

# Startredegørelse "Bryghusgrunden"

## Bilag I



Bilag I til indstilling om redegørelse for igangsætning af forslag til lokalplan "Bryghusgrunden" med kommuneplantillæg.



Det aktuelle lokalområde har en fremtrædende beliggenhed mod havn og kanal på grænsen til Slotsholmen.

### Baggrund

Opførelsen af Det Kgl. Bibliotek, Den Sorte Diamant, og etablering af Søren Kirkegårds Plads indledte en fornyelse og opgradering af den centrale bys front mod Inderhavnen. Bydelen er blevet forbundet med havnen, og der er kommet mere byliv ved kajen.

Plangrundlaget for Det Kgl. Bibliotek skaber også mulighed for at opføre bebyggelse til offentlige formål på Bryghusgrunden og kajarealerne overfor. En arkitektkonkurrence for et musikhus blev afholdt i 1993, men byggeriet blev opgivet. Siden har området ligget uden konkrete byggeplaner.

I 2005 købte ejendomsselskabet Realea "Bryghusgrunden" og kajarealerne syd for Frederiksholms Kanal af Ørestadselskabet.

Realea ønsker nu, med det hollandske arkitektfirma Office for Metropolitan Architecture (OMA) som rådgiver, at opføre en bebyggelse til bl.a. Dansk Arkitektur Center og til nyt hovedsæde for Realdania. I bebyggelsen indrettes desuden boliger, kontorer, restaurant og café. Der etableres nye byrum med legepladser for store og små børn til erstatning for legepladsen på grunden. Parkering etableres i et underjordisk anlæg.

Byggeønskerne forudsætter kommuneplantillæg og ny lokalplan, bl.a. fordi grunden i dag er fastlagt til offentlige formål. Projektet forudsætter desuden VVM-redegørelse og miljøvurdering.

Forsiden viser den nye bebyggelses front mod havnen set fra Langebrogade.

### Udvikling af skitseprojektet

I maj 2006 afholdt Københavns kommune det første offentlige informations- og debatmøde om byggeplanerne. Umiddelbart efter valgte Realea arkitektfirmaet OMA til at udarbejde et dispositionsplanforslag for bebyggelsen på baggrund af en prækvalifikationsrunde. Realea og OMA har herefter afholdt flere offentlige workshops og møder om byggeplanerne. Bl.a. har institutionerne, der bruger legepladsen, været inddraget for at få kortlagt ønsker og behov til en ny legeplads, ligesom "Bryghusgruppen", en forening, der er stiftet i protest mod byggeplanerne, har været aktiv deltager i processen.

I løbet af 2007 er dispositionsforslaget videreudviklet i samarbejde med forvaltningerne. Projektet vil dog fortsat blive udviklet. Der skal bl.a. ske en koordinering mellem projektet og Metropolzoneprojektets intentioner om en fredelig-gørelse af Vester Voldgade. Herudover skal den konkrete udformning og indretning af legepladser videreudvikles sammen med brugerne og forvaltningerne.

### Lokalplanområdet og kvarteret



Det gamle Kongens Bryghus.

København 1850, hvor Kongens Bryghus-grunden var en del af militærets befæstningsareal.



Til højre ses områdets legeplads og parkeringsarealer.

*Lokalplanområdet* omfatter kajarealerne mellem Langebro og Frederiksholms Kanal, den ubebyggede "Bryghusgrund" og ejendommen med den 2 etages fredede længebebyggelse fra 1683, Den Kongelige Materialegård nordvest herfor. Ejendommen, som blev købt af Realea i 2007, har hidtil været anvendt af Forsvarsministeriet. Den offentlige vej Christians Brygge gennemskærer området. Mod sydvest på den anden side af Vester Voldgade afgrænses området af den 6 etages 'Ny Christiansborg' fra 1907 og en tilhørende parkeringsplads. "Bryghusgrunden" har været ubebygget siden 1960, hvor Kongens Bryghus nedbrændte og øvrig bebyggelse blev nedrevet. Få år efter etableredes den midlertidige legeplads. En mindre skurbygning er opført på legepladsen. I dag anvendes grunden tillige til parkering, der forhindrer passage fra Frederiksholms Kanal til Bryghusbroen.

Kajarealerne, der tidligere har været en aktiv del af havneaktiviteterne bruges i dag til parkering. Området er asfaltbelagt, gennemskåret af gamle jernbanespor og fremtræder i en noget forsømt tilstand.

Den ubebyggede grund og områdets utilgængelige og forsømte tilstand lever ikke op til den særdeles centrale og fremtrædende placering mod Inderhavnen og Frederiksholms Kanal.





## Startredegørelse "Bryghusgrunden"



Kajarealerne med Christian IV's Bryghus og Den Sorte Diamant i baggrunden.



Det vigtige kig gennem Frederiksholms Kanal til Middelalderbyen og tårnet på Domkirken.



- Fredet bebyggelse
- Høj bevaringsværdi
- Middel bevaringsværdi

Bygningsregistreringen er udført august 1995.

**Byarkitektonisk** er det omgivne kvarter præget af Frederiksholms og Slotsholmens mange fredede og bevaringsværdige markante bebyggelser med både intime og store by- og haverum. Volumenmæssigt er Christiansborgs hovedbygning og tårn Slotsholmens mest dominerende bygninger.

Mod nordøst ligger den i dag rumligt diffuse og lidet benyttede Søren Kirkegårds Plads og Den markante sorte diamant, forbundet med den ældre biblioteksbygning henover Christians Brygge. Pladsen friholder udsynet til de fredede og markante Christian IV's Bryghus og Tøjhusmuseet med gavl mod plads og havn. Bygningerne tegner den historiske havnefront inden opfyldningerne og udgør et arkitektonisk og historisk værdifuldt træk i byens front mod havnen. Kigget gennem Frederiksholms Kanals mange værdifulde historiske bygninger fra havnen til tårnet på Vor Frue Kirke og fra Stormbroen til havnen er vigtige at bevare, ligesom det frie udsyn fra Vester Voldgade mod havnen skal fastholdes. På Christianshavnersiden danner Nordeas kobbergavle og Daniscos facadebebyggelse front langs det relativt smalle havnerum mellem Langebro og Knippelsbro.

**Anvendelsesmæssigt** er Slotsholmen domineret af store bygninger til centraladministrationen, større kulturinstitutioner og få private administrationsbygninger. Frederiksholm er domineret af 4-5 etages karreer med kontorer, boliger, enkelte kulturinstitutioner og caféer langs kanalen.

Området mellem Vester Voldgade og H.C. Andersens Boulevard, overgangen til voldkvarteret, består af Københavns Rådhus, 5-6 etages karreer med fortrinsvis kontorer, boliger og en enkelt tosporet skole, Den Classenske Legatskole. De nærmeste børneinstitutioner ligger i Farvergade.

Inden for gangafstand ligger Citys koncentration af kommercielle og kulturelle tilbud, og i cykelafstand ved Dybbøls Bro og havnen ligger Fisketorvets Shoppingcenter.

**Trafikalt** har området en god beliggenhed med nem adgang til overordnede vejforbindelser, - dels til udfaldsvejene mod vest via Kalvebod Brygge, dels til

## Startredegørelse "Bryghusgrunden"



- Lokalplanområde
- Den fremtidige metrocityring, der med stationen ved Gammel Strand gør lokalplanområdet stationsnært.

### OMAs dispositionsforslag

Amager og de nordlige udfaldsveje via Langebro og H.C.Andersens Boulevard. På Christians Brygge er trafikintensiteten stor med gennemsnitlig 22.000 biler i døgnet. På Vester Voldgade ved havnen kører 9.500 biler. På Christians Brygge og Vester Voldgade kører der gennemsnitligt henholdsvis ca. 2000 og 1000 cykler i døgnet .

I forhold til kollektiv trafikbetjening ligger området ca. 550 m fra den fremtidige metrostation ved Gammel Strand og 1 km fra henholdsvis Hovedbanegården og den fremtidige Metrostation på Rådhuspladsen. Til metrostationerne ved Njalsgade og ved Christians Havns Torv, der har direkte forbindelse til lufthavnen, er afstanden ca. 1,3 km. Desuden er området velbetjent med buslinier ad H.C.Andersens Boulevard, Vester Voldgade og Christians Brygge. Havnebusserne lægger til ved Søren Kirkegårds Plads og kanalfarterne sejler ad Frederiksholms Kanal, enkelte med stop i nærheden af lokalplanområdet.

*Hovedintentionerne i skitseprojektet* er at skabe en arkitektonisk og funktionel mangfoldig og dynamisk bebyggelse, der bygger bro mellem by og havn, trækker bylivet ned til vandet og skaber forbindelse mellem Søren Kirkegårds Plads og havnepromenaden syd for Langebro. Bebyggelsen ønskes opført i 6 etager inklusive tagterrasser og har et etageareal på ca. 17.200 m<sup>2</sup>, svarende til en bebyggelsesprocent på ca. 195. Bygningshøjden er 25,5 m, hvilket svarer til hushøjden langs havnefronten.

*Nedenfor ses, hvordan ny bebyggelse medvirker til at definere og indramme Søren Kirkegårds Plads.*

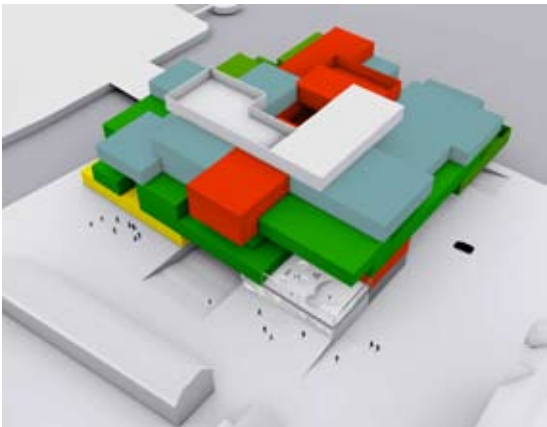




## Startredegerelse "Bryghusgrunden"



Bebyggelsen skaber en markant afslutning mod havnerummet, mens kigget fra Nybrogade til havnen er bevaret.



Restaurant/café	960 m <sup>2</sup>
Dansk Arkitektur Center	4100 m <sup>2</sup>
Realdania kontorer	3600 m <sup>2</sup>
Kontorer iøvrigt	4450 m <sup>2</sup>
Boliger	3400 m <sup>2</sup>
Legeplads	650 m <sup>2</sup>
Passager	1700 m <sup>2</sup>
Arkiv	3350 m <sup>2</sup>
Parkering	4500 m <sup>2</sup> /375 p-pladser

Bebyggelsens funktioner er flettet ind i hinanden horisontalt og vertikalt.

Etagerearealet fordelt på anvendelsen.



Her ses den urbane byplads ved kanalen med restaurant og fortovscafé. I den modsatte ende skaber børn liv på pladsen.



Lokaler til Dansk Arkitektur Center er indrettet over flere etager med visuel kontakt til øvrige funktioner i bygningen.

**Forvaltningerne** vurderer, at den nye bebyggelse, de nye byrum og legepladser sammen med den historiske bebyggelse, Den Sorte Diamant, og de øvrige moderne bygninger syd for Langebro vil skabe et varieret dynamisk forløb af broer, stille og aktive havnepromenader, mødesteder og passager med spændende funktioner, der vil trække mere byliv ned til havnen og gøre området intens på oplevelser.

**Bæredygtighed** er et vigtigt aspekt i projektet, som arbejder med en række tiltag og idéer til at skåne miljøet og reducere energiforbruget. I en miljøplan for projektet vil idéer blive sammenfattet inden for områder som indeklima, arbejdsmiljø, energi- og vandforbrug, byggevarer, ydre miljøforhold og affald. Miljørigtig projektering indarbejdes som et element i en miljøkortlægning, der oplister mulige miljøpåvirkninger i byggeriets forskellige livscyklusfaser. Herudfra opstilles miljømål og efterfølgende vil forskellige virkemidler til at opfylde målene blive indarbejdet.

**Arkitektonisk** har bebyggelsen en dramatisk skulpturel fremtræden, der tilfører området et nyt arkitektonisk udtryk. I tråd med sammenfletningen af forskellige funktioner er bebyggelsen udformet som en sammenstilling af transparente etages høje 'enkeltbrikker', der med varierende etageareal forskyder sig ind over hinanden og danner bro hen over Christians Brygge.

Den fremskudte placering på havnekajen vil give bebyggelsen langs Frederiksholms Kanal en markant afslutning og skabe veldefinerede byrum både nordøst og sydvest for bygningen.

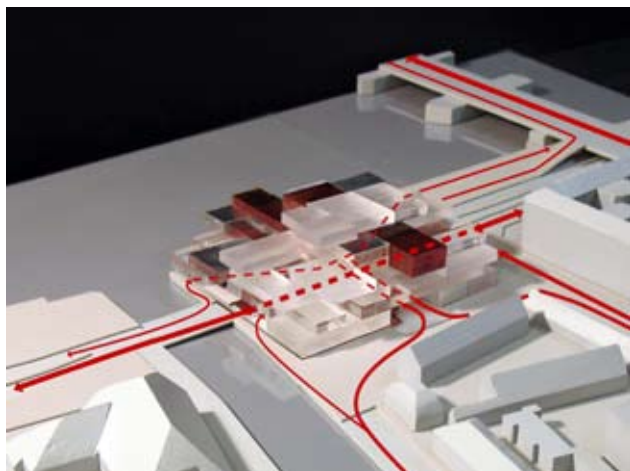
**Bebyggelsen indrettes** til hovedsæde for Realdania, Dansk Arkitektur Centers konference- og udstillingsaktiviteter, øvrige kontorfunktioner, boliger, restaurant og café. Alle funktioner har adgang til terrasser og øverst indrettes en offentlig tilgængelig DAC-café med en større tagterrasse. Boliger indrettes i de to øverste etager.

Del af bebyggelsen og byrummet mod Bryghusgade indrettes til legeplads for mindre børn og kajarealerne mellem bebyggelsen og Langebro indrettes som kombineret promenade og legeplads for større børn med kuperet terræn for skateboards og rulleskøjter m.m. Legepladserne, der omfatter ca. 2.500 m<sup>2</sup> som den eksisterende legeplads, mangler endnu konkret bearbejdning.

Under terrænniveau etableres arkivfunktioner, cykelparkering til husets brugere og ca. 370 parkeringspladser i et automatisk parkeringsanlæg nordvest for Christians Brygge, heraf ca. 200 til erstatning for pladser, der nedlægges på terræn og 170 til den ny bebyggelse. Parkeringskælderen er offentlig tilgængelig, men drives på kommerciel basis. Op- og nedkørsel til parkeringslobby'ens elevatorer sker ad to ramper langs med Vester Voldgade. Varetilkørsel sker i terrænniveau fra Vester Voldgade.

**To underjordiske passager** føres gennem bebyggelsen og forbindes i et T-kryds under bebyggelsen. Den ene forbinder havnepromenaden. Den anden

## Startredegørelse "Bryghusgrunden"



Med tynd priksignatur er vist de underjordiske passagers forløb.



Her ses passagernes forbindelser til de omgivne byrum og promenader.



Snit i passagen fra byplads til havnepassage.



Snit i havnepassagen.



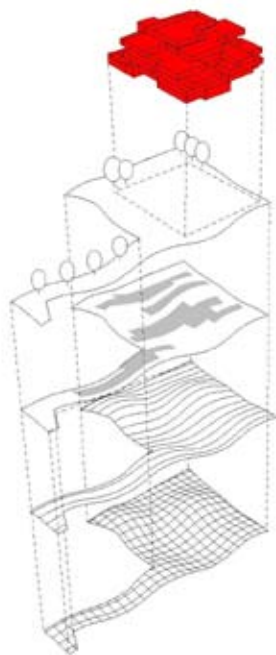
Det store offentlige byrum under Christians Brygge giver mulighed for udstillinger og forskellige events.



Her et kig ned i passagen fra bypladsen ved Bryghusgade. DAC og biler på Christians Brygge skimtes i "loftet".



breder passage føres fra pladsen ved Bryghusgade under Christians Brygge og forbindes med havnepassagen. Passagerne, der har spor til cykler og er elevatorbetjent, fungerer som adgangslobby til bebyggelsens funktioner. Passagerne vil være offentligt tilgængelige døgnet rundt og velbelyste med tæt visuel kontakt til de tilstødende funktioner. Under Christians Brygge gives mulighed for udstillinger m.m. Om vinteren kan rummet klimaafskærmedes med glaspartier.



**Byrum, promenadeforløb og legepladser** er integreret og anlægges med en ensartet kombination af hårde og bløde belægningslag, der udformes med forskellig karakter og variationer i forhold til den type byliv, som bebyggelsens funktioner og de nærmeste omgivelser lægger op til. Intentionen er at øge brugsværdien og aktivitetsniveauet på pladser og strøg. Den konkrete legepladsindretning og placering af cykelparkering på terræn er endnu ikke afklaret. Nordvest for bebyggelsen, mod Bryghusgade, der forudsættes nedlagt, etableres en rolig urban byplads, der spænder mellem Vester Voldgade og Frederiksholms Kanal. Pladsen fungerer som bindeled mellem Frederiksholms Kanal og den underjordiske passage til havnen og indrettes med fortovscafé og legepladser for mindre børn.

Det er intentionen, at bebyggelsen skal være med til at aktivere Frederiksholms kanal. På sigt vil en omlægning og fredeliggørelse af vejen kunne skabe en smuk forbindelse mellem den gamle bymidte og havnen.

Mod øst orienterer bebyggelsen sig mod den store åbne Søren Kierkegaards Plads.



Koncept for byrumets forskellige belægningslag og referencefotos.

Den beskyttede legeplads er vist med gult, de røde indramninger t.v. er også legepladsområde for mindre børn. Langs havnen indrettes kuperet legeplads for større børn.



Mod havnen krager bebyggelsen ud over vandet og afbryder havnepromenaden, som ender i en anløbsplads for både og vandtaxier. Gående, der ønsker at promenerer langs havnen ledes under bebyggelsen. På den måde aktiveres den underjordiske passage samtidig med, at der skabes en variation i promenadeforløbet langs vandet.

Sydvest for bebyggelsen mod Langebro indrettes en aktiv havnepromenade med legeplads for større børn. Niveaufrit promenadeforløb for gående og cyklister kombineres med kuperet terræn for skateboards og rulleskøjter m.m. Det un-

## Startredegørelse "Bryghusgrunden"



Her ses promenaden mod havnen med anløbsplads for f.eks. vandtaxier. Realdanias kontor skimtes i baggrunden..

Bebyggelsen danner den '3. væg' til Søren Kirkegårds Plads.



Legepladsreferencer.



Beplantning, bakker og legeplads skaber intimitet og liv på pladsen.



Legepladsreferencer.

Langs havnen kombineres niveaufri passage med et mere dramatisk terræn til brug for større børns skateboardaktivitet m.m.





## Startredegørelse "Bryghusgrunden"

Bebyggelsen ligger som et krydsfelt mellem de fire byrum og kobler dem sammen via de underjordiske fodgængerpassager.

Diagrammet over cykel- og fodgængerforbindelser viser trafiksituationen for de bløde trafikanter i dag og efter realisering af byggeriet.



dersøges, om der kan etableres en direkte forbindelse fra promenaden til Langebro.

Herudover er planen, at det kommunale areal under Langebro omlægges således, at promenadeforløbet nord og syd for broen kan forbindes.

**Metropolzoneprojektet** udpeger Vester Voldgade som et af de første Metropolzone-projekter der skal realiseres. Ideen er, at Vester Voldgade skal udvikles og styrkes som en forbindelse til vandet og i højere grad tilpasses de bløde trafikanter, cyklister og fodgængere.

Vester Voldgade projektet forventes at blive inddelt i etaper, og arbejdet med 1. etape igangsættes i 2009.

I forbindelse med Metropolzone-projektet uarbejdes der en helhedsanalyse af de offentlige arealer. Analysen, der forventes afsluttet i september 2008, redegør for alle trafikale og byrumsmæssige forhold i Metropolzonen og disses sammenhæng med den omgivende by. Helhedsanalysen skal bruges til at vurdere de trafikale og byrumsmæssige konsekvenser af planlagte byrumsprojekter, for at sikre et alsidigt byliv og samspil med de øvrige byfunktioner.

I udbudsgrundlaget for Vester Voldgadeprojektet vil der blive orienteret om Bryghusprojektet.



## Startredegørelse "Bryghusgrunden"



Her ses forbindelsen, som bebyggelse og byrum skaber mellem havn og city og den mulige fremtidige kobling til strøggadenettet. (ill. Gehl)

*Byrumshandlingsplanen* udpeger strækningen langs Frederiksholms Kanal og forbindelsen videre langs havneløbet som en potentiel promenade, der vil skabe en forbindelse mellem Middelalderbyen og den eksisterende promenade ved Kalvebod Brygge.

*Trafikalt* er byggeriet meget velbeliggende i forhold til det overordnede vejnet. Det vurderes, at udvidelsen af parkeringsmulighederne vil øge trafikken i området med 6-800 bilture i døgnet, hvilket forventes at kunne afvikles uden problemer. Den planlagte adgang til parkeringsanlægget betyder dog, at der skal ske omlægninger af Vester Voldgade mellem Ryssenstengade og Christians Brygge. Den konkrete udformning vil blive detaljeret i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanforslaget.

Vester Voldgade set mod havnen. Et muligt scenarie for et nyt vejprofil med bredere fortove og træbeplantning. Foran den gule lave bygning ses værnet på en af ramperne til det underjordiske parkeringsanlæg.

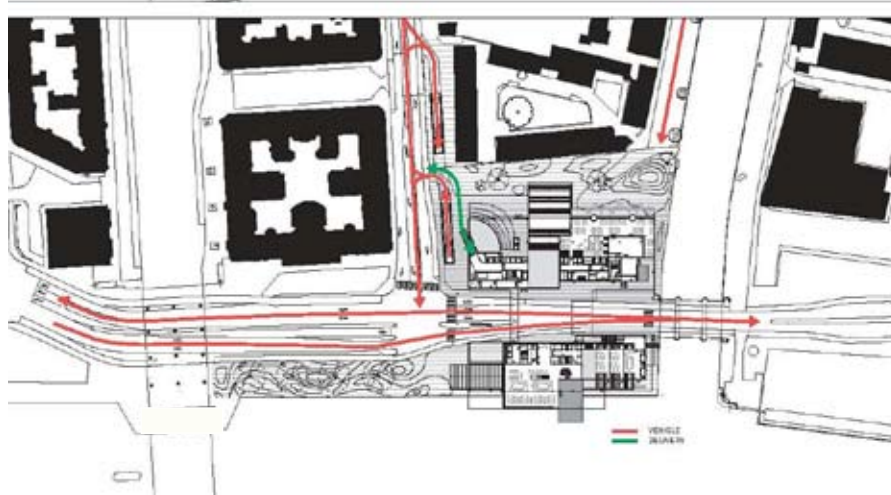
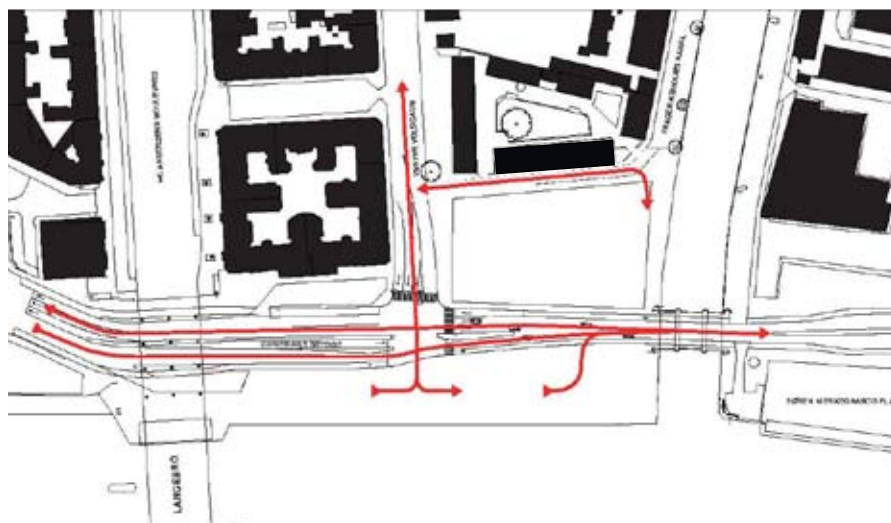
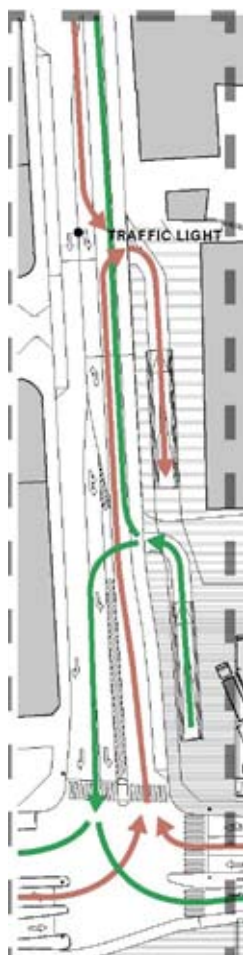


Christians Brygges forløb gennem bebyggelsen.



## Startredegørelse "Bryghusgrunden"

Kørsel til og fra parkeringslobbyens elevatorer sker ad 2 ramper langs Vester Voldgade.



Biltrafikken i dag og efter opførelse af Bryghusprojektet.

<sup>1)</sup> I efteråret 2007 udkom Miljøstyrelsens nye vejledning "Trafikstøj i boligområder", som indfører en ny beregningsmetode for trafikstøj. Fremover anvendes Lden som støjindikator. Lden er et vægtet døgn gennemsnit beregnet på grundlag af trafikken pr. årsdøgn, opdelt på dag-, aften- og natperioden med følgende vægtning af støjens middelværdi i aften- og natperioderne:  
I tidsrummet kl.19-22 tillægges støjen 5 dB og i tidsrummet kl. 22-07 tillægges støjen 10 dB. Forvaltningen arbejder på en indstilling om at erstatte de gamle retningslinier med de nye.

**Trafikstøj** fra Christians Brygge, der føres igennem bebyggelsen kan ikke undgå at belaste området med støj og luftforurening.

I 2007 er støjniveauet på Christians Brygge og Vester Voldgade beregnet til over 75 dB (Lden) <sup>1)</sup>. På facaderne er niveauet 70-75 dB(A)

Miljøstyrelsens vejledning fra 1984 fastslår, at der ikke bør bygges boliger, institutioner og anden følsom arealanvendelse, når trafikstøjniveauet er over 65 dB(A). De nye retningslinier "Støj fra veje", 2007 opererer med tilsvarende grænseværdier, dog 68 dB (Lden).

Forholdene skal derfor undersøges nærmere i det videre lokalplanarbejde og i VVM, med henblik på at finde en løsning.

Endvidere skal eventuel luftforurening afdækkes ved udmundingen og i den ca. 80-90 meter lange tunnel gennem bygningen, der skal benyttes af såvel fodgængere som cyklister og biler således, at der kan tages højde for eventuelle problemer.

*Jordforurening* har Center for Miljø intet konkret kendskab til i området, men det er sandsynligt, at havneaktiviteterne har medført forurening af undergrunden.

### *Grundvand*

Af hensyn til sikring af bygninger inden for Københavns "historiske" byområde har Borgerrepræsentationen i 1991 besluttet, at der kan pålægges særlige vilkår ved byggeri under grundvandsspejlet i dette område således, at grundvandsspejlet opretholdes.

Vejledninger kan hentes på, [www.miljoe.kk.dk](http://www.miljoe.kk.dk).

Af hensyn til kommunens målsætning om bæredygtighed, er det besluttet, at der som udgangspunkt ikke gives tilladelse til permanent dræning af bygninger og andre anlæg i Københavns Kommune.

Dette betyder, at bygningsdele som ligger under grundvandsspejlet i området, skal konstrueres på en sådan måde, at de tørholdes uden permanent bortpumpning af grundvand. Det vil også gælde for de planlagte tunnelforløb, hvis de ligger tilstrækkeligt dybt.

## Planforhold

### *Kommuneplan 2005.*

Hovedparten af lokalplanområdet er i kommuneplanen fastlagt til område for institutioner og fritidsområder, O5\*-område, med en maksimal bebyggelsesprocent på 150, og en maksimal bygningshøjde på 24 m. Stjernebemærkningen fastslår, at bebyggelse på Christians Brygge syd og "Bryghusgrunden" forudsættes disponeret i sammenhæng. I lokalplaner kan fastsættes bestemmelser om opfyldninger.

En mindre del af området er fastlagt til O3-område, hvor den maksimale bebyggelsesprocent er 110, og den maksimale bygningshøjde er 24 m.

### *Lokalplan nr. 236*

Hovedparten af det aktuelle lokalplanområde er omfattet af lokalplan nr. 236. Den Kongelige Materialegård er ikke omfattet. Lokalplanen var foranlediget af ønskerne om udbygning af Det Kongelige Bibliotek og opførelse af et musikhus på "Bryghusgrunden".

Lokalplanen fastlægger del af det aktuelle lokalplanområde til offentlige formål. Der må opføres og indrettes bebyggelse til musik- og kulturhus, herunder konferencevirksomhed, med tilhørende servicefunktioner og administration. Størstedelen af stueetagen skal indrettes med publikumsorienterede funktioner. Bebyggelse skal opføres inden for det angivne byggefelt C. Bebyggelsesprocenten må ikke overstige 150, og bygningshøjden må ikke overstige 20 m bortset fra særlige bygningsdele som scenetårn o.lign., der må gives en højde på indtil 32 m. Hen over Christians Brygge må bebyggelsen sammenbygges. Frihøjden skal være mindst 4,5 m. Parkering skal etableres i konstruktion. Langs havne- og kanalkaj skal anlægges offentligt tilgængelige promenader.

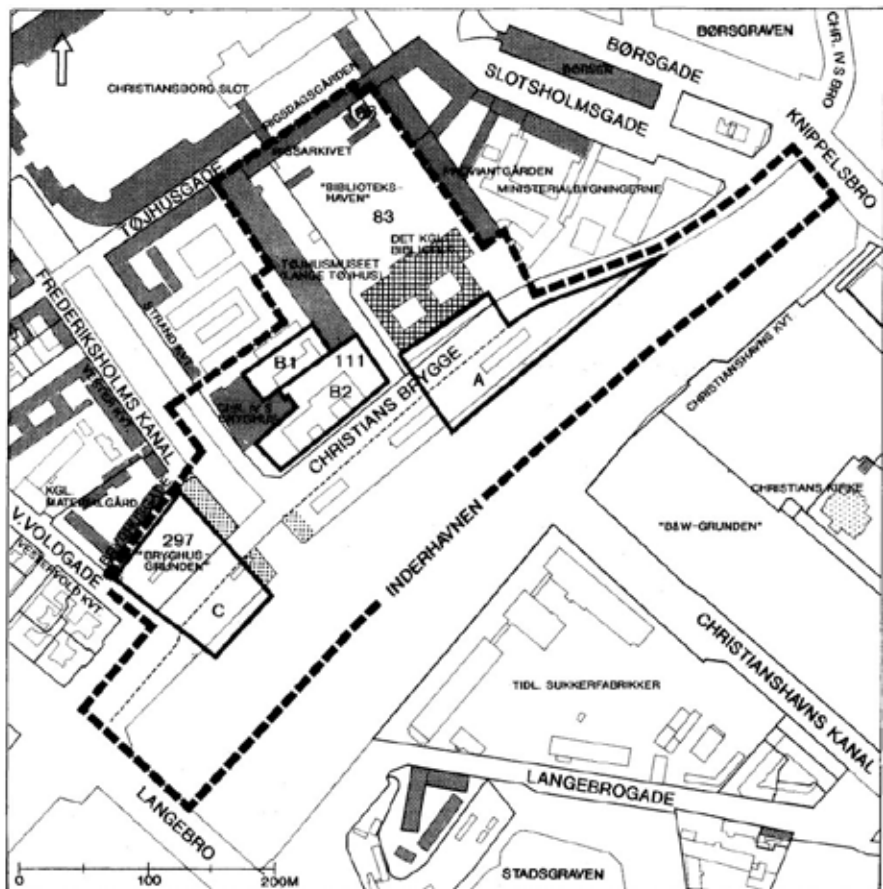
## Forslag til kommuneplantillæg

Skitseprojektet forudsætter, at der udarbejdes et kommuneplantillæg for lokalplanområdet. O5-området syd for Bryghusgade foreslås udlagt til serviceerhverv,



## Startredegørelse "Bryghusgrunden"

Område, som er omfattet af lokalplan nr. 236. Byggefelt C, "Bryghusgrunden" ses nederst til venstre.



S2\*-område, med en maksimal bebyggelsesprocent på 195 og en maksimal bygningshøjde på 26 meter.

O3-området nordfor udlægges som et S\*-område, men bemærkning om, at den fredede bebyggelse skal sikres i lokalplanen.

Området ligger inden for stationsnært kerneområde med en afstand på 550 m til den planlagte metrostation på Gammel Strand



Eksisterende rammer i Kommuneplan 2005.

Forslag til nye kommuneplanrammer.

### *VVM-redegørelse og miljøvurdering*

Center for Miljø har afgjort, at projektet vil være omfattet af planlovens bestemmelser om Vurdering af Virkningerne på Miljøet. De væsentligste begrundelser herfor er hensynet til grundvandsstand samt trafikafvikling både i og efter byggeperioden.

Bryghusgrunden er omfattet af et forbud mod både midlertidig og permanent grundvandssænkning i middelalderbyen inden for voldgaderne. Derudover vil projektet indebære flere væsentlige påvirkninger af trafikforholdene: Den stærkt trafikerede Christians Brygge skal føres igennem bygningen i en tunnel, ligesom trafikken i den sydøstlige del af Vester Voldgade skal omlægges for at muliggøre til- og frakørsel til et parkeringsanlæg under bygningen.

Redegørelsen vil blive et bilag til kommuneplantillægget. VVM-processen indledes i henhold til planloven med en offentlighedsfase, hvor alle kan komme med idéer og forslag til emner, som redegørelsen skal behandle. VVM-redegørelsen for Bryghusprojektet vil blive udarbejdet således, at den også kan omfatte den miljøvurdering, der skal laves i henhold til lov om Miljøvurdering af Planer og Programmer.

### **Intentioner i lokalplanen**

Området fastlægges til serviceerhverv, herunder publikumsorienterede kulturelle og kommercielle funktioner som udstillingsvirksomhed, legeplads og restauranter m.m. Mindst ca. 20 procent af etagearealet skal indrettes til boliger. For at styrke mangfoldigheden og bylivet foreslås, at publikumsorienterede funktioner skal udgøre mindst ca. 30 procent af den ny bebyggelses etageareal.

Der foreslås fastlagt et byggefelt, med et maximalt etageareal på 17.200 m<sup>2</sup> og en maksimal bygningshøjde på 26 m. Friarealet skal udgøre 10 procent af erhvervsetagearealet og 40 procent af boligetagearealet. Parkering skal bortset fra afsætningspladser etableres i underjordisk anlæg.

For ny bebyggelse vil der blive lagt vægt på:

- At størsteparten af stueetagens etageareal udnyttes til publikumsorienterede funktioner med 'åbne' facader.
- At bebyggelsen som helhed får en arkitektonisk høj kvalitet og en åben transparent karakter, som giver det store bygningsvolumen lethed og tydeliggør sammenkoblingen af forskellige funktioner op gennem etagerne.
- At de forskellige funktioner har nem adgang til terrasser/uderum. Boliger skal forsynes med terrasser.
- At underjordiske passager får en rumlighed og belysning, der gør dem attraktive for ophold, udstillinger, loppemarked, events m.v.
- At legepladser/byrum og promenader er offentligt tilgængelige og får en høj kvalitet og differentieret udformning, der modsvarer den forskellige brug og skaber sammenhæng til de omgivne byrums karakter.
- At en strækning af havnefronten friholdes for husbåde.
- At byrummet mellem den nye bebyggelse og den lave fredede bebyggelse fremtræder med grøn karakter.
- At der skabes tilstrækkelige cykelparkeringsmuligheder i bebyggelsen og byrummet.