



20. oktober 2017

Sagsnr.
2017-0329937

Dokumentnr.
2017-0329937-1

Sagsbehandler
Andreas Alexander Blau

Bilag 5 - Notat om henvendelser i høringsperioden

Der er modtaget 11 henvendelser i forbindelse med den offentlige høring i perioden fra den 29. juni 2017 til den 26. september 2017, jf. bilag 4. ”Henvendelser modtaget i høringsperioden”.

Ændringer i lokalplanen

På baggrund af høringen og dialog med bygherre foreslås en række ændringer i redegørelsen, tegningsbilag og lokalplanbestemmelserne.

På side 6 i redegørelsen opdateres illustrationen af området, som viser Fisketorvets udbygning. Cykelslangens forløb tilrettes.

På side 7 tilføjes skitser og referencefotoer, der illustrerer principperne for dels åbne og dels aktive facader.

På side 9 tilføjes under fastlæggelse af metrostationsforpladser, at lokalplanområdet er underlagt bestemmelserne i Lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring med senere ændringer.

På side 14 og 15 opdateres illustrationerne for byrummene F og G efter samråd med og i overensstemmelse med Metroselskabet.

På side 16 opdateres illustration af Metrostationspladsen i overensstemmelse med Metroselskabets ønsker.

På side 19 ændres afsnittet Miljømæssig bæredygtighed til følgende ordlyd: ”Der stilles krav til opsamling af regnvand fra tage til brug for wc-skyl, undtaget er dog tagflader, hvor fladerne anvendes til solceller, grønne tage, parkering eller tagterrasser. Overskydende overfladevand skal afledes til havnen for ikke at belaste kloaknettet.”

På side 27 under afsnittet Stormflodssikring tilføjes følgende:

”Metroens installationer og indgange har en minimum design-kote på

Byplan Vest

Njalsgade 13
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

3,0 m DvR på stationselementerne og på 3,03 m for metrotrappen på 'Metrohjørnet', som skal respekteres ved anden planlægning."

I § 6, stk. 4, indsættes i overskriften: "metroelevatortårnet" og nederst indsættes "Metroelevatortårnet på 'Metrostationspladsen' skal have en frihøjde på mindst 4,5 m."

I § 7, stk. 5, indsættes nederst: "Der må opsættes metroskiltning på bygningen og som fritstående henvisningsskilte ved Metrohjørnet og Metrostationspladsen. Der kan endvidere opsættes supplerende nødvendig skiltning som fx til overvågning, alarmgivere eller andet."

I § 7, stk. 6, indsættes nederst: "Undtaget herfra er metros transformestationer".

I § 8, stk. 3, tilføjes, at byrummet også skal indeholde elevator og ventilationsrist til metro.

På side 48 opdateres tegning nr. 7 – byrum F – Urban zone - Metrohjørnet

På side 49 opdateres tegning nr. 7 – Byrum G – Urban zone – Metrostationspladsen.

På side 52 udgår tegning nr. 8 – Snit D-D.

Ændringerne er sammenfattet i skemaet bagerst i notatet.

Ændringerne medfører ikke krav om supplerende høring.

Henvendelser fra myndigheder og andre offentlige instanser

HOFOR – henvendelse nr. 11

HOFOR's henvendelse omhandler vigtige forsyningsledninger beliggende i vejen, der ligger på den nordvestlige side af Fisketorvet parallelt med Kalvebod Brygge. Herunder:

- Spildevandtunnel, der sikrer afvanding bl.a. af baneterrænet,
- Fjernvarmeledning, som forsyner Copenhagen Island og Nykredit nordøst for Fisketorvet.
- Vandledning, som forsyner bygningerne nordøst for Fisketorvet og Havneholmen.

HOFOR skønner, at udgifter til en eventuel omlægning af forsyningsledningerne vil beløbe sig i 5 -10 mio. kr. afhængigt af omfang af omlægningerne. Dertil kommer, at den begrænsede plads i området gør det meget vanskeligt at sikre plads til omlægning til alternative placeringer.

Af hensyn til de store samfundsmæssige investeringer, der allerede er afholdt til etablering af forsyningsledninger i området, er det HOFORs anbefaling, at eksisterende vejudlæg på den del af Kalvebod Brygge der i dag anvendes til dels dobbeltrettet færdsel samt indkørselsområde til varelevering til Fisketorvet udvides til, at være sammenfaldende med eksisterende facade på Fisketorvet ud mod Kalvebod Brygge. HOFOR bemærker endvidere, at Kommunes vejafdeling ved flere lejligheder har oplyst, at forsyningsselskaber ikke kan forvente at få tilladelse til etablering af nye forsyningsledninger i dels selve vejarealet Kalvebod Brygge der føres under Dybbølsbro eller de tilhørende ramper, og at dette princip senest er blevet håndhævet i forbindelse med ledningsomlægninger som følge af etableringen af den nye metrolinje / stationsboks i lokalplanområdet.

HOFOR bemærker ligeledes, at der skal tages højde for søjler, fundamenter mv. i forbindelse med overbygningen af vejen, således at disse ikke medfører behov for omlægninger af forsyningsledningerne.

Til lokalplantillæggets konkrete bestemmelser bemærker HOFOR følgende:

§ 4, stk. 3 HOFOR kan jf. ovenstående kommentarer ikke anbefale en nedlæggelse af vejudlægget som vist på tegning nr. 3. Området ved ”C” i snitmarkeringen C-C bør ikke nedlægges som vejareal.

§ 4, stk. 4 HOFOR påpeger en uoverensstemmelse med § 8, stk. 3 ift. Indretning af byrummet og placering af dets inventar. Herunder hvordan byrummene skal indrettes. Af tegning nr. 7 fremgår det, at der i vejarealet bliver placeret en række søjler – dette harmonerer ikke med bestemmelsen i lokalplantillæggets § 4, stk. 4.

§ 4, stk. 6 I tilfælde af ledningsarbejder i vejarealet samt tilstødende arealer i Kalvebod Brygge kan det være nødvendigt at afspærre dele af den forventede indkørsel fra Kalvebod Brygge i en længerevarende

periode. Dette kan kompromittere vareleveringen til Fisketorvet. HOFOR foreslår, at man fastholder den nuværende facadelinje således at dobbeltrettet færdsel fortsat vil være en mulighed.

§ 8, stk. 3 Jf. HOFOR's ønske om at bibeholde eksisterende adgangsforhold til forsyningsledninger med henblik på ledningsrenoveringer mv. påpeger HOFOR, at det i projektet tiltænkte trappeanlæg langs 'Metrohjørnet' kompromitterer denne adgang.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen vurderer, at HOFOR's høringssvar i det væsentlige angår de omkostninger og gener, som vil være forbundet med en eventuel omlægning af HOFOR's forsyningsledninger ved en realisering af det byggeri, lokalplanforslaget åbner mulighed for. Københavns Kommune har ikke kompetence til som planmyndighed at regulere eller inddrage dette forhold ved udformningen af lokalplanen, da det angår et civilretlige forhold mellem HOFOR og lodsejeren. Hvorvidt lodsejeren kan kræve, at HOFOR's ledninger omlægges, og om omkostningerne til omlægningen i givet fald skal dækkes af HOFOR eller lodsejeren, kan således ikke afklares i en lokalplan, men må afklares i forholdet mellem HOFOR og lodsejeren med udgangspunkt i den eller de servitutter, som regulerer tilstedeværelsen af HOFOR's ledninger i ejendommen.

Hvad angår bemærkninger til § 4, stk. 4, og tegning nr. 7 bemærkes det særligt, at søjlerne ikke vil udgøre en forhindring for den for området relevante færdsel og trafik, og at § 4, stk. 4, under alle omstændigheder skal fortolkes således, at der ikke må oprettes forhindringer, såsom cykelchikaner, ud over dem, som eksplicit fremgår direkte af lokalplanforslaget, herunder søjlerne på tegning nr. 7, byrum F, G og H."

I forhold til HOFOR's kommentarer til øvrige lokalplanbestemmelser bemærker forvaltningen følgende:

§ 4 stk. 3 Ophævelse af vejudlæg og nedlæggelse af vejanlæg:
Fisketorvets ejere har over for Københavns Kommune skriftligt tilkendegivet, at Fisketorvet har en loyalitetspligt over for HOFOR, som indebærer, at Fisketorvet ved realiseringen af planerne for området skal tage rimeligt hensyn til HOFOR som ledningsejer. Denne loyalitetspligt må anses at give HOFOR den fornødne beskyttelse mod omlægninger og omkostninger, som er

uforholdsmæssige i forhold til Fisketorvets interesse i en ændret anvendelse af det pågældende område.

§ 4, stk. 4 Promenader, fællesstier og adgangsforhold:

Forvaltningen understreger, at der ikke må oprettes forhindringer, såsom cykelchikaner, ud over dem, som eksplicit fremgår direkte af lokalplanforslaget, herunder søjlerne på tegning nr. 7, byrum F, G og H. Dertil kommer, at søjlerne ikke vil udgøre en reel forhindring for fri passage, hvilket derimod ville være tilfældet for eksempelvis cykelchikaner, hegn og lignende.

§ 4 stk. 6 Udformning af veje, stier og adgangsveje:

Forvaltningen bemærker, at byggeriet langs Kalvebod Brygge er et centralt element i planen. Det forekommer at være en uproportional hensyntagen til varetransporten til Fisketorvet at opgive denne del af byggeriet med begrundelse i en evt. midlertidig og delvis afspærring af varetransporten til Fisketorvet.

§ 8 stk. 3 Fastlæggelse af byrum:

Forvaltningen bemærker, at der pågår drøftelser mellem HOFOR og Fisketorvet ang. løsninger, som kan sikre adgang til HOFOR's forsyningsledninger.

Radius Elnet A/S – henvendelse nr. 6

Radius efterspørger stillingtagen til føringsvej og forsyningsledninger placeret inden for det område, hvor Fisketorvet forslås udvidet. Radius finder det formålstjenligt, at denne forsyningsvej er beskrevet i plangrundlaget, idet kablerne skaber begrænsninger for udnyttelsen af arealer og at mulighederne for at flytte kablerne er meget begrænsede.

Endvidere påpeger Radius, at det bør fremgå af planforslaget, hvorledes deres forsyningsvej forventes sikret i forbindelse med, at det nuværende vejareal foran Fisketorvet inddrages som del af butikscentret. Radius ønsker således at samme retsstilling, som den der indrømmes By & Havn og Metroselskabet, også omfatter den kollektive el-forsyning. Formålet er således, i lighed med metroanlæggene, at forhindre, at der for eftertiden foretages noget på ejendommen, der kan skade el-forsyningen, og dermed forringe anlæggets og passagerernes sikkerhed.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen bemærker, at Københavns Kommune ikke har kompetence til som planmyndighed at sikre Radius' ledninger i

området den samme retsstilling, som gælder for Metroselskabets Metrostationer og – linjer. Det bemærkes dertil, at Metrostationen og – linjens retsstilling over for lodsejerne er baseret på ekspropriation i henhold til særlig hjemmel i Cityringloven. Københavns Kommune har ikke hjemmel til ved lokalplan at sikre Radius' ledninger samme retsstilling som Metrostationerne og –linjerne opnår på baggrund af ekspropriation.

Forvaltningen henviser på den baggrund Radius til at rette henvendelse til lodsejeren, Fisketorvet, med henblik på eventuelt at aftale en ændret retsstilling for Radius' ledninger.

Tilstedeværelsen af Radius' ledninger i Fisketorvets ejendom hviler på et aftaleforhold med Fisketorvet og ikke på ekspropriation eller særligt lovgrundlag. Modsat Metroselskabets Metrolinjer og stationer, er Radius' ledninger endvidere anbragt uden ekspropriationserstatning til ejendomsjerne. En lokalplan kan således ikke sikre Radius en retsstilling, som svarer til den, som Metroselskabet har opnået gennem ekspropriation med hjemmel i Cityringloven.

Fisketorvets ejere har oplyst Københavns Kommune, at Fisketorvet er indstillet på at drøfte en sædvanlig beskyttelsesdeklaration med Radius, hvorved Fisketorvet og Radius' respektive omsorgsforpligtelser reguleres, men hvor gæsteprincippet, som p.t. så vidt ses er gældende mellem parterne, opretholdes.

DSB – henvendelse nr. 8

DSB fremfører, at fremkommeligheden allerede i dag opleves som problematisk. Set i lyset af den øvrige udbygning af området, vil den planlagte udvidelse af Fisketorvet med stor sandsynlighed generere en øget trafikbelastning på Dybbølsbro og området omkring S-togsstationen ved broen. DSB mener derfor, at det er nødvendigt, at Københavns Kommune fremkommer med løsninger på, hvordan disse afledte trængselsrelaterede udfordringer løses.

Forvaltningen bemærker:

Forvaltningen bemærker, at det er korrekt, at byudviklingen omkring Dybbølsbro betyder, at trafikken på broen øges. Fisketorvets udvidelse forventes at øge biltrafikken på Dybbølsbro med ca. 1.000 biler (HVDT). Det svarer til en stigning på ca. 13 % ift i dag. Cykeltrafikken øges fra ca. 14.000 cyklister i dag til ca. 20.000 cyklister (HVDT) når IKEA, Bygningsstyrelsen og Trafikcentralen,

Sydhavnen og Posthusgrunden er færdigudbygget. Det svarer til en stigning på 30 %. I forbindelse med byudviklingen afsatte Borgerrepræsentationen penge til at forbedre forholdene for cyklister og gående på Dybbølsbro, netop for at imødekomme den øgede trafikmængde. Den vedtagende løsning er, at sammenkoble de to broer og der etableres en 10 meter bred dobbeltrettet cykelsti, samt cykelparkering og bredere fortov langs stationsområdet.

Påbygherres anmodning er der udarbejdet en frivillig udbygningsaftale (bilag 5). Udbygningsaftalen indeholder en ombygning af den sidste del af Cykelslangen og dennes tilslutning til den planlagte dobbeltrettede cykelsti på Dybbølsbro samt en flytning af trappen fra forpladsen ved Dybbølsbro til promenaden langs vandet og en dobbeltrettet cykelsti fra hovedindgangen til en ny cykelparkering integreret i Fisketorvet ved Kalvebod Brygge syd herfor. Herved sikres en bedre fremkommelighed.

Metroselskabet – henvendelse nr. 9

Metroselskabet har en række bemærkninger til lokalplanforslagets redegørelse, bestemmelser og tegningsbilag.

Metroselskabets overordnede betragtninger:

Det ønskes ændringer således, at projektet udføres med større hensynstagen til fremtidig drift, vedligeholdelse, tilgængelighed og tryghed for passagererne døgnet rundt, herunder adgang til metrostationens rulletrapper og elevatorer.

Der er et ønske om, at de illustrationer, der vedrører Metrostationspladsen også illustrerer et fritstående og synligt elevatorårn. Herunder ønskes der plads til et godt flow omkring stationselementerne samt til elevatorerne og, at der sikres en frihøjde ved elevatorerne og rulletrapperne på minimum 6,5 m fra færdig terrænkote til konstruktion og at frihøjden endvidere er afstemt med beredskabet i forhold til indsatskøretøjer.

Det efterspørges, at søjlers placering på Metrohjørnet og Metropladsen bliver afstemt med metrokonstruktionen, ift., hvor konstruktionen er forberedt for last fra det mulige kommende byggeri.

Ydermere, at det eksplicit fremgår, at lokalplanområdet er underlagt bestemmelserne i Lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring med senere ændringer.

Metroselskabet ønsker at gøre kommunen og ejer af Fisketorvet opmærksom på, at der vil blive indgået en aftale mellem Metroselskabet og ejeren af Fisketorvet vedr. vilkår for Fisketorvets udbygning under hensyn til metroens sikkerhed, drift og vedligeholdelse mm., forinden byggetilladelsen m.v. meddeles. Inden fremsendelse af byggeansøgning til Københavns Kommune ønskes der en løbende kontakt med Metroselskabet omkring de tekniske løsninger og at dette gerne må fremgå af sagen.

Metroselskabet ønsker at gøre kommunen og ejer af Fisketorvet opmærksom på følgende forhold vedrørende lokalplanforslagets bestemmelser og tegningsbilag:

- § 6, stk. 4: der ønskes tilføjet en frihøjde ved elevatorer og rulletrapper på min. 6,5 m.
- § 7, stk. 5: ift. facadeudstyr og skiltning ønskes det tilføjet, at metroskiltning udformet efter metrodesignmanual kan opsættes, herunder nødvendigt inventar, fx overvågning, alarmgivere eller andet.
- § 7, stk. 6: ift. tekniske anlæg ønskes det, at tekniske metroanlæg ikke skal integreres i bygninger og terræn, sådan som det reguleres for øvrige tekniske anlæg af mindre størrelse.
- § 8, stk. 3 ift. afsnit særligt om metropladsen ønskes at omfatte nedgang til metro samt ventilationsrist og elevator til metroen.
- Tegning nr. 8: Metroselskabet ønsker, at snit D-D indeholder elevatortårnet. Snit J-J ønskes rettet ift. højden af terrændækket.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen har på baggrund af Metroselskabets høringssvar holdt møde med Metroselskabet og Fisketorvets ejere. Her blev Metroselskabets høringssvar gennemgået og parterne er efterfølgende nået til enighed omkring ændringer. De konkrete ændringer i lokalplanforslaget fremgår af skemaet sidst i notatet.

I forhold til den løbende dialog, bemærker forvaltningen, at der ved lokalplaner berørt af Metroselskabets servitutter er aftalt en særlig

proces med Metroselskabet om høring i forbindelse med byggesager, som kommunen følger. Forvaltningen vil sørge for koordinering mellem Metroselskabet og bygherre.

Byens Anvendelse, Vand og VVM – henvendelse nr. 10

Vand og VVM gør opmærksom på, at der på side 18 i lokalplanforslagets redegørelsesdel er anført, at der stilles krav til opsamling af regnvand fra tage og facader til brug for wc-skyl. Ifølge lovgivningen er det dog kun tagvand, der må opsamles til wc-skyld. Endvidere gøres der opmærksom på, at da der er parkering på dele af tagarealet bør parkering desuden tilføjes som et af de forhold, der gør af tagvand ikke kan anvendes til wc-skyld.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen er indstillet på at ændre afsnittet til følgende ordlyd: ”Der stilles krav til opsamling af regnvand fra tage til brug for wc-skyl, undtaget er dog tagflader hvor fladerne anvendes til solceller, grønne tage, parkering eller tagterrasser. Overskydende overfladevand skal afledes til havnen for ikke at belaste kloaknettet.”

Andre høringssvar

Vesterbro Lokaludvalg – henvendelse nr. 4

Vesterbro Lokaludvalg høringssvar indeholder følgende betragtninger:

1. Integrationen af metrostationen må ikke ske på bekostning af tilgængelighed og gode forhold for udefrakommende – fx cyklende fra Islands Brygge. Her bør behovet for cykelparkering genovervejes.
2. Vesterbro Lokaludvalg har ikke indvendinger mod, at der etableres ny bebyggelse langs Vasbygade. Lokaludvalget ser dog gerne, at de vindmæssige konsekvenser belyses, således at en eventuel vindtunnel-situation undgås.
3. At udvidelsen af Fisketorvets påvirkning af butikslivet på Vesterbro bliver bedre belyst.
4. Vesterbro Lokaludvalg hilser med tilfredshed, at der er blevet lyttet til Lokaludvalgets bemærkninger, hvor udbygningen mod syd sker med en integration af Metro-stationen i Fisketorvet. Her bliver der lagt vægt på tryk og liv i

området, ved at den nye facade mod syd får aktive åbninger med butikker og restauranter. Vesterbro Lokaludvalg er tilfredse med muligheden for adgang både fra centret og udefra.

5. At det er positivt, at hele den lukkede facade åbnes op, men der mangler muligheder for aktive borgere kan bruge området uden nødvendigvis at være handlende eller cafe-gæster. Det nuværende forslag lægger i for lille grad op til dette.
6. At når VVM-redegørelsen beskriver, at der i det nye Fisketorv er planlagt en forøgelse af handelsmængden på 53 % og at det anføres, at det næsten ikke forøger biltrafikken, så forekommer det usandsynligt. At cyklende og gående alene skulle stå for denne forøgelse forekommer ligeledes usandsynligt. Varetransporten må ligeledes betyde øget bilkørsel.
7. At det er essentielt, at udvidelsen af Dybbølsbro med den nye bro i midten realiseres før byggeriet af Fisketorvet påbegyndes.
8. Vesterbro Lokaludvalg skal opfordre til, at der i projektet med den nye hovedindgang etableres en elevator tæt på cykelslangen, som integreres i bygningen, og således at den kan tilgås både indefra og udefra. Det er helt afgørende at dette sker, da vi i dag ser, at handicappede og barnevogne bruger cykelslangen for at komme et niveau op eller ned, da de nuværende trapper ikke kan anvendes.
9. At krydset Vasbygade/Havneholmen/Otto Busses Vej bearbejdes i plangrundlaget. Vesterbros borgere kan via tunnelen under Enghavevej, via Otto Busses Vej komme til Fisketorvet og videre til Islands Brygge. Der er tale om en stigende trafik, som også er blevet begunstiget af den nye lyskurv på Enghavevej ved Baunehøj Idrætsanlæg. Udformningen bør tage højde for, at dette kryds både skal afvikle den gennemkørende trafik, trafikken til Fisketorvet, vareleveringen samt bløde trafikanter til Islands Brygge og Amager Fælled.

10. At der er mangel på sportsfaciliteter for unge og voksne, hvilket er et særligt problem for København i disse år. Sportsaktiviteter i form af baner til små bolde, basketball, street-tennisbaner og fitness-udstyr til områdets unge og voksne. Det foreslåede grønne areal i forbindelse med kontorbyggeriet er her utilstrækkeligt. Lokaludvalget opfordrer til, at sportsfaciliteter tænkes ind, såsom fodboldbaner, idrætshaller og svømmehal, og som derfor bør etableres i området f.eks. ved kommunes køb af noget af det nedlagte godsbaneområde. Det er vigtigt, at Københavns Kommune ikke kun tænker i flere tilflyttere i form af småbørnsfamilier, men at man netop nu også tænker på faciliteter for unge og aktive voksne.

11. At der bør indtænkes en bruger-aktivering i forbindelse med vandarealernes herlighedsværdi og potentiale. Her foreslås, at kanalerne i området kan bruges til forskellige former for maritime aktiviteter, for eksempel kajak-sejlads og sejlads med mindre joller. Det kunne fremmes ved, at der på bagsiden af det nuværende butiksområde sikres, at der eksempelvis kan etableres skure og kajak-hoteller, hvor aktive borgere kan foretage små reparationer etc. i tilknytning til livet på vandet. Herved kan der skabes et aktivt område med liv, og ikke kun en død facade som den nuværende. Det er for Vesterbro Lokaludvalg afgørende, at udformningen sker, således at borgere også kan bruge området uden nødvendigvis at være handlende eller cafe-gæster.

Forvaltningens bemærkninger:

Ad. 1. Der etableres 3600 nye cykelparkeringspladser samt en dobbeltrettet cykelsti til det største af de nye cykelparkeringsarealer med direkte forbindelse til Dybbølsbro og Cykelslangen. Vejnettet skønnes at være dimensioneret til at klare den fremtidige trafik.

Ad. 2. Der er foretaget vindstudier og arbejdet med at begrænse vindgenerne bl.a. med hensyn til den eksisterende bebyggelse, så den højeste del af byggeriet er begrænset i forhold til kommuneplanforslagets 45 m til 42 m og placeret længst væk fra eksisterende bebyggelse på Kalvebod Brygge og Vasbygade.

Ad. 3. Hvad angår udvidelsens konsekvenser for det omkringliggende handelsliv, bemærker forvaltningen, at vurderingen af, hvilke konsekvenser udvidelsen af Fisketorvet har for detailhandlen, herunder på Vesterbro, er gennemført på et niveau, som er normalt i denne type undersøgelser. ICP (Institut for Centerplanlægning), som har lavet detailhandelsundersøgelsen, har samlet set vurderet, at en udvidelse af Fisketorvet primært vil påvirke omsætningen i andre regionale udbudspunkter, herunder større butikcentre, mens den lokalt orienterede handel på strøggaderne i mindre grad vil blive påvirket. Det er ligeledes vurderet, at udvalgsvareomsætningen på Vesterbro, som primært er koncentreret på Vesterbrogade og Istedgade, ikke i nævneværdig grad forventes at blive påvirket af en udvidelse af Fisketorvet. Københavns Kommune finder, at konsekvenserne er vurderet på et tilfredsstillende niveau, selvfølgelig med de usikkerheder, som denne type undersøgelse er behæftet med – og finder kommunen ikke, at der er behov for at belyse konsekvenserne yderligere.

Ad 6. I VVM-redegørelsen vurderes det, at Fisketorvet vil få en øget omsætning på 53% ved udvidelsen af butiksarealet med 15.000m². Det er rigtigt, at man kun forventer en mindre stigning i biltrafikken til Fisketorvet på 2.500 bilture på Havneholmen (stigning på 25 %) og ca. 1.000 bilture på Dybbølsbro (stigning på 13 %) til Fisketorvets udvidelse som helhed. Hertil kommer, at man vurderer cykeltrafikken til at stige med ca. 10 % på Dybbølsbro som konsekvens af Fisketorvets udvidelse som helhed. Det hænger sammen med, at man vurderer, at en del af de kunder som allerede handler i Fisketorvet, vil opholde sig længere i butikcentret og købe mere. Hertil kommer, at en del trafikanter som allerede er i området vil handle i Fisketorvet, og derved være en del af den trafikmængde der allerede er på vejene i dag. Biltrafikken til Fisketorvet udgør i dag kun 36 % af den samlede trafik til centeret, resten udgøres af gående - herunder fra kollektiv trafik - og cyklister. Det forventes at den nye metrostation vil reducere behovet for at komme i bil til Fisketorvet.

Ad. 7. Forvaltningen bemærker, at ombygning af den sidste del af Cykelslangen og tilslutningen til den planlagte dobbelttredede cykelsti på Dybbølsbro sker parallelt med ombygningen af Fisketorvet og forventes færdig ved udgangen af 2019. Udbygningsaftalen indeholder derudover en flytning af trappen fra forpladsen ved Dybbølsbro til promenaden langs vandet og etableringen en dobbelttredet cykelsti fra hovedindgangen ved Kalvebod Brygge til en ny cykelparkering i Fisketorvet syd herfor.

Ad. 8. Projektet med den nye hovedindgang rummer i sin nuværende form ingen ”udvendig elevator” tæt på Cykelslangen, som kan tilgås både indefra og udefra. Man er i denne sammenhæng henvist til at benytte elevatorer m.v. inde i centeret. Forvaltningen bemærker, at etablering af en udvendig elevator ikke vil være i modstrid med lokalplanbestemmelserne. Der kan ikke i lokalplanen sættes krav til en ”teknisk løsning” (elevator), hvis tilgængelighedskravet i øvrigt er løst i overensstemmelse med bygningsreglementet.

Ad. 9. I forhold til lokalplantillæggets stillingtagen til krydset Vasbygade/Havneholmen/Otto Busses bemærker forvaltningen, at området ikke er omfattet af lokalplanområdet, da det ligger uden for Fisketorvets matrikel, og i øvrigt er en del af det regionale vejnet. Københavns Kommune har derfor ikke interesse for at detailregulere krydset ved Havneholmen. Indretningen af krydset tager højde for trafikken til Fisketorvet, vareindleveringen og bløde trafikanter.

Ad. 5, 10 og 11. Hvad angår Vesterbro Lokaludvalgs forslag til indretning af beboerrelaterede aktiviteter og ikke-kommercielle aktiviteter så som fitness-udstyr, og kajak-hoteller og byliv i tilknytning til Fisketorvet, bemærker forvaltningen, at der ikke er noget til hinder for at realisere disse forslag inden for lokalplanforslagets rammer. Forvaltningen opfordrer til, at man konkret tager kontakt til Fisketorvets ejere herom. Forvaltningen skønner, at der ikke er plads til større sportsfaciliteter i form af fodboldbaner, idrætshaller og svømmehal etc., inden for lokalplanområdet, hertil er området allerede i dag for udbygget. Størrelsen på friarealerne i projektet herunder til kontorbyggeriet er i overensstemmelse med gældende rammer i Kommuneplan 2015.

Øvrige henvendelser kan grupperes i følgende emner:

1. Anvendelsen til hoteller og konferencefunktioner og cafeer
2. Trafiksituationen og mangel på cykel- og bilparkering i området
3. Bebyggelsens tæthed, højde, arkitektur samt ønsker til alternative anvendelser af byrummene

1. Anvendelsen til hoteller og konferencefunktioner og cafeer

Fire henvendelser vedrører anvendelsen af Fisketorvet og den udvidelse heraf, som lokalplantillægget muliggør, herunder de udadvendte funktioner i terrænniveau.

Det fremhæves som prisværdigt, at man gerne vil åbne facaden og sikre mere liv på de områder langs den indre kanal, som i dag hovedsagelig bruges til transport af gående og cyklende.

I henvendelserne argumenteres der for, at Fisketorvet bør forblive shopping center og hermed bevare sin monofunktionalitet. Endvidere sættes der spørgsmålstegn ved, i hvor høj grad der bør planlægges for yderligere hotelanvendelse i området, med det store udbud der allerede eksisterer i nærområdet. Det fremføres, at det bør lægges til grund, at der ikke er et presserende behov for yderligere værelseskapacitet. Alene derfor bør en eventuel udvidelse have fokus på at udvide shoppingområdet i stedet.

Ydermere fremføres det, at hvis området skal bruges til caféliv m.v., vil det være på bekostning af en i dag betydelig gennemgående/kørende færdsel.

Der fremsættes ønske (også på borgermødet) om, at de åbne og aktive facade skal defineres skarpere i lokalplanen, herunder også med størrelsen på de lejemaal, der ligger bag ved facaden og indgange der skal være brugbare i åbningstiden.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen bemærker, at lokalplanforslaget ikke fastsætter den specifikke anvendelse til hotel eller kontor. Lokalplanforslaget muliggør blot disse anvendelser blandt andre, idet området fastlægges til følgende anvendelse: serviceerhverv, såsom administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, erhvervs- og fritidsundervisning, grundskoleundervisning samt håndværk og andre virksomheder, der kan indpasses i området. Det er således efterspørgslen, der regulerer den konkrete anvendelse – som eksempelvis hoteldrift.

For at defineres de åbne og aktive facader skarpere i lokalplanen, er der i redegørelsen sat illustrationer ind, der viser princippet for facaderne. Det er ikke hjemmel til at regulere lejemaalene i forhold til størrelsen eller at fastsætte bestemmelser for, hvornår indgange/døre skal være aflåste i lokalplanbestemmelserne.

2. Trafiksituationen og mangel på cykel- og bilparkering i området

Fem henvendelser berører den trafikale infrastruktur og Fisketorvets parkering. I forhold til parkering rummer henvendelserne en generel bekymring for, hvorvidt den planlagte parkering vil være tilstrækkelig i forhold til de fremtidige behov som udvidelsen af Fisketorvet vil medføre. I argumentationen betragtes området som en helhed, hvor der generelt er mangel på især tilgængelige parkeringsmuligheder på terræn. Her tolkes Fisketorvets udvidelse som endnu et skridt i retning af færre p-pladser, der ikke modsvarer et samtidigt stigende behov i takt med at området udbygges. Konkret bemærkes det, at der nedlægges ca. 40 p-pladser på terræn, hvilket er den eneste praktiske mulighed for gæsteparkering for beboere i området. Det fremføres, at ejendommene i området ligeledes har få parkeringspladser i konstruktion til at dække det reelle behov, og at der ikke længere er nogen alternativer, når Cirkusgrunden (hvor der hidtil har kunnet lejes parkeringspladser) bebygges med kontor i fremtiden. Ligeledes cykelparkeringen ved Fisketorvet er allerede i dag utilstrækkelig, hvilket bør håndteres i lokalplanforslaget.

Der ønskes på den baggrund, at der gennemføres en plan for områdets parkeringsforhold generelt.

I forhold til de trafikale forhold fremføres det, at der i dag er trafikale udfordringer i og omkring Fisketorvet i weekenderne, og at dette i udsalgsperioder påvirker både Havneholmen og Vasbygade/Kalvebod Brygge og sætter trafikken i stå. I sådanne situationer hindres adgangen til området for de mange beboere, hvilket er u hensigtsmæssigt. Det forudses, at denne effekt vil blive forværret med den nye trafikplan, som samler trafikken på Havneholmen. Hidtil har det været muligt at bruge Fisketorvets adgangsvej/rampe, til at komme hurtigere ind til boligområdet udenom trafikken. Det fremføres også, at der bør tages højde for det nye IKEA byggeri, som synes at være projekteret med et for lavt antal parkeringspladser. Det anses for plausibelt, at en del af IKEA's kunder derfor vil søge at parkere i Fisketorvet eller andetsteds i området, hvilket yderligere sætter både de trafikale forhold omkring Fisketorvet og parkeringsforholdene i området generelt under pres.

Specifikt trafikken i krydset ud fra Havneholmen mod Vasbygade forudses at blive meget kaotisk. Især fordi der også kan forventes en

stærk trafik fra den modstående Otto Busses Vej, som bliver udslusning fra de mange kommende byggerier, heriblandt IKEA, Bygningsstyrelsen og ungdomsboliger. Det virker ikke som, at der er taget højde for, at højresvingende bilister fra Otto Busses Vej ud til Vasbygade vil have forkørselsret fremfor venstresvingende bilister fra Havneholmen ud til Vasbygade og derved i praksis vil bremse udkørsel fra Havneholmen.

Forvaltningens bemærkninger:

Specifikt i forhold til krydset Havneholmen/Vasbygade bemærker forvaltningen, at krydset Otto Busses Vej/Vasbygade/Kalvebod Brygge/ Havneholmen vil blive bygget om i forbindelse med metrobyggeriet på hjørnet af Havneholme/Kalvebod Brygge. Krydset indrettes til den øgede trafikmængde fra byudviklingsprojekterne i området, hvor bl.a. Otto Busses Vej vil få en markant øget trafik i forhold til i dag. Det afstedkommer bl.a. at højresvingsbanen på Otto Busses Vej forlænges, og at venstresvingsbanen på Vasbygade ind mod Otto Busses Vej også forlænges. På Havneholmen vil der være det samme antal baner som i dag, men på grund af de tekniske indstillinger i signalet, vil bilister fra Havneholmen opleve, at det bliver lettere at komme ud på Vasbygade til forskel fra i dag. Signalet er indrettet på baggrund af trafiksimuleringer af den fremtidige trafik i området, som også lægger til grund for beregningerne præsenteret i VVM-redegørelsen.

Konkret i forhold til de 40 pladser som nedlægges på terræn bemærker forvaltningen, at disse genetableres i konstruktion. Det har endvidere aldrig været hensigten, at disse pladser skulle bruges af beboere i området. Beboerparkering er indregnet i bebyggelsen i parkeringskældre, som udlejes på markedsvilkår. Det er en generel aftale, at beboerne i forbindelse med boligkøb ved bebyggelsens opførsel bliver tilbudt køb/leje af parkeringsplads. Hvis der ikke viser sig behov for den tilbudte parkering, står det bygherre frit for at udleje til anden side.

Trafikmængden på Vasbygade vurderes at stige med ca. 4 %. Det kan muligvis vanskeliggøre sammenfletningen fra rampen fra Dybbølsbro og ud på Vasbygade. Især når to vejbaner skal krydses for at komme i venstresvingsbanen. Problematikken er ikke behandlet i VVM-redegørelsen og vurderes kun at påvirke relativt få. Alternativet til ruten vil være, at fortsætte til venstre på Dybbølsbro ned på Kalvebod Brygge, og dreje til venstre ad Carsten Nieburgsgade for så at komme

ud i krydset via Otto Busses Vej, for herefter at fortsætte lige over i krydset. På den måde kan beboerne undgå sammenfletningen på Vasbygade. Det er dog Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at der i størstedelen af tiden ikke er noget problem med sammenfletningen fra Dybbølsbro. Endvidere bør det bemærkes, at det aldrig har været tanken, at beboere og andre skulle benytte Fisketorvets private nedkørsel til parkering og varegård.

Vejnettet er helt generelt dimensioneret til at klare hverdagstrafikken – altså den gennemsnitlige situation som opstår oftest. Ved spidsbelastningstidspunkter hvor der, af en eller anden årsag – eksempelvis udsalg, koncerter, turneringer mv. er mere trafik på vejene, må der forventes længere rejsetider end normalt. For at imødegå trafikstigningen i området generelt, ombygges krydset Otto Busses Vej/Vasbygade/Kalvebod Brygge/Havneholmen. Det nye kryds vil sikre en bedre fremkommelighed og tilslutning fra Havneholmen end i dag.

Den nye IKEA bliver tilrettelagt, så varesortiment passer til den centrale placering i byen. Det er hensigten, at IKEA København skal handle med mindre varer (lamper, service mv.), og ellers udstille møbler, som sidenhen kan bestilles og blive leveret. Den primære årsag er den begrænsede lagerkapacitet. Derfor har IKEA valgt at satse på et nyt koncept, som opfordrer til, at man ankommer til IKEA på cykel, med offentlig transport eller til fods. Derfor det høje antal cykelparkeringspladser på Dybbølsbro, hvor det også vil være muligt at låne ladcykler mv. På den baggrund vurderes det, at det ikke vil være aktuelt, at kunder til IKEA vil parkere i Fisketorvet.

Vasbygade er af de største indfaldsveje til centrum af København – den såkaldte Centrumforbindelse. Det er vanskeligt at reducere trafikmængden på vejen, da der ikke findes alternativer, og byen har brug for Vasbygade som forsyningsvej. Når det er sagt, så anerkendes det, at Vasbygade benyttes af mange cyklister og fodgængere. Derfor er der også etableret cykelstier og fortove i begge sider af vejen. Derudover vil der i løbet af de kommende år blive forbedrede forhold for cyklister og gående som et resultat af udviklingen af Enghave Brygge. Herudover er der krydsningsmuligheder for bløde trafikanter i de signalregulerede kryds. På veje med trafikmængder som Vasbygade, er det ikke muligt, at etablere trafiksikre krydsninger på anden vis.

Der er ingen planer om at grave Vasbyggade ned, ligesom der heller ikke er planer om at rette Vasbyggade ud og placere den langs DSB's areal.

3. Bebyggelsens tæthed, højde, arkitektur samt ønsker til alternative anvendelser af byrummene

Det fremføres, at når Fisketorvet i dag betragtes fra Islands Brygge siden, er byggeriet nogenlunde diskret og harmonisk i forhold til den omkringliggende bebyggelse langs Kalvebod Brygge, idet der er tale om en nogenlunde ensartet bygningshøjde. Derfor bør man ikke gentage den fejl, det var at godkende byggeriet af Tower i den højde, og denne højde bør ikke anvendes som rettesnor for byggehøjden i området, da den allerede i dag er en undtagelse. Det bør derfor genovervejes at øge Fisketorvets byggehøjde til de planlagte 42-45 meter. Byggeriet vil blive dominerende i området, hvilket ifølge henvendelserne ikke er i overensstemmelse med de arkitektoniske visioner for området på og omkring Havneholmen.

Planen har på dette punkt karakter af knæfald for de kommercielle interesser frem for bæredygtig og harmonisk planlægning med respekt for lokalområdets værdier.

Endvidere fremføres det, at sammenholdt med Skanskas nye planer om yderligere kontorbyggeri på Cirkusgrunden, vil adgangen til Havneholmen fremover blive en relativt smal korridor mellem høje facader.

Tre henvendelser omhandler projektets arkitektoniske udtryk og samspil med omgivelserne. Henvendelserne problematiserer, at det foreslåede byggeri vil lukke området af på en uhensigtsmæssig måde, og få området til at fremstå klemt og ucharmerende. Her fremføres det synspunkt, at Skanskas oprindelige plan respekterede, at der skal være lys og luft i området omkring Bådhaven / Havneholmen, hvorimod det nye ønske om yderligere en bygning tilsidesætter dette hensyn.

Det oprindelige byggeri skulle være en pæn afslutning som en slags grøn bølge ud til Vasbyggade i samme retning som vejen. Tilføjelsen af yderligere kvadratmeter i den foreliggende form trækker meget ned for helhedsindtrykket af både byggeriet og området generelt.

Problemer med lejre af hjemløse, romaer, el. lign anføres ligeledes som et problem i området, hvilket det foreslåede byggeris samlede

karakter vil forværre med mørkere og mere kompakte byrum. Dette opfattes som negativt ift. trygheden i området. I den sammenhæng nævnes ligeledes, at overdækning af metrostationer er en oplagt invitation til ophold, som bør genovervejes.

Tre henvendelser omhandler lokalplanens ubebyggede arealer og ønsker til alternativ anvendelse af udenomsarealerne.

Henvendelserne tilkendegiver, at der ikke er brug for et endnu større indkøbscenter, men derimod byrum og rekreative områder af høj kvalitet. Selvom Fisketorvet er velbesøgt, er det et kummerligt og tarveligt byggeri med elendige rumligheder.

Endvidere vil den foreslåede bygning lukke af for, hvad der skulle være et grønt/åbent område mellem det nye kontorbyggeri (efter den gældende plan) og Skibbroen.

Det er ydermere et synspunkt, at Fisketorvet den dag i dag kun fungerer, fordi der er åbne arealer og uderum omkring det. Her vil det yderligere byggeri øge Fisketorvets dominans, når der bygges helt ud til vejen på begge sider af Havneholmen.

Forvaltningens bemærkninger:

Intentionen med planen er at skabe større bymæssighed med klassiske gadeforløb og åbne facader. I overensstemmelse med ovenstående vil rundkørslen blive nedlagt og bebyggelse på "Cirkuspladsen" blive placeret langs med Havneholmen. Der er som anført i henvendelserne tale om en væsentlig fortætning af området. Der er imidlertid taget hensyn til den eksisterende bebyggelse, herunder er den højeste del af byggeriet begrænset i forhold til kommuneplanforslagets 45 m til 42 m og placeret længst væk fra eksisterende bebyggelse på Kalvebod Brygge og Vasbygade. Der er foretaget vindstudier og arbejdet med at begrænse vindgenerne i gadeniveau i form af udhæng på facaderne og lægivende beplantning jf. bilag 2. Det skal derudover bemærkes, at der i området i dag allerede ligger kontorbyggerier i op til 46 meters højde såvel på Havneholmen som langs med Kalvebod Brygge. For så vidt angår ønsket om alternative funktioner som f.eks. sportsfaciliteter for unge og voksne, bådeskure, og "kajak-hoteller" m.m., bemærker forvaltningen, at planen som sådan ikke vil være til hinder for sådanne initiativer, men at det kræver aftaler med grundejerne.

Skema over ændringer

Ændringer i redegørelsesdelen

- 1) På side 6 opdateres illustrationen af området, som viser Fisketorvets udbygning. Cykelslangens forløb tilrettes.
- 2) På side 7 tilføjes skitser og referencefotoer, der illustrerer principperne for dels åbne og dels aktive facader.
- 3) På side 9 tilføjes under fastlæggelse af metrostationsforpladser, at lokalplanområdet er underlagt bestemmelserne i Lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring med senere ændringer.
- 4) På side 14 og 15 opdateres illustrationerne for byrum F og G i overensstemmelse og efter samråd med Metroselskabet.
- 5) På side 16 opdateres illustration af Metrostationspladsen i overensstemmelse med Metroselskabet.
- 6) På side 19 ændres afsnittet Miljømæssig bæredygtighed til følgende ordlyd:
”Der stilles krav til opsamling af regnvand fra tage til brug for wc-skyl, undtaget er dog tagflader hvor fladerne anvendes til solceller, grønne tage, parkering eller tagterrasser. Overskydende overfladevand skal afledes til havnen for ikke at belaste kloaknettet.”
- 7) På side 27 under afsnittet Stormflodssikring tilføjes følgende: *”Metroens installationer og indgange har en minimum design-kote på 3,0 m DvR på stationselementerne og på 3,03 m for metrotrappen på ’Metrohjørnet’, som skal respekteres ved anden planlægning.”*

Bestemmelse	Nuværende ordlyd	Forslag til justering
§ 6 Bebyggelsens omfang og placering		
§ 6, stk. 4 Højder af stueetager	Stk. 4 Højder af stueetager: Stueetager, der i henhold til § 3, stk. 4, er fastlagt eller muliggjort anvendt til publikumsorienterede serviceerhverv mv., jf. tegning nr. 2, skal have en facadehøjde på mindst 4 m, og gulve skal være i terrænniveau.	Stk. 4 Højder af stueetager og metroelevatortårn: Stueetager, der i henhold til § 3, stk. 4, er fastlagt eller muliggjort anvendt til publikumsorienterede serviceerhverv mv., jf. tegning nr. 2, skal have en facadehøjde på mindst 4 m, og gulve skal være i terrænniveau. Metroelevatortårnet på ’Metrostationspladsen’ skal have en frihøjde på mindst 4,5 m.
§ 7 Bebyggelsens ydre fremtræden		

§ 7, stk. 5 Facadeudstyr, herunder skiltning	Bestemmelsen suppleres med følgende tekst:	”Der må opsættes metroskiltning på bygningen og som fritstående henvisningsskilte ved Metrohjørnet og Metrostationspladsen. Der kan endvidere opsættes supplerende nødvendig skiltning som fx til overvågning, alarmgivere eller andet.”
§ 7, stk. 6 Tekniske anlæg	Bestemmelsen suppleres af følgende tekst:	”Undtaget herfra er Metros transformerstationer”.
§ 8 Ubebyggede arealer		
§ 8, stk. 3 Fastlæggelse af byrum	Under delafsnit Særligt om 'Metrostationspladsen' – Byrumstegning G ”Byrummet skal indeholde nedgang til metro”.	”Byrummet skal indeholde elevator, ventilationsrist og nedgang til metro.”
Ændringer i lokalplanens tegningsbilag		
<ol style="list-style-type: none"> 1) På side 48 opdateres tegning nr. 7 – byrum F – Urban zone - Metrohjørnet 2) På side 49 opdateres tegning nr. 7 – Byrum G – Urban zone – Metrostationspladsen. 3) På side 52 udgår tegning nr. 8 – Snit D-D. 		