



## Bemærkninger til modtagne henvendelser

### 1. Lars Barfred, Vognmandsmarken 49, 4.tv, 2100 Kbh Ø

Frygter, at Kalvebod Brygge Vest vil fremstå mennesketom som resten af Kalvebod Brygge. En måde at få mere trafik i weekenden er at udvide Dybbølsbro, f.eks. som Tegnestuen Lawa har skitseret. Dybbølsbro, som årligt krydses af 7-10 mio. mennesker, består i dag af to broer med 10 m afstand – en smal bro med en enkelt cykelbane og en lidt bredere med to kørebaner, cykelsti og fortov. Hvis man spænder et dæk ud mellem de to broer, kan både fortov og cykelsti udvides. Det ville give plads til både trafik og ophold. Lawa har taget initiativ til udvidelsen efter beslutningen om at opføre den længe ventede cykelrampe ved Fisketorvet.

#### *Bemærkninger hertil:*

*Dybbølsbro udgør i dag hovedadgangen til Vesterbro for biler og tung trafik. Broen er stærkt belastet af ikke bare biler, men også cykler og fodgængere. Åbningen af Fisketorvet som indkøbscenter i 2000 har øget passagertallet på Dybbølsbro Station og antallet af fodgængere på Dybbølsbro, ligesom åbningen af Bryggebroen i 2006 har øget antallet af cyklister på Dybbølsbro.*

*Udviklingen af Kalvebod Brygge Vest vil øge det trafikale pres på bl.a. Dybbølsbro og nødvendiggøre en udvidelse af trafikkapaciteten.*

*Holscher Arkitekter og Stig Lennart Andersson Landskabsarkitekter har for DSB Ejendomsudvikling skitseret, hvordan en mulig kapacitetsudvidelse af Dybbølsbro inden for lokalplanområdet, dvs. mellem Kalvebod Brygge og baneterrænet, kunne se ud. Skitsen er vist i Bilag 1, s. 5 og s. 9 forneden. En sådan omlægning vil skulle udføres af de fremtidige bygherrer.*

*For så vidt angår den del af Dybbølsbro, der ligger over baneterrænet og dermed uden for lokalplanområdet, er det DSB som broejer, der skal stå for en eventuel udvidelse.*

*Vesterbro Lokaludvalg har i sin udtalelse i den interne høring inden lokalplanforslagsudarbejdelsen peget på Lawas forslag til udvidelse af Dybbølsbro, jf. ovenfor. Da forslaget omhandler arealer uden for lokalplanområdet, indgår det ikke i planen.*

### 2. Denis Bowers, Skydebanegade 24, 4. 1709 Kbh. V.

Finder, at lokalplanforslaget indeholder mange spændende forslag, som vil kunne bidrage positivt til den videre udvikling af havnefronten. Har dog et problem med placeringen af byggefelt C midt i underområde I som vil blokere det sidste tilbageværende kig til havnen. Foreslår, at byggefeltet flyttes ca. 40 m mod vest, alternativt udgår til fordel for en forhøjelse på et par etager af byggefelterne E, F og G omkring Dybbølsbro. Bebyggelse her har en meget central og stationsnær placering, hvor de to akser Dybbølsbro og det grønne strøg krydser hinanden. Desuden vil det grønne areal mellem felterne A, B og D blive større og få et mere parkagtigt præg.

#### *Bemærkninger hertil:*

*Byggefelterne er først og fremmest placeret og udformet for at gøre byrumsforløbet interessant og varieret. Hvis byggefeltet blev ændret som foreslået, ville det give en stor bebyggelsestæthed omkring Dybbølsbro og efterlade et stort landskabsrum uden "ryg" og retning, som desuden ville mangle læ for vind og støj. Herudover ville de bygningsanlæg, der ligger under terrænet skulle omarbejdes, bl.a. fordi byggefelt C måske ikke længere*

kunne have fælles adgangsvej (læs: -tunnel) med felterne A og B.

### **3. Kirsten Damgaard, Eskildsgade 52. 2. mf., 1657 Kbh. V**

Henstiller på baggrund af erfaringer med bopæl i New York og mange ophold ved tre københavnske højhuse, at der ikke tillades så høj bebyggelse, at aerodynamikken gør det ubehageligt at opholde sig i det grønne bælte. Finder, at aerodynamik er forholdsvis upåagtet i dansk arkitektur.

*Bemærkninger hertil:*

*Der er som forarbejde til lokalplanforslaget gennemført en vindanalyse på baggrund af en digital model af landskabets udformning og den skitserede bebyggelse. Vinden er målt i 15 m højde. De mest frekvente vindretninger i området er den sydvestlige vind ind over baneterrænet og vind fra en nordøstlig retning. I modellen er der ikke taget hensyn til beplantning. I område I ventes ikke væsentlige problemer med vindmiljøet. I områderne II og III vil evt. problemer med vindmiljøet kunne afhjælpes ved bebyggelsens placering og udformning samt ved at plante flere træer.*

*I forbindelse med den supplerende lokalplan for område II foretages yderligere undersøgelser af vindforholdene omkring de enkelte bygninger.*

### **4. Tranberg Arkitekter, Flæsketorvet 75, 3., 1711 Kbh. V**

På vegne af bygherren, Banedanmark, Amerika Plads 15, 2100 Kbh. Ø, fremsender arkitekten forslag om ændring af lokalplanforslagets § 5, stk. 14, således at signalstyringsanlægget (TCC) i område III kan forøges fra maksimalt 39 m til 41 m, og fordelingen af etagearealet i mellem område II og III ændres, således at etagearealet i område III forøges til 9.000 m<sup>2</sup>.

Baggrunden for forslaget er, at en arbejdsgruppe bestående af Trafikstyrelsen, Vejdirektoratet og Banedanmark, der er nedsat til at udvikle området har fundet det hensigtsmæssigt, at også Vejdirektoratets trafikinformationscenter bliver placeret i TCC Øst-bygningen i underområde III. Centrets funktioner er meget lig dem, der i forvejen skal foregå i TCC-bygningen: stort rum med krav om stor rumhøjde, meget IT, store servere, 24/7-bemanning og tæt samarbejde med Banedanmark.

Forslaget er bilagt nye tegninger med facader, snit og renderinger af den ændrede TCC-bygning.

*Bemærkninger hertil:*

*Den foreslåede ændring forekommer funktionelt velbegrunderet, og lokalplanforslagets § 5, stk. 14 foreslås derfor ændret som ønsket af Banedanmark. Herved reduceres det maksimale etageareal i område II til 41.000 m<sup>2</sup>. Forvaltningen har noteret sig, at forslaget støttes af Bygningsstyrelsen, som er bygherre i område II og dermed den eneste part, der berøres af ændringen. Som følge heraf ses der ikke at være behov for at foretage supplerende nabohøring.*

*Arkitektonisk ses den foreslåede ændring af TCC at være en fordel, idet bygningen med den øgede højde fremstår slankere.*

### **5. Kystdirektoratet**

Anbefaler, at der for nybyggeri i området fastsættes en laveste sokkelkote på mindst 1,43 m DVR90, idet vandstanden i havet vil nå eller overskride denne kote gennemsnit en gang pr. 50 år. Dermed vil en af forudsætningerne være opfyldt for at kunne få erstattet oversvømmelsesskader i henhold til lov nr. 349 af 17. maj 2000 om ”Stormflod og

stormfald”.

Den anbefalede sokkelkote er baseret på Kystdirektoratets seneste vandstandsstatistik fra 2007 og i niveau med et roligt vandspejl uden bølger og bølgestuvning. Der er ved fastsættelse af sokkelkoten ikke taget hensyn til den lokale relative havspejlsstigning. Den fremtidige relative havspejlsstigning er ikke kendt, men der kan ifølge Klimatilpasning.dk forventes en accelereret havspejlsstigning på mellem 30 cm og 100 cm frem til år 2000.

*Bemærkninger hertil:*

*Lokalplanområdet er beliggende i kote 2 og derover. Det vil således alene være eventuelle kældre på bebyggelsen, der vil komme til at ligge under den af Kystdirektoratet anbefalede sokkelkote.*

## **6. Københavns Energi**

Stibroen fra område I til Hvide Kødby er sammenfaldende med Kulbroen, som fører 2 af Københavns Energis fjernvarmehovedledninger. Københavns Energi er i dialog med DSB Ejendomsudvikling om at fjerne den del af Kulbroen, der krydser lokalplanområdet nærmest Kalvebod Brygge. Dette har aktualiseret Københavns Energis planer om at omlægge ledningerne på Kulbroen til en ny føring i tunnel, hvorefter hele Kulbroen – også over baneterrænet – kan nedrives.

Københavns Energi har tillige enkelte bygværker til damp liggende på det tidligere banearreal på strækningen mellem Arni Magnussons Gade og H C Ørstedværket.

*Bemærkninger hertil:*

*Københavns Energi har tilbudt Københavns Kommune at overtage Kulbroen, som trænger til en større hovedrenovering. Teknik- og Miljøudvalget fik i mødet den 10. september 2012 orientering om Kulbroens historie og mulighederne for at ombygge den til stibro for fodgængere over baneterrænet. Udvalget tog orienteringen til efterretning, men der er ikke fundet midler i budgettet til en renovering af Kulbroen. Københavns Energi ventes herefter at indlede en nedrivning af Kulbroen.*

## **7. Københavns Museum**

Finder det positivt, at lokalplanforslaget tænker i grønne baner og forsøger at gøre området mere rekreativt. Ser de store bygningsvoluminer som en modsætning hertil. Bemærker, at de foreslåede bygninger vil lukke for det sidste kig mod vandet og derved tykne den højhusmur, der i forvejen er mod vandet.

Museet håber, at så meget af Kulbroen som muligt bevares, da broen, som transporterede kul fra havnen til Vestre Gasværk hen over baneterrænet, fortæller en del af Vesterbros historie, som der ikke er mange fysiske beviser tilbage af.

Anbefaler, at Vognekspeditionsbygningen bevares, så muligheden for at fortælle historien om godsbanegården beholdes. Vognekspeditionsbygningen, Kulbroen og bygninger på Otto Busses Vej er eksempler på anlæg, der fortæller områdets historie med forskellige former for togdrift.

*Bemærkninger hertil:*

*Den foreslåede bebyggelsesstruktur med forholdsvis høje bygninger i et åbent, grønt landskab giver mulighed for åbenhed og udsyn i et område, der med sin yderst centrale og stationsnære beliggenhed ønskes udviklet med høj tæthed.*

*Mht. Kulbroen henvises til ovenstående bemærkning til henvendelsen fra Københavns*

*Energi.*

*Bevaring af Vognekspeditionsbygningen (en lav gulstensbygning midt i område I) vil være vanskeligt forenelig med den foreslåede landskabs- og bebyggelsesplan. I lokalplan nr. 433 "Otto Busses Vej" for området umiddelbart syd for lokalplanområdet er 29 bygninger og 3 byrum med reference til banedriften fastlagt som bevaringsværdige.*

### **8. Martin Nielsen, Vigerslevvej 280, 2500 Valby**

Bemærker, at Københavns Kommunes strategi for handicaptilgængelighed også omfatter allergikere. I den forbindelse er det et problem, at lokalplanen fastlægger store arealer med lavt plejeniveau. Græsset vil i sommermånederne afgive store mængder allergifremkaldende pollen.

*Bemærkninger hertil:*

*Der er ikke i lokalplanen fastlagt bestemmelse om, hvilke arter der skal indgå i beplantningen eller hvilket plejeniveau, der skal opretholdes, men alene krav om diversitet i beplantningen for så vidt angår arter, størrelser og form, og det henstilles at undgå særligt allergene træer. De i lokalplanen tilknyttede kommentarer til § 7, stk. 4, beskriver landskabsarkitektens intentioner for det grønne landskabsstrøg, hvor der lægges vægt på at skabe en naturoplevelse i et centralt byområde. Det grønne landskabsstrøg er privatejede arealer. På sådanne arealer kan der ikke i en lokalplan fastsættes bestemmelser om beplantningens art med baggrund i hensynet til pollenallergikere, ligesom der ikke er mulighed for at fastsætte bestemmelser om plejeniveau i lokalplaner. I det omfang Københavns Kommune er ansvarlig eller grundejer, vurderes beplantningen ud fra konkrete forhold så som jordbund, beliggenhed, anvendelser, vedligehold m.v., herunder også planternes effekt på pollenallergikere, i overensstemmelse med kommunens strategi for tilgængelighed i byen, "By for alle".*

### **9. Vesterbro Lokaludvalg**

Har behandlet høringsmaterialet på møder i udvalgets Teknik- og Miljøudvalg og på lokaludvalgsmødet den 29. august 2012.

Udvalget er finder planerne grundigt gennemarbejdet med inddragelse af ønsker fra lokaludvalg og borgere, Især fremhæves forøgelsen af det rekreative areal og der peges på at den varierede udformning vil kunne skabe interessante og rekreative byrum for cyklister og andre bløde trafikanter, ligesom miljøet er tilgodeset med krav om lavenergibebyggelse. Lokaludvalget henviser til et tidligere fremsat ønske om etablering af en udendørs scene som vil kunne skabe live i området efter fyraften i et ellers utrygt område, men finder det positivt at der med udbygningsaftalen etableres midlertidige boldbaner i tilknytning til området.

Lokaludvalget er imidlertid kritisk over for

- at bebyggelseshøjden er øget fra 8 til 13 etager i forhold til tidligere planer,
- at den sidste rest af blik til vandet forsvinder,
- at det grønne strøg flere steder er for smalt,
- at facaderne mod baneterrænet/Vesterbro kommer til at virke meget bastante.

Lokaludvalget mener desuden, at det er vigtigt, at Kulbroen ændres til en gangbro. Hvis ikke det sker i denne forbindelse, vil det have lange udsigter med en cykel-gangbro over banen. En omdannet Kulbro kan i øvrigt ikke ses som erstatning for en udvidelse af Dybbølsbro, hvor trafikken må overvåges indgående, for at sikre nødvendige udvidelser.

*Bemærkninger hertil:*

*Med hensyn til bemærkninger om bebyggeshøjde og tæthed er der i lokalplanforslaget ikke sket ændringer i forhold til startredegeørelsen, idet bygningshøjden i startredegeørelsen er opgjort i etager og i lokalplanforslaget i meter.*

*Områdets beliggenhed og karakter gør det egnet til store bygningsvolumener. For at sikre et grønt helhedspræg er bebyggelsen udformet som forholdsvis høje huse med god afstand imellem. Afstanden mellem bygningerne varierer fra ca. 13,5 m til 30 m. Til sammenligning stilles i lokalplan nr. 403 "Rigsarkivet" krav om en mindste bredde på 25 m for det grønne landskabelige strøg.*

*I øvrigt henvises til bemærkninger til henvendelsen fra Københavns Museum om forholdet mellem bebyggelse og landskab. Særligt vedrørende det grønne strøgs bredde skal bemærkes, at mens der i lokalplan nr. 403 "Rigsarkivet" er fastsat en mindste bredde for det grønne strøg på 25 m, er variationen i den nye lokalplan prioriteret højere end bredden. Afstanden mellem bygningerne varierer fra ca. 13,5 m til ca. 30 m. Med den foreslåede bebyggelsesplan vil der være vandkig fra store dele af lokalplanområdet, men ikke fra Dybbølsbro. Facaderne mod baneterrænet og dermed Vesterbro vil fremstå fligede, da der er afstand mellem byggefelterne. Facaderækken vil danne væg mod det brede baneterræn ligesom boligbebyggelsens stramme bygningsfront mod Ingerslevsgade - omend med et væsensforskelligt arkitektonisk udtryk.*

*Med hensyn til Kulbroen henvises til bemærkninger til henvendelsen fra Københavns Energi.*

## **10. Metroselskabet I/S**

I forlængelse af Metroselskabets bemærkninger til startredegeørelsen har selskabet fremsendt følgende bemærkninger til lokalplanforslaget:

- a) Byggemuligheder i område II må koordineres med Metroplanerne.
- b) Finder, at afsnittet om virksomheder (bilag 1, s. 11) bør omfatte det kommende kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) for Cityringen.
- c) En del af Carsten Niebuhrs Gade kan anlægges midlertidigt, men må påregnes afbrudt i forbindelse med anlæg af Metros afgrening til Sydhavnen.
- d) Ønsker arealreservation til en stirampe for en kommende stibro over Kalvebod Brygge til den kommende Metrostation ved Fisketorvet.
- e) Tegningen, der viser beskyttelseslinjer fastlagt af Metroselskabet, må også omfatte beskyttelseszoner som markeret på selskabets tegningsbilag.
- f) Finder, at banearealer, der forbliver bane, bør undtages fra den fastlagte pligt til at være medlem af den kommende grundejerforening.
- g) Ønsker indarbejdet en ny bestemmelse om servitutter i forhold til den kommende cityring og afgreningen mod Sydhavnen.
- h) Ønsker, at beskyttelseslinjer og reservation til en stiforbindelse over Kalvebod Brygge fremgår af tegning nr. 3.

*Bemærkninger hertil:*

*ad a) Bebyggelsesplanen vil blive fastlagt i dialog med Metroselskabet i forbindelse med den supplerende lokalplan, der skal udarbejdes som betingelse for at opføre byggeri i underområde II.*

*ad b) Bestemmelser om kontrol- og vedligeholdelsescentret (CMC) er fastlagt i lokalplan nr. 433 "Otto Busses Vej". Anlægget vurderes ikke umiddelbart at medføre miljømæssige gener. Der vil blive taget konkret stilling hertil, når der udarbejdes supplerende lokalplan for område II.*

*ad c) Anlæg af veje i området, jf. § 4, stk. 3 a) vil ske i dialog med Metroselskabet i*

*forbindelse med den supplerende lokalplan. Midlertidig nedlæggelse af en del af Carsten Niebuhs Gade i en byggeperiode reguleres ikke i lokalplanen.*

*ad d) En stibro over Kalvebod Brygge må behandles i forbindelse med den kommende supplerende lokalplan.*

*ad e) De markerede byggezoner indtegnes – som orientering på tegning nr. 3, men behandles i øvrigt i den kommende supplerende lokalplan.*

*ad f) Da der ved en fuld udbygning af området ikke vil være sporarealer på terræn, vurderes det hensigtsmæssigt, at samtlige grundejere er medlemmer af grundejerforeningen.*

*ad g) Lokalplanen er ikke til hinder for efterfølgende fastlæggelse af servitutter i relation til Metroanlægget.*

*ad h) Tegning 3 rettes som ønsket af Metroselskabet*

## **11. Bygningsstyrelsen**

Styrelsen har den 12. september 2012 fremsendt følgende bemærkninger til lokalplanforslaget:

a) Bestemmelserne for område II findes unødigt specifikke.

b) Ønsker plangrundlaget ændret således, at der kan opføres 60.000 m<sup>2</sup> etageareal i områderne II og III.

c) Ønsker bestemmelserne om bilparkering nedsat til 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal med henvisning til den stationsnære placering. Sekundært begrundes kravet med de meget høje udviklings- og etableringsomkostninger til fællesanlæg.

d) Ønsker fastlagt 1-2 ekstra indkørsler fra Carsten Niebuhs Gade.

e) Ønsker 3-4 afsætningslommer med plads til 4 biler på rampen i område II (som i område I).

f) Kritiserer, at hvert byggefelt skal have sin egen arkitektur. Henviser til den forskelligartede bebyggelse langs vandsiden af Kalvebod Brygge, som ikke repræsenterer arkitektonisk kvalitet eller oplevelsesrigdom. Bestemmelsen bør udgå for område II.

g) Det bør være muligt at benytte glas som primært facademateriale.

*Bemærkninger hertil:*

*ad a) Bestemmelserne er formuleret for at sikre et arkitektonisk helhedsgreb, også for et rammeområde, der senere skal reguleres i en supplerende lokalplan.*

*ad b) Område II ligger i dag i et perspektivområde i henhold til kommuneplanen. Her kan byudvikling principielt først finde sted efter 2023. Det er dog muligt inden da at bygge op til 50.000 m<sup>2</sup>, men ikke 60.000 m<sup>2</sup>.*

*ad c) Parkeringsnormen svarer til kommuneplanens. Hvis den ændres til 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup>, skal der anlægges færre pladser end planens krav om 1 plads pr 150 m<sup>2</sup>.*

*ad d) og e) Spørgsmålet om indkørsler fra Carsten Niebuhs Gade og afsætningslommer på rampen mod Dybbølsbro vil blive fastlagt i den kommende supplerende lokalplan.*

*ad f) Det arkitektoniske helhedsgreb omfatter et ønske om variation mellem de enkelte byggefelter.*

*ad g) Materialevalget skyldes et ønske om at følge områdets egenart, som præges af bygninger med en vis tyngde og reference til klippeformationer.*

## **12. DSB Ejendomsudvikling A/S**

Selskabet og de tilknyttede interessenter har den 13. september 2012 fremsendt følgende bemærkninger:

a) Ønsker mulighed for at indrette kontorer i de udadvendte stueetager (§ 3, stk. 7)

- b) Gulvniveau skal også kunne ligge under terræn (§ 5, stk. 10).
- c) Kan med henvisning til det arkitektonisk vellykkede og meget roste SEB ikke forstå, hvorfor facadematerialet ikke kan være glas? (§6, stk. 2)
- d) Foreslår højere stueetager og dermed højere bygninger (§ 6, stk, 11)
- e) Ønsker ikke, at p-pladser langs Carsten Niebuhrs Gade indregnes i parkeringsdækningen (§ 8, stk. 3)
- f) Tegning 4: byggefelt A ønskes ændret pga. overløbsledningen i jorden.
- g) Tegning 4: højdeangivelser på byggefeltene A og D ønskes grafisk præciseret.
- h) Tegning 4 og 6: Højder er markeret som både koter eller meter. Koter foretrækkes.
- i) Tegning 5: Trægruppezoner bør være vejledende (tegning nr. 5).
- j) Tegning 6: koter bør være faktiske.
- k) Byggezonen er kaldt både x og B.

*Bemærkninger:*

*ad a) Bestemmelsen foreslås fastholdt, da kontorer fremstår som private og indadvendte.*

*ad b) Lokalplanen forhindrer alene, at gulvniveau ligger hævet og dermed hindrer visuel kontakt mellem ude og inde, mens et gulvniveau under terrænhøjde allerede er muligt i lokalplanen.*

*ad c) Der henvises til bemærkning til Bygningsstyrelsen, pkt. g.*

*ad d) Forhøjelse af stueetagens og dermed bygningens højde ville ikke være i overensstemmelse med kommuneplantillægget.*

*ad e) Samtlige p-pladser skal medregnes i parkeringsdækningen.*

*ad f) Byggefeltet kan forskydes som foreslået, men bygningshøjden kan ikke øges, jf. ovenfor.*

*ad g) Tegningen vil blive tydeliggjort.*

*ad h) og j) Under hensyn til at den maksimale bygningshøjde i Kommuneplantillægget er angivet i meter over terræn, findes det ikke hensigtsmæssigt at fastsætte bygningshøjderne i lokalplanen i faste koter. Bygningshøjderne på tegning vil derfor fortsat være opgjort i meter over terræn.*

*ad i) De markerede trægruppezoner er fastlagt efter en nøje vurdering af det ønskede landskab og udgør et væsentligt landskabsprincip. De kan derfor ikke "blot" være vejledende.*

*ad k) Byggezonen i lokalplanen skal ikke være benævnt med bogstav, da der kun er tale om én byggezone i lokalplanområdet. Det er således en korrekturfejl at byggezonen er benævnt "x". Teksten på side 8 i bilag 1 og i § 5, stk. 5 vil blive ændret til "byggezonen".*