

12. Udvikling af Vesterport banegrav, Indre By (2018-0246191)

Bilag

Bilag 1 Overblik over den politiske behandling

Bilag 2 Uddrag af projektmateriale

Bilag 3 Udviklers trafikanalyse og løsningsforslag

Bilag 4 Forvaltningernes vurdering af udviklers trafikale løsningsforslag

Bilag 5 Vurdering af luft og støj

Bilag 6 Mulig boligandel af kommende bebyggelse

Bilag 7 Hvidbog for forudgående offentlig høring for Vesterport banegrav

Bilag 8 Høringssvar til forudgående offentlig høring for Vesterport banegrav

Bilag 9 Tilstandsvurdering af Paladsbygningen

Bilag 10 Forvaltningernes vurdering af Paladsbygningens tilstand

Bilag 11 Energinotat vedr. Paladsbygningen

Bilag 12 Rettigheder over luftrum ved Vesterport Banegrav

Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget skal tage stilling til, hvorvidt der skal arbejdes videre med udvikling over og omkring Vesterport banegrav.

Sagsfremstilling

Indstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget godkender,

1. at sende sagen retur til projektudvikleren med henblik på, at projektudvikleren udarbejder en trafikløsning, som ikke påvirker fremkommeligheden for cyklister, fodgængere og busser negativt i det større område omkring Vesterport banegrav, inkl. Vester Farimagsgade, H. C. Andersens Boulevard, Vesterbrogade, Tietgensgade og Bernstorffsgade. Hermed udskydes beslutning om Palads, til der foreligger et revideret projekt i forbindelse med en evt. kommende plansag.

Problemstilling

Forvaltningerne har siden 2015 været i dialog med en privat udvikler og DSB Ejendomme, som ønsker at udnytte arealerne over og omkring Vesterport banegrav. Projektforslaget rummer fire højhuse og nedrivning af den bevaringsværdige Paladsbygning. Samtidig medfører projektet lukning af Hammerichsgade. Udvalgene vedtog hhv. den 6. og 21. februar 2017 et ændringsforslag om, at forvaltningerne skulle arbejde videre ud fra et ønske om flere bolig-m2, en samlet trafikplan, offentlig adgang, gode byrum, en arkitektonisk bearbejdning samt øget begrønning (bilag 1). Udvikler har nu leveret sit forslag til en trafikløsning, som forvaltningerne vurderer, ikke lever op til de politisk vedtagne mål. Derfor skal udvalgene særligt tage stilling til den foreslåede trafikløsning og til, om der skal arbejdes videre med sagen og igangsættes en egentlig planproces med bearbejdning af byrum og bygninger.

Løsning

Udvikleren har leveret et trafikalt løsningsforslag, muligheden for at indarbejde flere boliger er blevet undersøgt, og Økonomiforvaltningen har foretaget en forudgående offentlig høring af det påkrævede kommuneplantillæg. Bearbejdning af arkitektur og byrum er ikke fuldført, idet der endnu ikke er igangsat en planproces. Forvaltningerne og udvikler har desuden

drøftet en proces for bearbejdning af byrum og bygninger. Udvikler har oplyst, at en tidlig tilkendegivelse om mulighed for at nedrive Palads vil øge mulighederne for at hente finansiering til udvikling af det samlede projekt, og at hans nuværende projektforslag forudsætter nedrivning af Palads for at kunne placere parkering til det samlede byggeri i kælder under Paladsgrunden. Der er pt. ikke undersøgt alternative parkeringsløsninger.

Trafik

Udvikleren har kortlagt de trafikale konsekvenser og har et forslag til en samlet trafikløsning (bilag 3). Analyseområdet er afgrænset af H.C. Andersens Boulevard, Kalvebod Brygge, Bernstorffsgade og Vester Farimagsgade. Den foreslåede løsning vil skabe bedre forhold for cyklister og fodgængere lokalt i selve projektområdet, da Hammerichsgade lukkes for biltrafik. Dog medfører løsningen betydeligt forringede forhold for både bilister, cyklister, fodgængere og busser idet samlede analyseområde. Den forringede fremkommelighed for busser forventes at medføre øgede omkostninger til drift for Københavns Kommune (2 mio. kr. pr. år) og Frederiksberg Kommune (0,2 mio. kr. pr. år). Derudover forventes tab af billetindtægter som følge af forringet service, hvilket vil skulle dækkes af de berørte kommuner. Forlængede rejsesetider for cyklister og busser forventes at få en negativ effekt ift. målet i Fællesskab København om, at 75 % af alle ture i København skal foregå til fods, på cykel eller med kollektiv transport. På den baggrund vurderer forvaltningerne, at ulemperne ved den foreslåede trafikløsning væsentligt overstiger de lokale fordele, og at den derfor ikke kan anbefales (bilag 4).

Mulighed for flere boliger i projektområdet

Udvikler har leveret et miljønotat for at belyse muligheden for at placere flere boliger på stedet. Den begrænsende faktor er adgangen til egnede friarealer. Forvaltningerne forventer, at alle friarealer til boliger skal forsynes med støvjærn, og vurderer, at der kan placeres 20–25 % boliger (bilag 5 og 6). Dette kræver, at alle egnede friarealer anvendes til boligformål og ikke til udendørsbiograf mv., som er en del af det aktuelle projekt, samt at boligerne fordeles på tværs af projektet, så de får adgang til friarealer. I det foreløbige projekt, hvor boligerne placeres samlet, vil der ikke kunne skaffes adgang til friarealer i en størrelsesorden, der muliggør mere end 9 % bolig.

Resultat af forudgående offentlige høring af tillæg til kommuneplanen

Økonomiforvaltningen har i perioden 15. marts til 17. april 2017 afholdt en forudgående offentlig høring, da den foreslåede udvikling vurderes at forudsætte en væsentlig ændring af kommuneplanen. Der er afgivet 182 høringssvar. Hovedparten af svarerne er kritiske over for den foreslåede udvikling. Især forslaget om højhuse og forslaget om at nedrive Palads bliver kritiseret (bilag 7 og 8). Hvidbogen vil blive forelagt udvalgene igen ved en eventuel kommende planproces. Høringssvarene giver ikke forvaltningerne anledning til at ændre den oprindelige indstilling fra 2017.

Paladsbygningen

Den politiske behandling den 6. og 21. februar 2017 skabte offentlig debat om Palads, som med udviklers forslag vil blive fjernet. Bygningens ejer oplyser, at de ikke på lang sigt vil drive biograf i Palads. Projektforslaget rummer en ny biograf. Ejer har fremsendt dokumentation for bygningens tilstand. Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at bygningen kan gøres anvendelig til andre formål, selvom den trænger til vedligehold og har et markant højere energiforbrug end en nutidig bygning (bilag 9, 10, 11). Udvikler har oplyst, at evt. beslutning om at muliggøre nedrivning af Palads vil øge mulighederne for at hente finansiering til udvikling af det samlede projekt.

Bearbejdning af arkitektur og byrum med offentlig adgang og øget begrønning

Udvikleren er indstillet på at bearbejde projektets disponering af byrum og volumener frem mod en evt. startredegørelse. Udvikler har tilbudt at indhente forskellige forslag til arkitektonisk bearbejdning af højhusene via et parallelopdrag efter en

startredegerørelse. Ca. 50 træer vil blive fjernet i projektområdet. Heraf opfylder 36 træer kriterierne for at blive udpeget som bevaringsværdige. Nye træer og begrønning vil blive indarbejdet i projektet.

Anbefaling

Forvaltningerne anbefaler, at der udarbejdes en løsning, som ikke påvirker fremkommeligheden for cyklister, fodgængere og busser negativt i det større område omkring Vesterport banegrav, inkl. Vester Farimagsgade, H. C. Andersens Boulevard, Vesterbrogade, Tietgensgade og Bernstorffsgade. Dette vil formentlig medføre, at der skal arbejdes videre med et projekt, hvor Hammerichsgade ikke lukkes for biler. Dermed mistes muligheden for at fredeliggøre byrum på stedet, men de trafikale gener bliver mindre i resten af byen. Baggrunden er, at den foreslåede lukning af Hammerichsgade vurderes at ville kræve en omfattende omlægning af biltrafikken i den centrale del af byen, hvis fremkommeligheden for busser, cyklister og fodgængere skal fastholdes samtidig med en lukning af Hammerichsgade. En omlægning, som projektudvikler mener ikke kan løftes af dette projekt alene. På baggrund af et nyt løsningsforslag fra udvikler vil forvaltningerne vurdere, om Paladsbygningen fortsat anbefales bevaret og vende tilbage til udvalgene med en samlet indstilling om sagen.

Alternative løsninger

Forvaltningerne ser følgende tre alternative løsningsmuligheder, som udvalgene kan beslutte:

1. *Arbejdet med sagen ophører:* At der på det foreliggende grundlag og med den trafikale løsning, som udvikler har foreslået, ikke skal arbejdes videre med sagen.
2. *Fremkommelighed for busser, cyklister og fodgængere fastholdes, og Paladsbygningen kræves bevaret:* Sagen sendes retur til udvikleren med henblik på, at han udarbejder en løsning, som ikke påvirker fremkommeligheden for cyklister, fodgængere og busser negativt i det større område omkring Vesterport banegrav. Samtidig tilkendegiver udvalgene, at Paladsbygningen skal bevares. Forvaltningerne bemærker, at også denne løsning kan medføre, at Hammerichsgade ikke kan lukkes for biltrafik.
3. *Fremkommelighed for busser, cyklister og fodgængere fastholdes, og Paladsbygningen kan nedrives:* Sagen sendes retur til udvikleren med henblik på, at han udarbejder en løsning, som ikke påvirker fremkommeligheden for cyklister, fodgængere og busser negativt i det større område omkring Vesterport banegrav. Samtidig tilkendegiver udvalgene, at der i den senere plansag kan arbejdes med en forventning om, at Paladsbygningen tillades nedrevet. Beslutning herom vil dog først blive truffet ifm. endelig vedtagelse af lokalplan. Forvaltningerne bemærker, at også denne løsning kan medføre, at Hammerichsgade ikke kan lukkes for biltrafik.

Kommuneplan

Området har gældende kommuneplanrammer S3 (serviceerhverv) for arealerne over banen og S2 (serviceerhverv) for Paladsgrunden med en bebyggelsesprocent på op til hhv. 185 og 150. Med de gældende rammer vil der samlet kunne bygges ca. 25.300 m² med en maksimal højde på 24 m og evt. enkelte steder op til 30 m. En muliggørelse af det foreslåede projekt vil kræve en ramme med en bebyggelsesprocent på 400-430 og fire højhuse med en bygningshøjde på op til 100 m. Paladsbygningen er udpeget som bevaringsværdig i kommuneplanen.

Økonomi

Indstillingen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser for Københavns Kommune. Det forudsættes, at finansiering af nye byrum og trafikale ændringer betales af bygherre. Projektet forudsætter, at Københavns Kommune, som en af grundejerne, sælger de berørte vejarealer, og at der kan opnås enighed mellem Københavns Kommune og DSB om rettighederne til udnyttelse af luftrummet over banelegemet, herunder hvad DSB skal betale for en ændret anvendelse. Se bilag 12 om ejer- og rettighedsforhold.

Videre proces

Når udvalgene har godkendt indstillingen, vil forvaltningerne arbejde videre med projektet efter følgende proces: Udvikler udarbejder nyt løsningsforslag, og forvaltningerne sender en startredegørelse til politisk behandling. Efter evt. vedtaget startredegørelse gennemfører udvikler et parallelopdrag til arkitektonisk bearbejdning af højhusene. Herefter udarbejdes forslag til lokalplan med tilhørende kommuneplantillæg. Projektet forventes at være omfattet af VVM-pligt. En miljørapport forventes at blive udført i forbindelse med lokalplanforslaget.

Peter Stensgaard Mørch

Pernille Andersen

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 3. december 2018

Radikale Venstre fremsatte følgende ændringsforslag til erstatning af I. at-punkt:

”At sende sagen retur til projektudvikleren med henblik på, at projektudvikleren udarbejder en trafikløsning, som mindst muligt påvirker fremkommeligheden for cyklister, fodgængere og busser negativt i det større område omkring Vesterport banegrav, inkl. Vester Farimagsgade, H. C. Andersens Boulevard, Vesterbrogade, Tietgensgade og Bernstorffsgade. Hermed udskydes beslutning om Palads, til der foreligger et revideret projekt i forbindelse med en evt. kommende plansag.”

Ændringsforslaget blev vedtaget med fem stemmer mod fire. Ingen undlod at stemme.

For stemte: A, B og F.

Imod stemte: C, Ø og Å.

Den således ændrede indstilling blev godkendt uden afstemning.