



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Center for Bydesign

Bilag 4

04-11-2013

Sagsnr.

2013-0231575

Dokumentnr.

2013-0231575-14

Notat om henvendelser

Der er modtaget 99 henvendelser jf. bilag 2 fra virksomheder, interesseorganisationer fra beboere i Husbådeforeningen Skibbroen, beboere fra Havneholmen, som ligger umiddelbart syd og øst for planområdet, og fra en række borgere i og uden for København. Der udtrykkes generelt bekymring for, om Husbådeforeningen Skibbroen og det tilhørende miljø bestående af bl.a. bådskure kan bevares, herunder er der mange, der tilsvarende ønsker mere sol på promenaden og på Skibbroen.

Ændringer i lokalplanen.

På baggrund af høringen foreslås følgende ændringer i lokalplanen:

at lokalplantegning nr. 4 ændres (jf. vedhæftede bilag), således at etagehøjderne mod promenaden tilrettes, ved at der tages én til to etager af bebyggelsen her, mens der lægges tilsvarende antal etager på dele af bebyggelsen længst væk fra promenaden. Endvidere fastlægges den sydligste del af erhvervsbebyggelsen i 4 etager, hvorfor der i § 6, stk. 3, tilføjes, at bygningshøjden for erhverv i 4 etager ikke må overstige 18 m. Ændringerne medfører ændringer på tegning nr. 4.

at den sydvendte promenade udvides med 2 meter ud for boligbebyggelsen og med 6 meter ud for erhvervsbebyggelsen. Ved den østvendte promenade trækkes to af de tre bygningsgavle ca. 1 m tilbage. Ændringen medfører nye lokalplantegninger 2, 3, 4, 5, 6 (snittegninger A-A, B-B, C-C, D-D og E-E) samt byrumstegning A), B) og C), (bilag 8).

at "Kvarterspladsen" tilføjes muligheden for flere bådskure med udadvendte funktioner. Ændringen medfører nye lokalplantegninger 2, 3, 4, 5, 6, (snittegning H-H) samt byrumstegning A), (bilag 8).

Forvaltningen har vurderet, at ændringerne ikke kræver supplerende høring, jf. planlovens § 27, stk. 2.

Center for Bydesign

Njalsgade 13
Postboks 447
2300 København S

Direkte telefon
3366 1368

E-mail
vibced@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009482044

Høringssvar

Henvendelserne kan grupperes i følgende emner:

- A. Generel bevaring af eksisterende miljø og liv i området.
- B. Højde- og skyggeproblematikker.
- C. Promenadens/kajens bredde.
- D. Bevaring af områdets strukturer, beplantning og adgang til vandet.
- E. Arkitektur.
- F. Parkeringsforhold.
- G. Boligtyper.
- H. Bebyggelsens tæthed.
- I. Kritik af planprocessen.
- J. Andet.

Henvendelser modtaget fra offentlige myndigheder: Københavns Museum, Dong Energy og HOFOR er behandlet under punkt J. Andet.

Henvendelsen fra Vesterbro Lokaludvalg er behandlet under de enkelte emner.

A. Generel bevaring af miljø og liv i området

(Hovedsageligt det miljø og liv, der tager udgangspunkt i Husbådeforeningen Skibbroens fællesskab). I alt omhandler 72 af henvendelserne dette emne.

I en række af henvendelserne fremsættes ønsker om, at havneområdet ikke bør udvikles på denne måde.

Enkelte frygter, at husbådene skal fjernes. Flere mener, at området slet ikke bør anvendes til boligformål/kontorer, men i stedet bør anvendes til kulturelle eller rekreative formål som f.eks. en park.

Vesterbro Lokaludvalg finder, at der er taget visse positive tiltag for at integrere Husbådeforeningen Skibbroen, men støtter foreningen i at bygningerne ud mod kajen skal være lavere, og at husfacaderne skal trækkes tilbage for at muliggøre et byrum til ophold og sociale aktiviteter. Lokaludvalget mener, at flere mindre butikker vil generere mere byliv og et bedre hverdagsliv. Lokaludvalget forventer, at der i forhold til den planlagte "Kvarterpladsen" iværksættes en planlægningsproces, der inddrager berørte beboere, Vesterbro Lokaludvalg og eventuelle andre aktører.

En enkelt nævner, at man er ked af, at "City Camp" for autocampere forsvinder.

Husebådeforeningen Skibbroen har indsendt forslag til, hvordan "Kvarterpladsen" kan indrettes med henblik på at få flere bådskure og containere placeret på pladsen. Det er Skibbroens opfattelse, at dette vil skabe plads til udadvendte funktioner m.v.

Bemærkninger:

Forvaltningen bemærker, at området naturligvis vil forandres, og at det store asfalterede parkeringsareal vil forsvinde herunder muligheden for lejlighedsvis cirkusforestillinger og parkering af autocampere m.v.

Kommunen ønsker imidlertid at fremme bolig- og erhvervsbyggeriet på denne attraktive beliggenhed og dermed udnytte havnens rekreative værdier til gavn for mange nye borgere. Kommunen ønsker også at udnytte den stationsnære placering tæt på bymidten.

København vokser med ca. 100.000 indbyggere frem mod år 2025. Med planen får mange københavnere, mulighed for at få glæde af havnens rekreative værdier. Der skabes et sammenhængende, attraktivt bykvarter fra Havneholmen til Sjællandsbroen og hermed også bedre cykelforbindelser uden om den stærkt trafikerede Vasbygade. Samtidig understøttes de kommunale investeringer bl.a. i infrastruktur og skole i området. Området rummer sammen med området Enghave Brygge det "manglende led" i helhedsplanen for Sydhavnen, som blev behandlet af Borgerrepræsentationen i 2002. Den overordnede helhedsplan er efterfølgende fulgt op af mere detaljerede byggeretsgivende planer, herunder lokalplanen for Enghave Brygge og den her omhandlede plan.

Det skal fremhæves, at der med planen vil opstå nye muligheder for rekreation og byliv. Herunder er der i planen indarbejdet muligheder for offentligt byliv ved vandet i form opholdsmuligheder for alle borgere, såsom siddemuligheder, en stor træbrygge med adgang direkte til vandet og en grøn havnepromenade. Det må forventes, at flere borgere end i dag, herunder også beboere i de nye boliger og ansatte på de nye arbejdspladser, vil kunne opleve områdets havnefront og herlighedsværdier. Den grønne havnepromenade giver et sammenhængende og oplevelsesrigt forløb for gående langs vandet og skal ses i sammenhæng med de "nicher", der er placeret henholdsvis i forbindelse med de to boligbebyggelser og de to steder, hvor bebyggelsens grønne gårdrum møder promenaden.

Planen har således fokus på at styrke bylivet i området. Derfor er bevaring af alle 20 eksisterende husbåde og integrering af eksisterende, ombyggede og nye bådskure en bærende del af projektet.

Båd miljøet i Tømmergraven er med planen fastholdt som et naturligt element i byområdet.

På "Kvarterpladsen" ved Tømmergraven kan der i overensstemmelse med de indledningsvis foreslåede ændringer opsættes yderligere bådskure m.v. til styrkelse af det maritime byliv. Forvaltningen vil i denne sammenhæng invitere Husbådeforeningen Skibbroen og Lokaludvalget til i fællesskab med Skanska at indgå i et samarbejde omkring detailudformningen af denne plads, idet et fælles fokus/mål for arbejdet kan være mere fleksibilitet og flere udadvendte funktioner som kunstværksteder og lign.

Forvaltningen skønner, at der med de foreslåede justeringer af lokalplanen ville kunne ske ændringer af pladsens udformning om fornødent ved dispensation eller inden for lokalplanens bestemmelser for pladsen.

For så vidt angår ønsket om flere butikker, skal det anføres, at der med planen er mulighed for at etablere to mindre butikker to steder i boligbyggeriets gavle mod promenaden. Der er derudover mulighed for etablering af dagligvarebutik og udvalgsvarerbutik i det fremtidige erhvervsbyggeri på hjørnet af Vasbygade og Havneholmen. Dette muliggør en lokalforsyning med dagligvarer som supplement til Fisketorvet Shoppingcenter og vil understøtte bylivet i området. En yderligere forøgelse af detailhandelsrammen anses ikke for ønskelig af hensyntagen til butiksstrukturen i bydelen.

B. Bebyggelsesplan og højder på bygninger.

I alt 63 henvendelser har bemærkninger vedrørende dette forhold. Flere udtrykker bekymring for konsekvenserne af højden på bygningerne i forhold til sol og skygge på kajen/promenaden.

I en række af indsigelserne anføres det, at bebyggelsesprocenten er for stor og bebyggelsen for høj – særligt mod og Tømmergraven og Havneholmen - hvor den vil medføre udsigts- og skyggegener og muligvis uhensigtsmæssige vindforhold. Der stilles forslag om, at bebyggelsen reduceres både i højden og udbredelsen. Det fremføres, at de laveste bygninger burde placeres tættest på vandet og de højere bagved.

Lokaludvalget for Vesterbro er tilfreds med, at byggeriet fremstår åbent ud mod havnen, men mener, at det fortsat vil mure havnen inde.

Bemærkninger:

For imødekomme indsigelserne er der foreslået ændringer af principperne for bygningshøjderne, således at bebyggelsen ændres til at være i 6- 7 etager mod promenaden og 8 etager længst væk fra promenaden og vandet. Desuden er bebyggelsen af hensyn til

promenaden, som det fremgår nedenfor af punkt C, rykket yderligere væk fra vandkanten. Tilbagerykningen af byggeriet er først og fremmest sket for at sikre mere plads til et mangfoldigt byliv på promenaden, idet forvaltningen skal gøre opmærksom på, at en yderligere tilbagetrækning af byggeriet ikke skønnes at være hensigtsmæssig såvel set ud fra ønsket om et grønt og lyst gårdrum til bebyggelsen, som ud fra ønsket om, at et koncentreret byliv på promenaden og de tilstødende arealer vil opleves intenst og positivt for dem, der besøger og færdes i området. Ændringen medfører, at kantzonen langs bådschurene m.v. på den sydvendte promenade er forøget med 2 meter.

For at opnå mere sol ved midsommer, også kl. 19.00 på den vestligste del af den sydvendte promenade, er erhvervsbebyggelsen afkortet med ca. 6 m og etagehøjden mod promenaden er ændret fra 6 til 4 etager.

I øvrigt skal det fremføres, at der med kommuneplantillægget tillades bebyggelse på max. 32 m og i lokalplanen i overensstemmelse hermed muliggøres maksimalt 8 etager (indtil 32 m for erhvervsbyggeri og 29 m for boliger).

Med den foreslåede bebyggelsestæthed muliggøres tilstrækkelig bebyggelse til opnå de bymæssige kvaliteter og det byliv, der kendetegner de centrale byområder i København. Til sammenligning kan siges, at bebyggelsestætheden omtrentlig svarer til tætheden på Sluseholmen og Havneholmen. Københavns kommune arbejder generelt i de centralt beliggende stationsnære byudviklingsområder som f.eks. Nordhavn med en bebyggelsesprocent på 185%. På Amerika Plads er bebyggelsesprocenten oppe på 220 % og i den eksisterende karréby på eksempelvis Vesterbro endnu højere. Derudover kan det siges, at en tættere bebyggelse er hensigtsmæssig set i relation til en bæredygtig byplanlægning.

Der er udarbejdet skyggediagrammer for fire tidspunkter i marts og fem i juni for at illustrere skyggevirkning over døgnet og over året. Der er foretaget justeringer af skyggediagrammerne i overensstemmelse med ændringerne af højden siden offentliggørelsen af lokalplanforslaget. De justerede skyggediagrammer viser, at der generelt er gode solforhold på promenaderne og på ”Kvarterpladsen” i løbet af dagen indtil aftentimerne i sommerhalvåret, hertil må det dog bemærkes, at det generelt vil være forbundet med skyggegener at bo i en tæt by som København.

C. Kajen/promenaden.

I alt 22 henvendelser vedrører dette tema. Der er udtrykt bekymring for, at byggeriet ligger for tæt på kajkanten, og der er bekymring for, om cyklist- og fodgængertrafik samt opholdsaktiviteter har tilstrækkeligt plads langs kajen. Derudover er der kritik af den nye promenades funktioner.

For at imødekomme indsigelserne og af hensyn til promenaden er boligbyggeriet som nævnt rykket yderligere væk fra vandkanten. Erhvervsbyggeriet er rykket yderligere 6 m væk fra promenaden.

Det kan oplyses, at promenadens bredde således med ændringsforslaget udgør mellem ca. 12 – 32 m fra vandkant til bådskurene og til gavlene på nybyggeriet. Promenaden og den kantzone, der reserveres til ophold og byinventar til husbådene, er i projektet prioriteret højt. Kantzonen udgør 2,5 m langs med kajkanten /husbådene. Havnepromenaden (færdselsarealet) etableres derudover med en bredde på 6,5 m, dette giver en høj prioritering af fodgængere og cyklister. Langs bådskurene er der ligeledes et område til ophold m.v., der sammen med udadvendte funktioner (f.eks. cafeer og butikker) i to af de markante gavle, yderligere vil medvirke til et godt og levende miljø på havnepromenaden.

D. Bevaring af områdets strukturer, beplantning og adgang til vandet.

13 af henvendelserne peger på, at planen vil medføre en forringelse af området, idet det ikke længere vil fremstå som et åbent område ved vandet. Der er en generel bekymring for, om de eksisterende bådskure, husbådene samt den offentlige adgang til vandet og den eksisterende store parkeringsplads, der lejlighedsvis bruges til cirkusplads m.v., kan bevares. Herunder udtrykkes i enkelte af henvendelserne undren over, at den eksisterende beplantning ikke bevares. En enkel indsiger gør opmærksom på, at beplantningen består af små træer, og under dem er områdets eneste legeplads, hvor børn fra Skibbroen og Havneholmen mødes og lærer hinanden at kende.

Bemærkninger:

For så vidt angår bevaring af bådskure, husbåde og parkeringsplads/cirkusplads, se bemærkninger til punkt A.

For så vidt angår bevaringen af eksisterende beplantning og de træer, der vokser langs bådskurene, kan oplyses, der i forbindelse med lokalplanarbejdet i overensstemmelse med normal praksis er blevet foretaget en registrering af, hvorvidt der var bevaringsværdig beplantning i området. Det er forvaltningens skøn, at området ikke rummer bevaringsværdig beplantning. Idet Skanskas byggefelter for en stor dels vedkommende er placeret i dette område, er det derfor tvivlsomt, om beplantningen bliver bevaret.

Lokalplanforsaget rummer i overensstemmelse med lokalplanens § 9, stk. 5, og tegning nr. 5 principper for ny træbeplantning. Overordnet er der tale om en ny plan med mange træer i særdeleshed i det nye gårdrum benævnt ”gårdhaven”. Det er en forudsætning, at der

ligeledes etableres "legeområder" i overensstemmelse med bygge-loven i forbindelse med det nye projekt.

E. Arkitektur.

12 af henvendelserne omhandler kritik af den foreslåede arkitektur. Kritikken omfatter hovedsagelig, at det kommende byggeris arkitektur ligner alt det andet nybyggeri ved havnen. Flere frygter, at arkitekturen bliver en gentagelse af Kalvebod Brygges arkitektur.

Bemærkninger:

I forbindelse med lokalplanen er der fastlagt principper for bebyggelsen, herunder bestemmelser der har til hensigt at sikre en varieret og imødekommende arkitektur. Forvaltningen bemærker endvidere, at den nye bebyggelse ikke kan sammenlignes med Kalvebod Brygge: Her er der tale om boligbyggeri mod havnefronten og ikke som ved Kalvebod Bryggeri kontorbyggeri. Dette giver mulighed for, at variere facaden med altaner og tagterrasser, desuden er boligerne etableret med terrasser og forarealer (kantzoner) og udadvendte funktioner to steder i bebyggelsen. Dette vil sammen med de tilstødende bådschure være medvirkende til at skabe facader med liv langs havnepromenaden. Promenaden er i øvrigt kendetegnet ved at være væsentligt bredere end promenaden, der ligger langs Kalvebod Brygge, idet denne er 8 m bred. Se også bemærkninger til punkt C.

F. Parkeringsforhold.

3 af henvendelserne omhandler bekymring for, at byggeriet vil medføre forhøjede parkeringsafgifter, og at der vil blive mangel på parkeringspladser til de kommende beboere samt gæster til området. Husbådeforeningen Skibbroen oplyser, at parkeringspladserne i fremtiden kommer til at koste 1500 kr. om måneden ekskl. moms, og at de hidtil har parkeret gratis. Skibbroen opfordrer Københavns Kommune til at åbne op for beboerlicens i området.

Bemærkninger:

Parkeringsdækningen er fastlagt med udgangspunkt i kommuneplanens rammer for parkering i byudviklingsområder. I disse rammer indgår hensyn til, at området er stationsnært, hvilket betyder, at der vil være et mindre behov for parkering. Parkeringsdækningen i området skal være i størrelsesordenen og må ikke overstige 1 parkeringsplads pr. 200 m², dog 1 plads pr. 100 m² etageareal til detailhandel.

Størstedelen (80 pct.) af parkeringspladserne skal etableres i kældre under boligøerne. Herudover er der plads til ca. 20 % parkering på terræn, uanset disse bestemmelser kan der på parkeringsarealet langs Vasbygade etableres yderligere 20 pladser på terræn for også at gøre

det muligt for besøgende, som ikke har adgang til de private kældre, at parkere. De 20 ekstra pladser på terræn er ligeledes etableret under hensyn til, at Skibbroen i dag allerede har ca. 20 pladser på terræn. Området er ikke planlagt med offentlige veje, hvorfor kommunen ikke p.t. har mulighed for at indføre beboerlicens. Forvaltningen kan ikke med hjemmel i planloven reservere bestemte pladser til f.eks. Skibbroen. Forvaltningen skal imidlertid opfordre Skanska og Skibbroen til under hensyn til ovenfor nævnte forhold at indgå aftale om de fremtidige parkeringsforhold, herunder at undersøge muligheden for en midlertidig parkering på terræn under byggeperioden.

G. Boligtyper.

7 henvendelser herunder henvendelsen fra Vesterbro Lokaludvalg omhandler synspunkter vedrørende, at de kommende boligtyper som følge af den forventede boligpris henvender sig til middel- og overmiddelklassen. Det fremføres, at dette ikke giver et mangfoldigt miljø med mange forskellige befolkningsgrupper.

Bemærkninger:

Kommunen har ikke p.t. planlagt at finansiere alment boligbyggeri i lokalplanområdet. Kommunen har derfor ikke indflydelse på, hvilke priser der kommer til at være gældende for de planlagte boligtyper. Det kan bemærkes, at der i naboområdet på Enghave Brygge i overensstemmelse med kommunens boligpolitik er planlagt almene boliger i forbindelse med en udbygningsaftale.

Beboersammensætningen i et område skal efter kommunens opfattelse ses i en noget større skala, idet det dog bemærkes, at priserne langs havnefronten også afspejler efterspørgslen/attraktiviteten, at det generelt er dyrt at byggemodne i et havneområde bl.a. på grund af, at jordbundsforholdene typisk består af opfyld af varierende forureningsklasse på gammel havbund.

H. Tæthed

Henvendelserne omfatter en kritik af den allerede eksisterende tæthed i området og bekymring for de negative konsekvenser af, at denne øges med det nye byggeri. Der ønskes lavt byggeri med meget sollys og en åben havnepark som ved Islands Brygge. Der spørges til, hvordan kommunen kan bygge i op til 185 i bebyggelsesprocent, når det i området er normalt med 150.

Bemærkning:

Forvaltningen skal henvise til bemærkningerne under punkt A, B og D.

For så vidt angår bebyggelsesprocenten på 185, skal det bemærkes, at denne er eksklusive arealer, hvor byggeretten er udnyttet på Havneholmen. Den reelle bebyggelsesprocent på den aktuelle byggegrund er 140. Med denne bebyggelsesprocent tages der højde for, at Skanska allerede har udnyttet ca. 11.000m² etageareal af byggeretten i forbindelse med bebyggelsen på Havneholmen. Bebyggelsesprocenten svarer således omtrent til bebyggelsesprocenten i naboområderne på Havneholmen og Enghave Brygge.

I. Processen.

15 af henvendelserne omfatter kritik af manglende inddragelse i planlægningsprocessen, samt generel kritik af magtforhold i udviklingen af byen, herunder rejses der i to henvendelser kritik af, at Københavns Kommune i sin tid valgte at sælge de ejendomme, man ejede langs havnefronten, til store firmaer, der bygger store kontorbygninger i glas.

Husbådeforeningen Skibbroen skriver, at de havde ønsket at blive inddraget i planlægningen noget før, idet de dog indledningsvis nævner, at de er glade for, at man har forsøgt at tænke deres forening og de rekreative funktioner ind i planen. Flere kritiserer høringen for at være en illusion, idet der henvises til, at beslutningen allerede er truffet, og kommunen har forpligtet sig over for grundejerne.

Bemærkning:

Forvaltningen bemærker, at der i forløbet op til offentliggørelsen af lokalplanen har været holdt møder med Vesterbro Lokaludvalg og adskillige møder med forskellige repræsentanter for Husbådeforeningen Skibbroen, herunder advokatfirmaet Knud Foldschack og Line Barfod.

Høringsmaterialet og høringsmåden opfylder til fulde planlovens krav.

Der har der været afholdt borgermøde i høringsperioden. Dette var tilrettelagt som et informationsmøde. Selve mødet bestod af en indledende informationsdel på ca. 45 minutter. Derefter var der mulighed for at debattere og stille spørgsmål ved en række borde med forskellige emner og i den forbindelse en afsluttende debat.

Der har efter den offentlige hørings afslutning ligeledes været afholdt møder med Husbådeforeningen Skibbroen.

J. Andet.

Københavns Museum finder det glimrende, at kommunen søger at indarbejde det maritime miljø i form af husbåde og bådskure i planen. Museet gør opmærksom på, at der er mulighed for, at der kan blive

gjort arkæologiske fund i forbindelse med anlægsarbejderne, i så fald skal museet kontaktes omgående. Museet oplyser i øvrigt, at området ligger i en del af København, hvor de arkæologiske vidnesbyrd er særdeles sparsomme.

HOFOR påpeger, at der er placeret byggefelter, der hvor HOFORs regnvandsledninger ligger i dag, og at det kan blive bekosteligt, hvis Skanska ønsker at flytte dem i forbindelse med byggeriet.

Dong Energy gør opmærksom på, at Skanska skal indhente ledningsoplysninger, inden der bygges.

Der gøres opmærksom, at kørsel af materialer til husbåde samt vedligeholdelse af husbådene i Skibbroen medfører en del støj, som kunne tænkes at være til gene for de fremtidige beboere i Skanskas byggeri. Endvidere gøres der opmærksom på, at der på kajen skal være plads til et skur til teknisk udstyr i forbindelse med fjernvarmeinstallering. Skuret ønsket placeret på kajen mellem Skibbroen og den planlagte bro.

Vesterbro Lokaludvalg gør endvidere i deres skrivelse opmærksom på, at man mener, at byggeriet bør opføres som 0-energihuse og plus-energihuse. Det er efter udvalgets opfattelse ikke nok at udlægge byggeriet som laveste energiklasse.

Bemærkninger:

For så vidt angår støjgener i forhold til vedligeholdelse af husbådene, gælder samme retningslinjer som ved almindelig vedligeholdelse af bygninger m.v.

For så vidt angår skuret til fjernvarme, må dette i et samarbejde mellem kommunen og Skanska søges indpasset i projektet f.eks. sammen med bådschurene ved boligbyggeriet.

Det kan endvidere oplyses, at kommunens krav til energiklasse til det nye byggeri følger de overordnede retningslinjer, der er fastsat i kommuneplanen og gældende byggelov. Energiklassen/kravene vil imidlertid afhænge af de krav, der gælder på det tidspunkt, der søges om byggetilladelse.