

Notat om modtagne høringsvar for lokalplanforslag "Scala" med kommuneplantillæg og udbygningsaftale med forvaltningernes bemærkninger

22-08-2012

Sagsnr.
2012-88623

Dokumentnr.
2012-654673

Sagsbehandler
Karen Probst

Der er modtaget 19 høringsvar i høringsperioden fordeles således:

Virksomheder

1. United Airlines, v/Ulrik M von d'Ahe,
Jernbanegade 4, 1. tv., 1608 V
2. Tranberg og Lundgaard Arkitekter A/S, v/Michael Kvist,
Pilestræde 10, 1112 K
3. Ejendomsselskabet Norden V Invest P/S,
Store Strandstræde 20, 1255 K
4. Nordisk Film Biografer A/S, v/John A. Tønnes,
Axeltorv 9, 1609 V
5. Tivoli A/S, v/Lars Liebst, Vesterbrogade 3, 1620 V
6. Advokat Ole Lund-Thomsen, Grønningen 17, 1270 K

Interesseorganisationer

7. Noah-Trafik, Ivan Lund Pedersen, Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 N
8. Tivolis Venner, v/Peter Holst Eriksen

Kommunal og statslig virksomhed

9. Indre By Lokaludvalg, Rådhuspladsen 77, 1550 V
10. Københavns Energi, Ørestad Boulevard 35, 2300 S
11. Københavns Museum, Absalonsgade 3, 1658 V

Privatpersoner

12. Martin Markussen, Halmtorvet 7, 3. tv., 1700 V
13. Jan Koed, Clara Pontoppidans Vej 41, 2500 Valby
14. Denis Bowers, Skydebanegade 24, 1709 V
15. Martin Haupt-Jørgensen, Thyrasgade 12 st. th., 2200 N
16. Nils og Annette Haugbølle, Jernbanegade 7, 1., 1608 V
17. Malene O. Petersen, Jernbanegade 7, 6., 1608 V
18. Pelle Jarmer, Bellahøjvej 8A, 3. Tv, 2700 Brønshøj
19. Anne O. Laursen, Fuglebakkevej 35, 2000 Frederiksberg

2 høringsvar er fra henholdsvis tegnestuen og grundejer, som forholder sig til ændrede forhold, siden lokalplanforslaget blev udarbejdet. Tegnestuen ønsker at tilpasse bygningen i forhold til den supplerende vindrapports anbefalinger, der er udført med projektet i vindtunnel. Grundejer er i forhandling om erhvervelse af areal, hvorfor en endelig markering af det erhvervede areal ikke fastlægges endeligt i lokalplanforslaget.

1 høringsvar fra Københavns Energi, som ikke har nogen bemærkninger.

3 høringsvar er uforbeholdent positive over for det forelagte projekt, hvoraf 1 høringsvar dog er negativ overfor Vesterbro Passage-projektet.

3 høringsvar er positive, men har dog større eller mindre bekymringer til forslaget.

6 høringsvar er uforbeholdent negative over for det forelagte projekt, heriblandt Tivoli A/S, som dog er positive over for, at området udvikles.

Center for Bydesign

Postboks 447
2300 København S

Telefon
3366 1222

E-mail
karpro@tmf.kk.dk

1 hørings svar forholder sig udelukkende negativt til projektet for Vesterbro Passage.

1 hørings svar forholder sig udelukkende negativt i forhold til antal af p-pladser.

1 hørings svar fra Indre By lokaludvalg som referer indkomne spørgeskemaer efter et arrangement afholdt på stedet i marts 2012.

1 hørings svar fra Københavns Bymuseum som forholder sig positivt over for tilgangen til projektet, men ikke forstår højden.

Nedenfor resumeres hørings svarene og forvaltningens kommentarer med bemærkninger. Ønskes en nærmere nærlæsning af de indkomne forslag, henvises til borgmesterens forkontor, Rådhuset, 1. sal, værelse ??, hvor indsigelserne ligger til gennemsyn op til udvalgs mødet.

1. United Airlines, v/Ulrik M von d'Ahe, Jernbanegade 4, 1. tv., 1608 V
Indsigelse: Jernbanegade har ikke kapacitet til den ekstra trafik. Det foreslås at renovations selskaberne kan pålægges at afhente affald uden for myldretiden. Der opfordres til et besøg i området.
Kommunens bemærkninger: Se afsnittet vedrørende ”Trafik i Jernbanegade” nedenfor.

2. Tranberg og Lundgaard Arkitekter A/S, v/Michael Kvist, Pilestræde 10, 1112 K
Indsigelse: Tegnestuen ønsker efter modtagelse af den supplerende vindrapport at ændre på projektet for at optimere vindforholdene. Dette medfører at de to runde bygninger mod Jernbanegade sammenbygges i 1. sals niveau (byhaven). Til gengæld åbnes der op med en ekstra etage mellem de to nordlige bygninger mod Axel torv til byhaven.
Kommunens bemærkninger: De foreslåede ændringer vil blive indarbejdet i den endelige lokalplan, da ændringerne ikke vil få afgørende betydning for arkitekturen, men vil forbedre miljøet i byhaven. Der vil blive nærmere redegjort for ændrings forslaget nedenfor.

3. Ejendomsselskabet Norden V Invest P/S, Store Strandstræde 20, 1255 K
Indsigelse: På grund af uafklarede forhold omkring prisen for det areal, som Norden skal erhverve for at opføre projektet, er arealets udstrækning stadig uafklaret. Norden foreslår, at lokalplanen skal indeholde en alternativ løsning for at imødekomme evt. køb af et mindre areal.
Kommunens bemærkninger: Det er besluttet at Norden erhverver et mindre areal end forudsat i lokalplanforslaget, så den endelige lokalplan og kommuneplantillæg tilpasses denne ændring. Det er ikke nødvendigt at fremkomme med et alternativ forslag. Der vil blive nærmere redegjort for ændrings forslaget nedenfor.

4. Nordisk Film Biografer A/S, v/John A. Tønnes, Axel torv 9, 1609 V
Indsigelse: De er positive over for det fremlagte projekt. Der kunne dog ønskes flere underjordiske p-pladser, som vil styrke projektet og livet i bymidten.

Kommunens bemærkninger: Se afsnittet nedenfor vedr. ”P-pladser”

5. Tivoli A/S, v/Lars Liebst, Vesterbrogade 3, 1620 V

Indsigelse: Som genbo til Scala-projektet påpeger Tivoli A/S, at Tivoli vil blive væsentligt påvirket. De er positive over for, at området udvikles, at der skabes en sammenhæng med Axeltorv samt at Vesterbrogade foreslås beplantet. De finder imidlertid, at projektet er dominerende og forstyrrer stemningen i området. Der er vedlagt en analyse med afsnit, der omhandler ”Dimension og udtryksform”, ”Miljøet” og ”Indtrængen ind i Axeltorvs synskorridor”.

Konklusionen er, at højden og drøjden vil have en synsmæssig ødelæggende virkning på tivoli-miljøet og denne del af bylivet. Dette skyldes, at byggeriet er overvældende og isoleret fra gadeplan, så det ikke indbyder til kontakt med bylivet. Placeringen af den foreslåede 28 m høje bygning 12 m inde på det nuværende Axeltorv, vil indskrænke synskorridoren mellem den foreslåede Scala-bygning og Tivolis hovedindgang. Dette vil skæmme den visuelle oplevelse af Tivolis hovedindgang, som er et af Københavns internationale anerkendte ikoner. Der anmodes derfor om, at det foreslåede Scala-byggeri opføres i en højde og med en drøjde, så det harmonerer med Tivolis hovedindgang og det øvrige område.

Kommunens bemærkninger: Problematikken omhandler det ny projekts omfang og placering i forhold til Tivoli. Se afsnittet vedr. ”Projektet i forhold til omgivelserne”.

6. Advokat Ole Lund-Thomsen, Grønningen 17, 1270 K

Indsigelse: Indsigelsen er en klage til Natur- og Miljøklagenævnet samtidig med, at den skal anses som en indsigelse mod lokalplanen. Det bemærkes, at forslaget ikke indeholder en klagevejledning om, at der kan klages til Natur- og Miljøklagenævnet. Det bemærkes, at lokalplanforslaget ikke indeholder en VVM-redegørelse. Der er grænser for, hvad der kan presses ind i de Københavnske byrum, og der klages specifikt over, at der er mulighed for at anlægge 180 p-pladser, som vil afstedkomme miljømæssige gener, hvor Jernbanegade i forvejen er svært passabel. På grund af de trange forhold vil trafikken holde stille, når biler skal ned i p-kælderen, med store trafikale konsekvenser. Projektet er placeret i et af de infrastrukturmæssigt bedste områder i landet.

Kommunes bemærkninger: Forvaltningen vil behandle klagen til Natur- og Miljøklagenævnet, når lokalplanen måtte være endeligt vedtaget. Nævnet tager ikke stilling, før der er truffet en endelig beslutning, da der er tale om et lokalplanforslag, som er ude til debat, og der ikke er truffet nogen endelig beslutning, som der kan klages over. Derfor indeholder lokalplanforslaget heller ikke en klagevejledning. Det kan nævnes, at bekendtgørelsen af lokalplanforslaget, som skete ved offentliggørelsen af forslaget, indeholder en klagevejledning i forbindelse med beslutningen om ikke at udarbejde en miljøvurdering i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Som det fremgår af lokalplanredegørelsen, har forvaltningen vurderet, at projektet ikke er omfattet af VVM-reglerne.

Vedrørende trafikforholdene se afsnittet vedr. ”P-pladser” og ”Trafik i Jernbanegade” nedenfor.

7. Noah-Trafik, Ivan Lund Pedersen, Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 N

Indsigelse: Fremfører et paradoks mellem at Københavns Kommunes ønske om at fremstå som en miljørigtig by samtidig med, at det tillades at anlægge 180 p-pladser ved ekstremt stationsnært byggeri. Nordhavnsvejen omtales også som et projekt, der vil forværre biltrafikken i byen. Noah-Trafik har analyserede sig frem til i 2001, at der var ca. 33.000 private p-pladser på vej med de daværende planer.

Kommunes bemærkninger: Se afsnittet ”P-pladser” nedenfor.

8. Tivolis Venner, v/Peter Holst Eriksen

Indsigelse: Byggeriet er på alle måder krænkende i forhold til de nærmeste omgivelser. Især i forhold til Tivoli. Cirkusbygningen vil blive detroniseret. De stiller gerne op til et møde, hvor de kan uddybe deres betænkeligheder i sagen.

Kommunes bemærkninger: Se afsnittet ”Scala-projektet i forhold til omgivelserne” nedenfor.

9. Indre By Lokaludvalg, Rådhuspladsen 77, 1550 V

Indsigelse: Projektet er blevet drøftet med borgere ved et debatvognsarrangement den 12. marts 2012 på Axeltorv inden lokalplanforslaget blev sendt i høring. Der var udarbejdet et spørgeskema, som i alt 61 borgere besvarede. Resultatet kan opsummeres som følger:

- a. De højeste tårne skal placeres væk fra Axeltorv, mens de lave tårne skal placeres tæt ved Axeltorv, således at tårnhøjden optrappes fra Axeltorv mod Rådhuspladsen.
- b. Axeltorvs nuværende karakter og funktion som en rolig overgang mellem de livlige områder foran Tivoli og Palads-biografen skal bevares.
- c. Der skal kun placeres træer på Axeltorv i det omfang, de har en vinddæmpende funktion.
- d. Man bør udarbejde en vindanalyse på basis af vindtunnelforsøg, der tager udgangspunkt i det konkrete projekt og ikke i de eksisterende forhold.
- e. Da der ikke er blevet lavet et vindtunnelforsøg for byggeriet i forbindelse med startredegørelsen, bør lokalplanen ikke godkendes, før et sådant forsøg er udført.
- f. Byggeriets transparente karakter vil forstærkes ved ikke at binde bygningerne sammen med et torv/en tilgængelig plads i 1. sals højde.
- g. Det er væsentligt med offentlig adgang til toppen af det højeste tårn.
- h. Der er behov for på stedet at vise, hvor høje tårnene bliver, så man får et indtryk af, hvor meget de fylder i bybilledet. Det indtryk kan man få ved en given dag inden udløbet af høringsperioden at hejse en kranarm til den højde, tårnene vil få.
- i. Ifølge hovedparten af de borgere, som lokaludvalget har talt med, er Jernbanegade ikke gearret til den ekstra trafik, som byggeriet afføder
- j. Da byggeriet er stationsnært, bør det fremgå af kommuneplantillægget, at parkeringskælderens ikke er til almindelig bilparkering, men forbeholdes varelevering og parkering af handicapkøretøjer.
- k. Da det er et stort byggeri et centralt sted i København, bør der laves en VVM-redegørelse for byggeriet, så man får afdækket konsekvenserne af byggeriet for omgivelserne og klarlagt byggeriets bæredygtighed.

Indre By Lokaludvalg vedtog dette resultat af debatvognsarrangementet som et høringssvar i sit møde den 23. August 2012.

Kommunens bemærkninger: Vedrørende punkt a, b, c, f, g og h se afsnittet om ”Scala-projektet i forhold til omgivelserne”, vedrørende punkt d og e se afsnittet ”Vind”, vedrørende punkt i og j se afsnittet ”Trafik i Jernbanegade” og ”P-pladser” og vedrørende VVM-redegørelse se kommunens bemærkninger til høringssvar nr. 6.

10. Københavns Energi, Ørestad Boulevard 35, 2300 S

Indsigelse: Københavns Energi har ingen bemærkninger til forslaget.

11. Københavns Museum, Absalonsgade 3, 1658 V

Indsigelse: Det er prisværdigt, at forslaget forsøger at tage hensyn til stedets historie, men det forekommer lidt modsætningsfuldt at ville bygge så højt.

Kommunens bemærkninger: Se afsnittet ”Scala-projektet i forhold til omgivelserne”

12. Martin Markussen, Halmtorvet 7, 3. tv., 1700 V

Indsigelse: Det er forståeligt, at der er prestige i for en virksomhed at ligge centralt, med det er kedeligt, at der presses så store virksomheder ind i et allerede trængt område i midtbyen. Tivolis hovedindgang er nu presset ind mellem Axelborg, Radisson hotel, Arbejdernes landsbank og Industriens Hus. Området er gennemgang mellem hovedbanegården og strøget, og især turister kommer for at se den gamle by og ikke højt ”moderne” glasbyggeri. Udover at man vil bygge højt for at presse flere kontorpladser ind, tages der også noget af den linje, der er mellem Axeltorv og Tivoli. Det drejer sig om penge – en årlig skatteindtægt på 4,2 mio. Det forslås, at fokus lægges på at gøre området attraktivt og imødekommende især for turister, hvilket vil generere penge. Det forslås, at holde byggeriet lavt samt at lukke begge ender af Vesterbrogade og skabe et grønt område, der giver plads til rekreativt og kulturelt erhverv. Herved bliver bilerne også presset væk, og turisterne vil få en god oplevelse.

Kommunens bemærkninger: Se afsnittet ”Scala-projektet i forhold til omgivelserne” og ”Projektet Vesterbro Passage”

13. Jan Koed, Clara Pontoppidans Vej 41, 2500 Valby

Indsigelse: Byggeriet er rykket 2 m ud på Vesterbro Passage, et areal der forudsættes erhvervet. Konsekvensen af denne fremrykning er, at Vesterbro Passage skævvrides, hvilket svækker akse fra Rådhuspladsen til Trommesalen med Frihedsstøtten. Det er ikke i orden, at det tillades, at en privat bygherre breder sig i det offentlige rum på bekostning af herlighedsværdier. Det er et problem, at arealet foran Tivoli ikke tilføres rumlighed. Prioriteringen af Axeltorv på bekostning af Tivolis forareal er en fejludvikling, som vil svække Tivolis tiltrækningskraft og hæmme københavnernes frie færden i området. Som bilag er vedhæftet Gehl Architects optælling af fodgængertrafikken i Metropolzonen, som dokumenterer misforholdet i fordelingen af fortovsareal foran hhv. Tivoli og Scalagrunden/Axeltorv.

Kommunens bemærkninger: Se afsnittet ”Vesterbro Passage” nedenfor.

14. Denis Bowers, Skydebanegade 24, 1709 V

Indsigelse: Scala-projektet bliver et flot byggeri, et stort plus for området og ikke spor for højt i forhold til omgivelserne, og udsigten fra Axeltorv mod Tivoli skal ikke blokeres med træer eller turistbusser. Indsigelsen er rettet mod den ny udformning af Vesterbro Passage, som mangler den stramme træbeplantning. Man har udarbejdet en skæv løsning, som pga. af frihedsstøtten kræver en symmetrisk løsning. Den skæve løsning giver et ubrugeligt 20 m bredt fortov foran Axelborg og kun 10 m foran Tivolis hovedindgang og Hard Rock Cafeen, hvor der er mange fodgængere. Projektet lægger for stor vægt på trafikkapacitet.

Kommunens bemærkninger: Se afsnittet ”Vesterbro Passage”.

15. Martin Haupt-Jørgensen, Thyrasgade 12 st. th., 2200 N

Indsigelse: Scala-projektet er flot og giver området omkring Axeltorv et arkitektonisk løft. Et egentligt højhusbyggeri ville bringe flere mennesker til stedet.

Kommunens bemærkninger: Der har tidligere været arbejdet med højhusbyggeri på grunden, men projekterne fik aldrig opbakning til at blive realiseret.

16. Nils og Annette Haugbølle, Jernbanegade 7, 1., 1608 V

Indsigelse: Scala-projektet ser arkitektonisk flot ud. Som nabo er der dog åbenlyse betragtninger, som bekymrer. Der kommer skyggegener på nabejendommen, som vil medføre en værdiforringelse. Lokalplanen giver mulighed for at åbne nabogavlen, og nye altaner i gavlen vil kunne erstatte gener ved skyggeeffekten. En åbning af gavlen til butikker vil kunne ændre den nuværende adgang gennem porten i Jernbanegade 7, som burde lukkes. Det vil fremme bebyggelsen som landmark, hvis:

- Der blev etableret et udkigspunkt øverst på 16. etage.
- Cykler blev placeret i den planlagte kælder eller fjernet helt.
- Pladsen beplantes med træer for at mindske vindgener, og der blev etableret blomsterbede.
- Der etableres et springvand med masser af vand.

Det er svært at se, hvordan den øgede trafik i Jernbanegade efter etablering af en p-kælder kan undgå at skabe et større pres med miljømæssige konsekvenser. Busholdepladsen fra Rådhuspladsen ville det være hensigtsmæssigt at flytte til en overdækket banegrav.

Kommunens bemærkninger:

Lokalplanlægning er i henhold til en mangeårig praksis en erstatningsfri regulering af ejendomsretten, med mindre der er tale om fastlæggelse af en ejendom til offentlige formål, eller der er tale om, at kommunen nægter tilladelse til nedrivning af en bygning, som i lokalplan er fastlagt som bevarelsesværdig. I sådanne situationer kan der i visse tilfælde blive tale om, at kommunen skal overtage en ejendom mod fuld erstatning. En øget skyggeeffekt på en ejendom som følge af andet byggeri er ikke et sådant forhold, som kan medføre erstatning.

Se i øvrigt afsnittene ”Scala-projektet i forhold til omgivelserne”, ”Trafik i Jernbanegade” og ”P-pladser”

17. Malene O. Petersen, Jernbanegade 7, 6., 1608 V

Indsigelse: Positiv over for, at der kommer en ny bygning, der forhåbentlig vil give mere liv på Axeltorv, men der er ikke taget hensyn til naboer vedrø-

rende skyggegener. Der dannes nye udepladser, men der tages lys fra eksisterende tagterrasser. Dette er en forringelse af ejendommens værdi, og det er chokerende, at der ikke er en kompensation. Der har ikke været samarbejde, selvom kommunen er bekendt med problematikken. Det forslås, at højden på tårnene mod Jernbanegade tilpasses, så nabogrunden ikke lægges i skygge.

Der er en del erklæringer i lokalplanforslaget som ikke er sande:

- De nye tårne kommer til at blokere for mange kig og sigtelinjer.
- At Jernbanegade ikke vil blive påvirket af den øgede trafik.
- Tegningerne i lokalplanforslaget afbilleder ikke, hvordan tårnene kommer til at hænge sammen.
- De andre højhuse i området tilfører ikke området nogen form for æstetisk værdi. Så hvorfor opføre flere. Det nye Industriens Hus har fuldstændig frarøvet rådhusets dets synlighed. Rådhuset bliver med de nye Scala-bygninger klemt yderligere inde.

Kommunens bemærkninger:

Med hensyn til spørgsmålet om værdiforringelse af ejendommen henvises til bemærkningerne til henvendelse nr. 16.

Københavns Kommune opfordre til at grundejer samarbejder med naboer, og er blevet oplyst, at der har været kontakt mellem naboer og grundejer, og det har været mulighed for at fremkomme med bemærkninger.

Se afsnittet om ”Scala-projektet i forhold til omgivelserne”

18. Pelle Jarmer, Bellahøjvej 8A, 3. Tv, 2700 Brønshøj

Indsigelse: Lokalplanforslaget giver mulighed for opførelse af et spændende byggeri midt i København. Bygninger mod Jerbanegade kan rumme spændende lokaler med god udsigt. 61 m er dog for højt. Passagen er de smalleste steder 2 m, hvilket overrasker, at nutidens bygningsbestemmelser muliggør så tæt bebyggelse. Det tillades at nedrive en bevaringsværdig facade, uden at benytte muligheden for at betinge en bredde på Jernbanegade svarende til den eksisterende gadebredde. Der sælges et areal af Axeltorv og Vesterbrogade, hvilket forekommer ødelæggende på det hidtidige torvs solskinsside, hvor der tidligere var betydelig udeservering. Den romantiske ide om at markere den aldeles ukendte oprindelige voldanlægsgrænse med tilplantning samt forsænkede og hævede kasser bør opgives. Pladsen bør gives en fast belægning, svarende til den nuværende som muliggør vekslende aktiviteter og fri bevægelighed, samt at kunne se tivoli i den ene retning og Axeltorv med Cirkusbygningen i den anden. En bredere Jernbanegade vil lette tilkørslen til det ny byggeri. P-pladserne bliver et tiltrængt supplement til de beskedne p-muligheder der findes i området.

Kommunens bemærkninger:

Se i øvrigt afsnittene ”Scala-projektet i forhold til omgivelserne”, ”Trafik i Jernbanegade” og ”P-pladser”

19. Anne O. Laursen, Fuglebakkevej 35, 2000 Frederiksberg

Indsigelse: Lokalplanforslaget indeholder alt for høje og massive bygninger, der vil bryde med Købehavns meget smukke historiske by. Byggeriet introducerer en alt for stor atomkraftlignende byggekonstruktion. Tårnene bør gøres mindre massive og lavere. Der skal lægges vægt på et charmerende byliv i gadeplan. Der bør som minimum sikres offentlig adgang til udsigten fra tårnene.

Kommunens bemærkninger: Se afsnittet ”Scala-projektet i forhold til omgivelserne”

Kommunens bemærkninger til indsigelserne er samlet i nedennævnte temaer:

Trafik i Jernbanegade

Fra Jernbanegade vil der blive adgang til p-kælderen. Det forventes, at den nye bebyggelse vil generere 600 enkeltture i bil pr. døgn, hvoraf størstedelen vil skulle til og fra p-kælderen via Jernbanegade. Det vurderes, at Jernbanegade med en daglig trafik på 7.000 køretøjer kan håndtere denne trafikmængde.

P-pladser

Der bliver både udtrykt ønsker om flere og færre p-pladser i området. Antal af p-pladser i lokalplanforslaget er bestemt af kommuneplanens rammer, som foreskriver 1 p-plads pr. 150 m² etageareal og 1 p-plads pr. 100 m² etageareal for detailhandel (butikker). Dette svarer til i alt ca. 165 p-pladser, som etableres i p-kælder. Der pågår forhandling med Dagmarhus-karreen om at tinglyse mulighed for placering af ekstra 13 p-pladser i kælderen til Scala, således at Dagmarhus får opfyldt deres krav til p-plads. Falder forhandlingerne på plads vil Scala således rumme ca. 180 p-pladser. I den gældende lokalplan nr. 382 ”Jernbanegade” er der mulighed for at anlægge 1 p-plads pr. 100 m² svarende til 230 p-pladser, der er således sket en reduktion på ca. 50 p-pladser.

Scala-projektet i forhold til omgivelserne

Placering, højder og udformning

Projektets udformning med 5 runde bygninger i forskellig højde er baseret på en nærmere analyse af områdets karakter og muligheder. Området er beliggende i det gamle voldterræn, og blev først påbegyndt udbygget i 1911, over en længere periode, hvorfor området bærer præg af meget forskellige bygningstyper fra forskellige tider. Bygningerne er generelt udført i sin samtids arkitektur. Scala-projektet udføres også i sin tids arkitektur, og følger de politiske intentioner om at fortætte i områder med gode offentlige transportforbindelser. Det vurderes, at område kan rumme disse højder, især da bygningerne er placeret, så forskellige kig er respekteret, og de er opført relativt slanke, som en fortolkning af byens tårne og spir. Alle kig er ikke bevaret, men det er prioriteret, at rådhusårnet stadig vil være synligt henover Vesterport stations banegrav.

Projektet i forhold til Tivoli

Projektet vil blive synligt fra Tivoli, hvilket er en konsekvens af, at Tivoli ligger centralt i byen. Byen er dynamisk, og der er et ønske om, at den skal kunne udvikles og udbygges. Særligt dette område mellem middelalderbyen og Vesterbro er den ”morderne” by, hvor der allerede findes ”høje” huse i et modernistisk udtryk.

Det vurderes, at Scala-projektet med de udadvendte funktioner i både stueetagen og på 1. sal i byhaven vil skabe nyt byliv og projektets høje arkitektoniske kvalitet vil tilføre både området og tivoli-miljøet nye kvaliteter. Der

vil, som det også var ved det tidligere Scala-projekt, være mulighed for udeservering langs Scala-bygningens solside.

Tivolis hovedindgang, som er et ikon for København, vil ikke opleves som klemt, da Vesterbrogades bredde vil skabe den nødvendige afstand. Hovedindgangen kan opleves på afstand i hele Axeltorvs udstrækning. Synskorridoren fra Axeltorvs nordlige del, vil blive indskrænket en smule, men ikke nævneværdigt, og det vil stadig være muligt for turister at fotografere hovedindgangen fra attraktive vinkler. Det vurderes ikke som en realistisk fremtidsmodel at indrette området i forhold til Tivolis hovedindgang, da området er centralt beliggende i en dynamisk storby.

Nabobebyggelsen og skyggevirkninger

Nabobebyggelsen mod øst får skyggepåvirkninger fra det nye byggeri, hvilket er uundgåeligt, når der på den ene grund bygges højere end på den anden grund. Det vil hovedsagligt påvirke den øverste boligetage, som har tagterrasser til både gade og gårdside samt de øvre boliger mod gården. Ifølge skyggediagrammet vil skyggen falde efter middagstid først på tagterrassen mod gaden og derefter tagterrassen mod gården, hvor efter gadeterrassen vil få sol igen. Det er ikke optimalt i forhold til deres nuværende situation, hvor der er sol hele dagen. Det nye projekts skyggevirkning på naboer vurderes som minimale i forhold projektets omfang og højde. Lokalplanforslaget giver mulighed for åbninger i gavlen mod den ny passage, således at beboerne kan få højnet ejendommens herlighedsværdi.

Axeltorv og byhaven

Det fremtidige udtryk udspringer af hovedgrebet med genfortællingen af voldterrænet som en grøn kile gennem København. Det er derfor naturligt, at der arbejdes med beplantning af pladsen. Herudover er beplantningen et vigtigt element i forhold til at mindske vindgener.

Trappen til byhaven skal gives en udformning, som er inviterende og have en hældning og udformning så den skaber sammenhæng mellem Axeltorv og byhaven samt mellem passagen og byhaven. Der foreslås en ændring til lokalplanforslaget, således at det sikres at trappens form ikke vil fremstå som en barriere.

Der er foretaget registreringer af, hvilke arrangementer der har været afholdt på Axeltorv det sidste år, og udformningen har taget højde for, at der også fremadrettet kan indrettes tilsvarende arrangementer.

Cykler placeres både på torvet og i den fremtidige p-kælder. Det er erfaringen, at cyklister stiller deres cykel i meget kort afstand fra deres mål. Det er derfor urealistisk at tro, at cyklister vil stille deres cykel i p-kælderen, hvis de skal gøre brug af stueetagens nye funktioner. I stedet tilbydes cykelparkering på pladsen, på særligt udpegede steder, hvor det passer med indretningen af resten af pladsen. Placering af cykelstativer under træer flytte øjet fra stativet til træet. Den endelige udformning af pladsen er ikke afsluttet, så det er ikke besluttet, om der skal etableres blomsterbede og springvand med masser af vand.

Udsigt

Der er i lokalplanen indarbejdet muligheden for, at der kan blive offentlig adgang til en af de runde bygninger. Dette er en forhandling, som foregår mellem grundejer og bruger. Både grundejer og brugeren er informeret om ønsket.

Anvendelsen

Den nugældende lokalplan giver mulighed for etablering af hotelvirksomhed på ejendommen. Dette ændres i den nye lokalplan således, at der kan etableres kontorer fra 2. sal og opefter. I nærområdet er der pt. også ved at blive udarbejdet en lokalplan, hvor der sker et modsat anvendelsesskift. Kontormuligheden ændres til hotelvirksomhed. Der er altså ikke i området sket en afgørende ekstra tilførsel af hverken kontor- eller hotelvirksomhed.

Vindforhold

Der har siden lokalplanforslaget har været sendt i høring, blevet udarbejdet en vindrapport, efter at projektet har været i vindtunnel. I rapporten anføres forskellige tiltag til at optimere vindforholdene, som tegnestuen efterfølgende indarbejder i projektet, og lokalplanbestemmelserne tilrettes så ændringerne muliggøres.

Vesterbro Passage

Beslutningen om Vesterbro Passages skæve udformning blev taget før udarbejdelsen af Scala-projektet. Vesterbro Passage projektet er udsprunget af Metropolzoneprojektet. Baggrunden for omlægningen har været den mindre trafikmængde i forhold til det meget brede vejprofil. Begge sider er blevet optimeret for fodgængere, og projektet er udarbejdet på baggrund af en sigtelinje fra Strøgets udmunding til Frihedsstøtten, som understreges af en træække. Skævvridningen vil ikke sløre sigtelinjen mellem Strøgets udmunding og Frihedsstøtten. Projektet består af to faser, hvoraf der foreløbig kun er blevet bevilliget penge til fase ét, som strækker sig fra Rådhuspladsen til Bernstorffsgade. Fase to strækker sig fra Bernstorffsgade til forbi Frihedsstøtten. Det er ikke en mulighed at lukke Vesterbro Passage, da det bl.a. er et transitareal for den offentlige transport. Gehl Architects optælling af fodgængertrafikken i Metropolzonen blev iværksat som en del af Metropolzoneprojektet, og har bl.a. været baggrund for udviklingen af Vesterbro Passage projektet.

På baggrund af indsigelserne har forvaltningen foretaget nedenstående ændringer i lokalplanforslaget

Ændringer er foranlediget af den supplerende vindrapport, samt det forhold at størrelsen på arealet, som grundejer skal erhverve, ikke er endelig afklaret. Herudover er der tilføjes en bestemmelse vedrørende trappernes udformning for at sikre, at de ikke vil fremstå som barrierer.

Det foreslås, at ønsket om en afskærmning mellem byhaven og Jernbanegade samt en åbning mod Axeltorv imødekommes ved, at lokalplanforslagets tegning nr. 3 ændres således, at mellembygningen mellem de to tårne mod Jernbanegade kan placeres fra 1. til 6. etage, samt at mellembygningen mellem det mindste tårn mod Axeltorv og den højeste tårn mod jernbanegade

kan placeres fra 3. til 6. etage. Herved lukkes der af mod Jernbanegade fra byhaven, mens der åbnes op mod Axeltorv.

Det forslås, at henholdsvis det sortskraverede felt på lokalplantegning nr. 1, det gult skraverede felt på lokalplantegning nr. 2 og Kommuneplanens rammer ændres til det aktuelle areal, som Norden erhverver.

Som konsekvens af det mindre erhvervede areal ændres § 5 stk. 5 ”Bebyggelsens etageareal må ikke overstige 23.000 m², svarende til en bebyggelsesprocent på 541” til ”Bebyggelsens etageareal må ikke overstige 23.000 m²”. Der skal konsekvensrettes i redegørelsesdelen ift. angivelsen af bebyggelsesprocenten.

Herudover forslås det for at sikre en attraktiv sammenhæng mellem Axel-torv, passagen og byhaven, at der tilføjes et punkt j) under §6 stk. 1 som lyder: ”Trapperne til byhaven skal opdeles i flere niveauer, således at man kan se direkte op i byhaven.” Herudover tilføjes en kommentar.

Kommentar

Trapperne til byhaven skal have et udtryk og stigning, så de ikke fremstår som barrierer, men fremstår inviterende som en integreret del af Axel-torv og passagen.