævner, har været behandlet på møder mellem Fisketorvet og Metroselskabet allerede, med undtagelse af grundvand, eftersom projektet ikke forventer at påvirke dette væsentligt under hverken drift eller anlæg. Fisketorvet oplyser endvidere, at centret vil sørge for, at den videre planlægning af anlægsfasen, herunder sikkerheden, bliver koordineret med Metroselskabet, som Fisketorvet allerede har en igangværende dialog med.*

*Det er korrekt, at Fisketorvets og Skanskas udvidelse ikke er medtaget i Metroselskabets vejprojekt, da man ikke kendte disse forudsætninger på daværende tidspunkt. Dette vil derfor blive beskrevet nærmere i*

*miljøvurderingen, herunder om der skal ske ændringer i det hidtidige grundlag. Minimumskravet om 200 cykelstativer vil blive indarbejdet i lokalplanen, hvor der også fastlægges nærmere bestemmelser omkring byrummet omkring stationsforpladsen herunder adgangsforhold.*

### **Metroselskabet v/Christine Hammer Jespersen (brev 2)**

Metroselskabet har undersøgelser, som viser, at grundvandet står meget højt i området, og derfor vurderer selskabet, at det er overvejende sandsynligt, at der vil blive behov for grundvands-sænkning i forbindelse med udgravning af parkeringskælderen. Metroselskabet ønsker derfor, at effekterne af en sådan grundvands-sænkning vurderes - særligt den kumulative effekt sammen med grundvandssænkningen i forbindelse med etableringen af metrostationen. Desuden peger Metroselskabet på, at der kan være kumulation med grundvandssænkninger fra de mange projekter på den modsatte side af Vasbygade og mobilisering af eksisterende jordforureninger i nærheden som skal vurderes. Metroselskabet mener, at der, såfremt der bliver behov for grundvandssænkning, vil opstå et grundvandsoverskud, som kan være væsentligt og ønsker at effekten af afledning af dette indgår i miljørapporten.

Metroselskabet peger på, at visse af de støjende anlægsarbejder i forbindelse med udvidelse af Fisketorvet vil skulle foregå samtidig med anlægget af metrostationen. Da der normalt opsættes kontinuerlige støjmålinger i forbindelse med anlæg af metrostationer, vil disse målere opfange den samlede støj. Herved kan det vanskeliggøre vurdering af de målte støjniveauer og evt. vilkårs-overholdelsen for Metroselskabet. Selskabet opfordrer derfor til, at miljørapporten beskriver støjen fra anlægsarbejderne, og den kumulative virkning af støj i samspil med anlægsaktiviteterne på metrobyggepladsen.

Da sikringsniveauerne for stormflod og skybrud ift. metrostationer medfører, at der skal sikres til et forudbestemt højt niveau, anmoder Metroselskabet om, at der tages hensyn til Metroens sikringsniveau ved den bygning, som skal placeres ovenpå metrostationen ift. samtlige af metroens åbninger. Metroselskabet stiller gerne sine beregninger for skybrud og stormflodskoter til rådighed for vurderingerne.

### **Københavns Kommunes vurdering**

*Ifølge kommunens oplysninger står grundvandet under Fisketorvet i ca. kote 0. Fisketorvet har vurderet, at der ikke vil være behov for grundvands-sænkning og derfor bliver det ikke undersøgt i VVM-redegørelsen. Der vil i VVM-tilladelsen blive et vilkår om koordinering og undersøgelse af virkninger - herunder kumulative, hvis der mod forventning skal laves grundvandssænkninger og afledning. Den kumulative virkning af støj af anlægsarbejder vil blive*

*belyst i VVM-redegørelsen. Det vil indgå i tilsynsmyndighedens vurdering af støjen, at mikrofonerne måler på aktiviteter fra to byggepladser. Det vil fremgå af VVM-redegørelsen, at der er taget højde for metroens sikringsniveauer.*

### **Radius Elnet v/Mette Marie Joensen**

Radius (tidligere DONG Energy Eldistribution A/S) gør opmærksom på, at planområdet ligger tæt på arealer, der i dag anvendes til tekniske anlæg, der indgår i den primære forsyning med el af København. Fra H.C. Ørstedsværket er en af de mest betydningsfulde føringsveje langs Vasbygade og forbi Fisketorvet langs Kalvebod Brygge, hvor der er placeret adskillige kabler. Radius anfører, at det ikke er muligt at flytte disse primære forsyningsveje, da alene planlægningen af afbrydelsen tager omkring 12 måneder. Radius kræver derfor, at planerne for udnyttelse af området tager af de nødvendige hensyn til placeringen af føringsvejene. Oplysninger om kablerne kan findes på Radius hjemmeside. Hvis det er nødvendigt at kende den præcise placering af føringsvejene, skal dette afklares af grundejeren, eventuelt ved en prøvegravning, efter nærmere aftale med Radius. En sænkning af belægningen i parkeringsanlægget vil være en betydelig udfordring, da kablerne i så fald også skal sænkes, hvilket er ligeså tidskrævende som en omlægning af kablet. Radius er meget interesseret i at bidrage til den videre drøftelse af mulighederne for den fremtidige udnyttelse af området samt af hvilke hensyn det er nødvendigt at tage - også i forhold til den fremtidige mulighed for drift og vedligehold af kablerne.

### **Københavns Kommunes vurdering**

*Fisketorvet oplyser, at der har været afholdt møde med ledningsejere i foråret 2016, og at der er udarbejdet et udkast til koordineringsløsninger, som er under videre behandling hos Fisketorvet. Det er i den forbindelse vigtigt, at der udføres prøvegravninger inden anlægsfasens start. Fisketorvet vil klarlægge eventuelle usikkerheder og risici med Radius Elnet løbende inden og under anlægsfasen af udvidelsen.*

### **Boligkontoret Danmark v/Bent Gail-Kalashnyk**

Boligkontoret Danmark mener, at det bør sikres, at trafikken kan glide uhindret fra Kalvebod Brygge ned ad Havneholmen. Der peges på, at det allerede i dag meget ofte er svært at komme gennem lyskrydset, når man kommer inde fra byen, og at belastningen ikke vil blive mindre i fremtiden med den øgede trafikbelastning i området grundet den påtænkte udvidelse af Fisketorvet og opførelsen af det nye IKEA. Boligkontoret finder også, at den anden side af Fisketorvet mod vandet burde aktiveres mere og nævner åbninger, udadvendte aktiviteter, butikker og cafeer, der vender ud mod vandet.

### **Københavns Kommunes vurdering**

*Det skal selvfølgelig sikres en hensigtsmæssig trafikafvikling på Kalvebod Brygge. Trafikafviklingen fra Fisketorvet vil blive beskrevet i miljøvurderingen.*

*Åbning af Fisketorvet mod omgivelserne, så området gøres mere attraktivt for handlende og beboere i området, og gode rammer for udendørsophold/aktiviteter langs kanalen er nogle af hovedtemaerne i lokalplanarbejdet og også et ønske fra Fisketorvets side. Fisketorvet befinder sig i dag i helt andre omgivelser, end da det blev bygget i 2000, og det er oplagt at udnytte dette til både Fisketorvets, naboernes og besøgenes fordel. Der har også fra politisk side (ved behandling af startredegørelse, som fastlægger principperne for den kommende planlægning) netop også været lagt på dette. I udtalelsen fra Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget hedder det bl.a. "Vi finder behov for særligt fokus på centerets nye arkitektur, som én bygning der åbner sig mod omgivelserne og bidrager med at skabe bedre og grønnere byrum og byliv, både ved stationen, promenaden samt ved ankomstplads til Fisketorvet og mod Kalvebod Brygge"*

### **Boligforeningen 3D v/Bent Gail-Kalashnyk**

Enslydende med Boligforeningen Danmarks bemærkninger.

### **Erik Abitz**

Erik Abitz mener, at Havneholmen mangler klimavenligt grønt offentligt friareal ovenpå og umiddelbart omkring shoppingcentret, og at det derfor ikke er i orden, at der bygges højt. Erik Abitz mener, at kommunen i stedet skulle rådgive Fisketorvet til at gøre det resterende friareal mere klimavenligt grønt og offentligt tilgængeligt hele vejen rundt om bygningen og til at gøre bygningens store tagflade klimavenligt grønnere. Erik Abitz mener endvidere ikke, at det er muligt at lave en VVM, når der mangler et konkret projekt og at det først om et par år, når der foreligger et konkret projektforslag til anlæg af metro stationen på Havneholmen, vil det være passende at gennemføre ændringer i den nuværende helstøbte helhedsplan for Havneholmen.

### **Københavns Kommunes vurdering**

*Klimavenlige og grønne offentlige udendørsarealer i forbindelse med udbygningen, er også et ønske fra Fisketorvets side og vil indgå i arbejdet med lokalplanforslaget. Se også kommentar til Boligkontoret Danmark ovenfor. At der bygges op til kote 45 enkelte steder, vurderes ikke at være i modstrid med de nævnte hensyn. Lokalplanforslaget vil også fastlægge rammerne for metrostationen og forpladsen. Planlægningen af anlægsarbejderne skal ske samtidigt med, at metrobyggeriet foregår for at minimere den totale tid, hvor området påvirkes af anlægsarbejder. Miljøvurderingen vil således blive udarbejdet på baggrund af et konkret projekt - herunder også til*



*metroforplads - som lokalplanen også tilvejebringes på baggrund af. Hvis der hen ad vejen sker ændringer af projektet, skal det vurderes, om ændringerne skal VVM-screenes.*

### **Rasmus Støvelbæk Olsen**

Rasmus Støvelbæk Olsen mener ikke, at området omkring Fisketorvet i dag ikke særlig godt fungerende og at der bør der stilles større krav til bymiljø, Fisketorvets åbning mod omgivelserne og samspil med det omgivende bymiljø - herunder åbning af Fisketorvet mod den kommende metrostation. Der bør være en tredje indgang mod metroen og en åbning af bygningen i glas og med udadvendte aktiviteter, der gør området ved den nye station mere levende. Samtidig bør Fisketorvets side mod Kalvebod Brygge gøres levende og som et sted man har lyst til at færdes, i modsætning til i dag. Rasmus Støvelbæk Olsen ærgrer sig over, at man ikke udnytter den unikke placering ud til havnen bedre med flere udadvendte aktiviteter og udeliv ved centerets udgang mod havnen. Der efterlyses åbninger, udadvendte aktiviteter og butikker og cafeer, der vender ud mod havnepromenaden på den anden side af Fisketorvet som i dag ligger helt død. Rasmus Støvelbæk Olsen mener, der kunne skabes liv langs vandet, hvis man stillede krav til det og henviser som inspiration til Aker Brygge i Oslo. Han mener, at området omkring Fisketorvet er et alt for centralt og attraktivt område til ikke at kræve, at det bliver mere levende og mere interessant sted for flere københavnere. Fisketorvets ønske at forny sig og udvide er en gylden chance for at få stillet de krav, der ikke blev stillet, da Fisketorvet i sin tid blev bygget, og Rasmus Støvelbæk Olsen opfordrer til, at gøre området til en levende del af byen.

### **Københavns Kommunes vurdering**

*Rasmus Støvelbæk Olsen har meget ret i sin beskrivelse af områdets karakter i dag. De forhold, der nævnes, som åbning mod omgivelserne, samspil med det omgivende bymiljø - herunder åbning af Fisketorvet mod den kommende metrostation - er netop hensyn, der vejer tungt i kommunens planlægning. Se også kommentar til Boligkontoret Danmark ovenfor. Med hensyn til materialevalg vil dette blive fastlagt i lokalplanen.*

### **Sarah Holst Kjær**

Sarah Holst Kjær mener, at Københavns Kommune af principielle grunde bør afslå udvidelse af Fisketorvets shoppingcenter. Sarah Holst Kjær mener ikke, at en udvidelse giver mening i forhold til de tidligere valg, som Københavns kommune har gjort vedr. indendørs shoppingarealer og henviser til Scala-byggeriet, hvor begrundelsen fra kommunen for at rive det ned var, at 'tiden var løbet fra indendørs shoppingarealer'. Sarah Holst Kjær mener, at en tilladelse til at udvide Fisketorvet vil få kommunen til at fremstå som tendentiøs og inkonsistent. Kommunen har, efter Sarah Holst Kjærs opfattelse, taget

fejl, men den bør hævde sig som koncis og holde tungen lige i munden.

### ***Københavns Kommunes vurdering***

*Københavns Kommune vurderer, at projektet understøtter kommuneplanens målsætninger for detailhandelsudviklingen, bl.a. at styrke Københavns position som Øresundsregionens centrum for handel og oplevelser samt at sikre god tilgængelighed til butikker for gående, cyklister og kollektiv trafik. Københavns Kommune har ikke principielle holdninger til henholdsvis indendørs og udendørs butiksarealer.*

### **Trine Mette Johansen**

Trine Mette Johansen mener, at området samt byudvikling på Carlsberg og i Kødbyen betyder en væsentlig stigning af trafik, forurening, støj, luft, skygge mv. på og omkring området ved Kalvebod Brygge og især i og omkring området Dybbølsbro/Ingerslevsgade, hvor hun har oplevet en kæmpemæssig forøgelse af trafikken siden 2000, hvor Fisketorvet åbnede. Trine Mette Johansen mener, at vareindlevering på Fisketorvet under og efter byggeriet, omlægning ifm. både af IKEA, byggeri på Cirkusgrunden og metro vil betyde mere trafik på Ingerslevsgade, hvor hun ønsker trafikken stoppet og sænket eller reduceret i forhold til, hvad den er nu og hvad den forventes at blive. Trine Mette Johansen har en række ønsker som at kloakdækslerne gøres stille, at der kommer lyddæmpende asfalt på og stillezone - max hastighed a 30 km i timen af hensyn til skolebørn og for, at Ingerslevsgade ikke skal være en attraktiv trafikåre for de nye bydele og den tunge trafik. Det nuværende trafikkaos ved Dybbølsbro skal også tænkes ind. Trine Mette Johansen er bekymret for, om flere gæster til centret kan betyde, at folk vil parkere på den modsatte side af broen, og hun mener ikke at de planlagte 400 parkeringspladser ved centret er tilstrækkeligt.

Trine Mette Johansen er bekymret for, om en tilladelse til byggeri over 45 m kan danne præcedens og betyde højhuse i Kødbyen, inde i byen og på DSB's arealer, hvilket vil skabe mere skygge på Ingerslevsgade. Trine Mette Johansen mener, at de høje huse vil ændre udtrykket af byen generelt og at der bør stilles krav om en vis procentdel grønne arealer, en grænse for hvor tæt byggeriet må være og minimumskrav til, at noget i København forbliver grønt. Hun mener, at det skal kræves at x antal kvadratmeter på grunden skal være grønt, og at der skal følges op på, om det overholdes. Trine Mette Johansen peger på, at udsigten mod vandet for beboerne på Ingerslevsgade med højere huse vil forsvinde helt, og at der som følge af de store flader på husene og højhuse vil komme mere vind ved Dybbølsbro/Ingerslevsgade og pludselige vindstød. Hun mener, at dette bør måles og resultaterne være tilgængelige for beboerne.

Trine Mette Johansen mener, at handelen på Istedgade kan påvirkes af, at der kommer et større shoppingcenter og at de kommende butikker ved Carlsberg kan blive påvirket af et mega shoppingcenter.

Trine Mette Johansen gør opmærksom på, at der med tættere bebyggelse er kommet en større forurening af havnebassinet, idet der ses meget skrald fra flere butikkerne ligge og flyde i vandkanten og hun er bekymret for, at der med flere shoppingmuligheder og flere mennesker kommer mere skrald. Trine Mette Johansen oplever allerede nu store støjgener fra metro og DSB og mener, at mere byggeri både med IKEA, Skanska og merbyggeri på Fisketorvet vil medføre en kæmpe støj- og støvmur og jordforskydninger, som kan betyde, at husene revner og synker. Hun gør opmærksom på, at grundvandet skal beskyttes mod forurening Trine Mette Johansen mener, at der bør sættes flere støjmålere op også på Ingerslevsgade i forbindelse med alt dette merbyggeri og der bør gives økonomisk kompensation til alle der i årevis skal generes af støjgenerne. Hun ønsker svar på, hvor meget forurening, der udledes under og efter byggeriet og peger på en øget forurening i luften og støv på Ingerslevsgade og mener, at der som minimum bør foretages en forureningsmåling før og efter byggeriet og sættes en partikelmåler op ved Dybbølsbro Station. Trine Mette Johansen føler sig også generet af lugtgener og støj fra trafikforøgelse i området og af støj fra godstog, som kører ud mod Vasbygade.

Trine Mette Johansen angiver en række aktiviteter, som vil medføre larm, støv og gener i anlægsfasen og mener at disse bør holdes indenfor tidsrummet 9-14. Hun ønsker at vide, hvordan jord transporteres væk og om dette vil påvirke trafikken på Ingerslevsgade samt om der kan bygges andre veje til centret. Endelig ønsker Trine Mette Johansen at vide, hvordan byggeriet vil blive overvåget, hvordan man får sikkerhed for at miljøkravene er opfyldt og hvordan det kan sikres, at der ikke smides affald i havnen.

### ***Københavns Kommunes vurdering***

*Der vil i forbindelse med miljøvurderingen for Fisketorvet blive redegjort for trafikafviklingen ved udbygningen af butikscentret og eventuelle trafikale konsekvenser, også på Ingerslevsgade, såfremt denne blive berørt. Miljøvurderingen vil ligeledes redegøre for det samlede parkeringsudbud for Fisketorvet. I VVM-redegørelsen for IKEA er det belyst, at IKEA-varehuset ikke giver anledning til væsentlige ændringer i biltrafikken i Ingerslevsgade og på Dybbølsbro. Fisketorvet oplyser, at varetransporten til og fra Fisketorvet efter udbygningen kommer til at foregå mere hensigtsmæssigt end tilfældet er i dag og derfor vil forårsage mindre forstyrrelser/støj/emissioner i nærområdet end i dag.*

*En bygningshøjde placeret i kote maks 45 svarer til højden på store dele af den bebyggelse, som er planlagt mellem Kalvebod Brygge og baneterrænet. Der er således ikke tale om at give mulighed for højere bebyggelse, end der allerede er muliggjort i området. Planlægningen har ikke betydning for byggemulighederne i fx Kødbyen, hvis eksisterende bevaringsværdige bygningsmasse giver helt anderledes forudsætninger for fremtidigt nybyggeri. I forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanen for området vil der blive fastlagt bestemmelser, der vedrører de maksimale højder og placeringen af bygningsvolumener. Herunder vil hensynet til vindforhold samt sol- og skyggeforhold blive nærmere vurderet. Det er dog ikke sandsynligt at vindforholdene på Dybbølsbro vil ændre sig nævneværdigt p.gr.a. udvidelsen af Fisketorvet. I lokalplanen for området vil der også blive fastlagt bestemmelser, der vedrører såvel omfanget af friarealer som principper for begrønning, f.eks. træbeplantning.*

*Den foreslåede udvidelse af Fisketorvet svarer omtrent til de seneste udvidelser af hhv. Frederiksberg Centeret og Rødovre Centrum. Efter udvidelsen er Fisketorvet fortsat mindre end Fields og Rødovre Centrum. Institut for Centerplanlægning (ICP) har udarbejdet en indledende analyse af konsekvenser for detailhandlen. ICP vurderer, at en udvidelse især vil styrke Fisketorvet i konkurrencen med andre regionale centerområder. Det skønnes, at omsætningen inden for udvalgsvarerhandlen vil falde 2-4 % i disse områder. Det vurderes, at de øvrige bymidter i Københavns Kommune, herunder Vesterbrogade / Istedgade, kun i mindre grad vil blive påvirket af en udvidelse af Fisketorvet. Her skønnes fald i omsætningen inden for udvalgsvarerhandlen på ca. 1-2 %. Analysen vil blive opdateret i forbindelse med miljøvurderingen.*

*Fisketorvet oplyser, at centret allerede nu har udarbejdet en plan for en bedre renholdelse af udendørsarealer og har ansat et rengøringssselskab til at varetage denne funktion. Fisketorvet har ikke ansvar for renholdelse af vandarealet. Al affald vil blive sorteret og håndteret efter kommunens gældende regulativer herfor, det gælder såvel under anlægsfasen som når projektet er færdigetableret. Dette vil også blive beskrevet i miljøvurderingen.*

*Miljøpåvirkninger fra støv og støj, håndtering af jord, herunder bortkørsel, og eventuel grundvandssænkning vil blive behandlet i miljøvurderingen. Miljøvurderingen vil også inddrage eventuelle såkaldte kumulative (forstærkende) virkninger fra andre projekter og vil indeholde en vurdering af, hvorvidt og i hvilket omfang, der er behov for afværgetiltag. Lugtgener pga. godstoge ligger udenfor dette projekt.*

*Københavns Kommune har en "Forskrift for visse miljøforhold ved midlertidige bygge- og anlægsarbejder", som skal overholdes. I Ifølge*

*forskriften er "almindelig" arbejdstid på hverdage tidsrummet fra kl. 7-19. Hvis anlægsaktiviteterne skulle holdes indenfor tidsrummet 9-14 ville de komme til at tage uforholdsmæssig lang tid. Forskriften erstattes af en revideret forskrift 1. januar 2017. Der er ikke mulighed for at få kompensation som følge af almindelige anlægsarbejder. Det vil hverken være muligt eller hensigtsmæssigt at etablere en ny vej til centret.*

*Både mht. anlægsaktiviteter og drift af centret skal de vilkår, som vil blive stillet i VVM-tilladelsen overholdes. Endvidere kræver projektet en række andre tilladelser - herunder en byggetilladelse. Endvidere vil det blive krævet af bygherre, at entreprenøren skal have et miljøledelsessystem, hvor det fremgår, hvordan miljø (og arbejdsmiljø) vil blive håndteret, så man lever op til lovgivningen.*