



Indstilling om endelig vedtagelse af lokalplan "Bryghusgrunden" med kommuneplantillæg og VVM

17-03-2009

Sagsnr.
2008-137153

Redegørelse for synspunkter modtaget i høringsperioden og bemærkninger hertil

Dokumentnr.
2009-157093

Forvaltningen har i høringsperioden modtaget 78 henvendelser, heraf 5 underskriftindsamlinger med i alt 2157 underskrifter. I 67 henvendelser gives udtryk for udelukkende negative synspunkter på projektet, 6 er helt eller punktvis positive og 5 er neutrale, jf. bilag 6 med stikordsoversigt over hovedsynspunkter i de enkelte henvendelser. Efter høringsperiodens udløb er modtaget yderligere 5 henvendelser, jf. fremlagte kopier af henvendelser og oversigten over navne og adresser, bilag 5.

Sagsbehandler
Kirsten Mølgaard

Henvendelser fra andre myndigheder

Miljø Center Roskilde har afvist at efterkomme forvaltningens anmodning om at flytte fortidsmindebeskyttelseslinien omkring skansen/Chr. IV's Bryghus. Begrundelsen er, at det ikke er nogen administrativ lettelse for kommunen. Heri ligger, at der normalt skal være tale om flere forskellige forhold, der skal reguleres, før Miljøcentret går ind i sagen. I det aktuelle tilfælde er der kun ét forhold, som kommunen selv kan dispensere fra.

Kulturarvsstyrelsen har i sit høringssvar nedlagt veto mod overskridelsen af beskyttelseslinien og gør opmærksom på, at der skal opnås enighed mellem styrelsen og kommunen om revisioner af projektet, før lokalplanen kan endelig vedtages.

Københavns Stiftøvrighed anmoder om, at man tilgodeser det frie udsyn fra havnen til Vor Frue Kirke.

Københavns Bymuseum finder, at et unikt kulturmiljø ødelægges af bygningens dimensioner og placering, og at udsynet fra broerne til den historiske by forsvinder. Fortidsmindebeskyttelseslinien skal respekteres.

Center for Bydesign

Njalsgade 13, 2. + 3. sal
Postboks 447
1505 Kbh. V

Bemærkninger

På denne baggrund og fordi der i mange øvrige henvendelser gives udtryk for kritik af bygningens dominerende indflydelse på det historiske miljø, har forvaltningen i samarbejde med Kulturarvsstyrelsen foreslået ændringer af projekt og lokalplan med hensyn til bebyggelsens placering og forhold til kanalen. Disse ændringer har været i supplerende høring, jf. folder med ændringsforslag i bilag 8. Resultatet af den supplerende høring fremgår af bilag 10 og 11.

Telefon
3366 1362

Telefax
3366 7020

E-mail
kirmol@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009495044

www.kk.dk

Kystdirektoratet anbefaler en laveste sokkelhøjde på 1,43 m, som er en forudsætning for at få forsikringserstatning ved oversvømmelse.

Bemærkninger

Forvaltningen har orienteret bygherren om anbefalingen.

Københavns Energi oplyser, at selskabet er i dialog med bygherre om flytning af ledninger.

Øvrige henvendelser

Øvrige synspunkter fra den offentlige høring er opsummeret efter emner, som anført nedenfor, og kommenteret med udgangspunkt i de foreslåede ændringer af projekt og lokalplan.

1. Anvendelsen af området - byliv
2. Bebyggelsens omfang og placering
3. Arkitekturen, forhold til stedet/kulturarven
4. Byrum, promenader og legepladser
5. Trafik og parkering
6. Miljø og bæredygtighed
7. Dialogproces
8. Andet

Ad 1. Anvendelsen af området - byliv.

Mange ønsker, at Bryghusgrunden bevares som offentligt område og nyindrettes som et rekreativt område, et grønt åndehul. Området foreslås enten at indgå som led i en grøn rambla om den historiske by fra Nørreport til havnen, blive udlagt som grøn 'lommepark' eller som en aktiv bypark med legeplads og evt. mindre bygninger som børneinstitutioner, orangeri, turistinformation, caféer og lignende. Som grundlag for byparkens indretning foreslår flere, at der udskrives en konkurrence, som også skal omfatte Søren Kirkegårds Plads. Andre foreslår, at hele stueetagen bør have offentlige funktioner, og/eller at der også mod havnen bør være offentlige funktioner. Byliv under jorden og væk fra vandet vurderes som forkert. På trods af de gode intentioner om varierende aktiviteter betragtes det som et ubegrundet postulat, at bygningen skaber byliv. En enkelt foreslår energirigtigt boligbyggeri i stedet for kontorer, som man synes, der er rigeligt af. En anden finder ikke, at der er efterspørgsel efter dyre boliger. På den positive side anses den funktionelt sammensatte bygning at være et tilskud i sig selv, som vil tilføre området nye offentlige tilbud, der i synergi med eksisterende kulturinstitutioner vil trække bylivet til havnefronten og besøgende ned ad Frederiksholms Kanal. Det eksisterende tomrum på en af byens bedste beliggenheder anses ikke for holdbart i længden.

Bemærkninger

I dag muliggør den gældende lokalplan nr. 236 offentligt byggeri/musikhus på grunden. Dette blev ikke til noget og i 2006 besluttede kommunen, at grunden fortsat skal kunne bebygges og valgte at sælge grunden til Realea på betingelser om kvalitetsbyggeri, indretning af legeplads m.m. Realisering af ønskerne om i stedet at etablere en park med mindre bygninger er derfor urealistisk, da det ville forudsætte, at kommunen købte grunden tilbage og udarbejdede en ny helt anden lokalplan.

Hvad angår ønsket om flere offentlige funktioner mod vandet har forvaltningen ikke fundet det hensigtsmæssigt at stille krav herom. Efter forvaltningens vurdering vil det stride mod projektets funktionelle og arkitektoniske idé om sammenfletning af forskellige funktioner op gennem etagerne således, at hver etage rummer flere forskellige funktioner. Herudover lægger den 'kant' placerede bygning med udkragninger over havnen ikke op til interaktion mellem aktiviteter i stueetage og havnefront.

Imidlertid vil de foreslåede projektrevisioner og Realeas beslutning om at flytte permanent til Jarmers Plads betyde en funktionel omorganisering af bebyggelsen, der muligvis åbner nye muligheder for udadvendte funktioner på en del af strækningen langs havnen. At hævde at bebyggelsen ikke skaber byliv er jo et postulat i sig selv. Én afgørende betingelse for at skabe byliv gennem døgnet er, at en bebyggelse eller et område har blandede funktioner, der samlet set er i brug døgnet rundt. En anden afgørende betingelse er, at der er attraktive rammer for besøgende med opholds- og aktivitetsmuligheder for forskellige mennesker. Dette opfylder projektet efter forvaltningens opfattelse, ligesom det er oplagt, at der vil opstå en synergieffekt sammen med kulturinstitutionerne i kvarteret. Af samme grund ser forvaltningen ingen idé i, at der udelukkende opføres boliger. Hvad angår prisen på boligerne er det rigtigt, at den centrale beliggenhed sandsynligvis vil betyde en høj pris, afhængig af konjunkturerne, men dette forhold kan ikke reguleres via Planloven.

Ad 2. Bebyggelsens omfang og placering

Mange finder, at bebyggelsen er for stor til grunden. Med reference til postgirobygningen og det tidligere musikhusprojekt for grunden finder man, at bebyggelsen vil blive voldsomt dominerende, helt ude af skala med omgivelserne. Man ser bebyggelsen som en for høj klods, der lukker af for forbindelsen mellem by og havn, ligger for tæt på kanal og de historiske huse og tager udsigten fra byen til havnen og fra havnen til det historiske miljø. Der peges på nødvendigheden i at tage højde for kanalforløbets svage knæk, der medvirker til, at sigtelinjerne blokeres. Herudover peges på den skyggefulde legeplads mod nordvest, der bliver resultatet af den store høje bygning. Man vurderer bebyggelsesprocenten til at være mindst 300, hvis den blev beregnet

efter normale regler, og man savner argumentation for forøgelsen. Holdningen er, at projektet bør reduceres, og at gældende lokalplans bestemmelser om bebyggelsesprocent på 150 og placering skal overholdes. Der er også forslag om at nedsætte bebyggelsesprocenten til maksimalt 110. Enkelte foreslår, at de to øverste etager nordvest for vejen fjernes, eller at man udelukkende bygger nordvest for Chr. Brygge. En finder, at den historiske skyline skal bevares, og at bebyggelsen er i strid med de hidtidige volumenstudier og havneplaner, ifølge hvilke voluminøse bygninger skal placeres der, hvor havnen 'knækker'. En finder, at en moderne bebyggelse på stedet skal have dimensioner som de historiske huse. Enkelte synes, at huset bør placeres et andet sted, mere reelt stationsnært, f.eks. i Ørestad eller i andre områder med nybyggeri, som i Defense i Paris. Ud fra en positiv synsvinkel finder nogle, at den sammensatte bebyggelse både tilpasser sig den nye bebyggelse langs havnen og de historiske huse via sit antimonumentale opdelte volumen. Det anses for helt rigtigt at bygge henover den trafikerede vej, så byen bliver forbundet med havnen. Man finder, at bygningen vil åbne et ellers hengemt område mod vandet og skabe rumlig sammenhæng på Søren Kirkegårds Plads.

Bemærkninger

Forvaltningen er enig i, at bebyggelsen ligger i et krydsfelt mellem mange forskellige bymæssige skalaer, der skal tages højde for, men vurderer ikke bebyggelsen til at være for stor og ude af skala. Bygningshøjden svarer til omgivelsernes øvrige store bygninger som Chr. IV's Bryghus og Diamanten. Den foreslåede flytning af bebyggelsen mod havnen, tilbagetrækning af stueetagen mod kanalen og aftrapningen af bygningshjørnet mod Chr. IV's Bryghus knytter bebyggelsen mere til havnefrontens øvrige større bygninger, skaber afstand til bebyggelse i lille skala og forbedrer udsynet fra Frederiksholms Kanal til havnen. Kanalens svage krumning nord for Christians Brygge indebærer, at selv en bebyggelse med facade i fortidsmindebeskyttelseslinien vil være meget synlig set fra Frederiksholms Kanal uanset bebyggelsens dimensioner. En ny bebyggelse med dimensioner som f.eks. Fæstningens Materialegård vil dog ikke kunne matche det store havnerum og øvrige større bygninger langs havnefronten. Det er forvaltningens opfattelse, at den ny bebyggelse netop skal være synlig og markerer sig på dette centrale sted, hvor den samtidig skal danne væg om Søren Kirkegårds Plads, uden at angribe den historiske skyline. Hvad angår udsigten fra Langebro til den historiske by, vil enhver bebyggelse, større end Materialegården, ændre udsigten ligesom Diamanten har ændret udsigten fra Knippels Bro. Trods forøgelsen af bebyggelsesprocenten fra 150 til 197 er der ikke tale om et større hus eller et større bygningsvolumen end det forudsatte musikhus, - tværtimod. I den gældende lokalplan nr. 236 er der forudsat en opfyldning ud i havnen, der alt andet lige giver en lavere procent, selvom musikhusprojektet reelt havde et større bygningsvolumen end det aktuelle projekt. Det

aktuelle lokalplanforslags bestemmelse om, at etagearealer, der f.eks. selv fungerer som offentlige byrum, ikke skal medregnes i bebyggelsesprocenten, er ikke en usædvanlig bestemmelse. Det har det formål dels at give et mere reelt billede af tætheden, dels at give større arkitektoniske og rumlige friheder til design af bebyggelsen. Ønsket om at placere bebyggelsen et helt andet sted i byen vil forvaltningen undlade at kommentere.

Ad 3) Arkitekturen - forholdet til stedet/kulturarven

Mange finder, at stedet rummer et enestående by- og landskabsarkitektonisk miljø, som skal beskyttes. Bebyggelsen findes grim og skæmmende for den smukke gamle havnefront og for byens identitet og miljø. Bygningen kaldes en moderne rædsel, et stykke containerarkitektur, en betonklods, der er 'sig selv nok' og mismøder/voldtager stedet og det bevaringsværdige historiske hyggelige kulturmiljø. Nogle mener, at bygningen ikke forholder sig arkitektonisk til Søren Kirkegårds Plads og man savner slægtskabet med Diamanten. Bebyggelsen anses for både at stride mod lokalplanforslagets formålsparagraf om at leve op til den fremtrædende placering langs den historiske havnefront og mod Københavns Kommunes arkitekturpolitik om at bevare og styrke byens værdifulde træk. Flere finder, at gældende beskyttelseslinie mod kanal skal overholdes, og at argumenter for at flytte den savnes. Enkelte opfordrer til, at man friholder den historiske by for poparkitektur og undlader at kopiere ringe internationale tendenser fra andre storbyer, men tager hånd om byens særpræg. Havnepassagen vurderes som et vedhæng, der ikke er arkitektonisk indpasset i bebyggelsen.

Andre synes, at bygningen har visse arkitektoniske kvaliteter, at formsproget gerne må være i kontrast til de gamle huse, men at bebyggelsen ikke er tilpasset stedet og skal bearbejdes især i forholdet til kanal/ og sigtelinier. Enkelte finder, at bebyggelsen i sin underdeling i mindre enheder matcher stedet godt, og at bebyggelsen helt klart tilfører nye kvaliteter i en problematisk bysituation.

Bemærkninger

Til de mange betegnelser for det arkitektoniske udtryk skal forvaltningen gøre opmærksom på, at der ved lokalplanforslagets offentliggørelse er tale om et dispositionsplanforslag, der viser et koncept og en idé for bebyggelsens udformning og volumen, men som endnu er ubearbejdet med hensyn til materialevalg, farveholdning og detaljering. Netop denne detaljering anser forvaltningen for afgørende for det arkitektoniske resultat, især set i lyset af konceptet med de mange 'brikker', flader og hjørner/samlinger. Dette er der også gjort opmærksom på i lokalplanforslaget. Efter forvaltningen opfattelse er det arkitektoniske koncept med den opdelte bygning velegnet til at skabe et arkitektonisk samspil både med de mindre historiske

bygninger og de større mere monumentale bebyggelser langs med havnefronten.

Den foreslåede flytning af projektet mod havnen vil herudover skabe den afstand til det historiske miljø, som betyder, at den historiske bygningsfront bliver synlig i gadebilledet. Mod kanalen vil den tilbagerykkede stueetage skabe bedre passage- og opholdsmuligheder samtidig med, at 'væggen' mod Søren Kirkegårds Plads opretholdes.

Ad 4) Byrum, promenader og legepladser

Mange finder, at offentlighedens adgang til vandet og promenader langs havnekaj og kanal skal sikres - indre passager er en nødløsning, der tiltrækker uønskede elementer, lukker af for vandet og i øvrigt savner begrundelse. En efterspørger åbningstiderne for den underjordiske passage. Vigtigheden i at både bygning, passager og byrum overalt er tilgængelige for alle påpeges. Herudover gøres der opmærksom på, at inventar, belægninger og overflader skal tage hensyn til personer med handicap, og at parkeringskælder skal være tilgængelig for høje biler. Nogle finder, at indretningen af byrum/legepladser med bakker er et fremmedelement uden sammenhæng med eksisterende miljø. Bryghusgade foreslås bevaret som brostensbelagt gade.

Flere anfører, at de nye spredte legepladsområder uden hegning er en dårlig erstatning for den eksisterende værdifulde legeplads.

Pædagogerne vil ikke kunne få overblik over børnene. Der henvises til de tidligere løfter fra kommunen om, at opfylde de behov, der er, og man gør opmærksom på pligten til at være særligt lydhør overfor børns behov. Der ønskes en sikker legeplads eller mere plads til sikre legearealer, og der bør ikke være legeplads langs Chr. Brygges trafik. Pladsen mod byen vurderes som for lille og skyggefuld om formiddagen, når den skal bruges, og boldbure er for små til boldspil. Man undrer sig over, at kommunen ikke har større indflydelse, når det er Børne- og Ungdomsforvaltningen, der betaler. En finder, at størstedelen af legearealet skal være grønt. En finder, at kommunen bevidst har sat fokus på legepladsen for at bortlede opmærksomheden fra selve projektet.

Bemærkninger

Det er rigtigt, at det i mange år har været kommunens politik, at der skal være offentlig adgang langs havnen, og det er fortsat politikken. Enkelte steder har man dog fraveget kravet om en 8 m bred promenade langs kajen for at variere promenadeforløb og bygningsfront mod vandet. I det aktuelle tilfælde, er hovedidéen i projektet, at der er offentlig passage gennem selve bygningen langs med havnen og trafiksikker passage fra byen til havnen under Christian Brygge, som begge er åbne 24 timer i døgnet. De brede og oplyste passager er adgangen til bygningens forskellige funktioner og intentionen er, at de kan danne rammen for forskellige events. Til gengæld er der lagt vægt på at give flere alternative muligheder for

passage af bygningen. Man kan passere bygningen langs havnen via en forsænket brygge, man kan følge fortovet langs Christians Brygge gennem bygningen og man kan passere bygningen langs kanalen via promenaden. På grund af de mange valgmuligheder har Teknik- og Miljøudvalget accepteret, at bryggen langs havnen ikke er tilgængelig for bevægelseshæmmede, da en rampe med den tilladte hældning ikke var en mulighed som følge af den korte afstand fra kanalen til bryggen. Alle andre steder i og uden for bygningen vil tilgængeligheden blive tilgodeset.

De nu foreslåede ændringer af projektet indebærer desuden, at passagerne langs vandet bliver bredere, især langs Frederiksholms Kanal. Den udvides fra 5 til ca. 6,5 m på det smalleste sted og bliver ca. 11 m, hvor den er bredest. Bryggen langs havnen udvides fra 3 til ca. 5 m på det smalleste sted og bliver ca. 9 m, hvor den er bredest. Hvad angår legepladser og byrum i øvrigt medfører de foreslåede projekt- og lokalplanændringer, at bypladsen mod Fæstningens Materialegård bliver 5 m bredere, svarende til dimensionerne på Vor Frue Plads ved Universitetet. Dette betyder mere lys og sol på pladsen i formiddagstimerne, jf. skyggediagrammet kl. 11.30 i bilag 8. Samtidig udformes bypladsen mellem Frederiksholms Kanal og Vester Voldgade med et større sikret legeområde, og den tidligere halvsikrede legebakke mod kanalen undlades. Det sikrede område foreslås hegned med et ca. 1 m højt hegn, der kan trækkes ud, når der er behov samtidig med, at voksne via låge uhindret kan passere hegned. Legebakken mod kanalen var som påpeget lidt fremmed i forhold til de brostensbelagte omgivelser og hindrede frit udsyn på tværs af pladsen til Chr. IV's Bryghus og Materialegården, jf. bilag 13. Udvidelsen af pladsen indebærer desuden en mere gennemgribende justering af pladsens disponering og detaljerede indretning, som vil blive gennemført i et samarbejde med brugerne og forvaltningen.

På Søren Kirkegårds Plads etableres en midlertidig legeplads, når Bryghusgrunden skal ryddes. Her vil man bl.a. afprøve løsningen med det flexible hegn, der kan åbnes og lukkes, så der høstes nogle erfaringer til brug for den nye legeplads.

Ad 5. Trafik og parkering

Flere er bekymrede for den øgede trafik bl.a. foran skolen. Der peges på, at der er for mange parkeringspladser, som i sig selv skaber trafik, bilkøer, flere ulykker og øget forurening. Samtidig anføres, at den øgede trafik strider mod målsætningen om at fredeliggøre Vester Voldgade, og at Frederiksholms Kanal også vil få mere trafik. I øvrigt savnes oplysninger om trafikken i byggeperioden. Betjeningen med kollektiv trafik anses for dårlig.

Der foreslås, at parkeringskældrens til- og frakørselsramper flyttes syd for Langebro, da den nuværende placering vil skæmme oplevelsen af den fredede magasinbygning og ødelægge indblikket til og udsynet fra Bryghusgade. Enkelte foreslår, at der reserveres mindst 60 pladser i parkeringskælderen til beboere med p-licens eller at kommunen

bruger kompensationen for nedlæggelse af parkeringspladser på offentlig vej til etablering af nye pladser for beboerne. Andre foreslår, at Chr. Brygge graves ned eller flyttes ud på piller i vandet således, at der kan skabes en smuk og trafikalt fredelig ring om den historiske by fra Nørreprort via Vester Voldgade til havnen. En påpeger, at man bør forberede området for den havnetunnel, der alligevel kommer på et tidspunkt. En undrer sig over, at man vil have parkeringskælder her, når man ikke vil have en ved Skuespilhuset. En savner orientering om trafikomlægningen i byggeperioden.

Bemærkninger

Trafikadgangen til Bryghusgrunden vil forvaltningen betegne som særdeles god, da den grænser op til Christians Brygge, som er en del af Ring 2. Der vil være tale om en trafikstigning på 700 ture pr. døgn, svarende til ca. 7 % på den sydligste del af Vester Voldgade og 5 % på Christians Brygge. På Vester Voldgade kan den ekstra trafik mærkes, men den vil ikke direkte påvirke skolen ud for nr. 98, da trafikken til Bryghusgrunden vil have primær adgang fra Christians Brygge. Planer for fredeliggørelsen af Vester Voldgade og Frederiksholms Kanal vil samlet set reducere trafikken væsentligt, også efter at Bryghuset er taget i brug.

Antallet af p-pladser vil have en nettotilvækst på 200, mens der nedlægges 16 pladser med licens ud mod Vester Voldgade. Ved at samle parkeringen i konstruktion med adgang fra Vester Voldgade, fjernes der trafik fra Bryghusgade og Frederiksholms Kanal, hvilket også vil bidrage til en fredeliggørelse.

Størrelsen af byggepladstrafikken er ikke afklaret i forhold til andelen der køres eller sejles til og fra byggepladsen. I anlægsfasen vil byggeriet kræve perioder med vejomlægninger og vejlukninger på Christians Brygge i forbindelse med ledningsarbejde og etablering af gangtunnel. Vejomlægninger må forventes at kunne vare i flere måneder med nedsat serviceniveau til følge. Totale vejlukninger henlægges til korte perioder om natten samt søndage og helligdage. Forvaltningen vil sørge for, at generne for trafikanterne vil blive mindst mulige. Eksisterende parkering på området nedlægges under anlægsarbejdet.

Den kollektive trafikbetjening i forhold til grunden sker i dag primært fra buslinie 2A og 5A med stoppesteder indenfor 500 meter. Desuden er der stoppested til vandbus indenfor 100 meter ved Frederiksholms Kanal. I 2018 åbner Cityringen med station på Rådhuspladsen indenfor en afstand på ca. 900 meter. Den kollektive betjening er dermed tilfredsstillende i forhold til Københavns Kommune generelt. Et forslag om at nedgrave Christians Brygge eller flytte vejen ud i havnen vurderes ikke at være muligt at gennemføre.

Ad 6. Bæredygtighed og miljø

At bygge på grunden findes af nogle ude af trit med borgernes forventninger til politikerne og behovet for en bæredygtig by. En ønsker opført et havneeksperimentarium med fokus på klima og miljø,

der kan profilere byen. En finder, at der burde bygges bæredygtigt boligbyggeri som optakt til klimakonferencen efteråret 2009.

Herudover finder man miljørapportens sammenligning af byggemuligheder i lokalplanforslaget med byggemulighederne i den gældende lokalplan for kunstig, da grunden i dag er ubebygget. Herudover anses trafikstøjen og forureningen fra bl.a. Christians Brygges at være i uoverensstemmelse med anlæg af legepladser.

Bemærkninger

En bæredygtig by, der miljømæssigt, socialt, funktionelt og arkitektonisk fungerer optimalt, opnås ikke ved at forhindre bebyggelse på tilfældigt opståede tomme grunde i byen. Iøvrigt kan grunden også bebygges i dag ifølge gældende lokalplan. Herudover finder forvaltningen, at en bæredygtig by er en tæt bygget by, der er forudsætningen for en god kollektiv trafikbetjening. Det er en by med attraktive små og store rekreative byrum, grønne områder og aktiviteter ved og på vandet, hvor folk både kan udfolde sig og finde ro. Placeringen skal dog gerne udspringe af byens og kvarterernes naturlige givne forudsætninger, vurderes funktionelt og byarkitektonisk i forhold til områdernes behov og bebyggelse.

Den aktuelle bebyggelse rummer miljørigtige tiltag, men der er ikke stillet krav om energiklasse 1 eller 2, da det forberedende planarbejde og forhandlinger med byherre/rådgiver allerede startede op i 2006, inden planloven gav mulighed for at stille disse krav. I forslag til kommuneplan 2009 kan krav til energirigtigt byggeri stilles i lokalplaner for byudviklingsområder.

De indkomne høringsbidrag vurderes ikke at indeholde oplysninger, som medfører ændring i "VVM og miljøvurdering for Bryghusgrunden". Endvidere finder forvaltningen, at miljøvurderingens konklusioner og forslag til afhjælpningsforanstaltninger vil være upåvirkede af de senest foreslåede ændringer af projektet. Hvad angår sammenligningen med 0-alternativet skal en VVM-redegørelse altid beskrive konsekvenserne af, at anlægget ikke gennemføres. Det vil i dette tilfælde sige, at den nuværende planstatus videreføres - altså at det er den nuværende lokalplans bestemmelser og byggemuligheder, som er 0-alternativet, jf. kapitel 16 i VVM-redegørelsen, bilag 2. Hvad angår konstellationen legepladser og trafik er forvaltningen enig i, at det er en stor udfordring, som også er stor i dag. Forvaltningen vurderer, at legearealer på bypladsen vil være mere beskyttet med større afstand til biler som følge af kørebanens indskrænkning og fortovenes udvidelse på Vester Voldgade, men er enig i, at der selvfølgelig skal gøres alt for at legearealer bliver bedst muligt skærmet mod forurening og støj fra trafikken via selve indretning, udformning og beplantning af legearealerne, herunder udnyttelsen af flexible hegn.

Ad 7. Dialogprocessen

Byherren roses for at inddrage beboerne i en særdeles aktiv orienterings- og dialogproces, men kritiseres for at være meget lidt parat til at ændre i projektet i forhold til den fremførte kritik. Flere giver udtryk for, at dialogen og debatten om området og havnens

udvikling burde være foregået, inden kommunen besluttede sig for at sælge grunden, så man undgik, at tilfældige enkeltprojekter dikterer udviklingen. Kommunens embedsmænd beskyldes for at lade sig styre af Realdania. Politikerne kritiseres for ikke at være interesseret i, hvad aktive borgere mener og for ikke at tage borgerdialogen alvorligt, når de allerede i budgetforliget har bundet sig til at stemme for projektet. Dialogaktiviteterne i forbindelse med udvikling af legepladserne betragtes ligeledes som en skueproces, hvor Realea har afvist institutionernes mindstekrav og ikke levnet dem nogen indflydelse.

Bemærkninger

De seneste projektændringer og etablering af ét sikkert større legepladsområde mellem bebyggelsen og Fæstningens Materialegård er udtryk for, at dele af kritikken tages alvorligt. Derimod finder forvaltningen det vanskeligt at imødekomme kritik, der udelukkende fokuserer på modstand mod, at der bygges på grunden overhovedet og på bevaring af den midlertidige legeplads, som Teknik- og Miljøudvalget allerede tog stilling til i marts 2006, hvor et forslag om at bevare legepladsen afvist, og hvor det samtidig blev vedtaget at igangsætte en planlægning, der muliggjorde byggeri på grunden på visse betingelser om kvalitet i byggeriet, og at en ny legeplads blev etableret.

Herudover finder forvaltningen ikke, at man kan tale om, at et tilfældigt projekt styrer udviklingen. Umiddelbart efter Realea købte grunden blev 6 arkitektfirmaer anmodet om at komme med idéer til bebyggelse af grunden, og i maj 2006 inden der var valgt arkitektfirma, afholdtes det første borgermøde om intentionerne med byggeplanerne.

At politikerne på forhånd har tilkendegivet, at de vil stemme for projektet betyder ikke, at der ikke kan ske ændringer af projekt og lokalplan. Der burde selvfølgelig have været taget et forbehold for resultatet af høringen og den endelige vedtagelse af lokalplanen, da det er forudsætningen for, at punktet i budgetforliget kan realiseres. Hvad angår dialogen med institutionerne om udformning og indhold af legeområderne er der helt sikkert blevet lyttet til pædagogernes ønsker. Det gælder forhold som sikkerheden for mindre børn i forhold til antal pædagoger, hvordan man kan hegne dele af området uden at ødelægge idéen om integrerede legeområder og byrum, - ønsker om et sted for boldspil, og at legefaciliteterne skal tilbyde naturprægede aktiviteter ligesom i dag med bålplads, vand, sand, sten m.m. I den videre proces for udvikling af legepladsindretningen vil pædagoger, børn og forældre fortsat blive inddraget og taget med på råd. Såfremt lokalplanen vedtages, vil der til inspiration bl.a. blive arrangeret en ekskursion til andre legepladser, og der vil blive afholdt workshops helt frem til byggearbejderne starter, ligesom erfaringer fra brugen af den nye midlertidige legeplads vil blive inddraget.

Hvad angår kommunens embedsmænd arbejder de loyalt for politikerne og varetager planlægningen i dialog med grundejere, rådgivere, brugere og borgere.

Ad 8. Andet

I høringsvarene fremsættes også synspunkter og forslag, der ikke direkte handler om indhold i projekt og lokalplanforslag. Der bliver opfordret til, at København lærer af bl.a. Malmøs og Hamborgs planlægning og udvikling, hvor der er åbnet op til vandet. Flere foreslår, at projektet trækkes tilbage og at der udskrives en åben international konkurrence om områdets udvikling blandt arkitekter og landskabsarkitekter, evt. for hele området mellem Langebro og den Sorte Diamant. Andre foreslår, at lokalplanområdet medtager et større område, så sammenhængen med omgivelserne kan forbedres. En kalder projektet en skamstøtte for bystyret. Nogle spørger, om grunden kan sælges videre til anden bygherre med de byggemuligheder, som lokalplanen giver. En opfordrer til at droppe iveren efter et klenodie af en verdenskendt arkitekt med henvisning til bl.a. DR's koncertsal. En foreslår en rutepram, der forbinder området med Bryggebadet. En anden undrer sig over, hvorfor idéen om at opføre en mock-up i 1:1 blev afvist.

Bemærkninger

Erfaringer fra andre byers planlægning er og vil altid være inspirationskilder for udvikling af byområder i København, jf. Sluseholmen i Sydhavnen, der har de hollandske kanaløer i Amsterdam som forbillede. Konkret vil der altid være tale om forskellige forudsætninger fra by til by og fra område til område, som heldigvis umuliggør direkte kopiering. I den aktuelle sag er der tale om én ny bygning i en eksisterende bymæssig sammenhæng, hvor idéen netop er at forbinde byen med vandet ved at skabe forbindelse gennem bebyggelsen og undgå, at Chr. Brygge bliver en barriere mellem by og havn.

En åben idékonkurrence giver ingen mening på nuværende tidspunkt. Den gældende lokalplan muliggør en bebyggelse af tilsvarende omfang, og kommunen besluttede som nævnt i 2006, at der skulle igangsættes en planlægning, hvor grunden fortsat skulle kunne bebygges. Hermed var de overordnede rammer og grundlaget for den tidligere nævnte prækvalifikation fastlagt. Kulturministeriet, der ejer Søren Kirkegårds Plads, har i øvrigt på et borgermøde udtrykt tilfredshed med det nye naboskab og det potentielle kulturelle samarbejde med Dansk Arkitektur Center.

Sammenhængen med omgivelserne er efter forvaltningens opfattelse blevet bedre efter revision af projektet. Dog udestår stadig en bearbejdning af forhold, som har afgørende betydning for oplevelsen af sammenhængen med omgivelserne. Det drejer sig både om bygningens arkitektoniske bearbejdning og detaljering, herunder valg af materialer, farver m.m., og om byrum/legepladsers konkrete indretning, herunder valg og detaljering af belægninger, beplantning, belysning inventar, legeredskaber m.m. Herudover består omgivelserne hovedsageligt af kommunalt ejede arealer, hvor der for

nogles vedkommende er lagt planer. Det drejer sig om området under Langebro, hvor kommunen i udbygningsaftalen forpligter sig til at omlægge arealet, så promenaderne kan forbindes, og det drejer sig om omlægning af Vester Voldgade til fordel for cyklister og gående, som detaljeringen af byrumsindretningen vil blive koordineret med. I forlængelse af Vester Voldgade-projektet kunne man herudover på sigt også forestille sig en forskønnelse af parkeringsarealet på den modstående side af Vester Voldgade.

En lokalplan kan ikke bestemme noget om ejerforhold i et område. Grunden kan derfor alt andet lige sælges til anden side med de byggemuligheder, lokalplanen indeholder. Da der er tale om en lokalplan, hvor bestemmelserne er udformet specifikt med udgangspunkt i et konkret projekt, vil der normalt blive tale om en ny lokalplan ved ejerskift, med mindre at den nye ejer fastholder projektet. Forslag om en rutepram til og fra Bryggebadet er helt i overensstemmelse med lokalplanens intentioner. Hvorfor opførelsen af en mock-up ikke blev til noget, kender forvaltningen ikke til, ligesom forvaltningen vil lade påstanden om en kommunal iver efter 'klenodiearkitekter' stå ukommenteret.