



24-02-2017

Sagsnr.

2017-0118867

Dokumentnr.

2017-0118867-4

Sagsbehandler

Cecilie Tarras Madsen

Bilag 6 Notat om henvendelser modtaget i høringsperioden

Der er modtaget 47 henvendelser, jf. bilag 5 "Henvendelser modtaget i høringsperioden". Tre personer har indsendt hørings svar op til tre gange. (Henvendelse nr. 1 og 9 fra Tage Henningsen. Henvendelse nr. 5 og 11 fra Peter D. Hansen og henvendelse nr. 6, 12, fra Alice Skovbjerg og nr. 7 og 13+13a fra Ole Rasmussen.

Ændringer i lokalplanen

På baggrund af høringen foreslås en række ændringer i lokalplanbestemmelserne:

- § 4, stk. 5: andet afsnit næste sidste sætning ændres fra 'Mod havneløbet placeres færdselsarealet min. 8 m fra facadeflugt' til 'Mod havneløbet placeres kørselsarealet min. 8 m fra facadeflugt.'
- § 5, stk. 3: terrænkote, idet det præciseres, at terrænkoten er præcis 2.63
- § 5, stk. 4: det tilføjes at træbryggen skal tilpasses og respektere det bevaringsværdige Kedelhus
- § 5, stk. 6: idet muligheden for husbåde i proviantmagasingraven og Trangraven udgår, som vist på tegning nr. 3 i bilag 9
- § 5, stk. 8: der tilføjes en kommentar om at bro eller lign. kan etableres, når de eksisterende ledninger skal fornyes.
- § 6, stk. 2: byggefelter, idet første sætning bibeholdes, mens resten slettes, som følge af justering af byggefeltet. Tegning 4 ændres i overensstemmelse hermed jf. bilag 9.
- § 6, stk. 5, pkt. 4: det tilføjes at op til 25 % af den enkelte hal kan etableres med indskudt dæk.

Desuden justeres tegningerne, således at det kun er på tegning 4, at der vises bevaringsværdig bygning. De muliggjorte husbåde i Trangraven og Proviantmagasingraven udgår af tegning 2.

Lokalplanens redegørelse afsnittet om 'Lokalplanområdet og kvarteret' uddybes med historiske betragtninger.

Lokalplanens redegørelse, afsnit om 'Partnerskabsaftale', tilrettes i overensstemmelse med den reviderede partnerskabsaftale.

Det vurderes ikke nødvendigt at foretage en supplerende høring.

Sekretariat (Byens Udvikling)

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

Telefon
2630 5505

E-mail
BNIC@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009809452

Henvendelser fra myndigheder og andre offentlige instanser

Radius Elnet A/S, henvendelse nr. 29

Radius har sammen med Energinet.dk været i dialog med Københavns Kommune, By & Havn, og en række rådgivere forud for deres høringssvar.

Radius har et ledningstracé indeholdende flere kabler på hvert spændingsniveau (132 kV, 30 kV og 10kV) i Trangravsvej beliggende i dæmningen, der fører fra Arsenaløen ud til Christiansholm, på tværs af Christiansholm og over havnearealet til Kvæsthusgade.

Kabeltracéet udgør én af de mest betydningsfulde føringsveje fra Amagerværket ind til hovedtransformerstationen i Adelgade, og er af vital betydning for elforsyningen i København.

Det er nødvendigt, at der i planlægningen tages højde for en akut driftssituation, hvor reparation kræves, hvilket er pladskrævende. Mulighederne for at flytte kabeltracéet til en anden placering, er ifølge Radius yderst begrænsede, idet der ikke umiddelbart er alternative føringsveje. En flytning vil yderligere kræve en nøje planlægning, idet en flytning vil betyde, at kablerne for en tid tages ud af drift.

En bro som erstatning for dæmningen mellem Arsenaløen og Christiansholm er ikke forenelig med det eksisterende kabeltracé, ligesom det vil vanskeliggøre og fordyre etableringen af den fremtidige forsyning til Papirøen.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen har i løbet af efteråret 2016 været i dialog med Radius og Energinet vedrørende muligheder for at flytte de nævnte ledninger. Det kan konstateres, at det ikke er muligt at flytte ledningerne ud fra såvel økonomiske som tekniske betragtninger. Lokalplanens bestemmelser giver mulighed for at justere byggefelt B under hensyntagen til ledninger, men i relation til afdækning af problematikken omkring disse ledninger, giver det ikke mening at opretholde denne fleksibilitet. Derfor foreslås det, at byggefelt B rykkes 7 m mod nord, herved fremkommer et større pladsareal, der giver gode muligheder for publikumsorienterede aktiviteter. Byggefelt justeres i mindre omfang.

For så vidt den i lokalplanen muliggjorte bro er der ikke mulighed for at etablere denne eller anden gennemsejlingsmulighed før de pågældende ledninger skal udskiftes med et nyt ledningssystem. Radius har oplyst det, at det først vil ske efter 2035.

Det foreslås, at § 5, stk. 8 tilføjes en kommentar, om at en bro eller gennemsejlingsmulighed først kan etableres, når ledningsnettet skal

fornyes. Endvidere foreslås det, at Partnerskabsaftalen revideres på dette punkt, og at det kun fastholdes, at By&Havn ønsker at anvende 10 mio. kr. på maritime anlæg.

Energinet, henvendelse nr. 29

Energinet anfører ligesom Radius, at bestemmelsen i § 6, stk. 2 om placering af byggefelt B1 revideres, således at byggefelterne ikke overskrider deklaraationsarealet. Der bør endvidere på tegning 4 indtegnes byggelinjer, der sikre deklaraationsarealet. Deklaraationsarealet skal også i anlægsfasen overholdes.

Det oplyses, at Energinet har igangsat et projekt, der skal vurdere forskellige løsningsmuligheder for såvel en ny og tredje transmissionsforbindelse ind til København samt en masterplan for udskiftning og fremtidssikring af 132 kV-kabelnettet.

Forvaltningens bemærkninger:

Der henvises til bemærkninger fra Radius.

HOFOR, henvendelse nr. 42

HOFOR opfordrer til, at den beskrevne bro i lokalplanforslaget etableres som en fast bro, således at forsyningsledningerne kan lægges i broen. HOFOR ønsker derfor ikke en vippebro, da dette kan pålægge HOFOR store omkostninger til omlægning af ledninger.

Der skal i lokalplanen afsættes et areal i størrelsesordenen 10x12 meter til etablering af en ny pumpestation for at kunne aflede spildevandet fra Christiansholm. Spildevandspumpestationen kan ikke opfylde kravene i § 7, stk. 6, som det er formuleret i forslaget.

Forvaltningens bemærkninger

Der henvises til bemærkningerne til henvendelse nr. 29 fra Radius vedrørende bro. For så vidt angår, areal til pumpestation vurderes der ikke at være hindringer herfor i lokalplanen. Den konkrete placering vil blive fastlagt i forbindelse med byggesagsbehandlingen.

Københavns Museum, henvendelse nr. 35

Københavns Museum er enig i, at Christiansholm udgør et af byens unikke opholdssteder, og de ser det dermed som glædeligt, at øen fortsat skal være åben for offentligheden. Nye byggelseshøjder er Københavns Museum ligeledes glade for.

Materiel- og Kedelhuset fra 1909 og Bestyrerboligen fra 1898 anbefaler museet at bevare som lokaliteter, der tilsammen fortæller om Christiansholms industrihistoriske tid.

Da Trangraven og bolværket er fredet under Naturfredningsloven kræver opsætningen af træbryggen dispensation.

Københavns Museum anbefaler ligeledes, at Materiel- og Kedelhuset, der ligger på bolværket mod Trangraven friholdes helt for anlæggelsen af en træbrygge. Endelig bør de mange fortøjningsringe langs kajen bevares, da de tydeligt fortæller om øens tidligere funktion.

Københavns Museum foreslår, at der i lokalplanen laves et decideret historisk afsnit, da der er stor interesse om Christianshavn/Papirøen, og den nye bebyggelse vil hurtigt udviske de historiske spor. Den historiske gennemgang i lokalplan forslaget er meget sporadisk og yder hverken lokalplanforslaget eller masterplanen ret ifølge Københavns Museum.

Forvaltningens bemærkninger:

Lokalplanen fastlægger Materiel- og Kedelhuset fra 1909 med høj bevaringsværdi, som bevaringsværdigt. Bestyrerboligen fra 1898, også kendt som den 'plettede gris' er i bydelsatlas Indre By/Christianshavn angivet med middel bevaringsværdi, og er ikke udpeget i lokalplan som bevaringsværdig, herunder er bl.a. lagt vægt på realisering af den bebyggelsesplan, som er fastlagt i lokalplanen.

Det er korrekt, at Trangraven er fredet efter Naturfredningsloven, og den i lokalplanen fastlagte træbrygge forudsætter en dispensation fra fredningen. Formålet med fredningen er at sikre de rekreative værdier på land og vand.

Det skal foreslås, at § 5, stk. 5 tilføjes en kommentar om fredning af Trangraven, og at etablering af en træbrygge på dette sted kræver en dispensation.

Det foreslås ligeledes, at § 5, stk. 4, tilføjes at træbryggen og spunsning skal tilpasses og respektere det bevaringsværdige Kedelhus

Med hensynet til at indføre et historisk afsnit i lokalplanen foreslår forvaltningen, at afsnittet 'Lokalplanområdet og kvarteret' i redegørelsen uddybes med yderligere historiske betragtninger.

Danmarks Naturfredningsforening, henvendelse nr. 37

Danmarks Naturfredningsforening stiller sig kritiske overfor den forøgede bebyggelsesprocent til 150 og den øgede bygningshøjde til 41 meter, samt nedsættelsen af friarealprocenten og forhøjelsen af parkeringsdækningen. Den forøgede tæthed vil belaste gadenet på Christianshavn og medføre en forringelse af miljø-, sundheds- og boligkvalitet.

Danmarks Naturfredningsforening vurderer, at de foreslåede tiltag i forhold til Trangraven som ødelæggende og i modstrid med den

eksisterende fredning af kanalerne. I henhold til fredningsdeklarationen må der ikke ”foretages opfyldning eller væsentlige ændringer af kanalerne eller i disse anbringes faste indretninger”.

De foreslåede ændringer vil indskrænke og forringe den rekreative ressource i form af den frie vandflade i havnen og kanalerne og den frie adgang til havnefronten og kanalkajer. Der er en risiko for at disse arealer ’privatiseres’ ved at beboerne sætter skilte eller hegn op. Danmarks Naturfredningsforening indstiller, at Trangraven og de to øvrige kanaler helt friholdes for fremrykning af bolværk og træbrygge. Ligesom det foreslås, at muligheden for husbåd i alle tre kanaler udgår.

Danmarks Naturfredningsforening indstiller også til, at § 6 ændres så den maksimale bygningshøjde bliver 20 meter, svarende til de højeste bygninger i de nærmeste omgivelser, svarende til det, som er fastlagt i Kommuneplan 2015. For at sikre fri adgang til vandet opfordrer foreningen til, at byggelinjen rykkes tilbage, da byggeriet helt ud til Trangrav enog Arsenalgraven er uacceptabelt.

Forvaltningens bemærkninger

Med den i kommuneplantillægget og lokalplanforslaget foreslåede tæthed på 150 procent er der taget udgangspunkt i tilsvarende størrelser langs havnen. En høj tæthed medfører selvfølgelig et større etageareal, flere boliger og dermed også flere parkeringspladser, men det er marginalt, hvilken betydning det har trafikalt i forhold til en ramme på 110 i bebyggelsesprocent, som i Kommuneplan 2015, idet det er i størrelsesordenen 30 parkeringspladser, svarende til ca. 100 bilture.

Med hensyn til Trangraven henvises til bemærkningerne til henvendelse nr. 35 fra Københavns Museum. Forvaltningen er ikke enig i, at der kan blive tale om en privatisering af træbrygger mv., idet de er en del af det offentlige rum.

By & Havn, henvendelse nr. 40

By & Havn foreslår, at det vil være mest hensigtsmæssigt, at Trangravsvej i dens nye forløb følger ledningstraceet, idet de eksisterende forsyningsledninger under Trangravsvej og Kuglegården ikke, som forventet, kan omlægges eller blive bygges ovenpå.

By & Havn er enige i, at der bør foretages beplantning på Trangravspladsen og der skal tages de fornødne hensyn. Men da pladsen bliver betydeligt større end først antaget, foreslår By & Havn, at der muliggøres en vis bebyggelse, der kan være med til at definere pladsen og give plads til flere funktioner.

Christiansholm ligger tæt på genbrugsstationen i Vermlandsgade og derfor mener By & Havn at storskralderum kan undværes, og anmoder derfor om, at bebyggelsen fritages for dette krav.

§ 6, stk. 5 forekommer at være uklar. By & Havn anmoder dermed om en præcisering af, at indskudte dæk er en mulighed.

Bemærkninger:

Forvaltningen er enig i at det foreslåede vejforløb er mere hensigtsmæssigt både i forhold til ledningstræ og i forhold til trafikafvikling, samt vil skabe bedre rum for udnyttelse af arealet mellem vej og Trangraven. Det betyder imidlertid, at lokaplanområdet skal udvides, hvilket ikke kan ske uden en ny beslutning i Borgerrepræsentation og herefter høring. Derfor skal det foreslås, at det foreslåede vejtracé medtages i en kommende lokalplan for Kuglegården mv. eller reguleres gennem vejlovgivningen. Der vil ligeledes i den forbindelse kunne anskueliggøres, hvordan området anvendes og udvikles bedst muligt, herunder med byggemuligheder.

Kommunen stiller ikke krav om etablering af storskraldsrum, med mindre der er tale om almene boliger. Det anbefales dog, at der etableres et sted til storskrald uanset boligtypen. Det er forvaltningens erfaring, at beboerne ofte efterlader storskrald på fællesarealerne, hvis der ikke etableres en egentlig storskraldsplads, og så er det op til viceværten eller lignende at fjerne det. Det anbefales derfor altid, at der afsættes ca. $\frac{1}{2}$ m² pr. bolig.

I kommunalt støttet byggeri (fx almene boliger), er der udvidede krav til kildesortering. Det vil sige, at der skal opstilles et miljøskab til farligt affald, hvis der i ejendommen er vicevært(-service), at haveaffald - i ejendomme, hvor det er muligt at bruge kompost – komposteres på friarealerne på egen grund eller alternativt opsamles i haveaffaldsbeholder, at der i ejendommen skal afsættes $\frac{1}{2}$ m² pr. bolig til opbevaring af storskrald, at mulighederne for direkte genbrug og affaldsminimering skal være til stede ved at der opsættes byttehylder, fx i tilknytning til storskraldsrum el.lign., at køkkener indrettes, så der er mulighed for at kildesortere i mindst fire fraktioner.

Det foreslås, at § 6, stk. 5 præciseres, således at indskudte dæk gøres muligt.

Metroselskabet, henvendelse nr. 16

Metroselskabet har ingen kommentarer og står derfor positive overfor forslaget. Hvis kommunen har spørgsmål skal der rettes henvendelse til Metroselskabet, Areal & Rettigheder.

Andre høringssvar opdelt i emner

Emnerne:

- Christianshavns Lokaludvalg

- Indre By Lokaludvalg
- Bro eller anden gennemsejlingsmulighed, bedre vandkvalitet, husbåde
- Offentlige og private publikumsorienterede funktioner
- Arkitektur, højde, skygger, åbenhed, fortætning
- Trafik
- Byliv
- Miljø
- Boliger

Christianshavns Lokaludvalg, henvendelse nr. 46

Christianshavn Lokaludvalg er glade for, at lokalplanforslaget i høj grad har taget lokaludvalgets tanker og ønsker med. Lokaludvalget er især glad for, at planen muliggør et rigt, folkeligt og mangfoldigt liv og med en god tilgængelighed.

Lokaludvalget finder det dog væsentligt, at pointere, at Christiansholm bliver et blandet bolig- og erhvervsområde og samtidig er integreret med den omkringliggende by.

Bebyggelsesprocenten ønsker lokaludvalget ikke til at overskride de maksimale 150 %. Samt at bebyggeshøjden ikke overskrider 30 meter, at friarealprocenten er på 40 og til erhverv 10 %. Den blandede by er ligeledes vigtig for lokaludvalget, der ønsker en fastholdelse af de 25 % almene boliger.

Lokaludvalget opfordrer til at nedlægge et forbud mod brændefyring og brændeovne, da det er særdeles forurenende, hvilket der bør tages hensyn til i en så tæt bebyggelse.

I stedet for at etablere en kunsthall, der ikke er folkelig opbakning til ifølge lokaludvalget, opfordrer de til Kommunen benytter sin forkøbsret til 4000 m² og bygger ”Byens hus”. Dette skal være et kulturens hus, bibliotek og understøtte foreningslivet på Christianshavn.

Kedelhuset ønskes bevaret. Dæmningen mellem Arsenaløen og Papirøen ønskes erstattet. Et forbud mod husbåde ønskes. En shuttleforbindelse mellem Papirøen, Indre by og Ofelia Plads ønskes. Transport af materialer i anlægsfasen ønskes at foregå ad vandvejen i stedet for at belaste vejene yderligere. En trafikanalyse ønskes, samt at al unødigt trafik og parkering fjernes fra terræn.

Lokaludvalget har vedlagt deres undersøgelse og deres Borgerpanels svar på spørgeskemaerne. Der er 588 spurgte borgere med i undersøgelsen. Alle har bopæl på Christianshavn og er over 16 år. Undersøgelsen viser af 54 % synes masterplanens visuelle udtryk er godt eller meget godt og 31 % er uenige og mener det er dårligt eller

meget dårligt. Derudover har borgerne haft mulighed for at komme med kommentarer, tanker og bekymringer til projektet.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen finder lokaludvalgets bemærkninger om lokalplanforslagets sammenhørighed med udvalgets ønsker for et godt udtryk for en god dialog gennem hele forløbet.

Med hensyn til forbud mod brændefyring og brændeovne kan dette afklares i den enkelte ejerforening. Det kan ikke reguleres i en lokalplan.

Der skal etableres 6.000 m² etagemeter publikumsfunktioner foruden de 5.000 m² der etableres i byggefelt A (vandkulturhus). Det er ikke fastlagt, hvordan dette areal anvendes. Københavns Kommune har mulighed for at erhverve yderligere 4.000 m². Det forventes afklaret i løbet af efteråret 2017.

Lokalplanen fastlægger Kedelhuset som bevaringsværdigt.

Jævnfør forvaltningens bemærkninger til henvendelsen fra Radius er det med de ledningsforhold, der er i dag, ikke økonomisk og teknisk muligt, at erstatte dæmningen mellem Arsenaløen og Christiansholm med en bro eller anden gennemsejlingsmulighed.

Lokalplanen muliggør husbåde i form af både indrettet til husbåde og andre flydende anlæg må anvendes til cykelparkering, haver, kollektive anlæg, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, fritidsorienterede, kulturelle og miljømæssige funktioner, som er forenelige med området. Endvidere kan husbåde anvendes til publikumsorienterede serviceerhverv, såsom butikker, cafeer, restauranter.

Det skal foreslås, at de på tegning nr. 2 viste mulige placeringer til husbåde i Trangraven og Proviantmagasingraven udgår og § 5, stk. 6, tilrettes i overensstemmelse hermed.

Der er ingen planer om en shuttleforbindelse mellem Papirøen, Indre by og Ofelia Plads, men lokalplanen er ikke til hinder for, at der etableres en sådan forbindelse, idet lokalplanen muliggør anløbspladser.

Transport af materialer i anlægsfasen og byggeplads tilkørsel træffes der beslutning om i forbindelse med byggesagen.

Forvaltningen har udarbejdet en trafikanalyse, der redegør for den samlede trafikale påvirkning af Holmen og Christianshavn set i forhold til den seneste tids nybyggeri og de kendte planer for den

kommende byudvikling i området. Denne analyse viser, at der samlet set vil blive genereret mere trafik på 750 bilture i døgnet, og hertil kommer, at der er sket en generel stigning på 1.000 bilture som følge af nedlæggelse af busslusen i Prinsessegade. Dermed holder trafikken sig inden for den forudsætning om en maksimal stigning på 1.800 bilture, der blev lagt til grund for beslutningen om trafiksaneringsprojektet af Prinsessegade, se bilag 7.

Indre By Lokaludvalg, henvendelse nr. 24

Lokaludvalget kritiserer borgermødet afholdt d. 7. december 2017, idet der var afsat for lidt tid til drøftelser mellem de ca. 150 fremmødte borgere og embedsmændene. Lokaludvalget opfordrer dermed til et ekstra borgermøde inden lokalplanforslaget forelægges for politikkerne. Derudover har lokaludvalget fire kritikpunkter: Trafik, parkering, visuelle udtryk og husbåde.

Lokaludvalget mener at de trafikale konsekvenser af projektet skal vurderes, inden byggeriet går i gang. Ligeledes opfordrer Lokaludvalget til at Papirøen bliver bilfri, der skal derfor ikke etableres en parkeringskælder til 300 biler, men derimod kun til 30, til varelevering og handicapparkering.

Lokaludvalget mener fronten ud mod Inderhavnen er for tung, og vil foretrække at den bliver mere åben så der kommer et kig ind til de grønne gårdmiljøer. Bygningerne skal derfor ikke overstige de eksisterende 5 etagers bygninger på Christianshavn. Lokaludvalget ønsker også, at tårnene reduceres med 3 etager og placeres på øens nord- og øst side, hvilket vil hjælpe med at åbne op ud mod havnen.

Husbåde er ikke en båd men en bygning, der optager en del af det fælles vand og er reelt med til at forøge bebyggelsesprocenten, hvilket lokaludvalget også ser kritisk på.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen er enig i, at det var et velbesøgt møde. Da der i løbet af processen om Christiansholm har været afholdt flere borgermøder, følgegruppemøder med lokaludvalgene, inddragelse af borgerpanelet samt gademøder, er det forvaltningens opfattelse, at der har været gode muligheder for borgere og andre interessenter til at drøfte sagen og give udtryk for synspunkter. Forvaltningen vurderer derfor ikke, at der er et behov for at afholde et ekstra borgermøde

Vedrørende trafikbelastning henvises til bemærkninger fra henvendelse nr. 46 fra Christianshavns Lokaludvalg.

Ang. lokaludvalgets bemærkninger om bilfri by er det i kommuneplanen at kravet til parkering fastsættes. Der er ikke

lovhjemmel til at kræve, at de der vil bo på Papriøen, ikke må have bil, og hvis man har bil skal den også kunne parkeres.

Med hensyn til bebyggelsens udtryk mod Skuespilhuset, er det forvaltningens opfattelse, at bebyggelsen er velafbalanceret i forhold til øvrige bebyggelser langs havnen, og markerer dette unikke sted på bedste vis. Bebyggelsen giver indblik til det grønne indre byrum via passager, og med den forslåede justering af byggefelt B skabes der mere plads mod syd.

Bro eller gennemsejlingsmuligheder, bedre vandkvalitet, husbåde

Henvendelser nr. 2, 3, 22, 24, 26, 30, 31, 32, 33, 34, 36

Mange mener, at en gennemsejlingsmulighed mellem Trangraven/Arsenalgraven giver mulighed for et rigere liv ved og i havnen. Der ses positivt på de mange muligheder dette giver.

Havneforum København, henvendelse nr. 22, foreslår en ny bro som erstatning for den nuværende dæmning mellem Arsenaløen og Christiansholm. Dette mener Havneforum vil være et stort plus af flere årsager. Dette vil gøre at mindre både, kajaker og robåde kan undgå den urolige Inderhavn. Broen vil ligeledes være med til at forbedre vandkvaliteten. Alternativt ønskes der mulighed for gennemsejling for mindre både via en tunnellsøsnig på stedet.

Henvendelse nr. 2 og 33 er dog bekymret for grundejernes realisering af anlægget, idet der kun er afsat 10 mio. kr. hertil. Der er tvivl om det reelle ønske om at etablere vandforbindelsen.

Bådlaugget Halvtolv, henvendelse nr. 34, foreslår en alternativ placering af broen til Dokøen, idet den placeres mellem Christiansholm og Arsenaløen ved Prøvestenskanalen. Det vil give en række fordele så som billigere drift og vedligehold, langt bedre forbindelse til den nuværende cykelsti og Havnering, ingen konsekvenser for sejlere.

Henvendelse nr. 22 mener, at det er problematisk at der gives mulighed for at placere husbåde på op til 50 % af strækningen langs Arsenalgraven, Trangraven og Proviantmagasingraven. Placeringen af de mange husbåde vil forringe andre bades anløbsmuligheder og forringe træbrygernes rekreative potentiale ved vandet.

Byggeselskabet Mogens de Linde A/S (nr. 41) finder at vandarealet i Trangraven, Arsenalgraven og Proviantmagasingraven skal ses sammen, herunder med stedvis mulighed for træbrygger, placering af husbåde.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen er enig i de positive kvaliteter en bro eller anden gennemsejlingsmulighed mellem Arsenaløen og Christiansholm vil få, men med henvisning til henvendelsen fra Radius og Energinet er det ikke realistisk at realisere på nuværende tidspunkt.

Med hensyn til en forbindelse til Dokøen er det en mulighed i lokalplanen, der er ikke nogen aktuelle planer for dennes etablering. Det må forventes, at en evt. bro skal kunne åbnes og være til mindst mulige gene for sejlene i de indre vande. En bro over Arsenalgraven ved Proviantmagasingraven vil lukke vandet af for sejlene, hvis den ikke gøres oplukkelig. Det vil være muligt i forhold til lokalplanen, men der er ingen konkrete planer herom.

Vedrørende husbåde henvises til bemærkningerne til henvendelse nr. 46, idet det foreslås at udtage muligheden for husbåde i Trangraven og Proviantmagasingraven.

Forvaltningen er enig i, at der bør tænkes i det samlede vandareal. Dette vil lægges til grund for kommende lokalplaner i området.

Offentlige og private publikumsorienterede funktioner

Henvendelser nr. 5, 6, 7, 8, 11, 12, 13 17, 18, 36, 46,

Flere har i deres henvendelser bemærkninger om offentlig service og publikumsorienterede funktioner. Placeringen af svømmehallen findes bl.a. ikke optimal. I vinterhalvåret vil solen ikke nå ind og stedets anvendelsesmuligheder begrænses. Derfor foreslås det at placere det i det sydvendte hjørne. Hvis svømmehallen bliver glasoverdækket, vil dette give nye muligheder for et lyst mildt miljø.

Henvendelse nr. 17 finder ikke svømmehallen vil tage den sene aftensol fra de københavnere og undrer sig over, at der er et behov for denne svømmehal 750 meter fra havnebadet. I stedet for svømmehal foreslås det at pengene bruges på små iværksættere, da det er dem, der skaber liv og kolorit på byen. Der er dog også indsigere der er begejstret for udsigten til en svømmehal, der vil medvirke til at opretholde det levende og folkelige miljø.

Der spørges til om det er muligt at lade den kunsthall der i øjeblikket er på Christiansholm fortsætte. Den rummer kunst i en skala der kan sammenlignes med den, der ses i andre store europæiske storbyer. Henvendelse nr. 18 ønsker at kunsten tilgodeses mere i forhold til de lukrative boliger og et svømmebassin.

Henvendelse nr. 5, 11 og 13 finder, at det af Christianshavns Lokaludvalg forslag om at flytte biblioteket fra nuværende placering på Christianshavns Torv til Christiansholm. Denne placering vil besværliggøre biblioteksbesøgene for de fleste brugere, selvom

omgivelserne vil være dejlige for medarbejderne. Henvendelse nr. 12 mener, at det er en god ide.

Forvaltningens bemærkninger

Til den åbne idékonkurrence i 2015, var der i mange af de indsendte forslag et stort ønske om, at der kom et havnebad eller en svømmehal. Forvaltningen mener det vil styrke kultur- og fritidslivet i området med et sådant.

I forhold til placeringen af biblioteket ligger dette udenfor lokalplanens bestemmelser. Det er heller ikke muligt for forvaltningen at beslutte der skal være et bibliotek i eksempelvis et 'Byens Hus'. I forhold til at understøtte foreningsaktiviteter og det aktive hverdagsliv, er det svømmehallens opgave at stå for den del indtil videre.

Arkitekturen, højde, skygge, åbenhed, fortætning.

Henvendelser nr. 3, 4, 6, 7, 9, 18, 19, 20, 21, 23, 25, 28, 31, 36, 38, 39

Der ønskes en arkitektur, der ikke er for stram og moderne, men mere forenelig med Strandgade, Kuglegården, Nordatlantens Brygge, Kvæsthusbroen og Søndre Toldbod. Det foreslås at tage og anden lignende beklædning bliver af kobber, for at lave en tilknytning til resten af indre København. I henvendelse nr. 38 opfordres til at tænke over materialevalget og vedligeholdelsen da det bliver meget i iøjefaldende og påtrængende byggeri. Det påpeges, at tagene ikke ligner dem i området, selvom det modsatte påstås. Alle andre tagtoppe er spidse. Bygningerne i dette forslag kunne lige som dem på Krøyers Plads lege mere med dette udtryk.

Flere finder bebyggelsen for høj. Punkthusene ønskes ikke højere end 30 meter og den øvrige bebyggelse må generelt ikke overskride 28 meter. Der er bekymring for, at byggeriet vil blive for massivt og gøre, at den indre gård slet ikke vil få sol.

Andre finder (10), at der kun tænkes i fortætning af byen, især på et sted som Christianshavn, hvor der i forvejen er knap med plads.

Henvendelse nr. 7 finder, at forslaget ikke forekommer særlig visionært.

Forvaltningens bemærkninger

Forslaget tager udgangspunkt i livet i de eksisterende haller på øen. På meget kort tid har Christiansholm fået en særlig og folkelig identitet. Denne identitet er værdifuld og er vigtig at fastholde, sikre og udvikle med den fremtidige bebyggelse på Christiansholm.

De eksisterende bygninger nedrives i hovedsagen og erstattes på terræn af en række haller, der omkranser et indre grønt rum kaldet

'Den grønne Hal'. Stueetagen rummer offentligt tilgængelige funktioner og erhverv med et svømmeanlæg placeret i det nordvestlige hjørne.

Bebyggelsen over hallerne organiseres i en opbrudt karréstruktur, der skaber et indre med et godt mikroklima i kontrast til promenaderne mod det åbne havneløb.

Bygningerne skal passe til stedet. Christiansholm skal have en særlig identitet, men samtidig indordne sig under den lokale egenart omkring Holmen og Christianshavns pakhuse langs havneløbet. Inspireret af dette nærområde, findes det, at bebyggelsen skal have gavlmotiv mod havneløbet, og synlige tagflader. Husenes profil kan varieres og tage mange forskellige former, men bør passe ind i den gennemgående struktur langs Københavns havneløb.

Det er vigtigt, at den nye bebyggelse får en arkitektur og skala, der respekterer omgivelserne. Holmens og Christianshavns bygninger langs havneløbet er kendetegnet af de synlige skrå tagflader på de lange pakhuses facader, og de høje gavle mod havneløbet.

Bebyggelsen over og omkring de ny haller udformes som en nytolkning af dette stærke særkende, der er unikt for området omkring. Bebyggelsen får gavle, der alle er orienteret mod havneløbet, og lange tagprofiler, som pakhusedene i området.

Mindre byggefelter, varierede facader, levende kantzoner med mange opgange og indgange, kolonnader, nicher, bænke, beplantning og cykelparkering. Dette er elementer, der skal bidrage til at sikre en oplevelsesrig bebyggelse i øjenhøjde.

Trafik

Henvendelser nr. 3, 7, 14, 21, 23, 24, 25, 30, 31, 32, 36, 38, 41, 43, 43, 46, 47

Mange finder trafikken på Christianshavn for problematisk. Det foreslås at indføre hastighedsbegrænsning på maksimalt 30 km/t. Andre ønsker busslusen på Holmen genindført for at begrænse trafikken

Mange af hørings svarene fokuserer på busslusen ved Frederiksholmbroen, der skal forhindre den gennemkørende trafik, så presset ikke bliver så voldsomt, som indsigerne frygter. Derfor ønskes busslusen genindført, for at begrænse trafikken. I henvendelse nr. 24 anføres, at hvis trafikken til Holmen og Christiansholm føres via Margrethesholm, så er det bydende nødvendigt at man også i højere grad får gjort ruten sikker for cyklister, hvilket f. eks en cykelsti med kanter kan hjælpe med

Henvendelse nr. 14 foreslår, at der sættes mindre el-drevne busser ind, der ville kunne tage noget af trafikpresset. Disse kunne pendle mellem Christianshavns Torv og Amagerforbrændingen/ Amager skibakke og dermed tage presset af Prinsessegade og Danneskjold-Samsøes Alle. I forbindelse med dette er det et stort ønske at etablere ekstra bredde cykelstier på og omkring Papirøen. Man er bekymret for den i forvejen hårdt belastede cykeltrafik, der skaber et kaos på daglig basis.

Henvendelse nr. 41 foreslår, at al cykeltrafik samles på Trangravsvej i hele sin længde, idet den nye plads herved kan knyttes direkte til Trangraven uden at blive gennemskåret af cykeltrafik.

Flere ønsker, at alt byggemateriale skal transporteres ad vandvejen, for igen at mindske presset på trafikken.

Forvaltningens bemærkninger:

Det vurderes, at planerne vil medføre en samlet trafikbelastning på ca. 1.000 bilture i døgnet ved en fuld udbygning af Christiansholm. Dette vil svare til en forøgelse af den nuværende trafikbelastning med 450-550 bilture i døgnet i forhold i dag. Stigningen er i københavnsk sammenhæng uproblematisk, men kan pga. de konkrete fysiske forhold på Christianshavn blive trafikalt problematiske uden en tilpasning af infrastrukturen. Derfor er det i lokalplanen fastlagt at Trangravsvejs nuværende tilkobling til vejen Værftsbroen flyttes mod nord til en placering nord for de fredede portner-bygninger (ca. overfor Arsenalvej), og at den primære cykeltrafik fortsat føres direkte på tværs af Værftsbroen til den grønne cykelrute i retning mod Christiania og Nordøstamager. Trangravsvej skal endvidere indrettes til lav hastighed, så cykeltrafikken kan afvikles på kørebanearealet (indretning som cykelgade). Der etableres gode fodgængerforhold ('promenade') langs med Trangravsvej og fastholdes mulighed for etablering af Københavner-fortov langs med Kuglegården ved en fremtidig byudvikling her.

På Christiansholm etableres p-kælder til de nødvendige antal parkeringspladser samt til cykelparkering, således at trafikarealerne på overfladen på Christiansholm reserveres til afvikling af den nødvendige ærindetrafik.

I anlægsfasen vil det blive pålagt bygherren at foretage de nødvendige trafikale afværgeforanstaltninger samt udarbejde en samlet plan, der redegør for disse.

Forvaltningen har udarbejdet en trafikanalyse, der redegør for den samlede trafikale påvirkning af Holmen og Christianshavn set i forhold til den seneste tids nybyggeri og de kendte planer for den kommende byudvikling i området. Denne analyse viser, at der samlet set vil blive genereret mere trafik på 750 bilture i døgnet, og hertil

kommer, at der er sket en generel stigning på 1.000 bilture som følge af nedlæggelse af busslusen i Prinsessegade. Dermed holder trafikken sig inden for den forudsætning om en maksimal stigning på 1.800 bilture, der blev lagt til grund for beslutningen om trafiksaneringsprojektet af Prinsessegade, se bilag 7.

Forvaltningen finder forslaget om el-busser, og mere cykelvenlige veje for sympatisk, men anser ikke forslaget for realistisk på nuværende tidspunkt. Det vil dog kunne indgå i de fremtidige overvejelser om byudvikling i bydelen og nabobydelen.

Christianshavnsruten er fastlagt i kommuneplan 2015 med et forløb, som beskrevet i lokalplanen, der fører hen over Trangravspladsen og videre langs kanalerne før den krydser ind over Christiania. Forvaltningen finder, at placeringen af cykelruten skaber en attraktiv-, funktionel og overskuelig rute og finder derfor ikke at den bør flyttes. Hvordan det konkrete forløb henover Trangravspladsen vil blive drøftet i forbindelse med udvikling af Kuglegården, og skal ses i sammenhæng med at skabe en attraktiv plads.

Byliv

Henvendelser nr. 1, 9, 14, 25, 36, 38

Promenaderne bør placeres bedre end det forslåede i lokalplanen, og det foreslås at etableres opholdssteder uafhængigt af kommercielle tilbud.

Forvaltningens bemærkninger

Lokalplanen prioriterer et mangfoldigt byliv, hvor øens beboere og de besøgende kan udfolde deres hverdagsliv. Der er gjort plads til de publikumsorienterede funktioner, som henvender sig til betalende gæster, og friarealer, hvor folk kan trække sig tilbage til mere private forhold.

Boliger

Henvendelse nr. 15, 17, 10, 38

Der foreslås at reservere de planlagte almene boliger til seniorer/pensionister. Mange ældre bor i meget store lejligheder i København K, men vil ikke flytte fordi de ønsker at bo i byen. Men hvis disse blev frigjort kunne børnefamilier flytte ind i de store lejligheder og de ældre ud på Papirøen. På den måde ville flere vinde.

Der bliver også udtrykt en bekymring for en gentrificering. Der ønskes boliger for "almindelige" københavnere gerne til de ældre. Der opfordredes ligeledes til, at der er bopælspligt.

Der er intet nyt i planer for luksusboliger, med argumentet om at metroen skal betales.

Forvaltningens bemærkninger:

Lokalplanen muliggør op til 33.000 m² bolig etageareal, svarende til ca. 330 boliger. Mindst 25 % af dette etageareal skal være almene boliger. Herudover muliggør lokalplanen boliger ned til 50 m². Der vil således være mulighed for en bred beboersammensætning på øen, herunder muligheden for at indrettes dele af bebyggelsen til seniorboliger.

Miljø

Henvendelse nr. 3, 9, 30, 38

Der opfordres til at udarbejde luftforureningsmindskende foranstaltninger. Der er endvidere bekymring omkring støj både under byggeperioden og efterfølgende grundet fortætningen og de mange aktiviteter, og det undrer hvorfor der ikke er taget stilling til eventuelle forhindringer af støjgener. Henvendelse nr. 38 finder, at dette kunne forhindres ved ikke at blande bylivsindustrien med boliger, da dette ofte fører til diskussioner og klager over støj.

Forvaltningens bemærkninger

I forhold til at begrænse de miljømæssige gener skal offentligt støttet byggeri leve op til reglerne i 'Miljø i byggeri og anlæg 2016'. Kravene ligger inden for temaerne el, vand og varme, materialer, indeklimate, regnvand og bynatur, ressourcer og affald samt byggeplads.

Målet med lokalplanen er at skabe et nyt bykvarter for alle. Det er ikke forbeholdt boliger. Udgangspunktet er en levende by og bygge videre på det eksisterende byliv. Det er således ikke hensigten, at udvikle et stille boligområde, men boliger i et byområde med de foredele og ulemper der forbundet hermed.

Skema over ændringer

Bestemmelse	Nuværende ordlyd	Forslag til justering
§ 4 vejforhold		
<ul style="list-style-type: none">• § 4, stk. 5: andet afsnit næst sidste sætning ændres til	'Mod havneløbet placeres færdselsarealet min. 8 m fra facadeflugt'	'Mod havneløbet placeres kørselsarealet min. 8 m fra facadeflugt. '

§ 5 Vandarealer og Zonestatus		
<ul style="list-style-type: none"> • § 5, stk. 3, kote, 	Ca. 2.63	2.63
<ul style="list-style-type: none"> • § 5, stk. 4, næst sidste sætning tilføjes. 		Træbryggen i Trangraven skal tilpasses og respekter det bevaringsværdige Kedelhus.
<ul style="list-style-type: none"> • § 5, stk. 5: der tilføjes en kommentar 		Trangraven er fredet i henhold til Naturfredningsloven, og etablering en træbrygge forudsætter en dispensation
<ul style="list-style-type: none"> • § 5, stk. 6 	Der kan placeres husbåde og andre flydende anlæg på 50 % af strækningen langs Arsenalgraven, Trangraven og Proviantmagasingraven.	Der kan placeres husbåde og andre flydende anlæg på 50 % af strækningen langs Arsenalgraven.
<ul style="list-style-type: none"> • § 5, stk. 8: der tilføjes en kommentar 		Kommentar Bro eller lign. kan etableres, når de eksisterende ledninger skal fornyes.
§ 6 Bebyggelsens omfang og placering		
<ul style="list-style-type: none"> • § 6, stk. 2. byggefelter • Tegning 4 justeres 	Bebyggelse inden for byggefelt B1 kan placeres i en afstand af op til 7 m fra byggefeltets sydlige grænse og udvides med op til 2 m mod nord forudsat at flytning er nødvendig i forhold til eksisterende større forsyningsledninger.	Bebyggelse skal opføres indenfor de på tegning nr. 4 viste byggefelter.
<ul style="list-style-type: none"> • § 6, stk. 5, pkt. 4: idet det muliggøres at op til 25 % af den enkelte hal kan etableres med indskudt dæk. • 	Hallerne fungerer som base for etagebebyggelsen og dæk under de i § 9, stk. 6 fastlagte fælles taghaver. Hallerne skal opføres i en højde af mindst 6,5 m og højst 10 m fra omgivende terræn til overside af konstruktionen ekskl. værn.	Hallerne fungerer som base for etagebebyggelsen og dæk under de i § 9, stk. 6 fastlagte fælles taghaver. Hallerne skal opføres i en højde af mindst 6,5 m og højst 10 m fra omgivende terræn til overside af konstruktionen ekskl. værn. Op til 25 % af det bebyggede areal i den enkelte hal kan

		indrettes med en indskudt etage.

Desuden justeres tegningerne, således at det kun er på tegning 4, at der vises bevaringsværdig bygning. De muliggjorte husbåde i Trangraven og Proviantmagasingraven udgår af tegning 2. Redegørelsens afsnit 'Lokalplanområdet og Kvarteret' uddybes med yderligere historiske betragtninger. Lokalplanens redegørelse, afsnit om 'Partnerskabsaftale', tilrettes i overensstemmelse med den reviderede partnerskabsaftale.