

# SVAR PÅ HENVENDELSER FRA HØRING

## FORSLAG TIL LOKALPLAN FISKETORVET II

Nedenfor er høringssvar kort refereret og besvaret af forvaltningen. Der er modtaget 18 henvendelser i høringsperioden fra den 21. november 2023 til den 29. januar 2024, og der er modtaget 5 henvendelser i høringsperioden fra den 16. april til den 11. juni 2024. Henvendelserne kan ses i bilag 4. Henvendelser i høringsperioderne.

### *Forslag om ændringer efter høringen*

Forvaltningen foreslår ændringer til lokalplanforslaget på baggrund af høringerne. Ændringerne fremgår af bilag 6 Forslag til ændringer efter høring. Derudover foretages en række mindre redaktionelle rettelser.

### *Emner i henvendelserne*

Henvendelserne er besvaret efter emne.

"(3)" tal i parentes angiver, hvor mange der har henvendt sig om emnet.

"(O)" angiver, at en offentlig instans har henvendt sig om emnet.

"(LU)" angiver, at et lokaludvalg har henvendt sig om emnet.

<b>FORSLAG TIL LOKALPLAN Fisketorvet II</b> .....	1
<b>Anvendelse</b> .....	2
(7, LU) Ønsker vedrørende anvendelser .....	2
<b>Trafik og mobilitet</b> .....	3
(5, LU) Bryggebroen, gang- og cykeltrafik samt trafikudviklingen generelt.....	3
(1) Vejstatus for Havneholmen .....	4
<b>Parkering</b> .....	4
(1, O) Adgang til cykelparkering .....	4
<b>Ydre fremtræden</b> .....	5
(2, O) Arkitektur og karnapper.....	5
<b>Omfang og placering af bebyggelsen</b> .....	5
(4, O) Højde og skyggevirkning .....	5
<b>Ubebyggede arealer</b> .....	6
(2) Beregning af friareal .....	6
(2,0) Træer .....	6
<b>Miljøforhold</b> .....	7
(3, O) Virksomheder af national interesse.....	7



<b>Vandarealer og Zonestatus .....</b>	<b>7</b>
(1) Træbrygger mv. ....	7
<b>Andre emner .....</b>	<b>8</b>
(1) Aflysning af lokalplan .....	8
(2) Ledningsforhold.....	8
(1, O) Fortidsminder.....	8
(1, O) Metroservitutter mv. ....	9

## Anvendelse

### (7, LU) Ønsker vedrørende anvendelser

Henvendelse 7, 9, 1A, 2A, 3A, 4A og 5A

En borger savner forskellige typer af detailhandel som cykelforretning med værksted, skomager/nøglebar, renseri, optiker, grønthandler og bager/konditor og andre servicefunktioner som lægehus, tandlæge, kulturhus med mulighed for at spille musik, teater, hobbyværksteder, bibliotek mv.

En anden borger ønsker, at der stilles krav om husbåde i kanalen med fortrinsvis små billige boliger til studerende og indslusning af hjemløse. Bådene skal være ombyggede både, der kan være af typen hollandsk kuf eller lignende. Det vil give liv og skabe tryghed.

En tredje borger mener, at der bør etableres flere, mindre og billige boliger.

Danmarks Naturfredningsforening, København er imod yderligere kontorbyggerier, da det vil øge presset på et i forvejen presset boligmarked. Nye kontoretagemeter vil bidrage til en skæv byudvikling, hvor boliger, fællesfunktioner og grønne områder i stedet bør prioriteres. Desuden anføres, at et endnu større Fisketorv vil dræbe de små lokale butikker og spolere et socialt liv i gaderne. Synspunkterne gentages i forbindelse med den anden høring.

Vesterbro Lokaludvalg bakker op om kravet om studieboliger.

Bygherre foreslår, at det maksimale etageareal til boliger forhøjes med 500 m<sup>2</sup> til 9.800 m<sup>2</sup>, idet det anses for muligt at indpasse yderligere boligetageareal i byggefelt D. Dermed skabes der bl.a. plads til depotrum, der fylder mere ved ungdomsboliger (studieboliger), som bygherre nu ønsker etableret i byggefeltet.

#### *Forvaltningens svar*

Lokalplanen er ikke til hinder for de fremsatte ønsker til detailhandel og andre servicefunktioner, men den kan ikke sikre, at de bliver etableret.

I Kommuneplan 2019 er kanalen ikke udpeget som en placeringsmulighed for husbåde, og der er ikke optaget bestemmelser herom i lokalplanen. Det betyder dog ikke, at der er forbud mod placering af husbåde, såfremt bolværksejer og By og Havn giver tilladelse.

Forvaltningen vurderer ikke, at der kan tilvejebringes tilstrækkelige friarealer til en større forøgelse af boligetagearealet.

Med bestemmelserne i Kommuneplan 2019 for området lægges der op til en fortætning bl.a. med kontorhverv og detailhandel på baggrund af den gode

beliggenhed i forhold til kollektiv trafik. Med lokalplanen sker der en reduktion i både omfang af nybyggeri og detailhandel i forhold til den gældende lokalplan. Desuden lægger lokalplanen op til aktive stueetager i nybyggerierne, der vil medvirke til en opgradering af det sociale liv.

Forvaltningen vurderer, at det vil være muligt at øge boligetagearealet i byggefeltet ved primært ved etablering af karnapper, jf. afsnittet om ydre fremtræden, og kan anbefale, at bygherres ønske om en øgning af boligetagearealet med 500 m<sup>2</sup> imødekommes. Ændringen fremgår af bilag 6 Forslag til ændringer efter høring.

Forvaltningen vurderer ikke at der kan etableres tilstrækkelige, gode friarealer til flere boliger end foreslået, mens nyt kontorerhverv mod den støjende Kalvebod Brygge vil gøre oplevelsen mere bymæssig end den eksisterende facade med rampe og varegård. Der ville, selv uden nyt byggeri, kun være få arealer til evt. at tilføre mere grønt.

## Trafik og mobilitet

### **(5, LU) Bryggebroen, gang- og cykeltrafik samt trafikudviklingen generelt**

Henvendelse 3, 4, 5, 7 og 10

En borger anfører, at udvidelserne omkring Fisketorvet kræver en udvidelse af Bryggebroen, der allerede i dag er overbelastet, og at problemet ikke løses med en ny bro sydligere, og det foreslås at udvide broen eller opføre en parallel gangbro.

En anden borger ønsker, at der gøres en stor indsats for at gøre forbindelsen mellem Tømmergraven og over Havneholmen til Fisketorvets promenade så attraktiv og sikker som muligt med fodgængerfelt, eventuelt lyskryds, god belysning og god tilgængelighed.

Vesterbo Lokaludvalg finder også, at der er behov for at se nærmere på cykeltrafikken, herunder kapacitet for cyklister og gående langs Fisketorvets facade mod Kalvebod Brygge.

Vesterbo Lokaludvalg finder desuden, at ekstra parkeringspladser samt udviklingen af Postbyen og Jernbanebyen betyder, at den trafikale situation på Vasbygade og Kalvebod Brygge er uløst, og at perspektiverne/prognoserne for biltrafikken er alarmerende.

#### *Forvaltningens svar*

Forvaltningen er opmærksom på problemerne med Bryggebroen, men er ikke enig i, at en ny bro mellem Islands Brygge og Enghave Brygge ikke vil kunne afhjælpe nogle af problemerne, da der er mange beboere på det sydlige Islands Brygge og på Havneholmen og Teglnholmen, som vil benytte den nye bro i stedet for Bryggebroen.

Borgerrepræsentationen har den 1. februar 2024 vedtaget en trafikal helhedsplan for området omkring Dybbølsbro, der har til formål at forbedre forholdene for fodgængere og cyklister.

Forvaltningen er enig i, at forbindelsen mellem Tømmergraven og Fisketorvet bør have stor opmærksomhed og opfordrer ejerne af vejen, der er en privat fællesvej, til at forbedre forholdene.

Med hensyn til cykel- og gangtrafikken langs Fisketorvets facade langs Kalvebod Brygge bemærkes, at de vil skulle benytte den eksisterende cykelsti og det eksisterende fortov på rampen. For fodgængere bliver der en ekstra mulighed for at færdes i kolonnaden i nybyggeriet mellem pladsen ved Dybbølsbro og metropladsen.

Også for forvaltningen ser udviklingen af biltrafikken især i krydset Kalvebod Brygge/Havneholmen/Vasbygade/Carsten Niebuhrs Gade problematisk ud. Der må forventes kødannelser og længere rejsetider. Det kan måske få nogle til at vælge andre veje eller alternative rejseformer.

### **(1) Vejstatus for Havneholmen**

Henvendelse 2

Grundejerforeningen Tømmergraven fremsætter ønske om, at Havneholmen overtages som offentlig vej langs byrum A (metropladsen) fra krydset ved Kalvebod Brygge/Vasbygade til det nye kryds ved indkørslen til Fisketorvet. Begrundelsen er, at det synes unaturligt, at metropladsen er offentlig vej, mens vejen, der betjener den og tilsammen udgør et naturligt sammenhængende byrum, ikke er. Endvidere bemærker foreningen, at Havneholmen betjener flere grundejerforeninger, at trafikken til og fra Fisketorvet udgør en meget stor del af trafikken, og at denne trafik ikke har tilknytning til området, og dermed ikke er lokal. Såfremt Københavns Kommune ikke vurderer, at den første del af Havneholmen bør optages som offentlig vej, ser grundejerforeningen det som en nødvendighed, at drift og vedligehold af vejen præciseres i lokalplanen.

#### *Forvaltningens svar*

Havneholmen er i dag en privat fællesvej, der betjener de tilstødende ejendomme og ender blindt for biltrafik ved Allers forplads. Det forhold, at der etableres en metroplads, ses ikke at medføre en så stor offentlig trafik, at det kan begrunde en overtagelse som offentlig vej. Trafikken til Fisketorvet er til en privat virksomhed. Spørgsmålet om fordeling af udgifter til drift og vedligehold sker med hjemmel i lov om private fællesveje og kan ikke reguleres i en lokalplan.

## **Parkering**

### **(1, O) Adgang til cykelparkering**

Henvendelse 18

Metroselskabet foreslår, at det i § 5. Bil og Cykelparkering, stk. 2, eventuelt præciseres, at cykelparkering i byrum A bl.a. placeres langs metrotrappen nærmest Kalvebod Brygge i stedet for langs trappen nærmest Kalvebod Brygge. Endvidere anfører Metroselskabet, at det af tegning 4 fremgår, at adgang til cykelparkering til Fisketorvets nybyggeri skal foregå fra metropladsen. Det besluttede design for metropladsen, der er under udførelse, vil ifølge selskabet gøre det vanskeligt at håndtere cyklende trafik til denne lokation. Det vil udgøre en risiko for kollision og være til ulempe for gående på pladsen.

#### *Forvaltningens svar*

Forvaltningen kan anbefale, at der skrives "metrotrappen" i lokalplanbestemmelsen i stedet for "trappen". Med hensyn til cykeladgang bemærkes, at forvaltningen finder, at det er vigtigt, at adgang til cykelparkering til Fisketorvets besøgende og ansatte sker så tæt på den nye indgang som muligt. Metropladsen, der i sig selv rummer mange cykelparkeringspladser, indbyder til, at cyklister trækker cyklen hen til parkeringspladserne, herunder også til Fisketorvets nye cykelparkering. Hvis adgangen til cykelparkeringen ikke er

optimal, er der en større risiko for, at ansatte og besøgende til Fisketorvet vil benytte cykelparkeringspladserne på metropladsen. Der har efterfølgende været en dialog med Metroselskabet, hvor konklusionen er, at da metropladsen overtages og driftes af kommunen, vil det være op til kommunen at beslutte eventuelle ændringer, såfremt cykeladgangen til Fisketorvet måtte give anledning til uhensigtsmæssig adfærd. Det skal tilføjes, at en lokalplan ikke kan bestemme, at der ikke må være cykelparkering med adgang fra forpladsen.

#### *Forslag om ændring af lokalplanen*

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 5, stk. 2, Cykelparkering ændres. Ændringen fremgår af bilag 6 Forslag til ændringer efter høring.

## **Ydre fremtræden**

### **(2, O) Arkitektur og karnapper**

Henvendelse 10 og 5A

Vesterbro Lokaludvalg finder, at det er arkitektonisk godt, at der er indarbejdet forskellige facadefarver for at bryde facaden op. Samtidig arbejdes der med aktive facader både langs metroplads og havnekanten, hvilket udvalget håber kan være med til at skabe lokale aktiviteter.

Bygherre ønsker mulighed for karnapper begrundet i et konkret skitseforslag til indretning af ungdomsboliger.

#### *Forvaltningens svar*

Der er ikke i optaget bestemmelser om karnapper i lokalplanforslaget. Forvaltningen vurderer, at en løsning med karnapper på gårdsiden vil tilføre kvalitet til ungdomsboligerne, og foreslår, at der optages bestemmelser om karnapper i lokalplanen. Ændringen fremgår af bilag 6 Forslag til ændringer efter høring.

## **Omfang og placering af bebyggelsen**

### **(4, O) Højde og skyggevirkning**

Henvendelse 9, 12, 17 og 2A

Danmarks Naturfredningsforening, København, finder, at byggeriet er alt for tæt og højt, og at problemerne med lys, skygger, blæst, støj og trængsel ikke bliver behandlet seriøst ligesom ved andre nyere lokalplaner.

Ejeren af Fisketorvet ser gerne, at lokalplanens minimumshøjder fjernes, så der bliver mulighed for at opføre lavere højde end angivet på tegning 5.

Transportministeriet fremsender et høringssvar fra Bygningsstyrelsen, hvori det bemærkes, at bygningshøjden ud mod Kalvebod Brygge vil mere end fordobles, og, at nybyggeriet kaster skygge på Bygningsstyrelsens byggeri på den anden side af vejen. Dette vil påvirke kvaliteten af arbejdspladserne der negativt.

En borger mener, at byggefelt A bør trappes ned mod hovedindgangen, så så overgangen til forpladsen virker mindre voldsom og så pladsen ikke ligger i skygge. Desuden bør teknik, trappe- og elevatorårne mv. på tag placeres, så de ikke er synlige fra gadeplan.

#### *Forvaltningens svar*

Med bestemmelserne i Kommuneplan 2019 for området lægges der op til en fortætning bl.a. på baggrund af den gode beliggenhed i forhold til kollektiv trafik. Med lokalplanen sker der en reduktion i både omfang af nybyggeri i forhold til den gældende lokalplan.

Bygherres ønske om, at krav til minimumshøjder udgår, anbefaler forvaltningen kun imødekommet delvis, da formålet med udbygningen bl.a. er at skjule den eksisterende facade, og da bestemmelserne for byggefelt D skal sikre en arkitektonisk begrundet variation i højden. Forvaltningen kan således anbefale, at bestemmelsen ændres således, at minimumshøjden reduceres fra 23, 32 og 36 m til 18 m, dog med variation for så vidt angår byggefelt D, hvor minimumshøjden bliver 18, 20, 23, 26 og 31 m. Højderne er eksklusive teknik på tag

Forvaltningen vurderer ikke, at skyggepåvirkningen afviger fra, hvad der kan forventes ved beliggenheden i et tæt bebygget kvarter i København. Afstanden mellem nybyggeriet og Bygningsstyrelsens byggeri er over 60 m, højden er ikke ændret i forhold til den gældende lokalplan, og højden er af samme størrelsesorden som den højeste af Bygningsstyrelsens bygninger.

#### *Forslag om ændring af lokalplanen*

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at tegning 5, jf. § 6, stk.3, Bebyggelsens højde, ændres så minimumshøjden reduceres til 18 m, dog med variation for så vidt angår byggefelt D. Ændringen fremgår af bilag 6 Forslag til ændringer efter høring.

## **Ubebyggede arealer**

### **(2) Beregning af friareal**

Henvendelse 12 og 2A

Fisketorvet bemærker, at lokalplanforslaget giver mulighed for at opføre bygninger med mindre grundplan end byggefelterne, og at det areal, som byrummet i givet fald øges med, ikke indgår som friareal, hvilket ikke virker logisk. Fisketorvet ser derfor gerne forslaget ændret, så arealer inden for byggefelterne, som ikke bebygges, indgår i beregningen af friarealet.

En borger mener ikke, at friarealet bør kunne udgøres af 50 % af metroforpladsen, idet der skal placeres 200 cykler, som vil optage en stor del af pladsen.

#### *Forvaltningens svar*

I henhold til lokalplanens § 8, stk. 1, er friarealet en ejendom ubebyggede areal, eksklusive parkerings- og tilkørselsarealer. Det er således ikke byggefeltets udstrækning, men det faktiske byggeris grundplan, der er afgørende for friarealets størrelse.

Metropladsen indrettes med større beplantede arealer, der udgør ca. 1/3 af pladsens areal belagte arealer og forsynes med bænke. Forvaltningen vurderer ikke, at cykelparkeringen, hvoraf over 40 % placeres i kanten af pladsen med direkte adgang fra fortovet, fylder så meget på pladsen, at det kan begrunde, at en mindre andel end 50 % kan medregnes til bebyggelsens friareal.

### **(2,0) Træer**

Henvendelse 18 og 2A

Metroselskabet konstaterer, at det i redegørelsens afsnit om lokalplanens indhold, træer og anden beplantning, er anført, at lokalplanen stiller krav om plantning af 56 nye træer og anden beplantning, og at der på metropladsen plantes 121 træer og anden beplantning. Selskabet spørger, om det betyder, at man ønsker, at der skal plantes 56 + 121 nye træer. Metroselskabet mener ikke, at der skal skrives antal træer på metropladsen i redegørelsen.

En borger mener, at de 4 store træer, der står ud for indgangen til SATS ved Fisketorvets sydfacade, bør vurderes som bevaringsværdige

#### *Forvaltningens svar*

I henhold til lokalplanens § 8, stk.7, skal der plantes mindst 56 nye træer. Metropladsen er således ikke omfattet af krav om antallet af træer. Forvaltningen finder, at det er meget relevant i redegørelsen at nævne det antal træer, der indgår i Metroselskabets godkendte projekt, da det afspejler, hvor grøn pladsen bliver.

Alle træer i lokalplanområdet er vurderet i forhold til, om de lever op til kriterierne for at kunne blive udpeget som bevaringsværdige. Af vurderingen fremgår, at træerne ud for SATS har mange døde grene i toppen og derfor ikke lever op til kriteriet om en restlevetid på over 25 år.

## **Miljøforhold**

### **(3, O) Virksomheder af national interesse**

Henvendelse 13, 14 og 15

Ørsted anfører, at det er af afgørende betydning, at rammerne for drift af H.C. Ørsted Værket ikke ændres, hvilket ikke synes at være tilfældet med lokalplanforslaget.

Plan- og Landdistriktsstyrelsen efterlyser en redegørelse for, at de virksomheder i nærheden, der er af national interesse, ikke risikerer at blive mødt med skærpede miljøkrav som følge af lokalplanen. Det drejer sig om Lokomotivværkstedet Otto Busses Vej, H.C. Ørsted Værket og MAN Energy Solutions

#### *Forvaltningens svar*

Forvaltningen kan bekræfte, at lokalplanen ikke har betydning for driften af H.C. Ørsted Værket.

På baggrund af Plan- og Landdistriktsstyrelsens henvendelse har forvaltningen formuleret et afsnit til redegørelsen om miljømæssige gener fra virksomheder, hvor konklusionen er, at lokalplanen ikke vil medføre skærpede miljøkrav til de pågældende virksomheder. Denne tekst er sendt til styrelsen, der herefter ikke haft bemærkninger til vurderingen af disse virksomheder.

#### *Forslag om ændring af lokalplanen*

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at der indsættes et nyt afsnit i redegørelsen om miljømæssige gener fra virksomheder. Ændringen fremgår af bilag 6 Forslag til ændringer efter høring.

## **Vandarealer og Zonestatus**

### **(1) Træbrygger mv.**

Henvendelse 8

Castellum, der er ejer af Havneholmen 25, oplyser indledningsvis, at de er positive i forhold til udviklingen af området, men er bekymrede for forurening fra den øgede aktivitet, herunder affald, som naturligt vil lande i kanalerne. Der gøres opmærksom på, at træbrygger, muliggjort i henhold til lokalplanens § 10, stk. 5 og 6, ligger på Castellums matrikel og derfor ikke kan etableres uden samtykke fra dem, hvilket også gælder anløbspladser for både. Desuden gøres opmærksom på, at p-pladser på Fisketorvet ved det nordøstlige hjørne tilhører Castellum.

#### *Forvaltningens svar*

Etablering af træbrygger mv. på matriklen tilhørende Castellum vil forudsætte, at det er Castellum selv, der etablerer anlæggene eller giver fuldmagt hertil. Lokalplanen regulerer ikke gener med affald, og er ikke til hinder for opretholdelse af eksisterende lovlige forhold som parkering.

## **Andre emner**

### **(1) Aflysning af lokalplan**

Henvendelse 1

Skanska A/S, der er tilstødende grundejer og har været med til at udvikle området, ser positivt på, at der sikres mulighed for revitalisering af Fisketorvet. Selskabet påpeger dog en fejl i lokalplanens § 12 om aflysning af lokalplan, hvori det står, at tillæg til 2 til lokalplan 202 ophæves i sin helhed. Imidlertid gælder tillæg 2 fortsat for Skanskas ejendom.

#### *Forvaltningens svar*

Forvaltningen er enig med Skanska i, at der er tale om en fejl, og at bestemmelse ændres, så aflysningen kun gælder for det aktuelle planområde.

#### *Forslag om ændring af lokalplanen*

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 12. Ophævelse af lokalplan ændres. Ændringen fremgår af bilag 6 Forslag til ændringer efter høring.

### **(2) Ledningsforhold**

Henvendelse 6 og 11

HOFOR gør opmærksom på, at der ligger en vandledning langs Fisketorvets facade mod Kalvebod Brygge, og at ledningen ikke kan nedlægges uden store konsekvenser for Fisketorvet. Desuden gøres der opmærksom på en fjernvarmeledning også langs Kalvebod Brygge, hvor HOFOR ønsker, at det nuværende tracé kan bevares. HOFOR gør supplerende opmærksom på, at ledningerne ligger i arealer, der ønskes nedlagt som vejareal, og at dette indebærer tinglysning af en servitut om beskyttelse af ledningerne.

#### *Forvaltningens svar*

Af forvaltningens forhandlinger med Fisketorvet og dets rådgivere fremgår, at parterne er fuldt opmærksomme på HOFOR's ledningsanlæg.

### **(1, O) Fortidsminder**

Henvendelse 16

Københavns Museum gør opmærksom på, at jordarbejder i forbindelse med byggerier, renoveringer ol. kan indebære en risiko for at fjerne væsentlige fortidsminder, der vil skulle undersøges, inden de fjernes, jf. museumslovens kap.



8, § 27. Københavns Museum kan vurdere denne risiko nærmere, hvis museet kontaktes i god tid inden eventuelle jordarbejder finder sted.

*Forvaltningens svar*

I lokalplanens redegørelse er der henvist til museumsloven.

### **(1, O) Metroservitutter mv.**

Henvendelse 18

Metroselskabet har en række bemærkninger til beskrivelsen af metroservitutterne i lokalplanens redegørelse. Desuden ønsker selskabet, at der konsekvent bruges betegnelsen metropladsen og ikke metroforpladsen, da denne betegnelse ikke anvendes længere.

*Forvaltningens svar*

Forvaltningen er enig i Metroselskabets forslag til ændringerne i teksten om metroservitutter. Forvaltningen vil rette metroforpladsen til metropladsen som en redaktionel rettelse i tekst og tegninger.

*Forslag om ændring af lokalplanen*

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at formuleringen i redegørelsen om metroservitutter ændres i overensstemmelse med Metroselskabets ønsker.

Ændringen fremgår af bilag 6 Forslag til ændringer efter høring.