

HENVENDELSER MODTAGET I HØRINGSPERIODEN

Til Fisketorvet forslag til tillæg nr. 2 til lokalplan nr. 202
med VVM og miljørapport

Offentlig høringsperiode fra den 29. juni til den
26. september 2017

Høringssvar

Besvarelser indkommet på anden vis nr. 11 - 10
Besvarelser indkommet via Bliv Hørt..... nr. 9 - 1



Høringssvar modtaget i høringsperioden

Nr.	Dato	Navn	Adresse	Postnr
11	25.09.2017	HOFOR A/S	Ørestads Boulevard 35	2300
10	30.06.2017 KL. 10:54	Byens Anvendelse, Vand og VVM, Københavns Kommune	Njalsgade 13	2300
9	26.09.2017, Kl. 14.06	Metroselskabet	Metrovej 5	2300
8	26.09.2017, Kl. 14.03	DSB	Telegade 2	2630
7	25.09.2017, Kl. 16.25	Henrik Østergaard Nielsen	Havneholmen 78	1561
6	25.09.2017, Kl. 14.32	Radius Elnet A/S	Teknikerbyen 25	2830
5	23.09.2017, Kl. 10.04	Martin Haupt-Jørgensen	Martin Luther Kings Vej 13, 6. th.	2450
4	21.09.2017, Kl. 20.20	Vesterbro Lokaludvalg	Lyrskovgade 4	1758
3	11.09.2017, Kl. 23.09	Thomas Bang Jespersen	Havneholmen 56	1561
2	03.07.2017, Kl. 12.05	Thomas Thorninger	Havneholmen 14C, 6. th.	2450
1	30.06.2017, Kl. 07.57	Thomas Fjelstrup Nielsen	Oehlenschlägersgade 43, 3.th	1663

Center for Byplanlægning
Njalsgade 13
Postboks 348
1503 København V.
Danmark

Plan-Fjernvarme, Bygas & Kraftvarme
Direkte tlf. 2795 2821
E-mail kimk@hofor.dk
Kunde nr. Indtast kunde nr.
Journal nr. Indtast journal nr.
Dato 25.09.2017

Høringssvar: Fisketorvet - tillæg 2 til lokalplan nr. 202

Hermed fremsendes HOFORs bemærkninger til lokalplanforslaget.

HOFOR har flere vigtige forsyningsledninger i beliggende i vejen der ligger på den nordlige side af Fisketorvet parallelt med Kalvebod Brygge (se oversigtskort sidst i høringssvar). Der drejer sig om:

- Spildevand: 2,4 * 2,4 meter forsyningskritisk spildevandstunnel, der sikrer afvanding blandt andet af baneterrænet.
- Fjernvarmeledning: Ud over Fisketorvet forsyner ledningen også Copenhagen Island og Nykredit nordøst for Fisketorvet.
- Vandledning: Forsyner både bygningerne nordøst for Fisketorvet og Havneholmen.

Et foreløbigt skøn på omlægning af forsyningsledninger er, at udgifterne risikere at løbe op i et beløb på mellem 5 -10 mio. kr. afhængigt af omfang af omlægningerne. Hvis ikke der tages højde for HOFORs forsyningsledninger i projektet. 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. Årsagen er ganske enkelt den, at vejarealet samt tilstødende arealer, som nævnt har en forsyningskritisk betydning for opretholdelsen af flere forsyningsarter – også udover HOFORs ledningsinteresser.

I den forbindelse er det væsentligt at være opmærksom på, at Københavns Kommunes vejafdeling ved flere lejligheder har oplyst, at forsyningselskaber 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. Princippet er senest blevet håndhævet i forbindelse med ledningsomlægninger som følge af etableringen af den nye metrolinje / stationsboks i lokalplanområdet. Dette gør det som nævnt vanskeligt at sikre en omlægning til alternative placeringer.

Derudover er det særligt vigtigt at der i projektet tages særligt højde for placering af søjler, fundamenter mv i forbindelse med overbygningen af vejen, således at disse ikke medfører behov for omlægninger af forsyningsledningerne.

Lokalplantillægget:

§4 stk. 3 Ophævelse af vejudlæg og nedlæggelse af vejanlæg
HOFOR kan jf. ovenstående kommentarer ikke anbefale en nedlæggelse af vejudlægget som vist i tegning nr. 3. Området ved "C" i snitmarkeringen C-C bør ikke nedlægges som vejareal.

§4 stk. 4 Promenader, fællesstier og adgangsforhold

Citat "*Der må ikke oprettes cykelchikaner eller andre former for fysiske forhindringer for fri passage på veje, stier, pladser og promenader.*" Bestemmelsen harmonerer ikke med indholdet i lokalplantillæggets §8 stk. 3 hvoraf det citat "*Der fastlægges en byrumsstruktur, som angivet på tegning nr. 5 og 6. På tegningerne nr. 7, byrum A - H er vist hvordan byrummene skal indrettes.*" Opmærksomheden henledes specielt på først "må ikke" og efterfølgende "skal". 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. Se desuden eksplicit kommentering af § 8 stk. 3 i nedenstående.

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

I tilfælde af ledningsarbejder i vejarealet samt tilstødende arealer i Kalvebod Brygge kan det i værste tilfælde være nødvendigt at afspærre dele af den forventede indkørsel fra Kalvebod Brygge i en længerevarende periode. En delvis afspærring af vejadgangen vil i sagens natur bevirke, at det kan blive vanskeligt at sikre varetransporten til Fisketorvet, da denne forventes afviklet via en fremtidig ensrettet vejstrækning. En løsning af denne problematik vil være at fastholde nuværende facadelinje således at dobbeltrettet færdsel fortsat vil være en mulighed. Opretholdelse af den dobbeltrettede færdsel kombineret med en udvidelse af eksisterende vejareal ind til nuværende facadelinje må formodes at formindske risikoen for manglende varetransport til Fisketorvet som følge af ledningsarbejder.

§6 stk. 8 Byggelinje

Bestemmelsen som bebyggelsesregulerende linjer bør differentieres i forhold til etager. Ved niveau 0 – stueetage bør byggelinjen placeres i eksisterende facade ud mod

Kalvebod Brygge jf. ovenstående generelle kommentar – altså kommentaren om, at eksisterende facadelinje ved niveau 0 – stueetagen bør fastholdes.

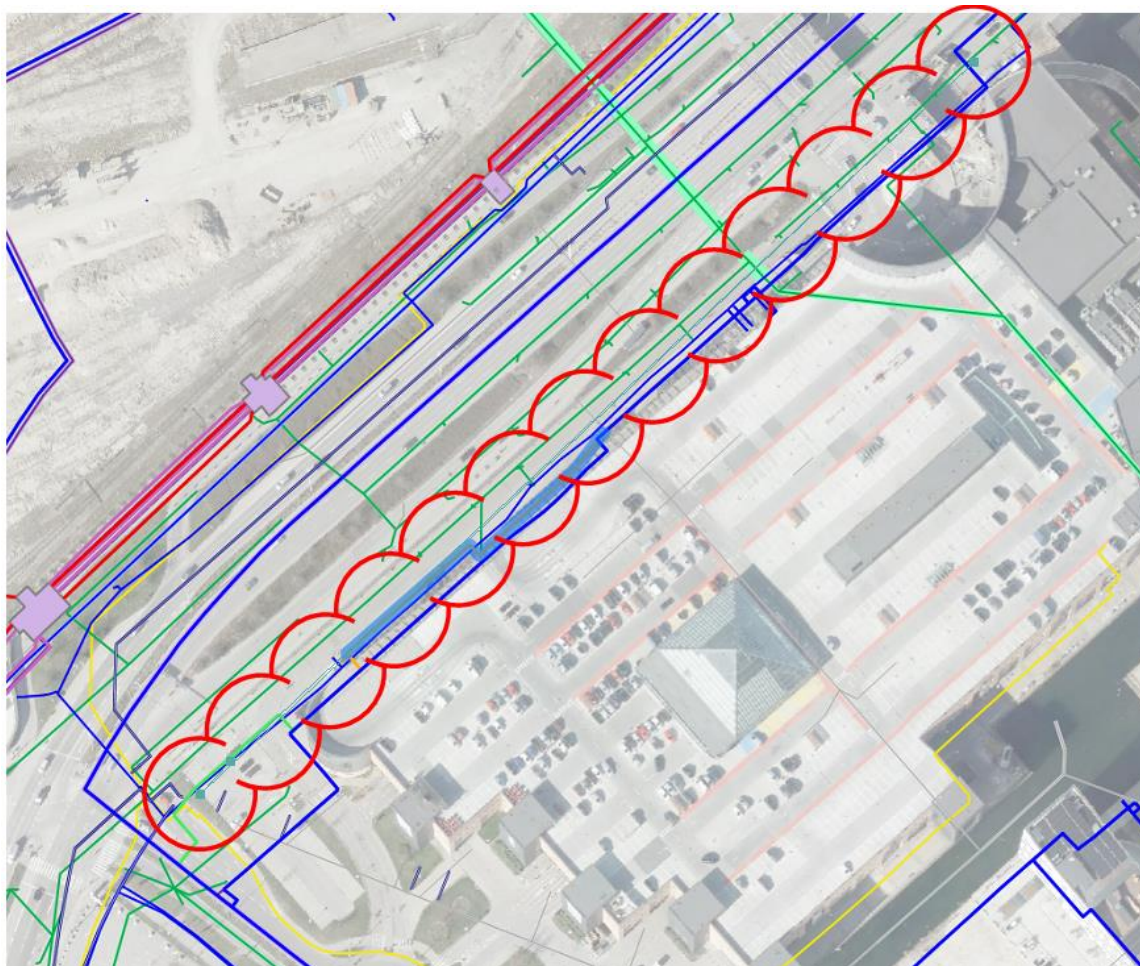
§8 stk. 3 Fastlæggelse af byrum

Citat ”*Der fastlægges en byrumsstruktur, som angivet på tegning nr. 5 og 6. På tegningerne nr. 7, byrum A - H er vist hvordan byrummene skal indrettes.*” Det kan fra en forsyningsteknisk vinkel være meget vanskeligt at se, hvorledes at forsyningssikkerheden kan opretholdes, når materialet indeholder bestemmelser om at byrum citat ”*skal indrettes*” herunder afsnittet Særligt om ’Metrohjørnet’ – Byrumstegning F hvor det citat fremgår at ”*Det landskabeligt udformede trappeforløb langs hele pladsens kant skal have forbindelse til den øvre arkade mod Kalvebod Brygge.*” der henvises efterfølgende til tegning nr. 7 byrum F. Af tegningsmaterialet fremgår det, at man påtænker etableringen af en trappe fra metrotrappen op til den øvre arkade over. Spørgsmålet er imidlertid hvordan man fremadrettet forventer at håndtere ledningsreoveringer mv. af de forsyningsanlæg der allerede er etableret i området – og det tillige er den eneste mulige trace for placering af forsyningsanlæg jf. ovenstående kommentar om forsyningsanlæg i området (Vejmyndigheden).

Med venlig hilsen

Kim Kanstrup

Nedenfor fremgår oversigt over HOFORs forsyningsledninger



From: TMFKP BU
Sent: 30. juni 2017 11:18
To: TMFKP BU CBP Byplankontorerne
Subject: VS: Offentliggørelse af forslag til tillæg nr. 2 til lokalplan nr. 202 "Fisketorvet", Vesterbro med tilhørende forslag til kommuneplantillæg, miljørapport og VVM-redegørelse samt udbygningsaftale.

Fra: Yngve Juul de Voss

Sendt: 30. juni 2017 11:06

Til: TMFKP BU

Emne: SV: Offentliggørelse af forslag til tillæg nr. 2 til lokalplan nr. 202 "Fisketorvet", Vesterbro med tilhørende forslag til kommuneplantillæg, miljørapport og VVM-redegørelse samt udbygningsaftale.

Kære BU

Hermed [høringssvar](#) til tillæg nr. 2 til lokalplan nr. 202 "Fisketorvet",

Jeg har en bemærkning det drejer sig om anvendelse af regnvand.

På side 18 står:

Der stilles krav til opsamling af regnvand fra tage og facader til brug for wc-skyl, undtaget dog ved bygninger hvor tagfladerne anvendes til solceller, grønne tage eller tagterrasser. Overskydende overfladevand skal afledes til havnen for ikke at belaste kloaknettet.

Ifølge lovgivningen er det KUN tagvand der må opsamles til wc-skyld, facadevand må IKKE anvendes til dette formål (facadevand er ikke tagvand men overfladevand!).

Eftersom der er parkering på en del af tagarealet bør parkering desuden tilføjes som et af de forhold der gør af tagvand ikke kan anvendes til wc-skyld.

Jeg vil derfor anbefale at afsnittet ændres til nedenstående eller lignende.

Der stilles krav til opsamling af regnvand fra tage til brug for wc-skyl, undtaget dog ved bygninger hvor tagfladerne anvendes til solceller, grønne tage, parkering eller tagterrasser. Overskydende overfladevand skal afledes til havnen for ikke at belaste kloaknettet.

Med venlig hilsen

Yngve Juul de Voss

Miljøsagsbehandler

Vand og VVM

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Anvendelse

Direkte 2011 9005

Web www.kk.dk/lar

Svar til: 2015-0291113 af: Metroselskabet

APPLICATION DATE

26. september 2017

SVARNUMMER

9

INDSENDT AF

Metroselskabet

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Metroselskabet

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Metrovej 5

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede høringssvar samt bilag.

MATERIALE:

metro_til_sydhavn._metroselskabets_bemaerkninger_til_forslag_til_tillaeg_nr._2_til_lokalplan_nr._202_
fisketorvet.pdf

cr-x-3p-crsh-3-0052.pdf



Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Udvikling
Postboks 348
1503 København V

Att.: Lars Korn

Metro til Sydhavn. Metroselskabets bemærkninger til forslag til tillæg nr. 2 til lokalplan nr. 202 Fisketorvet.

Kommunens sagsnr.: 2015-0291111

Metroselskabet har den 29. juni 2017 modtaget offentlig høring af forslag til tillæg nr. 2 til lokalplan nr. 202 "Fisketorvet" med tilhørende forslag til kommuneplantillæg, miljørapport og VVM-redegørelse samt udbygningsaftale.

Plandokumenterne skal muliggøre etablering af metrostation med stationsplads samt en udbygning af Fisketorvet.

Forslag til tillæg nr. 2 til lokalplan

Metroselskabet har dels en række overordnede bemærkninger til lokalplanforslaget, dels en række mere specifikke bemærkninger til lokalplanforslagets bestemmelser og bilag.

Metroselskabet skal overordnet set anmode om, at lokalplanforslaget har fokus på den tætte grænsefladekoordinering, der følger af at bygge ud over og meget tæt på en underjordisk metrostation, hvoraf der tillige følger en række restriktioner.

Selskabet finder, at det eksplicit bør fremgå, at lokalplanområdet er underlagt bestemmelserne i Lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring med senere ændringer.

Selskabet finder ligeledes, at det bør fremgå, at der forudsættes indgået en aftale mellem Metroselskabet og ejeren af Fisketorvet, der fastlægger de nærmere vilkår for Fisketorvets udbygning under hensyn til metroens sikkerhed, drift og vedligeholdelse mm., forinden byggetilladelsen m.v. meddeles. Derudover skal de beredskabsmæssige forhold respekteres.

Aftalen vil endvidere bl.a. indeholde forudsætninger i forhold til belastning og udgravning, herunder placering af søjler o.l.

Metroselskabet vil gerne opfordre til, at der under projektering og inden byggeansøgning fremsendes til Københavns Kommune løbende er kontakt med Selskabet omkring de tekniske løsninger.

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK-2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2017-09-26



Overordnet set må der ligeledes være fokus på, at projektet udføres således, at den fremtidige drift og vedligeholdelse af stationspladsen kan ske under hensyn til bl.a. tilgængelighed og tryghed for passagererne og, at metroen er i drift 24/7.

Metroselskabet skal desuden understrege vigtigheden af, at metrostationspladsen fremstår åben og tryk, så passagerer kan få fuldt overblik over stationspladsen, uhindret adgang til metrostationens rulletrapper og elevatorer, og at metroen er synlig fra Kalvebod Brygge samt Havneholmen.

For så vidt angår samtlige illustrationer, der vedrører 'Metropladsen', skal selskabet bemærke, at udbygningsfacaden omkring elevator og metrotrappen skal trækkes tilbage, jf. indgået aftale mellem ejeren af ejendommen og Metroselskabet.

Selskabet er således ikke indforstået med en løsning, hvor bygningen omslutter elevatortårnet. Elevatoren skal være synlig i byrummet og friholdes fra bygningen. Det bør fremgå, at drift og vedligehold af elevatorer skal kunne ske uafhængigt af bygningen.

Ligeledes bør ventilationsristen ved metrotrappen vises på samtlige tegninger over 'Metropladsen'. Metroselskabet skal gøre opmærksom på, at der skal sikres plads til et godt flow omkring stationselementerne samt til elevatorerne.

Der skal sikres en frihøjde ved elevatorerne og rulletrapperne på minimum 6,5 meter fra færdig terrænkote til konstruktion. Metroselskabet skal dog gøre opmærksom på, at frihøjden endvidere skal afstemmes med beredskabet i forhold til bl.a. indsatskøretøjer.

Betegnelserne udhæng og udkrugning anvendes gennem lokalplanen og bilagene, for at skabe klarhed bør der være konsistens.

De omtalte og viste søjlers placering på 'Metrohjørnet' og 'Metropladsen' er ikke afstemt med metrokonstruktionen, herunder hvor konstruktionen er forberedt for last fra det mulige kommende byggeri.

Det viste vejprojekt svarer ikke til det med Københavns Kommune aftalte projekt for den permanente situation.

Metroselskabet skal endelig bemærke, at det vil være hensigtsmæssigt, at betegnelserne "Metro til Sydhavn" samt "metrostationsplads" anvendes gennemgående i lokalplanforslaget. Metrostationen i lokalplanforslaget betegnes "Havneholmen metrostation".

Til lokalplanforslagets redegørelse

Metroselskabet skal til redegørelsesdelen bemærke følgende:

Side 6 Illustration af den ønskede udbygning af Fisketorvet. Metroselskabet skal anmode om, at trappeadgang til metrostationen på 'Metrohjørnet' vises på illustrationen. Desuden bør metroskakten Havneholmen vises, da den medfører en række bindinger. Besigtigelsesplan for skakten vedlægges høringssvaret.

Side 14 Byrum F 'Metrohjørnet'.

Det fremgår ikke tydeligt, hvad den stiplede linje på tværs over pladsen viser. Det er uklart, hvad de to firkanter med skrå streg igennem viser.



Side 17 Illustrationen af Metroforpladsen. Søjlerne vist på figur side 15 er ikke medtaget på denne illustration, se dog bemærkning om søjler anført ovenfor. På illustrationen mangler metroelevatorene. Illustrationen viser en rund geometri af metrotrappen, hvilket ikke er korrekt.

Side 27 Stormflodssikring. Det bør fremgå, at metroens installationer og indgange har en minimums designkote på 3,0 m DvR på stationselementerne og på 3,03 m for metrotrappen på 'Metrohjørnet', som skal respekteres ved anden planlægning og indgå i en vurdering omkring stormflodssikring i området. Forholdet fremgår pt. alene af skitse side 14.

Til lokalplanforslagets bestemmelser:

Metroselskabet skal til bestemmelserne bemærke følgende:

Side 32 § 6 Stk. 4 Højder af stueetager. Der skal sikres frihøjde ved elevatorer og rulletrapper på minimum 6,5 meter.

Side 33 § 7 Stk. 5. Facadeudstyr, herunder skiltning. Metroselskabet skal bemærke, at det bør fremgå, at metroskiltning udformet efter metrodesignmanual kan opsættes, både som fritstående henvisningskilte og på bygninger i forbindelse med anlæg af metrostationen og metrostationsplads.

Yderligere bør tilvejebringes mulighed for supplerende nødvendig skiltning samt mulighed for aptering af nødvendigt inventar, fx overvågning, alarmgivere eller andet.

Side 34 § 7 Stk. 6. Tekniske anlæg. Det fremgår af teksten at "Transformerstationer og andre mindre tekniske anlæg, som skal være umiddelbart tilgængelige, skal integreres i bygninger og terræn, så de ikke er synlige i området." Metroselskabet skal gøre opmærksom på, at bestemmelsen ikke kan gælde for metroanlæg, da det af hensyn til tilgængelighed for passagerer er vigtigt med synlighed.

Side 34 § 8 Stk. 3. Afsnittet Særligt om Metropladsen – Byrumstegning G. Bestemmelsen skal tilføjes også "ventilationsrist og elevator til metroen".

Til lokalplanforslagets bilag:

Metroselskabet skal til bilagene bemærke følgende:

Side 52 Snit D-D.

(Viser byrum G – Metropladsen)

Snittet indeholder ikke elevatortårn.

Side 55 Snit J-J.

(Viser snit ved byrum G – Metropladsen)

Af snittet fremgår det, at der er en højde på 3,5 m mellem terræn og underside af 1. sals dæk. Højden er ikke korrekt, se bemærkning herom ovenfor.



Forslag til tillæg til Kommuneplan 2015

I tillægget ændres kommuneplanramme S2* og C3* således at der kan udlægges byggefelter med en bygningshøjde på 45 meter og maksimal bebyggelsesprocent fastsættes til hhv. 300 og 215. Herudover ændres anvendelsen.

Metroselskabet har ingen bemærkninger hertil.

Udkast til udbygningsaftale

Udkast til betinget udbygningsaftale vedrørende Fisketorvet af 18. maj 2017 fastlægger rammerne for omlægning af en del af cykelslangen samt flytning af eksisterende trappe og etablering af dobbeltrettet cykelsti.

Metroselskabet har ingen bemærkninger hertil.

VVM-redegørelse og miljørapport for udvidelse af Fisketorvet

Københavns Kommune har vurderet, at udvidelsen af Fisketorvet er omfattet af VVM-pligt og her derfor udarbejdet VVM-redegørelse og miljørapport.

Metroselskabet har ingen bemærkninger hertil.

Såfremt Københavns Kommune finder, at der er behov for en uddybning eller drøftelse af selskabets bemærkninger, deltager Metroselskabet gerne i et møde herom.

Hvis kommunen har eventuelle spørgsmål til ovenstående, kan der rettes henvendelse til Metroselskabet, Areal & Rettigheder på mailadressen: AR-3parts@m.dk.

Med venlig hilsen

Christine Hammer Jespersen

Svar til: 2015-0291113 af: Jesper Olsen

APPLICATION DATE

26. september 2017

SVARNUMMER

8

INDSENDT AF

Jesper Olsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

DSB

BY

Taastrup

POSTNR.

2630

ADRESSE

Telegade 2

HØRINGSSVAR

Den planlagte udvidelse af Fisketorvet vil sammen med den øvrige massive udvikling i området med stor sandsynlighed generere en øget trafikbelastning på Dybbølsbro og området omkring S-togs stationen ved broen. Fremkommeligheden opleves allerede i dag problematisk. DSB mener, at det er nødvendigt, at Københavns Kommune fremkommer med løsninger på, hvordan disse afledte trafikale udfordringer løses.

Svar til: 2015-0291113 af: Henrik Østergaard Nielsen

APPLICATION DATE

25. september 2017

SVARNUMMER

7

INDSENDT AF

Henrik Østergaard Nielsen

BY

København V

POSTNR.

1561

ADRESSE

Havneholmen 78

HØRINGSSVAR

Jeg er enig i de betragtninger som er glimrende beskrevet i det høringssvar, som Thomas Thorninger har indsendt 3. juli 2017 (arkiveret som svarnummer 2), og vil anbefale at der ikke ændres i forhold til den gældende lokalplan. Som beboer på Havneholmen er det min bekymring at vejen Havneholmen i endnu højere grad end i den nuværende lokalplan vil blive en smal slugt med bygninger på over 40 meter på hver side af vejen, og bygget meget tæt på vejen. Det vil fuldstændig blokere den i forvejen meget lille udsigt mod Vesterbro, som er i bebyggelsen ved Skibbroen. Et skrækeksempel eksisterer allerede i Skanska's byggeri på Havneholmen, hvor Pandora bor, og hvor der er bygget helt ud til fortovet som følge af en ændret lokalplan. Forventningerne til trafikken på Havneholmen virker meget lidt realistiske, og især afviklingen af trafikken i krydset ud fra Havneholmen mod Vasbygade kan forudses at blive meget kaotisk. Især fordi der også kan forventes en stærk trafik fra den modstående Otto Busse's Vej, som bliver udslusning fra de mange kommende byggerier, heriblandt IKEA, Bygningsstyrelsen og ungdomsboliger. Det virker ikke som der er taget højde for at højresvingende bilister fra Otto Busse's Vej ud til Vasbygade vil have forkørselsret for venstresvingende bilister fra Havneholmen ud til Vasbygade og derved i praksis vil bremse udkørsel fra Havneholmen. Der er heller ikke taget højde for at udkørsel til Vasbygade allerede i dag er stærkt problematisk p.g.a. stillestående biltrafik på Vasbygade i myldretiden. Ud- og indkørslen i bil fra Havneholmen er allerede for nylig beskåret med 50% idet der er lukket for kørsel langs Fisketorvet's nuværende vareindkørsel hen forbi bl.a. Hotel Island og udkørsel i krydset overfor Tivoli Hotel. Denne vej har hidtil kunnet anvendes som en nødløsning når trafikken dagligt går i stå på strækningen af Vasbygade, startende fra Tivoli Hotel og ud af byen. Hvis man kommer med bil over Dybbølsbro og vil til Havneholmen skal man, efter at have kørt ned mod Vasbygade, krydse 3 spor med meget tæt trafik på Vasbygade i løbet af en strækning på ca. 20 meter, hvilket ofte er helt umuligt. En nødløsning har været at fortsætte ligeud af broen over Kalvebod Brygge og køre ned af slisken til Fisketorvet's vareindkørsel på terræn og derved fortsætte til Havneholmen. Denne mulighed er allerede nu forsvundet p.g.a. nedlæggelse af vejen langs vareindkørslen. Jeg savner et realistisk forslag til at løse dette problem, som også kun vil blive større, når kommende øvrige byggerier omkring Dybbølsbro færdiggøres. Den nuværende promenade på terræn langs bagsiden af Fisketorvet (forbi bl.a. Lidl og Fitness DK) og forbi indgangen ved restaurant og biograf, er i dag en del af cykelruten Havneringen (og det går jeg ud fra den også skal være fremover) og er den primære trafikåre med cykel fra Havneholmen og ind mod byen langs Kalvebod Brygge. Hvis der sker indskrænkning heraf til f.eks. udeservering eller yderligere beplantning, kan jeg forudse flere farlige situationer mellem cykler og gående, ligesom anvendelse

som brandvej vil blive sat over styr. Fisketorvet har allerede afholdt arrangementer med telte m.v. til brug for udeservering og det har givet situationer med problemer med fremkommeligheden for cykler (og skabt et udseende af losseplads med skrald i hele området dagen efter). Dette problem vil kun blive større med den forventede øgede cykel- og gangtrafik fra Islands Brygge og Artillerivej via Bryggebroen, som vil anvende metrostationen ved Fisketorvet. Overordnet efterlader forslaget til ændring af lokalplanen det indtryk at den eksisterende boligbebyggelse på Havneholmen bliver endnu mere gemt af vejen bag et endnu mere mastodontisk Fisketorvet og Skanska kontorbyggeri og at den eneste vej ud og ind af Havneholmen fremover bliver yderligere væsentligt forringet både for cykler og biler.

Svar til: 2015-0291113 af: Mette-Marie Joensen

APPLICATION DATE

25. september 2017

SVARNUMMER

6

INDSENDT AF

Mette-Marie Joensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Radius Elnet A/S

BY

Virum

POSTNR.

2830

ADRESSE

Teknikerbyen 25

HØRINGSSVAR

Radius Elnet A/S Hørringsvar tillæg 2 til lokalplan 202 Fisketorvet

MATERIALE:

hoeringsvar_tillaeg_2_til_lokalplan_202_fisketorvet_sept._2017.pdf



Københavns Kommune
- indsendt via portalen www.blivhoert.kk.dk

Radius Elnet A/S
Teknikerbyen 25
2830 Virum
Danmark

Tlf. 70 20 48 00
Fax 99 55 00 11

www.radiuselnet.dk
Cvr-nr. 29 91 54 58

Forslag til Tillæg 2 til lokalplan 202 Fisketorvet

25. september 2017

Radius Elnet A/S (i det følgende Radius) har den 30. maj 2016 fremsendt bemærkninger til startredegørelse, samt indkaldelse til ideer og forslag til VVM-redegørelse for Fisketorvet tillæg 2. Radius har på den baggrund modtaget Hvidbog 1 – VVM for udvidelse af Fisketorvet, med mail den 8. september 2017.

Vores ref. memaj

memaj@radiuselnet.dk
Tlf. +45 99 55 91 88

Radius ser ikke, at der i fremsendte Forslag til tillæg nr. 2 til lokalplan 202 for Fisketorvet, er taget højde for den betydningsfulde føringsvej, der er placeret, netop hvor Fisketorvet ønsker at udvide, samt hvor bebyggelsen af Cirkuspladsen er planlagt.

Radius har en dialog med de pågældende bygherrer, men Radius finder det formålstjenligt, at det af lokalplanen er omtalt, at der er denne betydningsfulde føringsvej, som allerede er beskrevet af Radius i forbindelse med fremsendelse af høringssvar den 30. maj 2016. Den eksisterende føringsvej, og de yderst begrænsede muligheder der er for at flytte blot enkelte af den betydelige mængde kabler, der er beliggende i denne føringsvej, skaber en del begrænsninger for udnyttelsen, hvilket rettelig bør omtales i en lokalplan.

Herudover fremgår det ikke, hvorledes Radius' føringsvej forventes sikret i forbindelse med, at det nuværende vejareal foran Fisketorvet ønskes inddraget som en del af butikscenteret. Radius ønsker således at samme retsstilling, som den der indrømmes By & Havn og Metroselskabet, ligeledes måtte omfatte den kollektive el-forsyning. Formålet med en servitut for føringsvejen er således, i lighed med metroanlæggene, at forhindre, at der for eftertiden foretages noget på ejendommene, der kan skade el-forsyningen, og dermed forringe anlæggets og passagerernes sikkerhed.

Med venlig hilsen

Radius


Mette-Marie Joensen

Lead Legal Counsel

Svar til: 2015-0291113 af: Martin Haupt-Jørgensen

APPLICATION DATE

23. september 2017

SVARNUMMER

5

INDSENDT AF

Martin Haupt-Jørgensen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Martin Luther Kings Vej 13, 6. th.

HØRINGSSVAR

En udvidelse af Fisketorvet, ny IKEA i området mm. vil resultere i øget biltrafik på Vasbygade. Gaden er i forvejen meget trafikeret og minder om en motorvej med larm, partikelforurening og lav trafikikkerhed for svage trafikanter til følge. Dette er problematisk, da der indenfor de næste par år bliver bygget store beboelseskvarterer tæt op ad Vasbygade. Kommunen bliver af hensyn til de nye beboere langs Vasbygade nødt til at indtænke støj og forureningsdæmpende samt trafikikkerhedsmæssige foranstaltninger. En løsning ville være at grave Vasbygade ned, hvilket sandsynligvis vil være dyrt. En anden løsning ville være at lave Vasbygade smallere, sænke hastigheden og lave flere fodgængerovergange. Desuden kan Vasbygade med fordel rettes ud og føres ind over DSB arealet således, at den ikke buer ind mod H.C. Ørstedsværket. Dette vil mindske vejlængden og desuden frigive et stort areal til ny bebyggelse, grønne områder mm. Det er vigtigt at få åbnet Fisketorvet op i gadeplan, da centret på nuværende tidspunkt lukker sig om sig selv. Der bør være butikker/restauranter/cafeer hele vejen rundt langs Fisketorvets facade. Desuden bør området generelt forskønnes og gøres grønnere, da det fremstår råt og rodet. Fra Fisketorvet indgang ved vandet har man f.eks. direkte udsigt til affald, paller mm. udenfor Hotel Copenhagen Island, hvilket ikke ligefrem højner æstetikken.

Svar til: 2015-0291113 af: Vesterbro Lokaludvalg

APPLICATION DATE

21. september 2017

SVARNUMMER

4

INDSENDT AF

Vesterbro Lokaludvalg

BY

Kbh V

POSTNR.

1758

ADRESSE

Lyrskovgade 4

HØRINGSSVAR

Vesterbro Lokaludvalgs høringssvar kan læses i den vedhæftede pdf.

MATERIALE:

hoeringssvar_fra_vesterbro_lokaludvalg.pdf



Vesterbro Lokaludvalg

Lyrskovgade 4, 2 sal
1758 København V

E-mail
G91Q@okf.kk.dk
EAN nummer
5798009800275

Til

Teknik og Miljøforvaltningen
Byens Udvikling
Njalsgade 13
2300 København S

Vedr. Forslag til tillæg nr 2 til lokalplan nr 202, Fisketorvet

Vesterbro Lokaludvalg har behandlet forslag til tillæg nr.2 til lokalplan 202, Fisketorvet, og indgiver hermed høringssvar med følgende kommentarer:

Overordnede kommentarer

Forslaget vedrører området ved Fisketorvet ved Dybbølsbro Station, og er en del af kontor-, hotel- og butiksområde langs Kalvebod Brygge og Vasbygade.

Fisketorvet ønsker at udvide butikscenteret, samt at opføre ny bebyggelse til kontor og hotel. En udvidelse af bebyggelsen mod syd kan, i og for sig, være med til at skabe et velfungerende og trygt byrum omkring den fremtidige metrostation. For at skabe mest mulig tryghed bør metrostationen integreres delvist i butikscenteret, således at der altid vil færdes mange mennesker omkring stationen, men samtidig skal stationen kunne tilgås udefra også af cyklende f.eks. fra Islands Brygge. Der skal altså etableres gode og hensigtsmæssige forhold for både cykeltrafik og cykelparkering.

Vesterbro Lokaludvalg har ikke indvendinger mod at der etableres ny bebyggelse langs Vasbygade i form af hotel eller kontorbygninger, som skal være med til at ”forskønne” butikscenterets facade, bla. ved brug af en facadebeklædning, der spiller bedre med i byrummet, end den nuværende. Spørgsmålet er, om der vil opstå en slags tunnel i Vasbygade med høje huse på begge sider, hvor der kan komme heftige vinde. Det bør undersøges og udformningen bør laves, så der ikke opstår denne vindtunnel.

Butiksstrukturen generelt

Vesterbro Lokaludvalg er betænkelig ved, at der ikke er foretaget en særlig dybdegående analyse af det samlede behov for detailhandel i

NOTAT

21-09-2017

Sagsnr.
2017-0253972

Dokumentnr.
2017-0253972-8



Et lokaludvalg i
KØBENHAVNS KOMMUNE

Vesterbro Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

området, og udvidelsen af Fisketorvets påvirkning af butikslivet på Vesterbro. Fisketorvet er både et butikscenter for Vesterbro og resten af Hovedstaden, men VVM-undersøgelsen er ikke særlig grundig ift. påvirkningen af handelslivet på Vesterbro. Tilsyneladende har Fisketorvet indtil videre ikke været af betydning for handelslivet på Istedgade og Vesterbrogade, men en så stor udvidelse af Fisketorvet kan måske få betydning. Det er ikke tilstrækkeligt belyst.

Metro-stationen

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 tryghed 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. Dog er Vesterbro Lokaludvalg betænkelig ved, om der er tilstrækkeligt med cykelparkeringspladser. Denne Metro-station vil også komme til at være den nærmeste metro-station for den sydlige del af Islands Brygge, hvorfra beboerne let kan cykle over Cykelslangen og tage Metroen herfra. Antallet af cykelparkeringspladser ved Metro-stationen og i det hele taget ved Fisketorvet bør genovervejes.

Facader og Byrum

På samme måde som facaden ved Metro-stationen er det tænkt, at den lukkede facade mod nord og øst aktiveres, så de noget dystre strøg på bagsiden bliver rarere at færdes i. Hele den lukkede facade åbnes op, men det bør ske ikke bare med butikker, cafeer og restauranter, men også med muligheder for aktive borgere. Denne aktivering kan bl.a. ske ved, at kanalerne i området kan bruges til f.eks. kajak-sejlads og sejlads med mindre joller. Det kunne fremmes ved, at der på bagsiden af det nuværende butiksområde sikres, at der kan etableres f.eks. bådeskure, klubsure og kajak-hoteller, hvor aktive borgere kan sidde og bøde garn, foretage småreparationer 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 kan betyde, at facaden skal gøres mere aktiv, end der lægges op til i tillægsplanen. Det er for Vesterbro Lokaludvalg afgørende, at udformningen sker, således at borgere også kan bruge området uden nødvendigvis at være handlende eller cafe-gæster. Det nuværende forslag lægger i for lille grad op til dette.

Trafikforhold

Vesterbro Lokaludvalg har ingen kommentarer til den angivne tilgang for biler. Dog skal der gøres opmærksom på, 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 ret usandsynligt. At cyklende og gående alene skulle stå for denne forøgelse forekommer usandsynligt. Ligesom varetransporten også må betyde øget bilkørsel. Vesterbro Lokaludvalg opfordrer til at dette forhold genvurderes.

Den overordnede cykelstiforbindelse langs Dybbølsbro, Cykelslangen og Bryggebroen forbinder Fisketorvet med Vesterbro og Islands Brygge. Det er derfor helt nødvendigt, at udvidelsen af Dybbølsbro med den nye bro i midten realiseres før byggeriet startes. Den øgede trafik aktualiserer også behovet for en mere hensigtsmæssig udformning af hele området, med særlig henblik på de cyklende og gåendes behov. Den nye hovedindgang og forplads tilgodeser delvis dette behov, men der er en utilstrækkelig mulighed for handicappede og folk med barnevogne for at komme fra niveau 0 til niveau 1 og videre. 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.

Krydset over mod Otto Busses Vej

Udformningen af tilgangen til Fisketorvet via Dybbølsbro fra Vesterbro er i og for sig tilfredsstillende med den nye udformning af broen. Derimod er der ikke i lokalplansforslaget gjort meget ud af krydset Vasbygade/Havneholmen/Otto Busses Vej. 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 Bauehøj Idrætsanlæg.

En hensigtsmæssig udformning af krydset Vasbygade/Havneholmen/Otto Busses Vej bør indgå som en del af Lokalplanstillægget. En udformning, som tager højde for, at dette kryds både skal afvikle den gennemkørende trafik, trafikken til Fisketorvet, herunder vareleveringen, samt ikke mindst for cyklende og gående videre til Islands Brygge og Amager Fælled. Det er helt

afgørende, at den nuværende udformning ændres, som noget af det første i projektet.

Grønne arealer og idræt

Der er i projektet et enkelt grønt område, som ikke er særligt stort. De manglende sportsfaciliteter for unge og voksne er et særligt problem for København i disse år. Ud over den ovennævnte tiltag, der skal understøtte aktiviteter på vandet, så bør der i området etableres 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 helt utilstrækkeligt.

Vesterbro Lokaludvalg skal opfordre 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. Hele området omkring Fisketorvet, havnen og godsbanearealerne bør sammentænkes i sin helhed til gavn for beboerne i området og i sammenhæng med manglende grønne områder og sportsfaciliteter for Vesterbros befolkning i øvrigt.

Med venlig hilsen

Thomas Egholm,
Formand for Vesterbro Lokaludvalg

Svar til: 2015-0291113 af: Thomas Bang Jespersen

APPLICATION DATE

11. september 2017

SVARNUMMER

3

INDSENDT AF

Thomas Bang Jespersen

BY

København

POSTNR.

1561

ADRESSE

Havneholmen 56

HØRINGSSVAR

ang lokalsplatlæg n3 2 til lokalplan 202 "fisketorvet" - Det er svært at vurdere påvirkningen af at de nye volumner når der ikke findes hverken snit eller renderinger fra øjenhøjde. Det vil være oplagt at lokalplanen indeholder rendering fra Dybbelsbro og et snit der sammenholder højden med naboerne (Begge sider af Kalvebodbrygge brygge samt bolig områderne på Havneholmen). Rendering fra Cykelbroen, Allers spids, Islandsbrygge, Tivoli Hotel og Ingerslevsgade er vel også relevant i forhold til hvor mange af byens folk der vil se det nye Fisketorv langt fra. - Volumener virker meget voldsomme og pga den store højde. - Aktiv / åben facade. Fantastisk at facaderne forskønnes! Det er tiltrængt. Rigtig godt med aktiv og åben facade mod vandpromenaden. Men med tanke på at Fisketorvet i de sidste 20 år netop HAR haft en glas facade, i 4 meter, med gulve i terræn niveau, uden liberalt erhverv, med indgange mod kanalen - som Fisketorvet bevis har valgt at holde aflåst fordi det var mere fordelagtigt med store lejemål med indgang inde fra centeret. Kan man frygte at dette nemt kan gentage sig i fremtiden. Hvis det skulle vise sig at store lejemål er fordelagtigt. Eller at det er mere ønskeligt med 1 butik indgang via Fisketorvets indre. Den åbne / aktive facade bør defineres endnu skarpere i lokalplanen. Fx ved at lejemål langs aktiv facade har en maksimal størrelse og at indgange skal være brugbare i åbningstiden. Dette for at sikre lokalplanen intentioner om at et aktivt uderum efterleves. - Barnevogne på cykelslange. I forbindelse med omlægning af forpladsen bør der indgås aftale om udvendig 24 timers åben handicap/barnevogns elevator der forbinder forpladsens oppe ved hovedindgangen med "legeområdet" nede. I dag er handicappede og barnevogne forvist til en meget lang omvej af Kalvebod brygge eller Cykelslangen eller gennem det private Fisketorvet. Oplagt placering er hvor nuværende ny ståltrappe findes. -Cykelparkering: Hvis Mezzanin cykelparkering skal være brugbar bør det henstilles at den har direkte forbindelse med centeret. (modsat nuværende cykelparkering der kræver at man går fra og tilbage) - Fisketorvets (teenage) kunder bruger tydeligvis en meget stor del af de omkring liggende ejeres arealer (Aller og bolig blokkene). Det vil være oplagt at Fisketorvet har bedre legearealer for både egne (yngre) kunder men også for (yngre) naboerne. Nærmeste legeplads for hele Havneholmen er i dag på Islandsbrygge eller på Vesterbro. - Havne promenaden bør muliggøre anløb med både. Fx fiskesalg som man kender det i dag. - Udeområder bør indeholde krav til affaldshåndtering pga det store problemer med affald der findes i dag.

Svar til: 2015-0291113 af: Thomas Thorninger

APPLICATION DATE

3. july 2017

SVARNUMMER

2

INDSENDT AF

Thomas Thorninger

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Thomas Thorninger

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Havneholmen 14C, 6. th.

HØRINGSSVAR

Overordnet vil det være beskæmmende, at der bygges både meget i højden og helt ud til vej både til Kalvebod Brygge og Havneholmen, ligesom planen ikke tager tilstrækkeligt højde for trafik og parkering. Se vedhæftede høringssvar.

MATERIALE:

fisketorvet_hoering.pdf

Ad højde og funktion

Betragtes Fisketorvet fra Islands Brygge siden, er byggeriet i dag nogenlunde diskret og harmonisk i forhold til den omkringliggende bebyggelse ned ad Kalvebod Brygge, idet der er tale om stort set samme byggehøjde. I det hele taget er byggehøjden relativt ensartet i området, og maksimalt til 6.-7. etages højde (svarende til skønsmæssigt omkring 25-30 meter).

Tower er desværre en undtagelse, med sine 9 etager og to yderligere etagers tagkonstruktion. Forvaltningen bør ikke gentage den fejl, det var at godkende byggeriet af Tower i den højde. Towers højde bør ikke anvendes som rettesnor for byggehøjden i området, da den allerede i dag er en undtagelse.

Det bør derfor genovervejes (og stærkt frarådes) at øge Fisketorvets byggehøjde til de planlagte 42-45 meter. Byggeriet vil blive en dominerende mastodont i området, hvilket ikke er i overensstemmelse med de arkitektoniske visioner i området på og omkring Havneholmen.

Det er prisværdigt, at man gerne vil åbne facaden og sikre mere liv på de områder langs den indre kanal, som i dag hovedsageligt bruges til transport af gående og cyklende. Dette mål kan nås uden at bygge nævneværdigt i højden. Desuden bør der tages højde for denne transport i planen, hvilket ikke er tilfældet pt. Det fremgår, at området skal bruges til caféliv m.v., hvilket i praksis vil lukke området af for en i dag betydelig gennemgående/-kørende færdsel.

I forhold til forslaget om kontor og hotelfaciliteter bærer planen præg af, at man intet har lært af det stærkt ucharmerende Ishøj Bycenter. Her er netop tale om et større fladt center, med et stort tilknyttet og lidet kønt hotel tårn der nærmest fremstår som en eftertanke. Ishøj Bycenter lever, blandt andet pga. den blandede anvendelse, en skizofren tilværelse og er ikke et rart sted at besøge.

Forvaltningen lægger nu op til at lave samme konstellation i Fisketorvet. Det vil ikke bidrage positivt til området, uanset at grundejeren sikkert vil være lykkelig for den øgede værdi af byggeriet. Planen har på dette punkt derfor nærmest karakter af knæfald for de kommercielle interesser frem for bæredygtig og harmonisk planlægning med respekt for lokalområdets værdier.

Med det store udbud af hoteller i nærområdet allerede (Tivoli Hotel m.fl.), må det desuden lægges til grund, at der ikke er et presserende behov for yderligere værelseskapacitet. Allerede derfor bør en eventuel udvidelse have fokus på at udvide shoppingområdet i stedet.

Fisketorvet bør fastholdes som et shoppingcenter med underholdningsfaciliteter som i dag, udvidelse eller ej.

Ad nærhed til vej

Det beskrives i forslaget som en fordel, at byggeriet vil grænse helt op til både Kalvebod Brygge og Havneholmen. Det er muligt, at en mere åben facade ud til Kalvebod Brygge til være positivt for området. Byggeri i højden helt ud til Havneholmen og overdækning af den kommende metrostation vil imidlertid være stærkt negativt.

Sammenholdt med Skanskas nye planer om yderligere kontorbyggeri på Cirkusgrunden, vil adgangen til Havneholmen fremover blive en relativt smal korridor mellem høje facader. Det medfører en mørk og klaustrofobisk fornemmelse, og det vil forringe boligværdi og lysindfald betydeligt i store dele af boligerne på Skibbroen og gøre fremtidige (forventeligt nødvendige) trafikale udvidelser eller ændringer så godt som umulige.

Skanskas planer om yderligere 5.000 m² kontor bør af samme grund afvises, uanset om overdækning af metrostationen gennemføres eller ej. Det foreslåede byggeri vil lukke området af på en u hensigtsmæssig måde, og få hele området til at fremstå proppet. Det er næppe intentionen af opføre ucharmerende byggeri alene grundet, at området bliver for kompakt med den store byggetæthed.

Skanskas oprindelige plan respekterede, at der skal være lys og luft i området omkring bådhaven/Havneholmen, men det nye ønske om yderligere en bygning fejer effektivt det hensyn af banen. Det oprindelige byggeri skulle være en pæn afslutning som en slags grøn bølge ud til Vasbygade i samme retning som vejen, og tilføjelsen af yderligere kvadratmeter i den foreliggende form (vinkelret på Vasbygade), trækker meget ned for helhedsindtrykket af både byggeriet og området generelt.

Der er desuden allerede i dag store problemer i området med lejre af hjemløse, romaer, el. lign. Det foreslåede byggeris samlede karakter vil gøre området mørkere og mere kompakt, hvilket næppe vil øge trygheden i området. En overdækning af metrostationen er desuden en oplagt invitation til ophold, som bør genovervejes.

Parkering

Det foreslås, at der nedlægges ca. 40 parkeringspladser i terræn. Det er meget væsentligt at bemærke, at Fisketorvet ligger i umiddelbar forbindelse med et boligområde med mange hundrede boliger, og at der på hele Havneholmen er parkeringsforbud zone. Det betyder, at parkeringerne i terræn er den eneste praktiske og reelle mulighed for gæsteparkering for rigtig mange beboere i området. Tidsbegrænsningen på parkeringspladsen er allerede problematisk, og en yderligere forværring af parkeringsforholdene i området er derfor alvorlig.

Forvaltningen har gentagne gange tilladt, at der opføres både boliger og kontor uden etablering af tilstrækkelige parkeringsforhold. Senest er Skibbroen opført med omkring 180 boliger og uden nogen parkeringspladser overhovedet (når der bortset fra 2-3 timeparkeringer, der i denne henseende er irrelevante). Det betyder, at stort set alle ejendomme i området har for få parkeringspladser i kældre m.v. til at dække det reelle behov, og der er ikke længere nogen alternativer, når Cirkusgrunden (hvor der hidtil har kunnet lejes parkeringspladser) bebygges med kontor i nær fremtid.

Hertil kommer, at parkeringsmulighederne efterhånden som byggerierne omkring Tømmergravsgade bliver iværksat, vil blive yderligere forringet i væsentligt omfang.

Pandora A/S har endda fundet det nødvendigt at leje alle ledige parkeringspladser under Essex Waterfront på langtidskontrakter, så der reelt ikke længere er parkering for beboerne til rådighed. Parentetisk bør kommunen overveje og undersøge, om dette er i overensstemmelse med reglerne om adgang til parkering for etageboliger.

En forværring af parkeringsforholdene i området – og særligt i terræn – bør på denne baggrund stærkt frarådes. Der bør i stedet udtænkes og gennemføres en plan for områdets parkeringsforhold generelt, som i dag er under al kritik for et moderne boligområde.

Det er tydeligt, at Københavns Kommune hader biler, men de er nu engang en vigtig faktor i forhold til bl.a. mobiliteten på arbejdsmarkedet, hvorfor der bør laves realistiske planer for en gangs skyld.

Endelig er cykelparkeringen ved Fisketorvet allerede i dag ganske utilstrækkelig. Der bør håndteres i en eventuel udvidelse. Særligt ved indgangen omkring foodcourt området er der ofte ganske mange cykler, der står uden for stativer.

Trafik

Generelt har Københavns Kommune et noget urealistisk forhold til og syn på trafikken i området. Det er helt normalt, at der allerede i dag er trafikkaos i og omkring Fisketorvet i weekenderne. I udsalgsperioder spilder dette kaos ud på både Havneholmen og Vasbygade/Kalvebod Brygge og sætter trafikken i stå. Det lukker effektivt adgangen til området for de mange beboere, hvilket selvsagt er meget uhensigtsmæssigt. 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 uden om det værste shopping-trafik.

Hertil kommer, at det nye IKEA byggeri er projekteret med et helt urealistisk lavt antal parkeringspladser. Det er sket ud fra en antagelse om, at mange/de fleste vil cykle i IKEA. Og åbenbart lige tage et reolsystem med hjem på styret. Det er naturligt, at en del af IKEAs 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.

Konklusion

- 1) Den maksimale byggehøjde på Fisketorvet bør ikke overstige hovedparten af de omkringliggende bygninger, dvs. omkring 30 meter.
 - Alternativt vil Fisketorvet blive meget mere dominerende end i dag, hvilket vil påvirke hele området negativt. Der bør i stedet udarbejdes en plan for at udvide shoppingarealet og åbne facaderne uden at der tilføjes hotel tårne til centeret. Skal der være hotel bør det holdes i lavere niveau og anvende en større del af flade arealet i stedet. Er så massivt byggeri som Fisketorvet fungerer kun i dag, fordi der er åbne området omkring det.
- 2) Den foreslåede udvidelse af SKANSKAs byggeri bør afvises, da den vil få store negative konsekvenser for både indtrykket af og trygheden i området.
 - Det yderligere byggeri vil forværre ovenstående om Fisketorvets dominans, når der bygges helt ud til vejen på begge sider af Havneholmen. Desuden 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.
- 3) Der bør udarbejdes en realistisk plan for trafik og parkering i modsætning til den her foreliggende.
 - Den foreliggende plan forholder sig end ikke til de problemer, der allerede er i dag på dette område, og tegner et meget misvisende billede af behovet og udfordringerne både i området og konkret i Fisketorvet.

Svar til: 2015-0291113 af: Thomas Fjelstrup Nielsen

APPLICATION DATE

30. june 2017

SVARNUMMER

1

INDSENDT AF

Thomas Fjelstrup Nielsen

BY

København V

POSTNR.

1663

ADRESSE

Oehlenschlägersgade 43, 3.th

HØRINGSSVAR

Vi har ikke brug for et gigantisk indkøbscenter, men byrum og rekreative områder af høj kvalitet. Selvom Fisketorvet er velbesøgt, er det et kummerligt og traveligt byggeri med elendige rumligheder. Det har vi ikke brug for mere af - snarere mindre.