

Christianshavn, den 21.9.2018

Københavns Kommune
Center for Byplanlægning
Njalsgade 13
Postboks 348
1503 København V

Afsender:
Jens Eskildsen
Johan Sempes Gade 9, 3. tv.
1402 København K

Tillæg nr. 3 til lokalplan nr. 183 for Ørkenfortet og kommuneplantillæg

I mit brev af 21.2.2018 til den forudgående offentlige høring om KPL-tillæg for Ørkenfortet oplyste jeg, at jeg principielt ikke har noget imod ændringen til hotelformål – blandt andet under forudsætning af, at trafik til og fra hotellet ikke må medføre yderligere trafik i området omkring Christians Kirke (*i følgende benævnt "nærområdet"*). Jeg har stadig dette synspunkt.

Forslag til tillæg nr. 3 til lokalplan nr. 183 med kommuneplantillæg (*i følgende benævnt "lokalplanen"*) indeholder flere paradokser. Lokalplanen efterlader overhovedet ingen tvivl om bygherrens ønsker! Disse er meget udførligt beskrevet, begrundede og illustrerede. I modsætning hertil er flere lokalplanbestemmelser, der følger af projektet meget sparsomt beskrevet, ikke illustrerede og i flere tilfælde udokumenterede påstande. Lokalplanen indeholder desuden flere bestemmelser med kompetencenormer.

Efter Planloven skal et forslag til lokalplan gøre det muligt for blandt andet borgerne at forestille sig, hvordan området bliver med hensyn til bebyggelsen art og omfang, trafik etc. når planen er gennemført. Specielt vedrørende trafik og parkering er lokalplanen mangelfuld og meget lidt informativ.

Københavns Kommune bør derfor udarbejde og offentliggøre et ændret forslag til lokalplan. Et forslag til lokalplan, der overholder planlovens krav til en konkret projektlokal for et hotel – herunder med præcise bestemmelser og retningslinjer, udtømmende kommentarer, illustrationer og visualiseringer - så borgerne kan forestille sig, hvordan området vil blive, når lokalplanen er gennemført – jfr. følgende:

A:

Forudgående offentlig høring om forslag til kommuneplantillæg nr. 3

Her fremsatte jeg blandt andet bemærkninger om "Bygningshøjden i forhold til Udenrigsministeriet" og "At hotellet ikke må medføre mere trafik i nærområdet og at der indføres en 20 km/t-zone i nærområdet".

Høringssvaret gav *ikke* Københavns Kommune anledning til at ændre kommuneplantillægget. Grundelserne herfor var blandt andet:

- *"Udformningen af bygningen skal belyses yderligere i det efterfølgende planarbejde. Endvidere skal højden afvejes i forhold til de øvrige gavlhuse langs havnefronten, herunder i særdeleshed Udenrigsministeriet".*
- *"Det vurderes, at projektet ikke vil generere mere trafik end bygningens hidtidige funktion som kontorvirksomhed samt at trafikforholdene vil blive belyst nærmere i den efterfølgende planlægning".*

De to nævnte forhold er *ikke* beskrevet eller visualiseret i lokalplanen! I øvrigt skal det nævnes, at *ingen* af de i alt 34 bemærkninger fra 13 foreninger / borgere gav Københavns Kommune anledning til ændringer af kommuneplantillægget og derved lokalplanen!

Om "Bygningshøjden i forhold til Udenrigsministeriet" vurderede kommunen også:

- *"Forvaltningen finder, at bygningen godt kan bære en etage mere i forhold til sine omgivelser, herunder portmotivet med Udenrigsministeriet og Knippelsbro."*

Det mener jeg er en subjektiv påstand, der i lokalplanen burde være underbygget med en arkitektonisk vurdering og visualisering af de to bygninger set fra Knippelsbro – herunder med koterne på nuværende og fremtidige bygningshøjder. Så havde borgerne muligheden for at vurdere portvirkningen med den foreslåede bygningshøjde på Ørkenfortet!

B:

Lokalplanens redegørelse

Det fremgår af afsnittet om "Infrastruktur og forholdet til omgivelserne" - på side 7:

"Lokalplanen muliggør, at Knippelsbrogade kan nedlægges som vej, når betingelserne herfor er opfyldt. Parkeringsdækningen fastsættes efter en konkret vurdering, til 1 plads pr. 200 m² serviceerhverv i området. For detailhandel er normen 1 plads pr. 100 m²."

Det er hvad, jeg kan udlede af redegørelsen om trafik. Og lokalplanens bestemmelser er ikke mere informative! Det fremgår dog af Teknik- og Miljøforvaltningens indstilling til Borgerrepræsentationen (og derfor *ikke* en del af lokalplanen) blandt andet:

"Bygherre(n) har oplyst, at det forventes, at der dagligt vil komme 8 busser og 250 taxaer til hotellet. På ugebasis forventes 14 lastbiler med leverancer og 290 gæstebiler."

I forhold til i dag, hvor bygningen generer op mod 500 bilture i døgnet, vil en hotelvirksomhed ikke skabe mere trafik i området”.

Så er det op til borgerne at gætte sig til resten!

Mit gæt er, at den ”i dag” / daværende personbiltrafik til Ørkenfortet kørte fra Torvegade ind på Strandgade og drejede til højre ad Knippelsbrogade. Frakørsel fra Ørkenfortet foregik fra Knippelsbrogade med et venstresving til Strandgade. Der kørte ikke dagligt 250 taxaer til Ørkenfortet. Der kørte ikke dagligt 8 busser til Ørkenfortet. Ørkenfortet var en del af Norda-bygningerne, hvortil der formentligt stadig kører det samme antal lastbiler til som tidligere!

Spørgsmål:

1. Hvad er grundlaget for kommunens vurdering af, at projektet ikke vil generere mere trafik end bygningens hidtidige funktion som kontorvirksomhed samt at hotelvirksomheden og butikken ikke vil skabe mere trafik i nærområdet?
2. Hvordan sikrer kommunen, at hoteltrafikken kun kan køre til hotellet fra Torvegadesiden og ved frakørsel kun kan dreje til venstre ud på Strandgade – så hotelvirksomheden ikke skaber mere trafik i nærområdet?
3. Hvordan sikrer kommunen, at nærområdet ikke bruges som parkerings-, vente- og gennemkørselsområde for taxaer, turistbusser etc.?

C:

Lokalplanens § 3 - Anvendelse

Det fremgår af lokalplanens redegørelse, at lokalplanen og kommuneplantillægget skal muliggøre indretning af et hotel i en eksisterende bygning med en begrænset udvidelse ($23.000 \text{ m}^2 + 5.800 \text{ m}^2 = 25 \% \text{ udvidelse!!}$) af etagearealet. Det svarer vel egentlig til, hvad der er et af lokalplanens principper og derved formålet med lokalplanen! De øvrige anvendelsesbestemmelser er derved overflødige!

Spørgsmål:

1. Hvorfor skal lokalplanens § 3 give mulighed for en lang række andre anvendelsesmuligheder end hotel og butik?
2. Hvad er begrundelsen for, at lokalplanen muliggør, at der i et hotel kan indrettes én udvalgs varebutik (højst 200 m^2) / én dagligvarebutik (indtil 500 m^2)?

D:

Lokalplanens § 4 – Veje og parkering

§ 4, stk. 1:

Overkørsler placeres, som vist på tegning nr. 2 (én indkørsel fra Strandgade)

§ 4, stk. 2:

Knippelsbrogade og Brogade nedlægges som offentlig vej.

§ 4, stk. 5 - Bilparkering:

1 plads / 200 m² etageareal, heraf 15 pladser på terræn og resten i konstruktion.

§ 4, stk. 6 - Cykelparkering:

4 pladser / 100 m² etageareal (på tegning nr. 2 er der vist cykelparkering langs Strandgade og ved havnen - sidstnævnte overvejende udenfor lokalplanområdet).

Spørgsmål:

1. Hvorfor skal Knippelsbrogade og Brogade nedlægges som offentlig vej?
2. Hvor anlægges p-pladserne – bortset fra de 15 pladser på terræn?
3. I hvor stort et antal og hvor skal cyklerne placeres - udover den viste cykelparkering på tegning nr. 2?

Det fremgår dog af et udateret notat fra Teknik- og Miljøforvaltningen om parkeringsdækningen (og derfor ikke en del af lokalplanen), at der skal anlægges 120 p-pladser.

Spørgsmål:

4. Hvorfor fremgår det ikke af lokalplanen, hvor meget trafik hotellet generer og hvordan denne trafik skal afvikles på hotelgrunden – jfr. hensynet til borgere, der vil forholde sig til lokalplanen?
5. Skal der ikke anlægges 144 p-pladser (2 pl./200 m² til 28.800 m² etageareal)?
6. Har vejmyndigheden og politiet godkendt til- og frakørselsforholdene?

Lokalplanen er således særdeles mangelfuld i forhold til borgenes mulighed for at vurdere, hvilke trafikafledte og derved miljømæssige konsekvenser den ændrede anvendelse af bygningen får for nærområdet! Det rejser følgende spørgsmål om trafik og parkering:

Spørgsmål:

7. Hvor skal hotellets personale parkere?
8. Hvor skal hotellets kunder – herunder gæster til restauranten - parkere?
9. Hvor skal kunder til butikken (§ 3, stk. 2) parkere?
10. Hvor skal busser til hotellet køre ind og ud, parkere / vente og vende – herunder når der kommer flere busser samtidig?
11. Hvor skal taxaer til hotellet køre ind og ud, parkere, vente og vende?

12. Hvor foregår varelevering til hotellet og hvor skal lastbiler og varevogne parkere / vente og vende?

E:

Lokalplanens § 8- Ubebyggede arealer

Lokalplanens § 8, stk. 2 er et eksempel på en upræcis og uforståelig kompetencenorm:

- *"Teknik -og Miljøudvalget kan tillade, at friarealprocenten i helt særlige tilfælde fraviges, hvis det vurderes at friarealerne kan etableres i en størrelse, der sikrer, at indretning og kvalitet er funktionel tilfredsstillende, vurderet ud fra bebyggelsens anvendelse".*

Spørgsmål:

1. Kan anvendelsen til hotel vurderes, og derved opnå en dispensation?
2. Hvorfor fremgår det ikke af lokalplanen, hvor mange m² og præcist hvor friarealet anlægges?

Lokalplanens § 8, stk. 7: *"Der skal etableres (5) træer som angivet på tegning nr. 4."*

Spørgsmål:

3. Hvilken sikkerhed er der for, at de 5 træer plantes – når de eks. 3 træer er fældet?

F:

Lokalplanens tegning nr. 2 - Havnepromenaden

På tegning nr. 2 er vist en prikket linje langs havnekajen. På signaturforklaringen ses, at dette angiver havnepromenaden. Afstanden fra havnekajen til Ørkenfortets nærmeste murflade (opkørslen til dækket langs Torvegade) er 13,1 meter i murens sydlige ende og 14,3 meter i den nordlige ende. Lokalplanens § 1 beskriver arealet som en offentlig tilgængelig passage.

Spørgsmål:

1. Hvordan sikrer kommunen, at hele arealet mellem muren og havnekajen også i fremtiden forbeholdes gående og cyklister – og at dele af arealet ikke benyttes til afledte hotelformål så som udeservering o.l.?

G:

Forslag til trafiktiltag af 23.8.2018 – Ørkenfortet / hotel og miljøsikring af nærområdet

For at gøre det nemt for kommunen vedlægges et forslag til trafiktiltag, dateret 23.8.2018. Forslaget skal sikre, at "hoteltrafikken" ikke kører ind i nærområdet og at hastigheden i nærområdet dæmpes – herunder ved at anlægge trafikdæmpende, hævede flader.

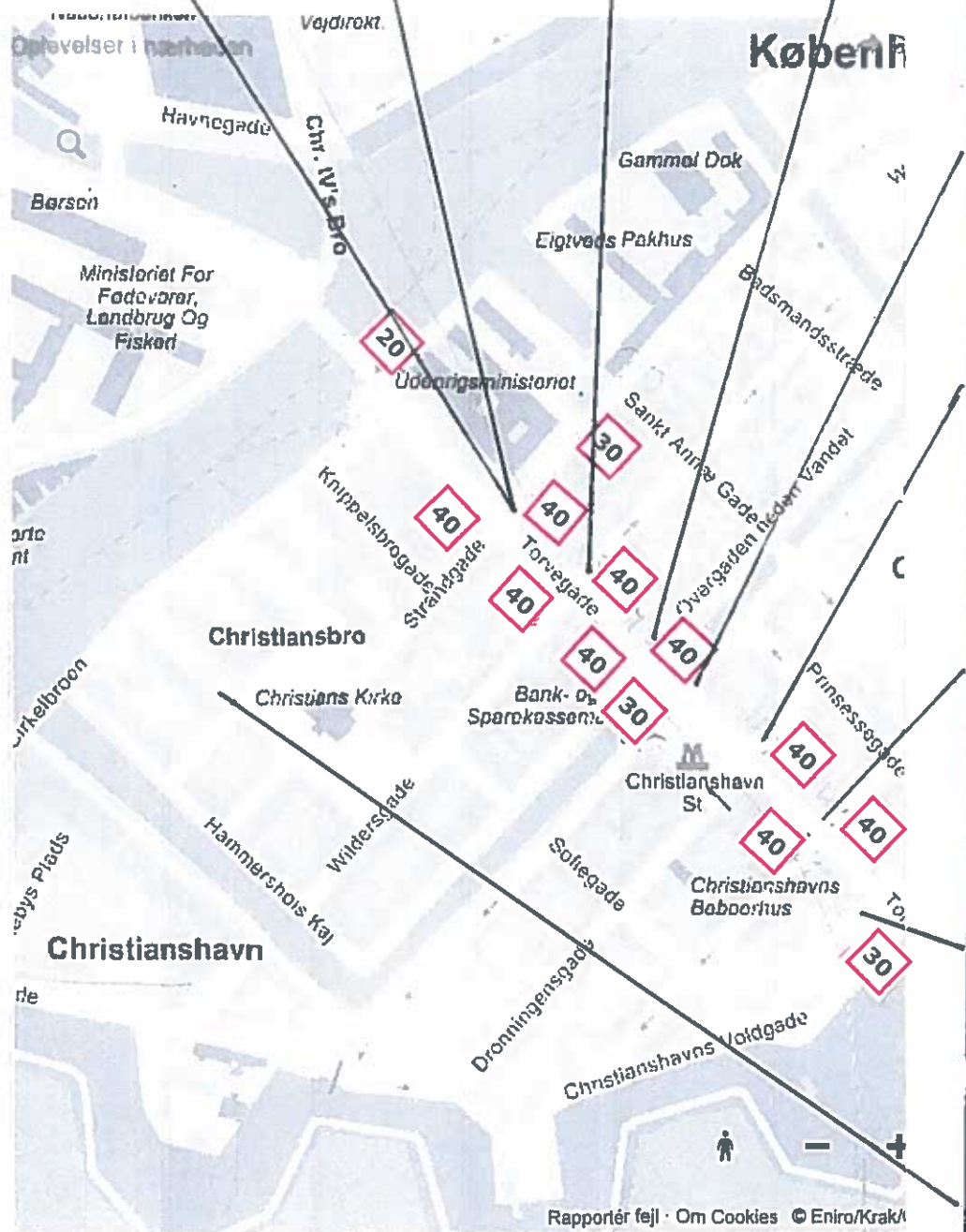
Begrundelse for forslagene:

- Forslagene til færdselstavler er inspireret af påbuds- / færdselstavlerne langs den nordlige side af Torvegade fra Strandgade til Prinsessegade.
- Med 30 km/t reduceres den nuværende støj ved kørsel i nærområdet, da brostensbelægningen, kombineret med de "lukkede" gaderum mellem kirken og de høje facader, forøger støjniveauet markant når der køres hurtigere.
- Strandgade, Johan Semp's Gade og Wildersgade benyttes blandt andet som vejadgange til p-kælderens ved krydset Johan Semp's Gade og Wildersgade. Af mange gennemkørende og heraf en del hurtigt kørende personbiler. Af store lastbiler med leverancer fra kl. 6 om morgenen (*renovationsbiler og OB-vogne til transmission af gudstjenester m.m. fra Christians Kirke skal selvfølgelig fortsat kunne køre her*).
- Af miljømæssige hensyn er det ikke i orden, at en stor del af trafikken fra Torvegade til Wildersgade og Overgaden neden Vandet kører den meget længere vejstrækning via Strandgade og Johan Semp's Gade til og fra de 2 nævnte gader.
- Hævede flader er trafikdæmpende. En hævet granit- / brostensflade foran Christians Kirke vil samtidig skabe en "værdig" ankomst til kirken.
- Det må forventes, at de mange cykler (*28.800 m² x 4 pladser / 100 m² etageareal = ca. 1.250 cykler*), der skal anlægges plads til ved og i hotellet vil medføre en betydelig forøgelse af cyklende i nærområdet – og derved behov for yderligere trafiksikring.
- Ideen med forslagene er også, at der skal tages størst mulige hensyn til genboerne i de nærmeste, lige husnumre i Strandgade, der berøres direkte af hoteltrafikken.
- Hotellets bygherre har formentligt ikke noget imod at bidrage til anlæg af de foreslåede trafiktiltag - for derved at sikre det bedst mulige naboskab!

H:

Bilag:

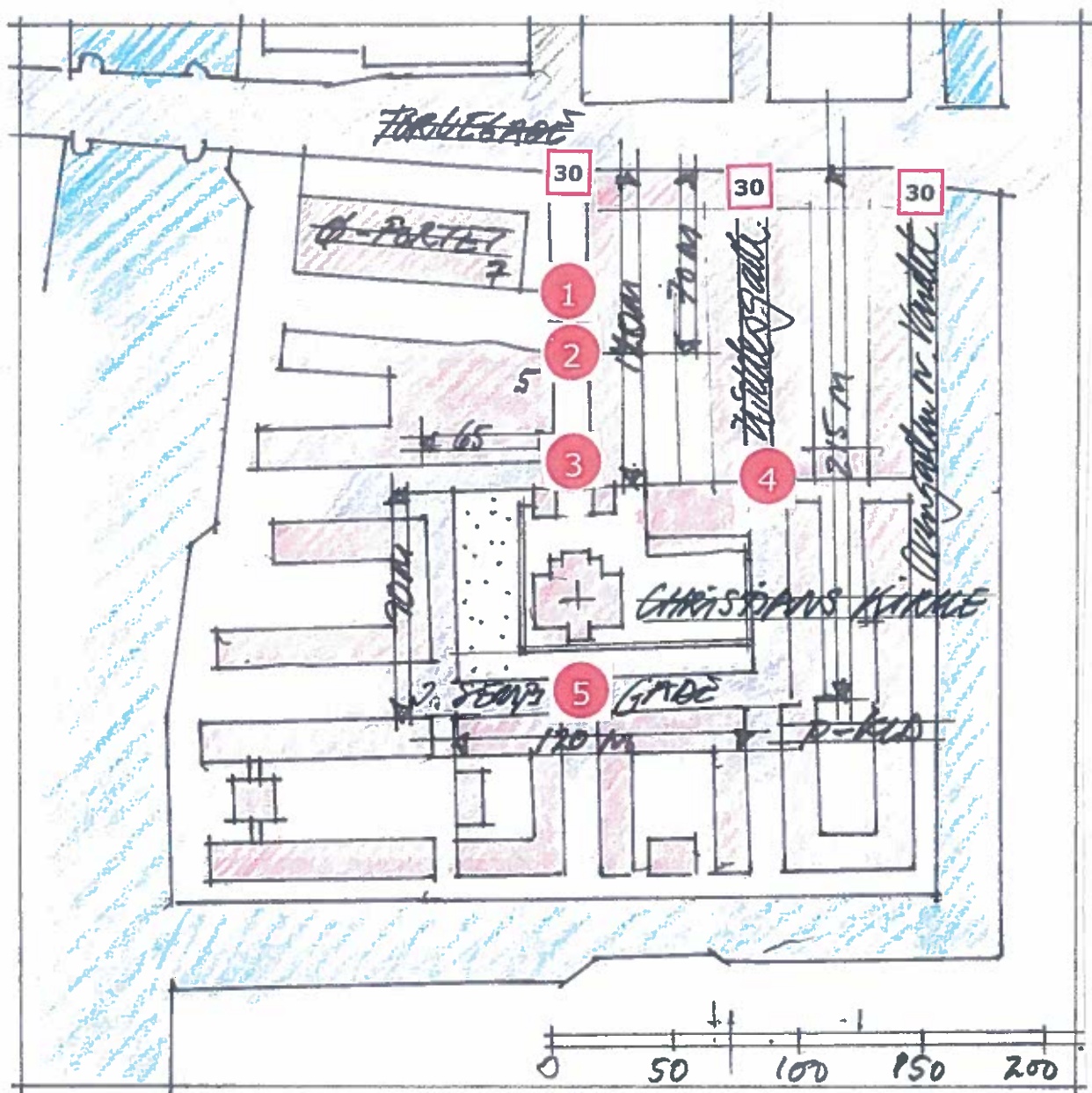
- Eksisterende vejtavler – 2.8.2018
- Forslag til trafiktiltag af 23.8.2018



Eks. vejtavler - 2.8.2018

Forslag til trafiktiltag – 23.8.2018

Ørkenfortet / hotel og miljøsikring af naboområder



30

- 30 km/t – zone
- Buskørsel forbudt, Strandgade 7 undtaget
- Lastbiler max. 5 ton

1

- Påbudt venstresving fra hotel til Strandgade

2

- Hævet brostensflade syd for Strandgade 7
- Ingen venstresving til hotel fra Strandgade

3

- Hævet brostensflade

4

- Påbudt højresving fra Ovengaden Neden Vandet

5

- 30 km/t-zoneskilte i hver ende af JSG / hævet brostensflade