

SVAR PÅ HENVENDELSER MODTAGET I HØRINGSPERIODEN

FORSLAG TIL LOKALPLAN JERNBANEBYEN OG KOMMUNEPLANTILLÆG

Nedenfor er høringssvar kort refereret og besvaret af forvaltningerne (Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen og Økonomiforvaltningen). Der er modtaget 59 henvendelser i høringsperioden fra den 30. august 2024 til den 1. november 2024. Henvendelserne kan ses i bilag 9 Henvendelser modtaget i høringsperioden.

Kort resume

I de modtagne høringssvar udtrykkes der både tilfredshed med lokalplanforslaget og ønsker om et markant anderledes projekt.

Lokalplanforslaget får overordnet ros for at have skabt gode rammer for udvikling af byen, mere liv og muligheder for aktiviteter og rekreation. Det roses, at de almene boliger placeres som en integreret del af de enkelte kvarterer og dermed understøtter mangfoldigheden i bydelen. Desuden roses det, at mange bygninger bevares og at eksisterende aktiviteter som SPOR10 og BaneGaarden også er indtænkt i den fremtidige by.

Der er samtidig flere indsigelser, som ikke ønsker, at forslaget vedtages eller har ønsker om et markant anderledes forslag. I disse ønskes det primært, at området bevares som et grønt åndehul, hvor der ikke bygges. Andre høringssvar peger på, at det arkitektoniske udtryk og bebyggelsesplanen bør ændres. I flere indsigelser er der fokus på forbindelser til og fra Jernbanebyen, tilgængelighed og trafik generelt.

Konkrete forslag og inputs er refereret og kommenteret i dette bilag.

Forslag om ændringer efter høringen

Forvaltningen foreslår ændringer til lokalplanforslaget og forslaget til kommuneplantillæg på baggrund af høringen. Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring. Derudover foretages en række mindre redaktionelle rettelser.

Emner i henvendelserne

Henvendelserne er besvaret efter emne.

"(3)" tal i parentes angiver, hvor mange der har henvendt sig om emnet.

"(O)" angiver, at en offentlig instans har henvendt sig om emnet.

"(LU)" angiver, at et lokaludvalg har henvendt sig om emnet.

FORSLAG TIL LOKALPLAN Jernbanebyen OG KOMMUNEPLANTILLÆG1

Forslag om ændringer efter høringen1



Formål.....	4
Overordnet formål (2, LU) Lokalplanens formål	4
Anvendelse	5
(2, LU) Almene boliger.....	5
(2, LU) Ejerformer og boligtyper.....	6
(LU) Fællesarealer	6
(2, LU) Boligstørrelser og boligandel.....	7
(1, LU) Anvendelse i Centralværkstedet.....	8
(1) Byens Steinerskole.....	8
(7, LU) Funktioner.....	8
(2, LU) Nærgenbrugsstation	10
(3) Midlertidig sportshal /padelhal.....	10
(5, LU) Skæve boliger	11
(3, LU) Anvendelse i stueetager, herunder detailhandel og publikumsorienterede serviceerhverv	12
(1) Anvendelse for væksthuse ved Banegaarden	14
(2, LU) Placering af socialt botilbud.....	14
(2, LU) Værksteder.....	15
Trafik og mobilitet	16
(9, LU) Forbindelser til og fra Jernbanebyen	16
(2, LU) Otto Busses Vej	19
(5, LU) Trafik generelt.....	20
(2) Vasbygade	21
(3, O) Tilkørselsveje	22
(4, LU) Anlæg af tunnel til Enghavevej	23
(1) Gamle Vasby Tværgade	23
(7, LU) Trafik internt i lokalplanområdet.....	23
(1) Højre ud udkørsel	26
Parkering.....	27
(4) Bilfrit byområde og parkeringskrav	27
(3, LU) Handicapparkering	27
(3) Parkering i Den Gule By.....	28
(4, LU) Cykelparkering	29
(1) Beboerparkering.....	30
(1) Delebilsparkering	30
(1, LU) Lokomotivværkstedet	30
(1) Etablering af p-huse	31
Ydre fremtræden	31
(9, LU) Arkitektur generelt	31
(3, LU) Visualiseringerne er kedelige. Ønske om mere spændende arkitektur	32
(5) Ny bygning i Den Gule By.....	33
(2) Tagformer og -materialer	33
(2) Arkitektur i delområde VI.....	34
(1) Gulvkote mod Vasbygade	35
(1) Altaner	36
(1, LU) Teknik på tage og grønne tage	37

(1) Udvendig solafskærmning	37
(1) Indgang i begge facader i boligbebyggelse	38
(1) Farver, materialer og detaljering	38
(1) Gesimser	39
Omfang og placering af bebyggelsen	40
(6) Generelt – overordnet /området skal bevares som grønt kulturarvsområde uden ny bebyggelse	40
(10, LU) Tæthed og højde generelt	41
(2, LU) Højder på konkrete bygninger	42
(11) Højde og bebyggelse i nærheden af den Gule By	43
(10, O, LU) Ny bygning i den Gule By bør ikke tillades	45
(1) Ønske om øget mulighed for ny bebyggelse i Den Gule By	46
(1) Konkrete ønsker til ændringer af bebyggelsesplanen	47
(1) Højde ved teknik på tage og tage med hældning og krav om tilbagetrækninger ved tage med hældning	47
Bevaringsværdige bygninger	49
(10, O, LU) Generelt vedr. kulturmiljø og bevaringsværdige bygninger	49
(6, O, LU) Bevaring og transformation af specifikke bevaringsværdige bygninger	
51	
(4) Ændring og udpegning af bevaringsværdige bygninger i den Gule By	53
(3, O, LU) Udpegning af bevaringsværdige bygninger på tekniske arealer og tekniske anlæg	53
Ubebyggede arealer	54
(10, LU) Natur og biodiversitet og grønne områder	54
(1, LU) Nye træer og allergener	57
(7, LU) Bevaringsværdige træer	57
(1, O) Bevaringsværdige træer på tekniske arealer	58
(3, LU) Universelt design og fysisk og psykisk udfordrede borgere	59
(4, LU) Byrum generelt	59
(2 LU) Specifikke byrum og kantzoner	62
(2, LU) Udformning af støjhegn	68
(7, LU) Byrum i Den Gule By	68
(1) Skolehaver	69
(2) Gårdrum og kantzoner mod gårdrum	69
Støj	71
(2, O) Virksomhedsstøj Banedanmark	71
(2, O) Virksomhedsstøj CMC	72
(1) Virksomhedsstøj H.C. Ørsted Værket	74
Miljøforhold	74
(1) Oversvømmelse	74
(1, O) Regnvandshåndtering	75
(1, LU) Forurennet jord	76
Andre emner	76
(2, LU) Borgerinddragelse	76
(2, LU) Tidsbevidst udvikling	77

(2, LU) Særlige fællesanlæg og grundejerforening	77
(4, LU) Ny kommunal skole og institutioner	77
(2, LU) Billige boliger	78
(3) Overdækning af CMC	78
(2, LU) Anlægsperioden og støj i anlægsperioden.....	79
(1) Vejnavne.....	79
(O) Arkæologiske værdier	79
(1) Lokalplanens retsvirkninger	80
(3, LU) Varmeøffekt	80
(1) Drifts- og vedligeholdelsesplan	81
(1) Bopælspligt	82
(1) DNGB certificering.....	82
(1) Fortsat plads til taekwondoaktivitet	82
Bemærkninger til kommuneplantillægget	82
(2, O) Arealer	82

Formål

Overordnet formål (2, LU) Lokalplanens formål

Henvendelse 41 Vesterbro Lokaludvalg, 55

Vesterbro Lokaludvalg samt henvendelse giver udtryk for, at teksten i formålsparagraffen er generisk og ikke tilstrækkelig retningsgivende i forhold til, hvad de politiske beslutningstagere ønsker at opnå med de bestemmelser, der fastsættes i lokalplanen. Vesterbro Lokaludvalg har en række forslag til konkrete tilføjelser, angivet i kursiv, til formålsparagraffen:

- a) *at begrønning i området som minimum ligger på niveau med gennemsnittet for København som helhed, og at der tilstræbes plantearter m.v., som understøtter forøgelse af biodiversitet,*
- b) *at sikre fremkomsten af vild natur i alle delområder og sikre sammenhængende større områder med vild natur med henblik på at fremme biodiversitet i området,*
- c) *at sikre fastholdelse af bevaringsværdige træer,*
- d) *at bebyggelsesstrukturen forholder sig til stedets egenart som nationalt industriminde og dermed forholder sig til bevaringsplanen i forhold til bygninger og spor fra DSB's centralværksted, og at det samlede lokalplanområde udnyttes optimalt i forhold til de anvendelser, der ønskes indpasset i området,*
- e) *at bebyggelse og ubebyggede arealer forholder sig til de fem principper i helhedsplanen,*
- f) *at kravet om etablering af 25% almene boliger fastholdes, og at almene boliger som minimum opføres i samme takt som øvrige bebyggelser,*
- g) *at sikre at området ikke er særskilt varmere, end andre bykvarterer i København.*

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at der i lokalplaner i Københavns Kommune så vidt muligt anvendes overordnede standardformuleringer i formålsparagraffer. Det er ikke muligt at dispensere fra forhold, hvis de er nævnt under formål og dermed er en del af planens principper. Forvaltningen anbefaler derfor, at bestemmelser under formålsparagraffen holdes overordnede, da det i en lang udbygningsperiode kan blive nødvendigt at dispensere fra enkelte bestemmelser i lokalplanen.

Forvaltningen vurderer, at de specifikke emner, lokaludvalget foreslår nævnt under formål, eks. begrønning, biodiversitet, bevaringsværdige træer, bevaring og kulturmiljø, bebyggelsesplan og almene boliger er indeholdt under lokalplanens øvrige bestemmelser og indgår under de overordnede bestemmelser under formålsparagraffen. Forvaltningen foreslår derfor, at der ikke ændres på formålsparagrafferne i lokalplanforslaget.

Ad a) at begrønning i området som minimum ligger på niveau med gennemsnittet for København som helhed, og at der tilstræbes plantearter m.v., som understøtter forøgelse af biodiversitet: Forvaltningen bemærker, at der er fastlagt bestemmelser om begrønningsprocent og plantearter under bestemmelserne i § 8, og at det overordnede formål er indeholdt under bestemmelse under formålsparagraffen om, at byrum skal indrettes med plads til bynatur.

Ad b) at sikre fremkomsten af vild natur i alle delområder og sikre sammenhængende større områder med vild natur med henblik på at fremme biodiversitet i området. Forvaltningen bemærker, at der er fastlagt bestemmelser om begrønningsprocent og plantearter under bestemmelserne i § 8, og at det overordnede formål er indeholdt under bestemmelse under formålsparagraffen om, at byrum skal indrettes med plads til bynatur.

Ad c) at sikre fastholdelse af bevaringsværdige træer. Forvaltningen bemærker, at der er udpeget bevaringsværdige træer i lokalplanen, og at det vil kræve en dispensation fra lokalplanen, hvis disse skal fældes. Forvaltningen vurderer dog, at det er hensigtsmæssigt, at der er mulighed for at dispensere til at fælde eller beskære bevaringsværdige træer. Hvis de nævnes under formålet i lokalplanen, vil de være en del af planens principper og dermed ikke muligt at dispensere fra. Forvaltningen anbefaler derfor ikke, at bevaringsværdige træer nævnes specifikt under formålet i lokalplanen.

Ad d) at bebyggelsesstrukturen forholder sig til stedets egenart som nationalt industriminde og dermed forholder sig til bevaringsplanen i forhold til bygninger og spor fra DSB's centralværksted, og at det samlede lokalplanområde udnyttes optimalt i forhold til de anvendelser, der ønskes indpasset i området. Forvaltningen bemærker, at formuleringen af bestemmelserne tager udgangspunkt i områdets egenart og udpegning som nationalt industriminde, og at det ikke vurderes som nødvendigt at nævne disse specifikt under formålsbestemmelsen.

Ad e) at bebyggelse og ubebyggede arealer forholder sig til de fem principper i helhedsplanen. Forvaltningen bemærker, at de fem principper er indarbejdet i bebyggelsesplanen i lokalplanen.

Ad f) at kravet om etablering af 25% almene boliger fastholdes, og at almene boliger som minimum opføres i samme takt som øvrige bebyggelser. Forvaltningen bemærker, at det ikke er muligt at regulere udbygningstakt i en lokalplan, og at det derfor ikke er relevant at nævne under formålet. Det indgår i lokalplanen, at der kan dispenseres til en anden placering af almene boliger under forudsætning af, at andelen af almene boliger overholdes.

Ad g) at sikre at området ikke er særskilt varmere, end andre bykvarterer i København. Forvaltningen bemærker, at det ikke er muligt at regulere efter temperaturniveau. Der er indarbejdet tiltag i lokalplanen som kan understøtte reduktion af varmeeffekt.

Anvendelse

(2, LU) Almene boliger

Henvendelse 41 Vesterbro Lokaludvalg, 47 Grundejergruppen

Vesterbro Lokaludvalg peger på, at almene boliger skal prioriteres og etableres samtidig med andet boligbyggeri i Jernbanebyen. Krav om publikumsorienteret serviceerhverv i nogle stueetager betyder dog, at det vil være nødvendigt at udskille disse til privat bygherre, da de almene selskaber ikke må rumme selvstændigt serviceerhverv.

Grundejergruppen foreslår udpegning af byggefeltet til almene boliger udvidet med et ekstra byggefelt i delområde I. Dette begrundes ved ændringsforslag på TMU's behandling den 17. juni 2024, hvorefter plejehjem tæller som boliger, og dermed udløser krav om almene boliger.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at det ikke er muligt at fastlægge krav til etableringstidspunkt i en lokalplan, herunder etapeplanlægning for etablering af almene boliger. Forvaltningen bemærker, at krav til publikumsorienteret serviceerhverv er fastlagt ud fra beliggenhed og hensyn til, hvor det er hensigtsmæssigt at sikre byliv i planen og ikke ud fra, hvilke byggefeltet, der er udpeget til almene boliger. Det må derfor håndteres i de konkrete sager, hvordan kravet håndteres.

Forvaltningen bemærker, at det er muligt at dispensere til andre placeringer af almene boliger end udpeget i lokalplanen. Hvis det viser sig, at de udpegede felter ikke kan rumme de krævede areal af almene boliger, kan der således søges om placering i alternative byggefeltet. Idet den nuværende udpegning af byggefeltet sikrer en ligelig og jævn placering af de almene boliger, anbefaler forvaltningen ikke, at udpegningen af byggefeltet til almene boliger udvides.

(2, LU) Ejerformer og boligtyper

Henvendelse 5, 41 Vesterbro Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg peger på at bofællesskaber bør prioriteres og grundejerne opfordres til at indføre en hensigtserklæring i lokalplanen vedr. oprettelse af bofællesskaber i området

Henvendelse peger på, at lokalplanen bør stille krav om blandede ejerformer for boliger, da det er problematisk med en hovedvægt af lejeboliger og ikke ejerskab blandt beboerne.

Vesterbro Lokaludvalg finder det positivt, at der stilles krav om, at nogle boliger skal bebos af studieaktive eller uddannelsessøgende.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at det i henhold til planloven ikke er muligt at stille krav til ejerforhold i en lokalplan, udover kravet om op til 25 % almene boliger, som stilles i lokalplanen. Der er stigende efterspørgsel på fællesskabsorienterede ejerformer i København og politisk fokus på at imødekomme bygge- og bofællesskaber. Man kan i en lokalplan dog ikke stille krav om, at der skal oprettes bofællesskaber, men bebyggelsesplanen rummer mulighed for det.

(LU) Fællesarealer

Henvendelse 41 Vesterbro Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg finder det positivt, at planen muliggør, at fællesarealer til boligerne, som skal udgøre 1 %, kan samles og være fælles for flere bebyggelser. Vesterbro Lokaludvalg opfordrer til, at der skabes en åben proces i planlægningsprocessen, så kommende beboere og brugere kan være med til at finde ud af hvordan fællesarealer til boligerne bedst disponeres.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at der er fleksibilitet i stueetagernes anvendelse til placering af fællesarealer til bebyggelsens beboere. Fællesarealer kan eks. være fælles vaskeri, beboerlokaler, -værksteder, samt fritids-, idræts- og sundhedsfremmende funktioner og lignende. I forbindelse med de konkrete byggesager skal bygherre redegøre for, hvordan kravet til etablering af fællesarealer opfyldes. Forvaltningen opfordrer til, at bygherre har en dialog med de kommende beboere om planlægning af disponering af fællesarealer.

(2, LU) Boligstørrelser og boligandel

Henvendelse 25, 41 Vesterbro Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg finder, at fleksibiliteten ift. boligandel bør indskrænkes i lokalplanen, så der angives en mere klar målsætning for fordeling mellem erhverv/service og boliger.

En henvendelse peger på, at kommunen skal regulere størrelsen på de nye lejligheder, så de ikke bliver 150-300 m², men derimod 35-85 m² og dermed plads til flere.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at der i lokalplanens bestemmelser er fastlagt en fleksibilitet for, hvor stor en andel boliger der skal etableres i Jernbanebyen, som er i overensstemmelse med rammerne i kommuneplanen. Det forventes, at andelen af boliger vil være høj, men støjmæssige forhold kan betyde, at det nogle steder vil være mere hensigtsmæssigt at etablere erhverv, hvis det konkrete projekt viser, at boligernes kvalitet påvirkes af støjafskærmning. Det er derfor hensigtsmæssigt, at der er indarbejdet en fleksibilitet i lokalplanen.

Boligstørrelserne i lokalplanen skal være i overensstemmelse med boligstørrelserne i kommuneplanen. Der er ændret på bestemmelser for boligstørrelser i Kommuneplan 2024 i forhold til Kommuneplan 2019, som lå til grund for lokalplanforslaget. Kommuneplan 2024 blev vedtaget i december 2024, og lokalplan Jernbanebyen vil derfor skulle ændres, så bestemmelserne er i overensstemmelse med Kommuneplan 2024. Dette medfører, at ingen boliger må være mindre end 50 m² mod tidligere 40 m², mens boliger i bofællesskaber ikke må være mindre end 40 m² mod tidligere 50 m². Kollegie- og ungdomsboliger skal fortsat have en størrelse mellem 25 og 50 m² etageareal. Der er tale om bruttoetageareal, hvor fx gang- og fællesarealer også tælles med, hvorfor det reelle gulvareal i den enkelte bolig er mindre. Boliger skal i gennemsnit have et areal på mindst 95 m². Derved sikres en variation i fordelingen af boligstørrelser.

Forvaltningen arbejder i forbindelse med støtte til almene boliger generelt for et varieret boligudbud. Dvs. familieboliger, ungdomsboliger, bofællesskaber, plejehjem mm. I forhold til boligstørrelserne skal almene boliger også leve op til kommuneplanen. Det indgår i administrationsgrundlag for nybyggeri af almene boliger, at der, for at sikre at der også bygges boliger til udsatte københavnere, generelt stilles krav om, at op til 20 % af de nye almene boliger skal etableres som små, billige boliger, som kan anvendes til den boligsociale anvisning, og at 1 ud af 20 nye boliger etableres som boliger for selvhjulpne kørestolsbrugere.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 7, stk. 7. Boligstørrelser, litra a) og d) ændres, så de er i overensstemmelse med Kommuneplan 2024. Ændringen fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(1, LU) Anvendelse i Centralværkstedet

Henvendelse 41 Vesterbro Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg peger på, at der generelt bør være større fleksibilitet ift. fremtidig anvendelse i Centralværkstedet, så der gives bedre mulighed for indpasning af håndværk og kreative erhverv samt for at se, hvad der bedst kan indpasses. Der peges konkret på Lyntogsløftehallen, som med sin særlige tagkonstruktion med buede betonspær måske bedst kunne komme til sin ret ved udnyttelse til erhvervsformål, kultur og undervisning samt bygningen mellem Vognværkstedet og Blanketlageret som er udpeget til boligformål.

Forvaltningens svar

Forvaltningen har i udpegning af anvendelse haft fokus på at centrere erhverv i den nordlige del af Centralværkstedet og langs den gennemgående passage, så boligområder syd for denne holdes mere rolige. Forvaltningen er dog enig i, at Lyntogsløftehallen også ville egne sig til serviceerhverv. Forvaltningen foreslår derfor, at de øverste etager af Lyntogsløftehallen udlægges til fleksibel anvendelse til bolig/serviceerhverv og ikke kun bolig.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at tegning 2b og 2c ændres, så der muliggøres både boliger og serviceerhverv i de øverste etager i Lyntogsløftehallen. Ændringen fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring

(1) Byens Steinerskole

Henvendelse 6

Henvendelse fra en række elever på Byens Steinerskole ønsker, at skolen bliver i området.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at Steinerskolen ikke specifikt er indarbejdet i lokalplanen, men at lokalplanen muliggør, at der kan placeres skoler og institutioner i de byggefeltet, der er udlagt til serviceerhverv, såfremt det er muligt at overholde øvrige krav til disse funktioner, eksempelvis, at der er plads til det krævede friareal, og at støjgrænser kan overholdes. Det kan derfor have en betydning for muligheden for etablering af skolen, hvor den ønskes placeret og hvor stor, den kan være.

(7, LU) Funktioner

Henvendelse 8, 18, 26 Handicaprådet, 30 Indre By Lokaludvalg, 41 Vesterbro Lokaludvalg, 43 Kongens Enghave Lokaludvalg, 59 Dansk Handicap Forbund

I en række høringssvar fra bl.a. tre lokaludvalg peges der på en række forskellige funktioner, som ønskes muliggjort eller indarbejdet i lokalplanen.

- a) Vesterbro Lokaludvalg peger på, at der fortsat er behov for en ekstra idrætshal, som der var politisk opbakning til ved behandlingen af startredegerelsen.
- b) Vesterbro Lokaludvalg peger på, at der skal findes plads til en friskole i Jernbanebyen med plads til et ordentligt friareal.
- c) Kongens Enghave Lokaludvalg undrer sig over, at mulighed for svømmehal ved Gl. Vasbygade ikke fremgår af lokalplanen og henviser til, at der heller ikke længere indgår en svømmehal i startredegerelsen for Bådehavnsgadekvarteret.

- d) Kongens Enghave Lokaludvalg peger desuden på behov for UngeVærk på ny skole i Borgmester Christiansens Gade, idet det ikke fremgår af lokalplanen
- e) I en række henvendelser, herunder bl.a. et hørings svar fra 49 elever på Byens Steinerskole, beskrives ønsker om, at Banegaarden og SPOR10 bevares samt ønske om flere cafeer og butikker som disse, legepladser, fodboldbaner, plads til flere sportsaktiviteter herunder svømmehal og multihal, et bibliotek, kulturhus, skoler, børnehaver og vuggestuer.
- f) Henvendelser fra Handicaprådet og Dansk Handicap Forbund peger på at der skal der gøres plads til serviceerhverv, læger, tandlæger og speciallæger i bydelen for at imødekomme den mangel, man ser på lige netop disse erhverv. Samtidig skal tilgængeligheden sikres, således at sundhedsydelser er lige for alle borgere.
- g) Der ønskes i en henvendelse fra Indre By Lokaludvalg svar på, om Indre Bys beboere er blandt målgruppen for idrætshallen og boldbanerne?

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at det, når der byudvikles i Københavns Kommune, altid undersøges ud fra befolkningstilvæksten, om de kommende boliger sammen med den omkringliggende by vil udløse et behov for ny kapacitet i kommunale funktioner på tværs af forvaltningerne, herunder også Kultur- og Fritidsforvaltningen.

- Ad a) og c) I Jernbanebyen har det særligt været en politisk ambition, at den kommende skole skal være et samlingspunkt for idræt og kultur. Det er derfor besluttet, at der opføres udvidet skoleidrætshal, to bevægelsessale, udvidet KLC, værksteder, en 11v11- og to 8v8-kunstgræsbaner samt en række tilbud til uformel idræt i dialog med brugere og grundejere. Det er undervejs i processen afklaret, at det ikke er muligt at placere en ekstra idrætshal og svømmehal indenfor lokalplanområdet for Jernbanebyen. Det er undersøgt, om der kan placeres en idrætshal på nærliggende placering på Gl. Vasbygade 49. Såfremt der er et ønske om at tilvejebringe en idrætshal udenfor Jernbanebyen, skal dette afklares politisk.
- Ad b) Forvaltningen bemærker, at lokalplanen muliggør, at der kan placeres skoler og institutioner i de byggefelter, der er udlagt til serviceerhverv, såfremt det er muligt at overholde øvrige krav til disse funktioner, eks. friarealer og støj.
- Ad c) Det bemærkes, at Kultur- og Fritidsudvalget ved mødet den 25. april 2024 besluttede, at der ikke skal arbejdes videre med placering af en ny svømmehal i det nye byudviklingsområde i Bådehavnsvej Syd. Gl. Vasbygade 49, som er ejet af Københavns Kommune, har tidligere været undersøgt for mulighed for placering af mindre svømmehal samlokaliseret med anden idrætsfacilitet. Ejendommen ligger ikke inden for lokalplanområdet for Jernbanebyen, og der er ikke truffet politisk beslutning om anvendelse.
- Ad d) Kommende skole ved Borgmester Chr. Gade er ikke omfattet af denne lokalplan. Et UngeVærk er under planlægning i en kommunal ejendom på Enghavevej i nærhed af tunnelen, der giver adgang til Jernbanebyen.
- Ad e) Bygningerne, hvor BaneGaarden er beliggende, er fastlagt som bevaringsværdige i lokalplanen og udpeget til publikumsorienteret serviceerhverv, såsom restauranter og cafeer. Den nuværende funktion vil således kunne fortsætte. Men det er grundejer, der kan bestemme, hvem bygningerne udlejes til. Toldkammerbygningen, hvor Spor10 er etableret, bevares delvist og fastlægges til kulturelle og idrætsformål samt tekniske anlæg. Der ved kan den nuværende funktion fortsætte i en ombygget bygning, og der kan evt. etableres en nærgenbrugsstation i en del af bygningen, som også kan bidrage til aktiviteter i området. Der fastlægges tre boldbaner med lokalplanen, og stilles krav om legearealer i flere byrum. Disse suppleres af legepladser til skole og daginstitutioner, som skal være offentligt tilgængelige efter åbningstid. I skolen etableres skolebibliotek, og der fastlægges 28 grupper/stuer til kommunale daginstitutioner i lokalplanen.
- Ad f) Der fastlægges krav om publikumsorienterede serviceerhverv såsom butikker i cafeer i udpegede stueetager mod centrale byrum og veje. I en

række stueetager muliggøres serviceerhverv, så der kan etableres funktioner som klinikker, mindre håndværksvirksomheder eller andet serviceerhverv. Her vil der også kunne etableres praktiserende lægeklinikker, tandlæger mv. Bygningsreglementets tilgængelighedskrav skal overholdes ved alle funktioner.

Ad g) Københavns Kommune har i forbindelse med behovsafklaringen været opmærksom på at indarbejde faciliteter i Jernbanebyen, som også kan benyttes af eksempelvis Indre By.

(2, LU) Nærgenbrugsstation

Henvendelse 41 Vesterbro Lokaludvalg og 52

Vesterbro Lokaludvalg bemærker, at det er klogt, at der skal indgå en nærgenbrugsstation i Jernbanebyen og opfordrer til, at den implementeres i et p-hus.

En henvendelse peger på, at der skal være en større genbrugsstation i området, som kan aflaste bl.a. beboerne i Carlsbergbyen.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at der på baggrund af et vedtaget ændringsforslag ved Teknik- og Miljøudvalgets behandling af lokalplanforslaget den 17. juni 2024 om, at der skal stilles krav om en nærgenbrugsstation, har været dialog mellem Københavns Kommune og grundejerne om placering af en nærgenbrugsstation i Jernbanebyen. Forvaltningen og grundejerne har i dialogen haft fokus på, at nærgenbrugsstation skal placeres centralt i området, hvor den kan bidrage til byliv, og at der fortsat skal være en vis fleksibilitet til indpasning af et konkret projekt. Det foreslås, at nærgenbrugsstation skal etableres enten i Spor10, i p-huset i delområde I eller på tværs af disse to bygninger.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at der på tegning 2a Anvendelse i stueetagen fastlægges et område omkring Toldkammerbygningen og den del af parkeringshuset i delområde I, der vender ind mod vævet, hvor der skal etableres mindst 400 m² til nærgenbrugsstation. Ændringen fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(3) Midlertidig sportshal /padelhal

Henvendelse 17, 18, 35

Det bemærkes i en henvendelse, at det ikke anses som sandsynligt, at den midlertidige sportshal, der er ved at blive opført nord for CMC, flyttes igen. Det ønskes, at sportshallen indarbejdes i lokalplanen, og at de grønne arealer, hvor den skal ligge, skal genetableres som grønne områder eller skolehaver mellem de gamle bygninger, i stedet for at muliggøre nye bygninger på dette sted.

Der gives i en henvendelse udtryk for, at det ikke giver mening, at der udlejes areal til en privat padelhal, når der er stor mangel på offentlige faciliteter til fodbold, håndbold eller en offentlig multihal.

En henvendelse bemærker, at den midlertidige padelbane er lagt på et i lokalplanforslaget grønt område, og understreger i forlængelse heraf, at hvis denne gøres permanent, går endnu et grønt område tabt.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at der meddelt midlertidig byggetilladelse på 3 år til padelhallen. Det vil sige, at den skal fjernes igen. Placeringen er ikke i overens-

stemmelse med byggefeltene i lokalplanen, og der vil derfor ikke kunne gives permanent tilladelse til placeringen uden dispensation fra lokalplanen. En ansøgning om dispensation fra lokalplanen vil skulle sendes i nabohøring hos berørte naboer, før kommunen kan tage stilling til, om den kan anbefales.

(5, LU) Skæve boliger

Henvendelse 26 Handicaprådet, 41 Vesterbro Lokaludvalg, 42 SF-Vesterbro, 58 Energinet, 59 Dansk Handicap Forbund

Handicaprådet og Dansk Handicap Forbund bemærker, at placeringen af de skæve boliger i et trafikungt og isoleret hjørne af bydelen kan skabe en forringet livskvalitet for en allerede udsat borgergruppe, idet de placeres langt fra byrummets fællesskab og dermed kan få mindsket deres muligheder for inddragelse og følelse af inklusion i det lokale netværk.

Vesterbro Lokaludvalg samt SF-Vesterbro ser gerne flere skæve boliger på Vesterbro. Det ærgrer lokaludvalget, at antallet i Jernbanebyen er reduceret fra 12 til 10, og at de planlægges bygget i 2 plan, selvom anbefalinger peger på, at de bør bygges i ét plan for at reducere risiko for konflikter mellem beboerne.

Energinet gør opmærksom på at byggefeltet 'Delområde XI - 'Skæve boliger' er tættere end 10 meter på et 135 kV kabel. Eltransmission ønsker forsigtighedsprincippet fulgt ved plan-/anlægsarbejde og anbefaler, at man følger Vejledning i forvaltning af forsigtighedsprincippet ved miljøscreening, planlægning og byggesagsbehandling.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at det i lokalplanprocessen er undersøgt, om det er muligt at placere 12 skæve boliger i ét plan. Det har ikke været muligt at finde areal, hvor de kunne indpasses i forhold til den øvrige bebyggelse. Den foreslåede placering vurderes at kunne imødekomme brugergruppens behov for en skærmet placering, men vil samtidig kræve, at der skal etableres støjafskærmende foranstaltninger i fht. trafikstøj fra Vasbygade og virksomhedsstøj fra CMC.

Lokalplanen muliggør 10 boliger i to etager og fælleshus på arealet. Til tilbuddet er der tilknyttet to sociale viceværter, som vil have den daglige kontakt med beboerne.

Beboerne til skæve boliger kan ikke indpasses i en lejlighed, men ønsker at bo selv. Beboerne har typisk misbrugsproblemer og ønsker at bo i rolige omgivelser med begrænset behov for socialt fællesskab. Boligerne vil derfor imødekomme disse behov med hver sin indgang, køkken, stue og badeværelse, og de er placeret for sig selv. Husene vil blive placeret med god afstand til hinanden og med mindst risiko for indbliksgener indad- og udadtil. Tilbuddet placeres i nærhed af indkøbsmuligheder og transport

Forvaltningen bemærker, at det i Vejledning af forvaltning af forsigtighedsprincippet fremgår, at der jf. Sundhedsstyrelsen ikke er påvist en sammenhæng mellem magnetfelter og kræftsygdomme hos voksne. Der kan dog ikke udelukkes en sammenhæng til svagt øget forekomst af leukæmi hos børn. Vejledningen anbefaler derfor, at der ud fra et forsigtighedsprincip ikke opføres nye boliger og institutioner, hvor der opholder sig børn, nær højspændingsledninger. Forvaltningen bemærker, at byggefeltet i delområde XI er tiltænkt såkaldte "skæve boliger", hvor der ikke vil være børn, der opholder sig i længere tid. Forvaltningen bemærker, at Sundhedsstyrelsens forsigtighedsprincip omhandler afstand til boliger og institutioner for børn (inkl. skoler), da forskningen ikke tyder på en sundhedsrisiko for voksne. Leukæmi hos børn og leukæmi hos voksne er forskellige sygdomme. For-

valtningen vurderer derfor, at placeringen af "skæve boliger" ikke medfører en sundhedsrisiko for beboerne grundet nærhed til højspændingsledninger.

(3, LU) Anvendelse i stueetager, herunder detailhandel og publikumsorienterede serviceerhverv

Henvendelse 47 Grundejergruppen, 30 Indre By Lokaludvalg, 41 Vesterbro Lokaludvalg

Grundejergruppen har en række bemærkninger og ønsker til anvendelsen af stueetager:

- a) Mulighed for placering af store dagligvarebutikker op til 3.500 m² ønskes udvidet mod nord, så der er plads til en butik på 3.500 m². Herudover ønskes udpegningen til detailhandel udvidet med vest, så den også omfatter et byggefelt nord for Spor 10, der ikke ligger ud til Vasbygade. Begrundelsen for ønsket om udvidelsen mod vest er, at p-huset, som tidligere var forudsat til placering af dagligvarebutik, muligvis også skal rumme en nærgenbrugsstation, samt mobilitetshus-funktioner (deletjenester, cykelværksted og lign.). Det medfører, at der ikke er plads til en dagligvarebutik i stueetagen af p-huset. En beskrivelse af mulige funktioner i et mobilitetshus indgår i høringssvaret fra grundejergruppen.
- b) at udpegning af krav til publikumsorienterede serviceerhverv i stueetager ændres, så de udpegninger, der ikke følger grundejernes detailhandelsstrategi fjernes, så der ikke risikeres tomme stueetager. Alternativt ønskes definitionen af publikumsorienteret serviceerhverv i stueetager ændret, så der også muliggøres liberale erhverv, herunder pengeinstitutter, klinikker og lignende samt fælles funktioner såsom beboerlokaler, klubber mv. Vigtigst er det, at der muliggøres gallerier, kulturhuse og lign. som publikumsorienterede serviceerhverv.
- c) at anvendelsen i stueetagen på bygning sydvest for Toldkammerbygningen ændres til kun at muliggøre serviceerhverv mod vævet øst for bygningen for at sikre gode dagslysforhold i stueetagen. Det er der behov for, hvis forslag om at fjerne tilbagetrækning mod vævet på den modstående side af vævet imødekommes.
- d) at mulighed for serviceerhverv i stueetagen i den kommende skole i Vognværkstedet begrænses til kun at dække et areal mod Skydebroparken, for at sikre, at udadvendte funktioner, der genererer byliv, placeres her.

Herudover bemærker lokaludvalgene:

- e) Indre By Lokaludvalg spørger, hvordan de muliggjorte butikker i Jernbanebyen vil påvirke butikslivet i Indre By indenfor de tre kategorier udvalgsvarebutikker, specialvarebutikker og dagligvarebutikker.
- f) Vesterbro Lokaludvalg håber, at den fysiske adgang til detailhandel og liberale erhverv bliver placeret og indrettet, så der er med mulighed for at alle kan få adgang.
- g) Vesterbro Lokaludvalg ønsker kravet til publikumsorienteret serviceerhverv øget, så mulighed for byliv forbedres. Konkret foreslås det, at der stilles krav om 50 % publikumsorienteret serviceerhverv langs forbindelsen gennem centralværkstedsområdet mellem Vognværkstedet og Lokomotivværkstedet.

Forvaltningens svar

- Ad a) Forvaltningen har i lokalplanforslaget haft fokus på at koncentrere de store butikker mod Vasbygade for at kunne håndtere varelevering fra varegård

mellem byggefeltene mhp. at undgå støj- og trafikale gener. Grundejerne har i dialog efter høringen redegjort for, at varelevering til en dagligvarebutik i et byggefelt vest for p-huset fortsat vil kunne foregå gennem port og vareareal i p-huset, således at vareleveringsbiler ikke skal holde i de interne gader. Varer forudsættes trukket på tværs af den interne gade/vævet fra p-huset til dagligvarebutikken. Forvaltningen vurderer på den baggrund, at varelevering til en større dagligvarebutik i byggefelt vest for p-huset vil kunne håndteres trafikalt. Dog anbefaler forvaltningen, at størrelsen fastlægges til højst 1.500 m², og ikke til 3.500 m². Det skyldes, at en større butik vil belaste trafikken for meget.

- Ad b) Forvaltningen bemærker, at den nuværende definition af publikumsorienterede serviceerhverv også rummer caféer og restauranter, og der behøver derfor ikke at være egentlige butikker. Der er i udpegningen generelt tale om, at kravet gælder en procentdel af facaden, hvorfor den resterende del kan anvendes til øvrige former for serviceerhverv og fælles funktioner, som også kan være meget udadvendte. Kravet er stillet for at sikre, at der etableres reelt publikumsorienterede funktioner langs de centrale passager og byrum. Endvidere bemærkes, at der i andre høringssvar (eks. g) peges på ønske om forøgelse af krav til publikumsorienterede funktioner. På den baggrund anbefaler forvaltningen ikke, at bestemmelsen ændres.
- Ad c) Forvaltningen bemærker, at der efter høringen har været dialog med grundejergruppen og rådgiver om konkret udformning af en bygning mod Vasbygade. Andelen af dagslys i en modstående bygning vil blive reduceret ved en ændret tagform med øget højde. Dagslyskrav er højere for boliger end for serviceerhverv, og derfor anbefaler forvaltningen, at anvendelsen i stueetagen i det modstående byggefelt ændres fra boliger/serviceerhverv til udelukkende serviceerhverv, som grundejergruppen foreslår, for derved at sikre, at der ikke etableres boliger med forringede dagslysforhold.
- Ad d) Forvaltningen bemærker, at muligheden for serviceerhverv i stueetagen på Vognværkstedet også omfatter stueetagen mod den planlagte passage i bygningen mhp. at muliggøre, at der kan etableres tryghedsskabende funktioner mod denne. Der er krav om publikumsorienteret serviceerhverv mod Skydebroparken, hvorved der sikres udadvendte aktiviteter mod denne.
- Ad e) I forbindelse med planlægningen af byudviklingen i Jernbanebyen har grundejerne fået udarbejdet en analyse af hvilke konsekvenser, etablering af nye butikker i Jernbanebyen har for den eksisterende detailhandel. Analysen konkluderer, at etablering af nye dagligvarebutikker i Jernbanebyen kun vil påvirke dagligvareomsætningen i bydelen Vesterbro / Kgs. Enghave. Det vurderes ikke at påvirke butikker i Indre By. Det hænger sammen med, at dagligvarer overvejende handles tæt på indbyggernes bopæl. Analysen viser desuden, at omsætningen i de nye dagligvarebutikker i Jernbanebyen vil ligge på niveau med de fremtidige indbygges forventede forbrug. Udvalgswarebutikker tiltrækker generelt kunder fra et større opland. Det gælder særligt for store udvalgswarebutikker, men kan også gælde for mindre, specialiserede udvalgswarebutikker. Analysen viser, at etablering af nye udvalgswarebutikker i Jernbanebyen vil medføre en årlig nedgang i udvalgswareomsætningen i Indre By på skønnet 60-70 mio. kr. Det svarer til knap 1 % af udvalgswareomsætningen i Indre By. Det er ikke muligt at vurdere konsekvenserne for forskellige typer butikker, fordi planlægningen ikke fastlægger rammer herfor.
- Ad f) Forvaltningen bemærker, at tilgængelighedskrav i bygningsreglementet vil skulle overholdes i forbindelse med de konkrete byggesager for alle typer af anvendelse.
- Ad g) Publikumsorienterede serviceerhverv kan være butikker, caféer og restauranter, men ikke liberale erhverv, værksteder eller beboerfunktioner. Disse

funktioner er mulige, hvor anvendelse er udlagt til serviceerhverv. For at sikre fleksibilitet til indpasning af disse funktioner, er der kun stillet krav om publikumsorienterede serviceerhverv mod centrale byrum og passager for at understøtte byliv. Herunder er der lagt vægt på at stille krav om en andel publikumsorienteret serviceerhverv mod den centrale plads i Centralværkstedetsområdet/område V. Forvaltningen er enig med lokaludvalget i, at passagen mellem Vognværkstedet og Lokomotivværkstedet har en offentlig karakter, og der er derfor muliggjort serviceerhverv i stueetagerne mod denne. Forvaltningen vurderer dog, at andre typer af serviceerhverv end publikumsorienterede, eks. mindre værksteder, også kan være relevante her.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at tegning 2a i lokalplanen ændres, så markering af muligheden for dagligvarebutik op til 3.500 m² i bygninger langs Vasbygade udvides mod nord i overensstemmelse med grundejernes forslag i høringssvaret.

Forvaltningen foreslår desuden, at tegning 2a - Anvendelse i stueetagen (1. etage) ændres, så der muliggøres dagligvarebutik op til 1.500 m² i et byggefelt vest for p-huset i område I for at sikre butiksrummelighed, selvom p-huset skal anvendes til andre funktioner. Der foreslås indsat en beskrivelse af forudsætninger for varelevering i lokalplanens redegørelsesdel.

Forvaltningen foreslår desuden, at tegning 2a - Anvendelse i stueetagen (1. etage) ændres, så anvendelse i stueetagen af byggefelt sydvest for Toldkammerbygningen ændres til kun at muliggøre serviceerhverv i den del af bygningen, der vender mod vævet for at sikre tilstrækkelige dagslysforhold til anvendelsen i stueetagen.

Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(1) Anvendelse for væksthushus ved Banegaarden

Henvendelse 32

Det foreslås, at anvendelse for væksthushus ved Banegaarden, der er flyttet fra Botanisk Have, fastlægges med anvendelse til serviceerhverv/institution, grundskole, kulturelle og idrætsformål, så det er muligt at afholde workshops, fællesspisninger mv. i bygningen.

Forvaltningens svar

Det vurderes, at den nuværende anvendelse i eksisterende bygninger vil kunne fortsætte som fortsat lovlig anvendelse. I lokalplanen er den overordnede anvendelsesbestemmelse for delområdet serviceerhverv. Den anvendelse rummer de ønskede funktioner. Således vil nuværende anvendelse af drivhusene kunne fortsætte.

(2, LU) Placering af socialt botilbud

Henvendelse 41 Vesterbro Lokaludvalg, 43 Kongens Enghave Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg støtter placeringen af et socialt botilbud i Jernbanebyen, men finder ikke, at det bør placeres i delområdet III, da det her vil være tæt på andre botilbud i denne del af Sydhavnen. Botilbuddet bør i stedet placeres mere centralt eller i det nordøstlige område af planen, så bydelen bliver mere blandet. Desuden bør det overvejes, om der kan findes flere lokationer i planen målrettet udsatte borgers behov.

Kongens Enghave Lokaludvalg finder ligeledes, at placering af botilbuddet bør genovervejes, så der i højere grad tages hensyn til de eksisterende udfordringer, der er med en koncentration af borgere med særlige behov, støjgener fra trafik og integration i bydelen, så der opnås en blandet by.

Forvaltningens svar

Københavns Kommune har efter lang dialog med grundejerne opnået enighed om placering af botilbuddet.

Socialforvaltningen har accepteret placeringen, hvor botilbuddet integreres med almene boliger samt erhverv. Det vurderes, at hensynet til en blandet by dermed er tilvejebragt.

Støjudfordringerne for området er belyst, og det vurderes, at støj ikke er til hinder for placering af boliger.

(2, LU) Værksteder

Henvendelse 39, 41 Vesterbro Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg henvender sig til både politikere og grundejere i hørings-svaret med et ønske om at sikre, at de kreative og håndværksmæssige erhverv bliver en realitet. Vesterbro Lokaludvalg samt henvendelse udtrykker frygt for, at nærhed til boliger vil gøre det vanskeligt at etablere værksteder i Centralværk-stedsområdet, selvom der i lokalplanen er muliggjort op til miljøklasse 3. Det foreslås på den baggrund, at der iværksættes konkrete undersøgelser af, hvordan der kan etableres værksteder i området.

Der peges herudover på, at der skal sikres plads til forskellige typer værksteder. Fx kan der i p-husene ved Vasbygade være plads til håndværk som elektriker, tømrer mv. Lokaludvalget forestiller sig også maker spaces, socialøkonomiske værksteds-miljøer og kunstnerværksteder

En henvendelse peger på, at DSB's værkstedsbygninger giver en unik mulighed for at skabe et miljø omkring håndværk, der vil kunne give en stærk identitet til området. I forlængelse heraf stilles en række forslag til tiltag samt ønsker, der kan sikre, at håndværk og kreative erhverv bliver en realitet i Jernbanebyen:

- a) Man håber, at det eksisterende miljø af kreative håndværkere, der i dag lejer sig ind i DSB's gamle batteriværksted, er tænkt ind i den fremtidige plan for området og, at huslejen også afspejler, at faggruppen kan have svært ved at betale den samme husleje som bolig, kontor og detailhandel.
- b) Der kunne være en akse gennem den nordlige del af Jernbanebyen startende ude ved drejeskiven gennem Centralen og ned til Banegården, hvor man i stueetagerne kunne opleve spændende værksteder med særlige og sjældne håndværk / uddannelsesinstitutioner med fokus på undervisning i håndens arbejde både for børn og voksne, både som dag, aften og højskole / detailhandel med mindre butikker, der handler med håndlavede varer og varer af høj kvalitet, offentligt tilgængelige fællesværksteder / Maker Spaces, Fab-Labs / gallerier og udstillingssteder for Kunsthåndværk, etc. også kombineret med kommende skole og offentlige lokaler i Vognværkstedet. Bebyggelsen mod Enghavevej, som er planlagt for at skærme det bagvedliggende område mod støj fra Enghavevej, kan danne ramme om et socialøkonomisk værkstedsfællesskab.
- c) Det foreslås, at der organiseres værkstedsfællesskaber for lejerne. Anbefalinger om at undersøge om fonde kan være med til at løse opgaven, om der kan udføres analyser og udvikling af nye forretnings- og organisationsmodeller samt at der arbejdes tidsbevidst.

- d) Hvis man tager afsæt i helhedsplanens tanke om en "Værkstedsbym", kunne man forestille sig tre omdrejningspunkter for bylivet i "Jernbanebyen": Det allerede etablerede Spor10 mod syd med foreningsdrevne kultur og fritidsfællesskaber, BaneGaarden mod nord som et grønt og gastronomisk laboratorium og Centralen med fokus på håndværk midt i det gamle centralværkstedsområde.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at der i lokalplanen er muliggjort etablering af værksteder med mulighed for miljøklasse 3 og fleksibel anvendelse til serviceerhverv i mange stueetager, hvilket gør det muligt at placere værksteder. virksomhederne vil dog i forbindelse med den konkrete indretning skulle tage højde for nærhed til boliger i fht. støj og udluftning. Der er ligeledes muliggjort serviceerhverv i stueetagen af p-husene, hvor der er stillet krav om, at stueetagens højde skal være 4 m. Der er således muliggjort funktioner som værksteder. P-husenes stueetager forventes dog også at skulle rumme en række yderligere funktioner, herunder en nærgenbrugsstation, andre tekniske anlæg og mobilitetsfunktioner, fx et cykelværksted. Der er desuden muliggjort en dagligvarebutik i p-hus i område I. Der skal i den konkrete projektering derfor tages stilling til, hvordan arealer bedst anvendes.

Ad a og c) Forvaltningen finder, at forslag om placering af værkstedsmiljøer og etablering af værkstedsfællesskaber hænger fint sammen med intentionerne i helhedsplanen for Jernbanebyen, men at det ikke er muligt at sikre de faktiske placeringer og anvendelser yderligere med lokalplanen. Forvaltningen opfordrer til, at relevante aktører kontakter grundejerne mhp. en dialog om etablering af værkstedsfællesskaber i Jernbanebyen.

Ad b) og d) Forvaltningen bemærker, at de lokaliteter, der nævnes, er i overensstemmelse med helhedsplanen. Der er generelt muliggjort anvendelse til serviceerhverv, som giver mulighed for mange typer erhverv, herunder værksteder i stueetagerne langs de centrale passager. Nærheden til boliger vil dog betyde, at der skal overholdes krav til støj og ventilation ved etablering af værksteder. Forvaltningen er enig i, at lav bebyggelse mod Enghavevej i område III vil være egnet til værkstedsanvendelse, idet der her ikke er boliger i umiddelbar nærhed.

Forvaltningen bemærker, at der er et bredt politisk ønske om at indrette skolen, så mange af de kulturelle tilbud, der skal være i den nye bydel, indtænkes i skolebyggeriet. Dermed bliver skolen det lokale kulturcenter for området med aktiviteter hele dagen og aftenen. Børne- og Ungdomsudvalget har et ønske om, at skolen skal have en profil med fokus på praktiske fag. Derved vil den kunne afhjælpe manglen på værksteder og andre faciliteter, der kan bruges af såvel andre folkeskoler og i ungdomsskolens fritidsundervisning som foreningslivet i aftenimerne.

Desuden skal værkstederne være tilgængelige uden for skolens åbningstid med plads til håndværk og kreative erhverv. Det er forventningen, at der opføres grove- og fine værkstedsfunktioner i tilknytning til skolen.

Trafik og mobilitet

(9, LU) Forbindelser til og fra Jernbanebyen

Henvendelse 3, 7, 36, 41 Vesterbro Lokaludvalg, 42 SF-Vesterbro, 43 Kongens Enghave Lokaludvalg, 49, 50 Danmarks Naturfredningsforening, København, 52,

Til og fra Jernbanebyen

Der anbefales af Vesterbro Lokaludvalg, Kongens Enghave Lokaludvalg samt i en række henvendelser bedre forbindelser til og fra Jernbanebyen, og der foreslås en række konkrete tiltag:

- a) Udvidelse af den eksisterende tunnel ved Enghavevej, så der er plads til to brede cykelbaner og fodgængere, samt forbedret tilslutning til Enghavevej.
- b) At der bygges en cykeltunnel ved siden af den eksisterende tunnel, så der dermed bevares den kulturhistoriske fortælling omkring Jernbanebyen og de gående arbejdere samt større sikkerhedsmæssigt hensyn ved adskillelse af de to trafikgrupper.
- c) En ny bro eller tunnel mellem Carlsberg Byen og Jernbanebyen.
- d) Brug for at få nemmere adgang tilbage til Vesterbro - blandt andet i form af en passage under jernbanen ud fra Jernbanebyen til Ingerslevsgade. Det er godt for skolevejen og understøtter tanken om 15-minuters byen.
- e) En gennemgående grøn cykelsti fra Vesterbro til Sydhavn, som vil få øget værdi med den planlagte stibroforbindelse over havneløbet fra Enghave Brygge til Fælleden. Mulighed for adgang til Havneholmen Metro uden at skulle krydse Vasbygade, gennem enten nedgravning af Vasbygade eller at bygge en tunnel under Vasbygade til metrostationen. Der bør være yderligere to gang- og cykelbroer: En fra Ingerslevsgade og en fra Vasbygade.
- f) Valbyruten skal integreres mere effektivt i Jernbanebyen og ikke udgøre en cykelmotorvej på tværs, men et samlende hovedstrøg for hverdagscyklisme.
- g) Landing af bro til Ingerslevsgade, og at den kan etableres, selvom det vil være nødvendigt at fjerne en af de tre dieselsiloer, bør sikres. Vesterbro Lokaludvalg peger på, at denne forbindelse er af afgørende nødvendighed for at forbinde det nye og gamle Vesterbro og sikre Vesterbro adgang til grønne områder og idrætsfaciliteter.
- h) Cykelbro mod nord kan føres gennem Sigerstedsgade. Ingerslevsgade er i forvejen tæt trafikeret og smal og derfor vil området blive yderligere belastet. Broen bør lande mellem Enghavevej og Dybbølsbro for at sikre størst muligt trafikalt opland.
- i) Kongens Enghave Lokaludvalg peger på behov for en bro eller tunnel til passage af Vasbygade, så børn og unge sikres en tryk adgang til skole og fodboldbaner.
- j) Forbindelserne til Vesterbro bør være etableret inden bebyggelsen starter.
- k) En henvendelse peger på, at en cykelbro mod syd bør føres ned mod Energiporten på den anden side af Vasbygade. Det bør undersøges, om man kan føre en cykelbro ned til terræn langs Vasbygade med forbindelse til Energiporten. I forlængelse heraf bør kommunen sikre, at der kan etableres en dobbeltrettet rampe på østsiden af fordelingsvejen ved P-huset.
- l) Vesterbro Lokaludvalg peger på, at krydset ved Vasbygade bør udformes, så det kan rumme en betydelig mængde cykler, så der kan etableres en cykelrute fra broen over CMC til krydset ved Belvederekanalen og videre syd om H.C. Ørsted Værket.

Forvaltningens svar
Til og fra Jernbanebyen

- Ad a-b) Forvaltningen bemærker, at det er en del af udbygningsaftalen, at der skal udarbejdes en foranalyse, som skal belyse forskellige scenarier for etablering af forbedret og udvidet tunnel til Enghavevej, herunder om den nye tunnel skal ligge i den eksisterende tunnels linjeføring eller nord eller syd for den eksisterende tunnel. Der skal belyses tre scenarier for tunnelbredde og - højde, som alle er en udvidelse i forhold til den nuværende tunnels bredde.
- Ad c) Forvaltningen vurderer ikke, at det er muligt at etablere en direkte bro eller tunnelforbindelse mellem Carlsbergbyen og Jernbanebyen. Men forbindelse fra Carlsbergbyen kan ske ad grøn cykelrute ved Sønder Boulevard og videre til tunnel fra Enghavevej eller evt. kommende stibro fra Ingerslevsgade. En bro- eller tunnellsøsnung til KAB-Huset ved Enghavevej er ikke hensigtsmæssig, da der ikke er tilstrækkeligt areal til etablering af ramper, og fordi en tunnel er for kompliceret og omkostningstung.
- Ad d) Forvaltningen er enig i, at forbindelse til Vesterbro er vigtig, men vurderer ikke, at det er teknisk muligt at etablere en tunnel under jernbanen fra Ingerslevsgade. Der er afsat 6 mio. kr. til foranalyse af stibroforbindelse til Ingerslevsgade.
- Ad e) Forvaltningen har undersøgt muligheder for etablering af stibro over Vasbygade. Forvaltningen vurderer ikke, at det er hensigtsmæssigt at anlægge en bro over Vasbygade med landing ved H.C. Ørsted Værket, fordi der er komplicerede ledningsforhold under og over jorden. En bro til Fisketorvet vurderes ikke at kunne laves, fordi det vil være meget kompliceret at afvikle et rampeanlæg på metropladsen eller at integrere stibroen i det kommende nybyggeri. Forvaltningen vurderer ikke, at det er muligt at anlægge en tunnel under Vasbygade, fordi der er mange og store ledninger og fordi ramperne til tunnel vil fylde for meget. Forvaltningen vurderer, at alle retninger er tilgodeset i et signal i niveau, hvorimod en tunnel eller bro kun tilgodeser enkelte retninger. Signaler skal udformes, så de er trafiksikre.
- Ad f) Valbyruten integreres med den gennemgående cykelforbindelse gennem Jernbanebyen via nyt signalreguleret kryds over Enghavevej til Gl. Vasbygade. Stien nord for CMC vil blive opdelt mellem et felt til gående og en dobbeltrettet cykelsti. Intentionen er at det bliver en grøn cykelrute og ikke en supercykelsti. Stien kan kobles på en forbindelse til Dybbølsbro, hvis der på sigt afsættes midler til denne forbindelse.
- Ad g) Lokalplanen muliggør landing af en stibro til Ingerslevsgade. Der er afsat 6 mio. kr. til forundersøgelse af stibroen. Det er på baggrund af dialog med Banedanmark siden afklaret, at bevaring af dieselsiloerne ikke er mulig samtidig med etablering af ny arbejdsbase til Banedanmark. Dieselsiloerne udpeges derfor ikke som bevaringsværdige i lokalplanforslaget.
- Ad h) Der er med budgetaftale 2025 afsat 6 mio. kr. til foranalyse af forbindelsen til Ingerslevsgade. Der skal i den forbindelse ses på, hvordan og hvor en bro kan laves.
- Ad i) Se ad e)
- Ad j) Forbindelserne i udbygningsaftalen (gangbro over CMC, signalregulerede kryds og foranalyse til tunnel) er fastlagt til anlægstidspunkter knyttet til udbygningen af området, så anlæggene kan følge udbygningen. Anlægstidspunkt for tunnel til Enghavevej afventer resultat af denne foranalyse.
- Ad k) Det foreslås, at cykelbro over Vasbygade føres ned mod Energiporten. Forvaltningen bemærker, at der er undersøgt muligheder for stibro over Vas-

bygade med landing ved H.C. Ørsted Værket, som kunne give forbindelse til metrostation og udlagt parkareal på Enghave Brygge. Forslag til alternativ linjeføring er ikke undersøgt og kunne muligvis lade sig gøre. Den skønnes dog umiddelbart vanskelig grundet sikkerhedsforhold omkring værket og andre tekniske forhold. Herudover vil dette forløb ikke give direkte forbindelse til metrostationen. Forvaltningen vurderer desuden, at alle retninger er tilgodeset i et signal i niveau, hvorimod en tunnel eller bro kun tilgodeser enkelte retninger. Signaler skal udformes, så de er trafiksikre.

Ad I) Ombygning af kryds ved Vasbygade indgår i udbygningsaftalen, og der er i udformningen lagt vægt på tilstrækkelig plads til cyklister og trafiksikkerhed. Der er disponeret for bredere cykelsti op til signalerne i henhold til cykelfokus.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund at tegning 5a ændres, så dieselsilonerne ikke udpeges som bevaringsværdige.

(2, LU) Otto Busses Vej

Henvendelse 36, 41 Vesterbro Lokaludvalg

En henvendelse udtrykker bekymring ved, at Otto Busses Vej for størstedelen af strækningen skal anlægges uden cykelsti, når man må forvente flere cyklister på strækningen samt at der muliggøres en busrute. Det foreslås, at der etableres for- og cykelsti på hele strækningen, og at man lader den smalle strækning fra indkørslen til den Gule By og til enden mod Enghavevej være ensrettet for lastbiler og busser.

Vesterbro Lokaludvalg finder det positivt, at der planlægges for hastighedsbegrænsende tiltag og forhindringer for gennemkørende trafik på Otto Busses Vej. Krydset ved tunnelen skal udformes, så der tages hensyn til gående og cyklende fra Enghavevej, herunder med en hensigtsmæssig belysning.

Vesterbro Lokaludvalg foreslår, at cykelstien langs CMC fortsættes i et separat spor langs vejtype A3, eller at den dobbeltrettede sti fortsættes langs vejens sydlige side. Alternativt bør sikres en hensigtsmæssig overgang fra separat cykelsti langs CMC til vejtype A3.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at andelen af biltrafik på Otto Busses Vej ikke vil være høj på strækningen mellem indgangen til p-anlæg i område IV og VI. Der er derfor kun krav om cykelsti på vejstrækninger frem mod indgangen til p-anlæggene. I den efterfølgende dialog med Banedanmark er trafikforhold til Banedanmarks kommende nye samlede arbejdsbase afklaret. Der fastlægges krav om cykelsti frem til indkørslen til Banedanmarks kommende samlede arbejdsbase nord for Otto Busses Vej. Forvaltningen har vurderet, at den øvrige del af Otto Busses Vej kan indrettes som "cykelgade" uden cykelstier, da andelen af biltrafik er lav, samt at der ikke er mulighed for gennemkørsel for personbiler. Endvidere betyder dette, at de eksisterende træer kan bevares, idet fortov kan placeres på indersiden af træerækken. Etablering af cykelsti på hele retningen ville medføre, at træer ikke kan bevares.

Ensretning af Otto Busses Vej kan ikke reguleres i lokalplanen, men der er ikke noget i lokalplanen, der forhindrer en ensretning for busser og lastbiler. I lokalpla-

nen reguleres vejprofilen. En eventuel ensretning af Otto Busses Vej vil der skulle tages stilling til i forbindelse med byggesagen. En ensretning vil ikke have en konsekvens for udformningen af vejtyperne.

Krydset ved tunnelen vil skulle udformes trafiksikkert. Herunder er der fokus på oversigtsforhold.

Vedr. Overgangen fra dobbeltrettet cykelsti nord for CMC til vejtype A3 /den sydvestlige del af Otto Busses Vej: Forvaltningen bemærker, at overgangen sker på strækningen efter indgangen til p-anlæg i delområde IV, hvor biltrafikken ikke er høj. Derved vurderes en sikker overgang at kunne sikres. Der vil i den konkrete vejsag skulle sikres foranstaltninger, der sikrer en tryk overgang.

(5, LU) Trafik generelt

Henvendelse 30 Indre By Lokaludvalg, 41 Vesterbro Lokaludvalg, 43 Kongens Enghave Lokaludvalg, 51, 59 Dansk Handicap Forbund København

- a) Indre By Lokaludvalg spørger, om beskrivelsen af transportfordelingen på højst 25 % af turene i bil og mindst 75 % på cykel, til fods og med offentlig transport gælder indenfor lokalplanområdet, eller er den også for gaderne i nærområderne? Det bemærkes, at beskrivelsen af transportfordelingen i redegørelsen bør opdateres, så den stemmer overens med målsætningen i forslag til Kommuneplan 2024.
- b) Indre By Lokaludvalg skriver, at det er uklart, hvordan Jernbanebyen, herunder de muliggjorte butikker, vil påvirke trafikken i nærområderne og herunder de nærmeste dele af Indre By.
- c) Vesterbro Lokaludvalg er bekymrede for den trafikmængde, der genereres af til- og frakørsel til Jernbanebyen og som kommer oveni en i forvejen høj trafikmængde på Vasbygade og Enghavevej.
- d) Vesterbro Lokaludvalg anbefaler, at Københavns Kommune i samarbejde med omkringliggende kommuner udarbejder en trafikal helhedsplan for hele kommune/Hovedstadsregionen, som finder løsninger på det stigende antal biler. Der skal i den også fokuseres på offentlig transport og cykler.
- e) Kongens Enghave Lokaludvalg vurderer, at der ikke er taget tilstrækkeligt hensyn til den øgede trafikmængde, som lokalplanen vil medføre på de omkringliggende regionale veje. Der savnes en samlet trafikplan for området og den planlagte lukning af Dybbølsbro, for trafikken vil presse trafikmængden på Vasbygade, Enghavevej og øvrige indfaldsveje i Kongens Enghave, hvor trafikken er i fare for at bryde sammen. Der skal sikres ordentlig kapacitet for bløde trafikanter på ind- og udkørselsveje, eks. via tunnelen og Vestre Teglgade.
- f) Movia anbefaler, at anlægsprojektet med krydsombygningen ved Gammel Vasbygade/Enghavevej prioriteres som en indledende forudsætning for omdannelsen af lokalplanområdet, så området hurtigt kan betjenes med gennemkørende busdrift.
- g) Movia anbefaler, at eksisterende stoppesteder fremgår af lokalplanens redegørelse og indgår i udpegningen af lokalplanområdets stinet. Herudover foreslås en række udpegninger til nye stoppesteder.
- h) Movia vil gerne inddrages ved etablering af bussluse, så det sikres, at flextrafik og kørsel til mennesker med specialbehov også inkluderes i løsningerne.

- i) Dansk Handicap Forbund anbefaler, at cykelruter og gangstier planlægges med fokus på Universelt Design, så de kan være tilgængelige for alle.

Forvaltningens svar

- Ad a) Forvaltningen bemærker, at andelen for biltrafik i den vedtagne Kommuneplan 2024 er angivet til at udgøre højst 25 % i 2030. Dette er en generel målsætning for hele byen, som ligger til grund for kommunens trafikplanlægning. Udformningen af infrastrukturen i Jernbanebyen har til formål at tilgodese gang- og cykeltrafik, og derved imødekommes målsætningen.
- Ad b) og c) I miljøkonsekvensrapporten er der foretaget en trafikberegning, som sammenholder to scenarier i 2035; et med og et uden udbygningen af Jernbanebyen. Der vil ske en stigning på Carsten Niebuhrs Gade, H.C. Andersens Boulevard samt en mindre stigning på Vester Farimagsgade samt på Søgaderne. På andre veje i Indre By forventes det, at trafikken vil falde en smule. Trafikmodelberegningerne viser, at Jernbanebyen vil medføre, at nogle af bilisterne vil vælge andre ruter gennem København eller skifte transportmiddel som følge af den ekstra trafik, Jernbanebyen påfører vejnettet, men det er usikkert, hvordan trafikken fra Jernbanebyen fordeler sig, jo længere væk fra lokalplanområdet der kigges på.
- Ad d) og e) En trafikal helhedsplan vil skulle prioriteres og finansieres ved en vedtagelse i Borgerrepræsentationen. En lukning af Dybbølsbro for biler indgår ikke i trafikberegningerne, da beslutningen ikke var truffet på beregningstidspunktet. Der er i udformning af kryds taget hensyn til trafikssikkerhed for bløde trafikanter. I fht. tunnelen skal en foranalyse som fremgår af udbygningsaftalen, belyse, hvad den hensigtsmæssige bredde er.
- Ad f) Anlægstidspunktet følger udbygningen af byggefeltene. Dette er fastlagt med udbygningsaftalen, så det sikres, at anlæg etableres i takt med udviklingen.
- Ad g) En busrute skal godkendes politisk og finansieres. Der er ikke hjemmel til at fastlægge stoppesteder i en lokalplan, men lokalplanen gør etableringen mulig.
- Ad h) Busslusens udformning fastlægges, når Otto Busses Vej ombygges. I den forbindelse håndteres trafikssikre forhold for alle trafikanttyper.
- Ad i) Tilgængelighedskrav skal overholdes i byggesager. Lokalplanen fastlægger ikke design så detaljeret, at universelt design kan sikres. Det er fastlagt, at evt. kommende ramper til stibro over CMC højst må have en hældning på 45 promille. Der henvises også til svar under emnet om universelt design under Ubebyggede arealer

(2) Vasbygade

Henvendelse 20, 50 Danmarks Naturfredningsforening, København

En henvendelse peger på, at byrummet langs Vasbygade skal være attraktivt frem for at fremstå som en barriere. Der bør sikres vejtræer mellem vejbanerne og fodgængerfelt/cykelsti, og der bør være butikker til at sikre byliv langs vejen.

Danmarks Naturfredningsforening mener, at trængslen på Vasbygade og øvrige gader ikke bør forværres yderligere, og peger på følgende:

- a) Transport af byggematerialer og jordtransport til og fra området i byggeperioden bør ske via jernbane.

- b) Efter den nye busterminal på Carsten Niebuhrs Gade er sat i værk, er der kommet et kæmpepres af turistbusser, der i fast rutefart kører fra Vasbygade/Kalvebod Brygge ned til den nye terminal efter Otto Busses vej.

Forvaltningens svar

Forvaltningen er enig i, at Vasbygade bør fremstå grøn. Der er i planen fastlagt en række nye træer langs Vasbygade. Der er dog også mange ledninger i vejen, som begrænser mulighederne for at plante træer. Vasbygade vil fortsat udgøre en markant støjkilde, som det er nødvendigt at skærme ny støjfølsom anvendelse mod ved etablering af støjskærme og ikke-støjfølsom anvendelse, som kan fungere som støjafskærmning.

Ad a) Forvaltningen bemærker, at lokalplanen ikke kan regulere anlægsfasen, men at forventet transport i denne er belyst i miljøkonsekvensrapporten. Her er belyst et worst-case scenarie bestående af lastbiltransport ud fra en forventning om, at jorden skal til Lynetteholmen. Det vil således ikke være muligt at undgå transport i biler.

Ad b) Det er korrekt, at busser til busterminalen ved Carsten Niebuhrs Gade forøger trafikken på Carsten Niebuhrs Gade. Dette indgår i trafikberegningerne og i udformning af krydset Carsten Niebuhrs Gade/Otto Busses Vej

(3, O) Tilkørselsveje

Henvendelse 23 Transportministeriet/Banedanmark, 47 Grundejergruppen, 48 Metroselskabet,

Transportministeriet og Banedanmark bemærker, at tilkørselsveje til Banedanmarks aktiviteter skal sikres med en bredde, der kan håndtere beredskab og Banedanmarks specialkøretøjer.

Grundejergruppen og Metroselskabet bemærker, at lokalplanen skal sikre, at der kan etableres indkørsel til levering af metrotog til CMC, idet lokalplanen forudsætter, at den nuværende vejadgang til CMC lukkes. Krydset ved Vestre Teglgade/Vasbygade er ikke dimensioneret til levering af metrotog. Det er forudsat, at metrotogene kan få adgang via særlig indkørsel fra Vasbygade længere mod sydvest – placering er vist i bilag til høringssvar.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at det er en forudsætning for planen, at metrotog kan komme ind fra Vasbygade, som anvist i grundejernes høringssvar. Det er ikke vist som en vejadgang i lokalplanen, da det ikke er en permanent vejadgang. Transporter af denne karakter vil under alle omstændigheder kræve særlige myndighedstilladelser. Derfor er der ikke behov for at angive vejadgangen i lokalplanen. Det er dog en mulighed at vise adgangen i lokalplanen og angive, at der er tale om en særlig adgangsvej kun for metrotog.

Forvaltningen har efter høringsperioden været i dialog med Banedanmark og grundejerne om sikring af tilkørselsveje til Banedanmarks aktiviteter. Det er en del af den aftalte løsning, at nuværende aktiviteter ved Banedanmarks nuværende arbejdspladsareal KT flyttes til samlet arbejdsbase nord for Otto Busses Vej. Derved skal adgang til KT ikke sikres. Det er i dialogen med Banedanmark om indretning af den nye arbejdsbase sikret, at der kan etableres trafiksikker vejadgang til denne, og at specialkøretøjer kan få adgang til arbejdsbasen.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 4, stk. 1. Intern vejstruktur og udlæg af arealer til vej ændres, så det fremgår, at der kan etableres én adgangsvej,

som kun må anvendes til at fragte metrotog til og fra CMC-anlægget. Herudover foreslås tegning 3a1 ændret, så adgangsvejen fremgår af tegningen.

Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(4, LU) Anlæg af tunnel til Enghavevej

Henvendelse 27, 36, 41 Vesterbro Lokaludvalg, 42 SF-Vesterbro

Der peges i henvendelser på, at der i dag er trængsel ved tunnelen og at det er en problematik, der bør løses allerede nu.

Høringssvarene peger desuden på, at der skal foreligge en plan for færdslen til og fra området i perioden, hvor tunnelen udbygges. Her foreslås det blandt flere, at der etableres en tunnel parallelt med den eksisterende.

Herudover foreslås det, at tunnelen føres under Enghavevej, så både gående og cyklister kan komme ned i tunnelen på den anden side både af hensyn til sikker skoletrafik, og så flest kommer til Jernbanebyen ad den vej fremadrettet.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at der i forbindelse med udbygningsaftalen skal udarbejdes en foranalyse, som skal belyse forskellige scenarier for etablering af forbedret og udvidet tunnel til Enghavevej, herunder om den nye tunnel skal ligge i den eksisterende tunnels linjeføring eller nord eller syd for den eksisterende tunnel. Der skal belyses tre scenarier for tunnelbredde og -højde, som alle er en udvidelse i forhold til den nuværende tunnels bredde.

(1) Gamle Vasby Tværgade

Henvendelse 24 SL Erhverv/Scandic

Det ønskes, at Københavns Kommune overtager Gamle Vasby Tværgade som offentlig vej, fordi det forventes, at motortrafikken på vejen vil blive øget markant, når Jernbanebyen udvikles.

Forvaltningens svar

Det kan ikke fastlægges i en lokalplan, at en vej skal overtages som offentlig vej. Hovedadgangsvejen til Jernbanebyen fra Enghavevej vil være ad Gamle Vasbygade, hvor der også etableres signalreguleret kryds.

Forvaltningen bemærker, at Københavns Kommune generelt kun overtager private veje, hvis de anvendes til meget gennemkørende kørsel. Forvaltningen tager stilling til vejstatus når der sker udviklingen af området iht. Privatvejlovens bestemmelser om regler for overtagelse af vej. Der tages stilling til foranstaltninger der kan regulere den gennemkørende trafik, når der sker udvikling af området. Forvaltningen forventer ikke, at Gl. Vasby Tværgade vil få meget gennemkørende trafik, og derfor ikke, at det vil blive nødvendigt, at kommunen overtager denne vejstrækning.

(7, LU) Trafik internt i lokalplanområdet

Henvendelse 26 Handicaprådet, 41 Vesterbro Lokaludvalg, 44 Ejendomsselskabet Otto Aps - ejer af Den Gule By, 47 Grundejergruppen, 49, 50 Danmarks Naturfredningsforening København, 59 Dansk Handicap Forbund

- a) Vesterbro Lokaludvalg finder det problematisk, at stiforbindelsen langs CMC skal dele plads med en fordelingsvej. Cykelstien bør integreres i støj-

volden om CMC. Stien bør være bredere – der foreslås 8 m i stedet for 6,5 m.

- b) Stien bør etableres tidligt og bør derfor knyttes op på byggeri i delområde IV og V.
- c) Det bør undersøges, om der også kan etableres en gennemgående cykelsti langs den sydlige side af CMC.
- d) Der bør sikres løberuter gennem lokalplanområdet fx ved at kombinere stier med andre ruter. Stierne skal udformes, så der både er plads til gående, børn og motionister.
- e) Vesterbro Lokaludvalg finder bestemmelserne om typen af belægning på langsgående veje positive, men foreslår, at der indføres bestemmelser om handicapparkering og parkering af cykler på græsarmering. Det kan overvejes at gøre nogle af gaderne ensrettede for at gøre vejprofilen mindre.
- f) Ejendomsselskabet Otto Aps bemærker, at en vej gennem den Gule By på illustrationerne i lokalplanen bør vises som eksisterende uændrede forhold og angives som en lokalgade/privat vej.
- g) Grundejergruppen peger på, at de finder det uhensigtsmæssigt, at de langsgående stier gennem byrum I skal have samme belægning som resten af det langsgående væv, og at den centrale sti skal have en bredde på 5,5 m. Grundejergruppen peger på, at disse stier bør integreres i parken med en mindre bredde på 3,5 m samt mulighed for et mere kurvet forløb og en belægning af f.eks. grus.
- h) Grundejergruppen bemærker, at der ikke bør fastlægges et vejudlæg syd for CMC til en evt. fremtidig udvidelse af sti syd for CMC, da dette vil være i strid med intentionen om begrønning og træer langs strækningen og vil opfordre til en højere hastighed for cyklister.
- i) Der bør være en lokal selvkørende bus, så der sikres bedre forbindelser fra det nordlige område til Sydhavn Station.
- j) Danmarks Naturfredningsforening, København, peger på, at den planlagte hovedfærdselsåre i lokalplanområdet kunne føres på nordsiden af CMC-området. Den er allerede etableret, og der er plads til at afvikle dobbeltrettet trafik. Tunnellen bør i forlængelse heraf fremover være den vigtigste forbindelse for cykler og gående i det nordlige område.
- k) Grundejergruppen ønsker, at det præciseres, at der i vejtype C1 og C2 er mulighed for indsnævring, som kan medvirke som hastighedsreducerende foranstaltning og kan skabe plads til etablering af eksempelvis handicapparkering.

CMC

- l) Den planlagte stibro over CMC-anlægget bør designes med universelt design, som kan bruges af alle. Handicaprådet, Dansk Handicap Forbund, Vesterbro Lokaludvalg samt en række henvendelser opfordrer til, at det prioriteres at skabe en stibro, hvor tilgængelighed og universelt design indgår i planlægningen, så alle borgere vil kunne anvende broen, og ikke være afhængige af en elevator. Ramper til stibroen over CMC skal sikres, inden lokalplanen vedtages. Der peges yderligere på, at udbygningsaftalen begrænser kommunens løsningsmuligheder for at etablere mere fleksible løsninger, der inkluderer flere brugergrupper.

En henvendelse peger på, at CMC-anlægget i sig selv bør være en cykelbro eller designes som en grøn bakke mellem de to parker.

Forvaltningens svar

- Ad a) Der er fastlagt krav om cykelsti langs fordelingsvejene. Der etableres ikke en støjvold, men en støjskærm omkring CMC. Stien skal således følge støjskærmen. Stiens bredde er fastlagt efter retningslinjer for grønne cykelstier – og plads til 4 m til cykler og 2,5 m til fodgængere.
- Ad b) Stien er fastlagt som særligt fællesanlæg, og det er fastlagt, at der først kan gives ibrugtagningstilladelse til den del af bebyggelsen i delområde IV, V og VI der overstiger 50 %, når stien er etableret. Grundejernes byggetakt er ikke fastlagt, så hvis der bygges i delområde VI før i de øvrige delområder er det vigtigt, at stien også er knyttet op på dette byggeri.
- Ad c) Der er udlagt vej langs den sydlige side af CMC, som sikrer, at der på sigt kan etableres en bredere stiforbindelse på dette sted, hvis der kommunalt afsættes midler til det.
- Ad d) Der er generelt fastlagt en række mindre veje og stier i lokalplanen, som kan anvendes til løb og gang.
- Ad e) Det er muligt at etablere indsnævninger langs vævet til etablering af handicapparkering mv. Cykelparkering kan placeres i flexzonerne. Det er muligt at etablere græsarmerede arealer under eksempelvis cykelparkering langs vævet. Handicapparkering bør dog ikke ske på græsarmering af hensyn til tilgængelighed. Vævet er generelt planlagt ensrettet for tung trafik, dog er vejtype C2 dobbeltrettet for at muliggøre, at tung trafik til varelevering til detailhandel langs Vasbygade kan returnere til Vasbygade uden at skulle passere gennem hele vævet. Regulering af ensretningen håndteres i byggesagerne.
- Ad f) Illustration af vej gennem Den Gule By indgår ikke på lokalplantegningen, og der fastlægges derved ikke bestemmelser for udformningen af den. Den er vist på illustration i redegørelsen som lokalgade/legeopholdsgade / dobbeltrettet fællessti for at vise, at der er tale om en mindre privatvej og ikke en gennemgående forbindelse. Den første del af vejen vil kunne anvendes af renovationsbiler.
- Ad g) Forvaltningen bemærker, at det ikke vil være muligt at etablere belægning i form af grus på stier gennem Vasby Have, som skal fungere som vejareal. Der skal kunne sikres tilgængelighed på disse gennem snerydning mv. For at sikre sammenhæng med resten af det langsgående væv er det fastlagt, at belægning skal være den samme som i vævet. Den centrale sti er udlagt som stitype b med en bredde på 5,5 m, så den kan opdeles mellem cyklister og fodgængere og dermed fungere som en tryk passage. Forvaltningen vurderer dog også, at denne tværgående sti kan have en barriere-effekt i parken og dele den op. Forvaltningen har genvurderet cykelforbindelserne og finder, at det vil være tilstrækkeligt at forbindelsen nord og syd for parken har fast belægning. Forbindelsen centralt i parken kan derved etableres som en byrumssti med grusbelægning og et kurvet forløb, så den i højere grad integreres i parken og frigiver mere areal til begrønning og vandgennemtrængelige overflader.
- Ad h) Forvaltningen bemærker, at stien syd for CMC i første omgang skal etableres med en bredde på 3,5 m. Vejudlægget med en bredde på 5,5 m har karakter af en fremtidssikring, således at det på sigt er muligt at udvide stien, hvis en videre forbindelse forbi Metroselskabets areal til Vasbygade kan etableres og der kommunalt afsættes midler hertil. Dette vil dog samtidig betyde en reduktion af begrønningen langs forbindelsen.
- Ad i) Selvkørende bus er ikke hensigtsmæssig driftsmæssigt og vil ikke give forbindelse til resten af byen. Der er planlagt, så vejen har en bredde, så en

alm. bus er mulig.

- Ad j) Forvaltningen bemærker, at der i planlægningen af infrastruktur i lokalplanen er lagt vægt på, at biltrafik så vidt muligt skal holdes i kanten af området. Personbiler har derved kun ærinde til parkeringsanlæg. Kun service- trafik og handicapbiler er tiltænkt at skulle anvende de indre veje. Der er planlagt en sluse til tung trafik på Otto Busses Vej, så den ikke kan anvendes til gennemkørsel for personbiler. Såfremt den planlagte sti langs nord- siden af CMC skulle anvendes som hovedfærdselsåre for biler, ville den skulle være bredere, og det ville medføre biltrafik centralt i området. For- valtningen vurderer ikke, at dette ville være hensigtsmæssigt.
- Ad k) Forvaltningen er enig i, at indsnævring/forsætninger af vejtype C1 og C2 er mulige, og at det kan fungere som hastighedsreducerende foranstalt- ning i henhold til den hastighed, der planlægges for i området.

CMC

- Ad l) Lokalplanen fastlægger, at broen over CMC etableres i tilstrækkelig bredde, så den kan opdeles mellem cyklister og fodgængere, hvis der på sigt findes finansiering til tilføjelse af ramper. Der har været dialog med Metroselska- bet om muligheder for etablering af bro over deres anlæg. Det er en forud- sætning, at broen ikke hindrer drift af CMC, og at den kan overholde Metro- selskabets sikkerhedskrav. Dette begrænser muligheder for udformning af broen.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at tegning 3a1 Veje ændres, så den midterste sti gennem Vasby Have fjernes. Den midterste sti foreslås i stedet fast- lagt som byrumssti på tegning 7a og beskrevet i bestemmelse, så den fastlægges i en bredde på mindst 3 m og med grusbelægning. Forvaltningen foreslår desu- den, at § 4, stk. 2. Fastlæggelse af vej ændres, så det fremgår tydeligere, at færds- elsareal på vejtype C1 og C2 kan indsnævres, og hvilken bredde færdselsareal kan have ved indsnævring.

Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(1) Højre ud udkørsel

Henvendelse 47 Grundejergruppen,

Grundejergruppen beskriver ønske om, at der tillades en højre ud udkørsel til Vasbygade nordøst for mobilitetshuset i delområde I. Grundejergruppen vurde- rer, at dette vil understøtte visionen om den bilfri by, fordi det vil betyde mindre tung trafik i vævet. Varelevering til detailhandel ved Vasbygade kan således ske ved at køre ind ved adgangsvejen ved Kortløb, gennem byggefeltet og gennem port til varelevering og ud igen til Vasbygade uden at skulle gennem vævet det sidste stykke. Den trafikale argumentation underbygges i bilag til høringssvaret.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at fremkommeligheden for biltrafik er højt prioriteret på Vasbygade, idet der er tale om en central indfaldsvej til København, som har sta- tus af regional vej. Etablering af yderligere overkørsler til Vasbygade udover de signalregulerede kryds i lokalplanen vurderes at ville reducere fremkommelighe- den på Vasbygade. Endvidere vil der være en udfordring mellem cyklister og høj- resvingende lastbiler, der skal fra Jernbanebyen og ud på Vasbygade. Forvaltnin- gen anbefaler derfor ikke, at der tillades yderligere overkørsler til Vasbygade. For- valtningen lægger vægt på, at varelevering sker fra en varegård, så vævet kun skal

betjene gennemkørende trafik og kun på en mindre strækning, hvor det i lokalplanen er fastlagt, at der skal etableres særskilt fodgængerareal. Tung trafik til renovation og øvrige varelevering skal gennem vævet, også selvom der tillades en yderligere overkørsel.

Parkering

(4) Bilfrit byområde og parkeringskrav

Henvendelse 7, 37, 50 Danmarks Naturfredningsforening København, 60

Der udtrykkes blandt to høringssvar ønske om at minimere biltrafikken og det foreslås, at Jernbanebyen gøres helt bilfri med et parkeringsområde/parkeringshus ved Ingo, som nu ligger i den sydøstlige del af området.

En henvendelse spørger ind til hvorfor alle, uanset om de er handicappede, ældre, dårligt gående eller på anden vis immobile, skal tvinges til ikke længere at måtte køre bil?

Danmarks Naturfredningsforening København peger på, at parkeringskravet for området, især for erhvervskørsel bør minimeres, samt at de planlagte mobilitets-huse skal vise verden vejen frem med bredt udvalg af delebiler, delevarebiler, lå-necykler, cykel- og bilværksteder og nedtoning af privatbilisme.

Forvaltningens svar

Parkeringsnormen i lokalplanen er i overensstemmelse med den politiske beslutning, der blev truffet ved behandlingen af startredegørelse og som er i overensstemmelse med Kommuneplan 2024, der muliggør 20 % reduktion af parkeringsnormen. Det er således ikke muligt at reducere p-normen yderligere inden for Kommuneplan 2024. Der er muligjort placering af handicapparkering på terræn i vævet, og handicappbiler må gerne køre ind i området. Forvaltningen vurderer dog, at det kan sikres yderligere i bestemmelserne, at der skal placeres pladser til handicapparkering og handicapbusser på terræn, jf. nedenstående afsnit om handicapparkering.

Forvaltningen bemærker, at mobilitetshusene er en del af visionen for Jernbanebyen. Detaljeret indretning af dem kan dog ikke sikres gennem lokalplanen. Men lokalplanens krav om, at mindst 20 % af pladserne til boliger skal være reserveret til delebiler, vil understøtte intentionen om at husene bruges af forskellige typer af bilisme.

(3, LU) Handicapparkering

Henvendelse 26 Handicaprådet, 41 Vesterbro Lokaludvalg, 59 Dansk Handicap Forbund

Forvaltningen opfordres i henvendelserne til at tage hensyn til borgere med handicap ved at sikre, at handicapparkeringspladserne er jævnt fordelt og let tilgængelige ift. den enkeltes bolig, arbejdsplads, uddannelsesinstitution mv.

Handicaprådet og Dansk Handicap Forbund understreger, at universelt design derudover også er helt afgørende i planlægningen af de to parkeringshuse, der skal bygges ud til Vasbygade. Dette drejer sig både om højden på de enkelte etager, så man sikrer, at borgere med handicap, der kører i handicappbiler/-busser, har mulighed for at anvende parkeringshusene. Særligt i stueetagen bør være indrettet til det.

Herudover er det også vigtigt at indtænke universelt design i opsætningen af ladestandere til elbiler, så alle borgere, med og uden handicap, kan benytte dem. Ladestandere skal placeres strategisk med tilstrækkelig plads omkring dem, så borgerne kan navigere sikkert og komfortabelt, uanset deres mobilitet.

Det foreslås af Handicaprådet og Dansk handicap Forbund, at der skal være tilstrækkelig højde (mindst 3,3 m) ved ind- og udkørsel til p-husene, så det er muligt at have handicapparkering i stueetagen.

Forvaltningens svar

Forvaltningen er enig i, at universelt design er vigtigt for at skabe en blandet by. Men universelt design kan ikke sikres med lokalplanen som generelt krav for alle bygninger. I princippet ville det kunne fremmes ved, at bygningsdetaljer for den enkelte bygning blev fastlagt meget præcist. Idet bygningerne endnu ikke er konkret projekteret, og detaljer i forhold til indgange mv. derfor ikke kendes, vurderer forvaltningen, at det ikke er hensigtsmæssigt at fastlægge detaljer om bygningerne på nuværende tidspunkt, som potentielt vil kunne låse bygningerne i en uhensigtsmæssig udformning. Endvidere er det i lokalplanen ikke muligt at fastlægge krav til udformning af ladestandere inde i bygninger, herunder parkeringshuse.

Dog er der i bygningsreglementet krav til tilgængelighed, som vil betyde, at der vidt omfang bliver taget disse hensyn.

Der er krav i lokalplanen om, at stueetager i p-huse skal være mindst 4 m høje, og at porte skal have en højde på mindst 4 m. Endvidere foreslår forvaltningen, at der stilles krav om et antal pladser til handicapparkering og handicapbusser i hvert delområde for at sikre, at de placeres jævnt fordelt og tæt på funktioner i byområdet.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 5, stk. 1. Bilparkering ændres, så det fremgår, at der i hvert delområde stilles krav om et antal pladser til handicapparkering på terræn. Det foreslås desuden, at det tilføjes under § 4, stk. 2. Fastlæggelse af vej, at vejtype B1 kan udvides ind i byggefeltet for at muliggøre handicapparkering. Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(3) Parkering i Den Gule By

Henvendelse 11 Den Gule By Beboerrepræsentation, 35, 44 Ejendomsselskabet Otto Aps – ejer af Den Gule By

Det bemærkes, at etablering af en ny bygning med 5 nye boliger i Den Gule By vil medføre mangel på p-pladser i Den Gule by, da de trafikale ændringer gør det nødvendigt at nedlægge og omplacere nogle af de eksisterende parkeringspladser.

Det bemærkes, at det bør præciseres, at krav til parkering for biler ikke gælder eksisterende parkering i Den Gule By, men kun parkering til nybyggeri.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at parkeringsdækningen i Den Gule By i dag er høj i forhold til parkeringsdækningen i København generelt. Det eksisterende bruttoetageareal er 3.300 m², og der er 42 pladser i området. Dette svarer til en parkeringsnorm på ca. 1:80 m². Parkeringsnormen for de nye boliger er 1 plads pr. 312 m². Dette svarer ved et byggeri på 700 m² til 2 pladser.

Der er i dag ca. 35 boliger og 42 parkeringspladser i den Gule By. Det forventes, at det er nødvendigt at nedlægge 10 af de eksisterende pladser, men at der kan findes plads til 12 nye placeringer i området. Samlet set vil der herefter være en parkeringsdækning der svarer til en parkeringsnorm på 1:90 m².

Forvaltningen bemærker, at krav til parkering kun gælder ny bebyggelse. Eksisterende parkering i Den Gule By er lovlig, eksisterende anvendelse. En lokalplan medfører ikke handlepligt, så de eksisterende pladser skal ikke nedlægges, medmindre ejeren ønsker det.

(4, LU) Cykelparkering

Henvendelse 41 Vesterbro Lokaludvalg, 44 Ejendomsselskabet Otto Aps – ejer af Den Gule By, 47 Grundejergruppen, 52

Vesterbro Lokaludvalg foreslår, at 10 % af cykelparkeringen bør være forbeholdt ladcykler både på terræn og i cykelkældre.

Ejendomsselskabet Otto Aps ønsker det præciseret, at krav til parkering for cykler ikke gælder eksisterende parkering i Den Gule By, men kun parkering til nybyggeri.

En henvendelse peger på, at cykelkældre er utilgængelige på grund af for stejle ramper og, at der ikke er tænkt elevator ind i fremkommeligheden. Det foreslås derfor, at Bygningsreglementets § 56, 4, med 5 cm hældning pr. meter anvendes og ikke 15 cm.

En henvendelse foreslår, at offentlig cykelparkering i boligbyggeri bør være separate og velaflåste cykelrum for beboere og for offentligheden.

Grundejergruppen ønsker en udvidelse af afstandskravet for placering af cykelparkering til erhverv, så det tillades, at mindst 75 % af cykelparkeringen skal placeres højst 50 m fra indgangspartierne, i stedet for som angivet i lokalplanforslaget højst 30 m fra indgange.

Grundejergruppen ønsker desuden, at lokalplanens bestemmelse om mulighed for cykelparkering i centrale parkeringsanlæg justeres, så det for både bolig og erhverv er muligt at placere op til 4 % af cykelparkeringen i centrale parkeringsanlæg. Derved kan visionerne bag mobilitetshusene, herunder mulighed for placering af delecykler mv. understøttes.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at krav til andel ladcykler følger kommuneplanens krav. Der stilles således krav om, at der etableres 1 plads pr. 500 m², hvilket svarer til ca. 5 %.

Forvaltningen bemærker, at krav til parkering kun gælder ny bebyggelse. Eksisterende parkering i Den Gule By er lovlig, eksisterende anvendelse. En lokalplan medfører ikke handlepligt, og der er derfor ikke krav om, at de nedlægges.

Forvaltningen bemærker, at det ville være hensigtsmæssigt i forhold til tilgængelighed til cykelkældre, at ramper til cykelkældre har en lavere hældning. Det vil imidlertid medføre meget lange ramper, som vil påvirke kantzoner og byrum negativt. Der er i lokalplanen stillet krav om, at ramper til cykelparkeringskældre højst må have en hældning på 150 promille. Dette svarer til hældningen for en rampe til bilparkering. Bygningsreglementets tilgængelighedskrav vil fortsat skulle overholdes – det kan ske ved etablering af elevator.

Forvaltningen bemærker, at det ikke er muligt at regulere indretning inde i bygningerne i en lokalplan, og således heller ikke, om rum til cykelparkering af aflåst. Krav til antal af cykelparkeringspladser til henholdsvis boligerne og andre funktioner vil skulle overholdes. Det samme skal krav til at mindst 75 % af cykelparkering skal placeres højst 30 m fra indgangspartierne.

Forvaltningen vurderer, at afstand fra indgangspartierne er centralt for, om cykelparkeringen anvendes. Kommuneplanen fastlægger, at cykelparkeringen som hovedregel skal anlægges i umiddelbar nærhed af indgangspartierne. Dette fastlægges i lokalplanen konkret som 30 m gangafstand, hvilket er i overensstemmelse med Teknik- og Miljøforvaltningens administrationsgrundlag for Cykelparkering og opstilling af mindre udlejningskøretøjer. Forvaltningen anbefaler derfor ikke, at dette krav ændres, så der kan være større afstand.

Forvaltningen vurderer, at det vil være i overensstemmelse med tankerne bag mobilitetshusene at muliggøre, at også op til 4 % af cykelparkeringen til erhverv kan placeres i mobilitetshusene/centrale parkeringsanlæg.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 5, stk. 2. Cykelparkering ændres, så det muliggøres, at også 4 % af cykelparkeringen til erhverv kan placeres i centrale parkeringsanlæg. Ændringen fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(1) Beboerparkering

Henvendelse 52

Det bemærkes, at der bør være en overkommelig og nettoprisindex-reguleret parkeringsafgift for beboere.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at det ikke er muligt at regulere parkeringsafgift i en lokalplan. Det er op til ejeren at fastlægge det.

(1) Delebilsparkering

Henvendelse 52,

Det foreslås, at der etableres delebilspadser med fast stamplads, så beboerne kan benytte sig af dem i stedet for at anskaffe sig egen bil.

Forvaltningens svar

Der stilles i lokalplanen krav om at 20 % af bilparkeringspladserne for boliger skal reserveres til delebiler. Det er ikke muligt at regulere, at de skal have fast stamplads.

(1, LU) Lokomotivværkstedet

Henvendelse 41 Vesterbro Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg finder det uklart, hvor der skal være hovedindgang til Lokomotivværkstedet, og hvordan cykel og bilparkering håndteres ved events.

Forvaltningens svar

Lokomotivværkstedet som kultursted vil fortsat være aktivt og vil i fremtiden fortsat have et parkeringsbehov. Lokomotivværkstedet har i dag adgang til ca. 380 pladser på terræn. Der er ikke krav om at opretholde dem. Bygherre forventer at genetablere ca. 100 af de eksisterende pladser i en kommende p-kælder. Forvalt-

ningens vurdering er, at der er et behov på ca. 180 p-pladser baseret på oplysninger om antal brugere og events, men det er ikke muligt at stille krav om, at der er det. I stedet forventes det, at bilister vil forsøge at parkere i de tilstødende områder eller finde andre transportformer.

Det er ikke muligt at stille krav om cykelparkeringspladser til eksisterende anvendelse, idet krav om cykelparkering først udløses ved ny bebyggelse. Der er mulig gjort en andel cykelparkering i byrum omkring Lokomotivværkstedet, men i situationer med events må det forventes, at der parkeres cykler uden for de faste stativer. Konkrete indgange til bygningen kendes ikke endnu.

(1) Etablering af p-huse

Henvendelse 47 Grundejergruppen

Grundejergruppen foreslår, at det indarbejdes i lokalplanen, at der skal være mulighed for, at parkeringshusene kan bygges og ibrugtages inden den øvrige bebyggelse er etableret for bl.a. at sikre parkeringshusenes funktion som støjafskærmning for bebyggelse bagved. Grundejergruppen ønsker desuden, at stueetagen i p-husene ikke skal overholde krav om 4 m loftshøjde, da p-husene ønskes etableret med forskudte etager.

Forvaltningens svar

Det er ikke et krav, at det byggeri, der udløser parkeringspladserne er bygget, før p-husene kan tages i brug. P-husene kan således bygges på forhånd, således at de kan anvendes som støjdæmpende foranstaltning. Det er derfor ikke nødvendigt at tilføje yderligere om dette til bestemmelsen.

Forvaltningen bemærker, at det er et generelt krav for alle stueetager, at de etableres med en højde på mindst 4 m for at sikre, at de kan rumme forskellige funktioner og får tilstrækkeligt lysindfald. For parkeringshuse er en høj stueetage ligeledes hensigtsmæssigt for at muliggøre, at handicapbusser kan få adgang. Dette påpeges i andre høringsvar. Forvaltningen anbefaler derfor ikke, at der ændres på krav til stueetagens højde for p-husene.

Ydre fremtræden

(9, LU) Arkitektur generelt

Henvendelse 2, 8, 12 Arkitekturoprøret, 14, 21, 29, 30 Indre By Lokaludvalg, 31, 55

En række henvendelser giver udtryk for, at firkantet og gråt betonbyggeri gør byen kedelig, og der peges på, at klassisk byggeri med karréer og mere afrundede og organiske former samt lavere bygningshøjde er at foretrække.

En henvendelse understreger, at arkitekturen skal forbinde og afspejle mennesker og, at der derfor bør arbejdes med menneskets og naturens former samt stoflighed.

Arkitekturoprøret samt et par henvendelser foreslår, at området etableres med karréer og husrækker af små parceller frem for punkthuse og højhuse. Der stilles en række konkrete forslag:

- En grøn jordvold langs Vasbygade, der skærmer området mod trafikstøj. På volden kan anlægges en sti.
- Overdækning af Metroanlægget.

- Kanaler fra havnen forlænges forbi Vasbygade til at gå ind i Jernbanebyens sydøstlige hjørne.
- Parkeringskælder i jordvolden eller langs Vasbygade.
- Etablering af torve ved kanalen. Arkitekturoprøret mener ikke, at nogen af forslagene er afspejlet i planen, men at planen lægger op til forstadsbyggeri, som vil skabe to adskilte parallelsamfund; nord og syd for CMC.

Indre By Lokaludvalg peger på, at Jernbanebyen skal udvikles med så gode byrum og attraktive funktioner, så den kan aflaste presset på Indre By.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at lokalplanforslaget tager udgangspunkt i helhedsplanen i vinderforslaget fra arkitektkonkurrencen samt den politisk vedtagne startredegørelse. I denne indgår ikke etablering af grøn jordvold mod Vasbygade eller anlæg af kanaler.

Forvaltningen bemærker, at det ikke er muliggjort, at der kan anvendes beton som facademateriale, udover som rammer i område VI, hvor bygningerne skal etableres med "grid-struktur" i tråd med egenarten i området. Der er fastlagt særlige principper for hvert enkelt delområde, så hvert kvarter vil have sin egenart. Forvaltningen vurderer derved ikke, at alt byggeri vil fremstå som gråt og firkantet betonbyggeri.

I delområde III og IV er tage med hældning fastlagt som en del af egenarten. Der er muliggjort tage med hældning i delområde I og II. For at understøtte at det er hensigtsmæssigt at etablere tage med hældning i delområde I og II foreslår forvaltningen, at det muliggøres, at krav om tilbagetrækninger i delområde I, II og III kan erstattes med tage med hældning op til 45 grader, og at der muliggøres etablering af kviste, som øger boligkvaliteten i tagetager med taghældning. Der henvises desuden til svar under emnet "tagformer og -materialer"

Forvaltningen oplyser, at det fremgår af miljørapporten, at en overdækning af metroens klagøringscenter er vurderet til at koste ca. 2,2 mia. kr. En sådan løsning er vurderet til at være teknisk vanskelig.

Forvaltningen bemærker, at der planlægges en række byrum og grønne områder i planen af forskellig karakter. Herunder en offentlig park på 2,2 ha inkl. stier, samt en række byrum og grønne områder. Nogle af byrummene ligger langs passager og ved boldbaner og lægger således op til en mere aktiv brug, mens andre kan indrettes til mere stille aktiviteter og ro.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 7, stk. 1 a) ændres, så det muliggøres, at krav om tilbagetrækninger i delområde I, II og III kan erstattes med tage med hældning op til 45 grader. Endvidere foreslås det, at § 7, stk. 9 og 10 ændres, så der muliggøres kviste og omfang af disse. Ændringerne fremgår af bilag 7 Forslag til ændringer efter høring.

(3, LU) Visualiseringerne er kedelige. Ønske om mere spændende arkitektur

Henvendelse 2, 41 Vesterbro Lokaludvalg, 52

Der efterspørges tydelige illustrationer af, hvordan området vil se ud. Vesterbro Lokaludvalg understreger herudover, at illustrationerne i lokalplanforslaget ikke

formidler Jernbanebyens egenart. Det ønskes synliggjort i den konkrete programmering.

En henvendelse foreslår, at de endelige tegninger leveres som as-built-tegninger med 100 % detaljeringsgrad, så der er adgang til at se detaljer omkring byggeriet.

Forvaltningens svar

Visualiseringerne i lokalplanforslaget er kun eksempler på, hvordan bebyggelsen kan se ud inden for lokalplanens bestemmelser, men ikke den endelige udformning, som ikke er fastlagt i lokalplanen. Den endelige udformning kendes ikke endnu.

Det er således ikke muligt at vise as-built-tegninger af det kommende byggeri endnu.

(5) Ny bygning i Den Gule By

Henvendelse 11 Den Gule By Beboerrepræsentation, 35, 44 Ejendomsselskabet Otto Aps – ejer af Den Gule By, 53, 54

Ejendomsselskabet Otto Aps ønsker større fleksibilitet i forhold til udformning af den nye bygning i Den Gule By, så facaden både kan være rød, mørk, i træets naturlige farve eller hvid. Der ønskes mulighed for, at vinduerne også kan være hvide eller sorte/mørke, og ikke kun røde.

Ejendomsselskabet Otto Aps ønsker, at inddækninger på kviste på ny bygning også kan udføres i metal og ikke kun i træ for at skabe et lettere udtryk

De resterende henvendelser ønsker ikke bygningen opført, da den vil ændre på arkitekturen i Den Gule by. Hvis den opføres, opfordres der til, at den opføres i samme materialer og farver som de øvrige bygninger i Den Gule by. Herudover understreges det, at der bør tilbydes mulighed for anden opbevaring som erstatning for nedrivningen af skurene.

Forvaltningens svar

Forvaltningen vurderer, at den røde farve med røde vinduer er i overensstemmelse med egenarten i området, hvor der er anvendt rød til mindre bygninger ved Otto Busses Vej og låger, og vinduer i den Gule By er røde. Forvaltningen anbefaler derfor ikke, at der tillades yderligere farver. En gul bygning med rødt tegltag vil forekomme som en kopi af det eksisterende og en sort eller træfarvet bygning vil skille sig ud fra resten af kvarteret. Som bestemmelserne er nu, vil bygningen på den ene side være anderledes end de eksisterende bygninger, men på den anden side vil den også harmonere med dem.

Forvaltningen finder dog, at der kan tilføjes metal i rød farve som muligt materiale og farve for kvistene, så de kan fremstå lettere.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 7, stk. 25 a og c) ændres, så det muliggøres, at kviste kan etableres i metal i rød farve. Ændringen fremgår af bilag 7 Forslag til ændringer efter høring.

(2) Tagformer og -materialer

Henvendelse 1, 47 Grundejergruppen

Der opfordres til, at der stilles krav til, at alle nye bygninger i Jernbanebyen skal opføres med klassiske, skrå tage, så det undgås, at de opføres med flade tage, som det kendes fra mange andre, nye byområder.

Grundejergruppen ønsker, at der muliggøres taghældning i delområde VI.

Grundejergruppen ønsker, at der som tagmaterialer for tage med hældning også muliggøres metalplader, tagpap og sedum/grønne tage.

Forvaltningens svar

Der stilles krav om 60 % sadeltage i delområde III og sadeltage i kanten af bebyggelsen i delområde IV, hvor tagformen er defineret til at være en del af den særlige egenart for disse to kvarterer. Der stilles ikke krav om taghældning i de øvrige områder, men det er en mulighed i område I og II, bortset fra ved de højeste bygninger. Forvaltningen vurderer ikke, at der skal muliggøres tage med hældning i delområde VI, hvor der lægges vægt på at videreføre en industriel egenart, blandt andet gennem bevaring af facader og fastlæggelse af facader med vandret og lodret mønster. I forhold til denne egenart vurderer forvaltningen at tage med hældning vil virke fremmede, og at krav om flade tage i delområde VI ikke skal fjernes.

Forvaltningen er enig i, at grønne tage også skal være mulige på tage med hældning. Dette kan præciseres i lokalplanen for alle delområder, hvor tage med hældning er muliggjort, dvs. delområde I, II, III og IV. Forvaltningen vurderer, at tagmaterialer som tagpap ikke skal muliggøres på tage med hældning, da materialet i forvaltningens vurdering ikke vil passe arkitektonisk i området. Lokalplanen regulerer udelukkende det synlige materiale, hvorfor det er muligt at anvende tagpap under anden belægning eller under grønne tage. Detaljer kan desuden være i tagpap. For at understøtte at det er hensigtsmæssigt at etablere tage med hældning i delområde I og II foreslår forvaltningen, at det muliggøres, at krav om tilbagetrækninger i delområde I, II og III kan erstattes med tage med hældning op til 45 grader. Desuden foreslås det, at der muliggøres etablering af kviste, som øger boligkvaliteten i tagetager med taghældning. Der henvises desuden til svar under emnet "Arkitektur generelt"

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 7, stk. 10, Tage, delområde I og II, litra a) ændres, så sedum og metal tilføjes som mulige materialer for tage med hældning. Forvaltningen foreslår desuden, at § 7, stk. 14. Tage, delområde III, litra d) og § 7, stk. 17, Tage, delområde IV, litra c) ændres, så sedum også tilføjes som materiale på tage med hældning i delområde III og delområde IV. Forvaltningen foreslår desuden, at § 7, stk. 1 a) ændres, så det muliggøres, at krav om tilbagetrækninger i delområde I, II og III kan erstattes med tage med hældning op til 45 grader. Endvidere foreslås det at § 7, stk. 9 og 10 ændret, så der muliggøres kviste og fastlægges omfang af disse. Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(2) Arkitektur i delområde VI

Henvendelse 13, 47 Grundejergruppen

En henvendelse ønsker ikke, at der stilles krav om "grid-struktur" i delområde VI samt, at nye bygninger opføres med inspiration fra industri- og betonbygninger, som ikke har været tiltænkt boliganvendelse. Nye bygninger bør i stedet være inspireret af de gamle bygninger fra før 1950'erne.

Grundejergruppen ønsker bestemmelser for arkitektur i delområde VI justeret, så der er større variationsmulighed i forhold til størrelser på felter og rammer i byg-

ningernes "grid-struktur", f.eks. at felternes størrelse ikke behøver at være gennemgående for hele bygningen, og at der ikke stilles særlige krav til felter i facader. Det ønskes desuden, at krav om at vandrette og lodrette profiler har samme bredde fjernes. Grundejergruppen ønsker desuden, at et ensartet facadeudtryk bliver muligt i bygninger, hvor der nu er forskellige krav til størrelser for profiler og felter over eksisterende facade, og hvor der ikke er eksisterende facade under nye facader.

Grundejergruppen ønsker mulighed for også at anvende tegl i profilerne fremfor kun beton, metal eller træ.

Forvaltningens svar

Lokalplanens krav til forskellige principper for arkitektur i de enkelte delområder har til formål at sikre en variation mellem kvartererne og en tydelig identitet for det enkelte kvarter. I delområde VI foreslås de eksisterende facader i værkstedsbygningerne udpeget som bevaringsværdige, så der gennem disse fortælles en historie om tidsudviklingen i området. Med henblik på at videreføre denne karakter, er der stillet krav om, at den industrielle "grid-struktur" med lodret og vandret inddeling af facader skal videreføres i nye facader.

Forvaltningen vurderer, at det er vigtigt, at felternes størrelse er ens for hele bygningen, og at der er en ensartethed i profilerne. Dog kan der muliggøres en mindre forskel mellem profilernes bredde, og at stueetagen undtages fra krav om samme størrelse felter, da denne skal møde gadeplan og eksempelvis indeholde andre funktioner. Forvaltningen vurderer, at det er hensigtsmæssigt også at tillade tegl i profilerne.

Forvaltningen er enig i, at det vil være hensigtsmæssigt, at bestemmelserne ændres, så et ensartet facadeudtryk bliver muligt i bygninger, hvor der nu er forskellige krav til størrelser for profiler og felter over eksisterende facader og hvor der ikke er eksisterende facader under.

Forvaltningen er enig i, at der kan muliggøres en større fleksibilitet i bredden på felterne på øvrige facader, så der er bedre mulighed for at tilpasse strukturen efter ruminddelingen i bygningerne.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 7, stk. 21 b/c) ændres, så det fremgår, at stueetagen er undtaget fra krav om, at felternes størrelse skal være gennemgående for hele bygningen, og at der kan være en forskel på højst 0,1 m på bredde mellem lodrette og vandrette profiler, samt at bredde på felter kan være mellem 1,6 m og 3,2 m. Forvaltningen foreslår desuden, at § 7, stk. 21. Facader Delområde VI, e) ændres, så der tillades tegl i profilerne. Forvaltningen foreslår desuden, at litra c) ændres, så det for facade n særlige størrelseskrav for felter/afstand mellem profiler i facader, hvor der ikke er eksisterende facader under, udgår, og at det i stedet indarbejdes, at felter i disse facader skal have samme størrelse som i facader i det pågældende byggefelt, der opføres over eksisterende facader og skal flugte med eksisterende profiler. Det foreslås tilføjet på tegning 6a1, at facade n dækker alle sider i de byggefelt, hvor der bevares eksisterende facader. Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(1) Gulvkote mod Vasbygade

Henvendelse 47 Grundejergruppen

Grundejergruppen ønsker, at bygninger mod Vasbygade undtages fra krav om maksimal gulvkotehøjde. Det beskrives, at det grundet forventet hævnning af terræn i vævet er vanskeligt at overholde de nuværende krav i lokalplanen om, at

gulvkote mod Vasbygade højst må være 0,8 m over terræn. Det beskrives, at den maksimalt forventes at være på 1,2 m, og det foreslås, at der i stedet stilles krav om brystningshøjde for at sikre indkig til bygninger langs Vasbygade.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at krav om gulvkotehøjde i sammenhæng med krav om at underkant for vinduer ikke må overskride 0,6 m fra gulvkoten har til formål at sikre, at der vil være en kontakt mellem ude og inde, idet vindueshøjden ikke vil være over almindelig øjenhøjde. For at imødekomme byggetekniske udfordringer foreslår forvaltningen, at gulvkotehøjden øges, men at det fortsat sikres, at underkant vindue ikke vil overskride 1,4 m fra terræn. Ændringen vurderes dog at være en forringelse i forhold til øjenkontakt, idet indkig nu vil ske lige over gulvhøjde.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 7, stk. 1 g) ændres, så det muliggøres, at gulvkoten mod Vasbygade højst må være 1,2 m og at stk. 2 c) ændres, så vindueskant højst må være 1,4 m over terræn. Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(1) Altaner

Henvendelse 47 Grundejergruppen

Altaner skal være store nok til at kunne rumme, at børnefamilier kan spise sammen. Det giver lokalplanens bestemmelser ikke mulighed for.

Grundejergruppen ønsker, at der muliggøres altangange med en længde op til 30 m ved boliger over daginstitutioner og serviceerhvervsarealer i stueetagen på over 500 m², idet det er vanskeligt at etablere opgange til boligerne, fordi de vil gennembryde funktionerne i stueetagen.

Grundejergruppen ønsker desuden, at lokalplanens krav om, at altaners bredde ikke må overstige 2,5 m fjernes, men at bestemmelsen om, at den samlede længde af altaner på en etage højst må være 50 % af facadens længde fastholdes. Det illustreres i bilag til høringssvaret, at en altan med en bredde på 2,5 m ikke kan rumme siddemulighed for en familie. I bilaget vises en illustration af altaner med en bredde på 4,5 m mod vævet, hvor altaner højst må have et fremspring på 0,4 m. Der argumenteres med, at gener for gaderum og underliggende boliger vil være mindre, idet der er tale om mindre fremspring.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at der som standard ikke tillades altangange i lokalplaner for at undgå indbliksgener fra altangangene til boligerne. Forvaltningen anbefaler, at standarden fastholdes, og at der tages stilling til den bedste løsning i forbindelse med de konkrete byggesager, hvor der kan dispenseres fra bestemmelsen.

Forvaltningen bemærker, at den maksimale bredde for altaner på højst 2,5 m er en standard, der som udgangspunkt anvendes i alle lokalplaner. Formålet er at sikre, at altaner ikke bliver for dominerende og at sikre gode dagslysforhold for de underliggende boliger. Hvis standarden skal afviges, skal der være en særlig begrundelse. Forvaltningen vurderer, at standarden generelt skal fastholdes i Jernbanebyen, da arkitektoniske og lysmæssige konsekvenser ved at tillade bredere altaner ikke kan vurderes på det nuværende grundlag. I lighed med altangangene vil der være mulighed for i den enkelte byggesag at vurdere, om der kan argumenteres for at dispensere til bredere altaner. I forhold til visualisering i bilag af bredere altaner mod vævet, hvor altaner vil være delvist indeliggende, er det for-

valtningens vurdering, at de horisontale linjer i facaden så ikke understreges, idet facaden i højere grad vil blive kendetegnet af "huller" ved altanerne. Dog vurderer forvaltningen, at der ved punkthusene, kan tillades bredere altaner, idet de på disse huse skal være indeliggende og inden for byggefeltet, og derved vil fremstå som en del af arkitekturen. Herudover vurderer forvaltningen, at der kan tillades bredere altaner mod gårdrum, hvor gaderum ikke påvirkes visuelt.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at §7, stk. 3 f) Altaner og karnapper, ændres, så det muliggøres, at altaner mod gårdrum kan have en bredde på op til 3,5 m. Herudover foreslår forvaltningen, at § 7, stk. 13, § 7 stk. 16, § 7, stk. 19 og § 7, stk. 23 ændres, så altaner ved punkthuse undtages fra krav om maksimal bredde.

Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(1, LU) Teknik på tage og grønne tage

Henvendelse 41 Vesterbro Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg foreslår, at der ikke muliggøres teknik på tage for på den måde at skabe bedre mulighed for grønne tage, som kan reducere varmeøffekt. Lokaludvalget understreger at tage som udgangspunkt skal være grønne samt at det er muligt at have grønne tage under solceller.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at det er almindelig praksis i Københavns Kommune at muliggøre teknik på tage, medmindre der er særlige arkitektoniske eller bevaringsmæssige hensyn. Teknik er en nødvendig del af byggeriet, som vil optage volumen, hvis det skal etableres i bygningerne. For at reducere synlighed stilles krav om, at teknik skal være trukket tilbage fra facaden. I Jernbanebyen er der mulighed for teknik på flade tage i delområde I og II samt delområde VI. Hvis der etableres tage med hældning, skal teknik være indeholdt i taget. I delområde V må der ikke etableres teknik på tage af hensyn til de bevaringsværdige bygninger i centralværkstedet.

Det er standard i Københavns Kommune, at der i lokalplaner stilles krav om, at flade tage skal være begrønnede, hvis de ikke anvendes til solenergi eller ophold. Dette betyder, at de skal være grønne, også selvom der etableres teknik på en del af taget, og at den del af taget, der ikke anvendes til hhv. solenergi eller ophold også skal begrønnes. Forvaltningen vurderer, at der vil være begrænset effekt af grønt tag under solceller i fht. varmeøffekt, og at der endnu ikke er tilstrækkelig teknisk viden om, hvad et krav vil medføre i fht. byggeteknik. Derfor anbefaler forvaltningen ikke, at der ændres på standardbestemmelsen på nuværende tidspunkt.

Forvaltningen foreslår, at det tilføjes, at der heller ikke må etableres teknik på tage med hældning i delområde I og II.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at §6, stk. 4. Teknik på tage, ændres, så det fremgår, at bestemmelsen om, at der ikke må etableres teknik på tage med hældning, også gælder for område I og II. Ændringen fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(1) Udvendig solafskærmning

Henvendelse 47 Grundejergruppen

Grundejergruppen foreslår, at muligheder for udvendig solafskærmning udvides, så det også bliver muligt at afskærme med fremspring i facaden. Grundejergruppen beskriver, at en begrænsning af muligheder for udvendig solafskærmning til markiser og markisoletter medfører risiko for, at der skal kompenseres med flere tunge materialer i bygningen. I bilag til høringssvaret er illustreret eksempler på bygninger med fremspringende elementer i facaden, men der er ikke redegjort for, hvor stort et fremspring, der vil være nødvendigt.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at formålet med at begrænse muligheden for udvendig solafskærmning til markiser og markisoletter er at sikre, at der ikke etableres bygninger, som fremstår med meget lukkede facader og fuldt afskærmede vinduer. Forvaltningen er ikke bekendt med, at det ikke er muligt at etablere markiser eller markisoletter på bygninger med lette konstruktioner og vurderer, at det kan have arkitektonisk negative konsekvenser at udvide mulighederne for udvendig solafskærmning. Det vil være muligt at etablere dybere vinduesåbninger og at ansøge om dispensation til andre løsninger i forbindelse med en byggesag.

(1) Indgang i begge facader i boligbebyggelse

Henvendelse 47 Grundejergruppen

Grundejergruppen påpeger, at det ikke er muligt at overholde lokalplanens krav om, at der skal være indgang mod både gård og gade i boligbebyggelse, hvor der etableres daginstitutioner eller større serviceerhvervsareal i stueetagen, idet en passagemulighed mellem gård og gade vil skulle skære gennem funktionen i stueetagen. Grundejergruppen ønsker derfor, at kravet udelades, hvor der er daginstitutioner eller serviceerhvervsareal på over 500 m² i stueetagen, eller at afstand mellem de to indgange kan øges til 40 m.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at bestemmelsen er standard i alle lokalplaner og har til formål at sikre lige adgang til opholdsarealer i gårdrum for alle boliger. Forvaltningen anbefaler, at bestemmelsen fastholdes, og at der tages stilling til konkrete muligheder i de konkrete byggesager, herunder, om der er andre muligheder for at forbedre adgang til gårdrum for boliger. Det kan betyde, at der kan blive behov for at dispensere fra bestemmelsen.

(1) Farver, materialer og detaljering

Henvendelse 47 Grundejergruppen

Grundejergruppen ønsker, at der muliggøres, at dele af facaderne i delområde I, II samt på de høje kilebygninger kan være i synlig beton, idet det derved kan undgås, at det er nødvendigt at inddække en betonkonstruktion med et andet materiale.

Grundejergruppen bemærker, at bestemmelsen om, at der i delområde I og II skal være et skift i detaljering og farve mellem hvert byggefelt er uklar og foreslår, at formuleringen ændres, så det fremgår, at der skal være et skift i detaljering og farve mellem tilstødende byggefelter.

Grundejergruppen ønsker, at der ved de høje kilebygninger ændres på lokalplanforslagets krav til variation af facaden mellem de to øverste etager og de to nederste etager og den øvrige del af bygningen, således at det gøres valgfrit, om variationskravet gælder for en eller to etager, samt at der kan vælges, om variation skal ske ved materialer, detaljering eller nuance. Begrundelsen er, at de nuværende krav kan understøtte en vandret lagdeling fremfor den ønskede lodrette retning, og at der bør være sammenhæng i materiale for hele bygningen. Endvidere på-

peges det, at etagehøjde ved erhverv er højere end ved boliger, hvorfor skift mellem bygningens top, krop og base mellem to øverste og to nederste etager vil medføre risiko for, at bygningen ikke vil fremstå høj og slank.

Ønsket skal ses i sammenhæng med et ønske om, at værn om tagterrasser på de høje kilebygninger og de høje punkthuse kan etableres med 30 % lukkede felter for derved at muliggøre, at teknik skjules af en delvist åben forlængelse af facaden. Mulig udformning heraf illustreres i bilag til høringssvaret.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at der i en lokalplan kun kan stilles krav om facademateriale ikke om materiale i konstruktioner. Det kan derved ikke sikres, at beton ikke anvendes i konstruktioner. Formålet med bestemmelsen er at sikre, at beton ikke bliver fremtrædende i bygningernes ydre fremtræden. Forvaltningen anbefaler derfor ikke at ændre bestemmelsen, jf. også øvrige henvendelser under "Arkitektur generelt", der ikke ønsker betonbyggeri.

Forvaltningen er enig i, at grundejergruppens forslag til præcisering af bestemmelse om detaljering mellem byggefelter vil tydeliggøre hensigten med bestemmelsen.

Forvaltningen anbefaler, at bestemmelsen om variation mellem to øverste og to nederste etager og den øvrige del af bygningen i de høje kilebygninger fastholdes.

Det er forvaltningens vurdering, at et materialeskift i bygningens nederste del vil understøtte oplevelsen af bygningen fra gadeniveau positivt, og at det ikke vil være i modstrid med understregning af et lodret motiv i bygningen. Forvaltningen vurderer dog, at det mellem de to øverste etager og resten af bygningen ikke er nødvendigt at stille krav om materialeskift, idet dette kan medføre, at toppen ender med at fremstå tung. Forvaltningen anbefaler derfor, at bestemmelsen ændres, så der mellem de to øverste etager og resten af bygningen kun stilles krav om et skift i detaljering.

Det er forvaltningens vurdering, at etablering af værn om tagterrasser med 30 % lukkede felter visuelt vil få bygningerne til at fremstå som en etage højere, end hvis værn om tagterrasser etableres i klart glas. Forvaltningen anbefaler derfor ikke, at bestemmelsen ændres.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at §7, stk. 8 c) ændres, så det præciseres, at der skal være et skift i detaljering og farver mellem byggefelter, der ligger ved siden af hinanden. Forvaltningen foreslår desuden, at § 7, stk. 5 d) ændres, så der mellem de to øverste etager og øvrige etager i kilebygninger stilles krav om skift i detaljering, og ikke om materialeskift. Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(1) Gesimser

Henvendelse 47 Grundejergruppen

Grundejergruppen finder ikke, at kravet om, at der skal etableres gesimser/fremspring fra facaden mellem næstøverste og øverste etage, medvirker til at understøtte det buede forløb i vævgaderne. Det ønskes derfor, at kravet udelades. Endvidere ønskes det, at den vandrette linje også kan markeres på andre måder end med en gesims/et fremspring fra facaden.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker at det buede forløb i vævsgaderne er et af de principper, der er kendetegnende for egenarten i delområde I og II og derfor bør det understøttes med bestemmelserne. Det er forvaltningens vurdering, at det er nødvendigt med et fremspring for at understøtte linjen tilstrækkeligt. En vandret markering i facaden ved f.eks. farveskift vurderes ikke at være synlig i samme grad. Det er væsentligt også at understøtte denne linje med et fremspring over øverste etage, som afslutter bygningen. Dog bør bestemmelsen omformuleres, så det præciseres, at det øverste fremspring skal være over øverste etage i yderste facadelinje, samt at det også kan være i form af et tagudhæng, hvis der etableres en tagform. Forvaltningen anbefaler derfor, at krav om to gesimser med et fremspring på mellem 0,1 m og 0,2 m fastholdes, men at det præciseres, at der skal være en gesims eller et tagudhæng over øverste etage i yderste facadelinje.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at §7, stk. 8 f) ændres, så det fremgår, at facader skal have gennemgående gesims eller tagudhæng over øverste etage i yderste facadelinje. Ændringen fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

Omfang og placering af bebyggelsen

(6) Generelt – overordnet /området skal bevares som grønt kulturarvsområde uden ny bebyggelse

Henvendelse 4, 6, 15, 19, 31, 50

I en henvendelse beskrives det, at Kultur- og Miljøministeriet bør lede udviklingen af området, eftersom området er ejet af staten og bør udråbes som grønt kulturarvsområde. Hvis området omlægges til kulturarvs- og naturområde, vil det kunne ændre København radikalt til gavn for kulturen, biodiversiteten, miljøet, infrastrukturen, trafikken og klimaet, trivslen blandt beboere og attraktionen for turister. De bevaringsværdige DSB-bygninger bør således blive stående til kulturelle formål. De gamle togspor ud til de sjællandske byer bør omdannes til cykelstier, så indfaldsvejene ikke belastes og luftforureningen sænkes i byen.

De resterende henvendelser peger på, at der skal skabes bedre betingelser for natur, biodiversitet, rekreation og idræt samt at der bør bygges så lidt som muligt. Herudover foreslås det, at asfalten mellem bygningerne brydes op og omdannes til biodiverse områder, skov og natur, gerne med større græssende dyr.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at området blev fastlagt til byudvikling med Kommuneplan 2019 efter ønske fra grundejerne, idet de tilbageværende værksteder planlægges flyttet fra området. Området er statsligt ejet. Københavns Kommune kan således ikke fastlægge hvilke aktører i staten, der er ansvarlige for at udvikle området. Slots- og Kulturstyrelsen har udpeget en del af området som del af det nationale industriminde 'Jernbanen mellem København og Korsør', og området er udpeget som kulturmiljø i kommuneplanen, men bygningerne er ikke underlagt en fredning. Københavns Kommune indstiller med lokalplanen, at en lang række af de eksisterende bygninger udpeges som bevaringsværdige. Der er muliggjort serviceerhverv i størstedelen af bygningerne, og de vil således kunne anvendes til en række funktioner, herunder kulturelle funktioner, værksteder, kontorer mv., som kan opfylde de ønskede formål.

Forvaltningen bemærker, at lokalplanforslaget tager udgangspunkt i visioner for området beskrevet i Kommuneplan 2019, helhedsplanen i vinderforslag fra en ar-

kitektkonkurrence samt en politisk vedtaget startredegørelse om strategierne for området. Heri indgår en intention om fortætning af området med boliger og serviceerhverv.

(10, LU) Tæthed og højde generelt

Henvendelse 6, 8, 14, 25, 34, 35, 37, 41 Vesterbro Lokaludvalg, 42 SF-Vesterbro og 55

En række henvendelser giver udtryk for, at der ikke ønskes høje bygninger, og at bebyggelsesprocenten er for høj. Herudover er der en række konkrete forslag:

- a) Vesterbro Lokaludvalg opfordrer til, at bebyggelsens omfang nedsættes til 217.000 m² i syd, så bebyggelsesprocenten nedsættes fra 175 til 160 for at skabe bedre plads til vild natur, byhaver og skolehaver, reelle uderum i terræn til institutioner samt en evt. friskole.
- b) Vesterbro Lokaludvalg finder, at det er en problematisk praksis, at parkeringsanlæg, cykelparkering og Spor10 kan etableres ud over bebyggelsesprocenten. Dette betyder, at friarealet indskrænkes.
- c) En henvendelse ønsker, at etagebyggeri ikke overskrider 6 etager og ikke placeres ud til en trafikeret vej. Der spørges i forlængelse heraf ind til, hvilken signalværdi der ligger i placeringen af plejehjemmet?
- d) En henvendelse foreslår, at højere bygninger nærmest Dybbølsbro Station tillades og, at det til gengæld undlades at bygge nyt i den gamle del af Jernbanebyen.
- e) By og Land peger på, at bebyggelsestætheden risikerer at udviske bygningshierarkiet mellem de bevaringsværdige bygninger og særligt punkthusene samt de nye bygninger i hesteskoen omkring centralvarmebygningen.

Forvaltningens svar

Forvaltningen vurderer, at områdets skala og bygningshøjder overordnet er tilpasset skalaen fra Teglholmen og byggerierne langs Kalvebod Brygge. Mod Vasbygade skærmer bebyggelsen det bagvedliggende område fra støj, og mod Havneholmen metrostation er bebyggelsen muliggjort højere. Den stationsnære placering af et byområde med en bebyggelsesprocent på 175 % tæt på metro og S-bane betyder, at flere beboere og brugere af området vil vælge offentlig transport frem for bilen, hvilket understøtter Københavns Kommunes mål for bæredygtighed. Mod træladerne og Den Gule By er bebyggelsen lavere for at tage hensyn til egenarten i den eksisterende bebyggelse.

- Ad a) Forvaltningen bemærker, at lokalplanforslaget tager udgangspunkt i helhedsplanen i vinderforslaget fra arkitektkonkurrencen, den politisk vedtagne startredegørelse samt intentionerne i Kommuneplan 2019. Heraf fremgår det, at der nord for CMC skal muliggøres en bebyggelsesprocent op til 100 og syd for CMC en bebyggelsesprocent mellem 150 og 175. Bebyggelsesprocenten i lokalplanforslaget er ca. 100 nord for CMC og ca. 175 syd for CMC beregnet for delområde I, II og III samlet set, idet det er belyst, at det er muligt at opnå tilstrækkeligt friareal ved denne bebyggelsesprocent. Såfremt bebyggelsesprocenten nedsættes til 160 for områderne syd for CMC, vil den samlede byggemulighed blive reduceret med ca. 22.000 m². Det vil skulle vurderes, hvordan disse fordeles mellem delområde II og delområde I og II. Reduktionen af byggeret vil betyde, at bebyggelsesplanen kan justeres, så bygningerne kan være lavere, eller at nogle byggefeltet reduceres, så der frigives mere friareal, men boligarealet vil også blive reduceret. Krav til antal cykelparkeringspladser vil ligeledes blive reduceret, mens infrastruktur, herunder brand og affaldshåndtering fortsat vil skulle håndteres på samme måde.
- Ad b) Forvaltningen bemærker, at det er almindelig praksis i lokalplaner i Københavns Kommune i overensstemmelse med kommuneplanen, at det er muligt at etablere parkeringsanlæg mv. udover den maksimale bebyggelses-

procent. Hensigten er at gøre det attraktivt at integrere disse anlæg i bebyggelsen uden at det medfører en reduceret byggeret. Det er belyst i planlægningen, at det fortsat er muligt at overholde krav til friareal, og de fastlagte højder i lokalplanforslaget må ikke overskrides.

Ad c) Forvaltningen bemærker, at højder i lokalplanen varierer mellem 3-8 etager. De højeste bygninger er generelt placeret mod Vasbygade, hvor de skærmer bagvedliggende bebyggelse mod trafikstøj. Herudover er der muliggjort punkthuse og kilebygninger med en højde op til 40 m. Disse er placeret, så de markerer de centrale grønne træk og den langsgående forbindelse gennem området. Der stilles krav om tilbagetrækninger af øverste etage de steder, hvor det er nødvendigt mhp. at kunne sikre dagslysforhold. Dette vil desuden medvirke til en nedskalering af bebyggelsen mod gaderne.

Mod Vasbygade er primært placeret serviceerhverv og p-huse, men også et plejehjem. Et plejehjem er et stort volumen som det kan være vanskeligt at indpasse i en bebyggelsesplan. I Jernbanebyen er lagt vægt på, at plejehjemmet ligger tæt på den offentlige infrastruktur og parkeringshus og med adgang til Vasby Have, der er et offentligt tilgængeligt grønt byrum. Endvidere er der nærhed til havnemiljøet på den anden side af Vasbygade og til daginstitutionen ved Vasby Have, som der derved vil kunne samarbejdes med. Støjen fra Vasbygade vurderes at kunne håndteres ved placering af ikke støjfølsom anvendelse, fx forskellige servicearealer, mod Vasbygade og ved etablering af støjforanstaltninger i facaden og foran opholdsarealer. Det vil betyde, at så støjgrænser kan overholdes indendørs og på opholdsarealer. Dette forventes at der skal være en skærm foran bebyggelsen mod Vasbygade. Opholdsarealer vil herved være skærmet mod støj og vind, men vil fortsat have solindfald gennem glasskærmen.

Ad d) Forvaltningen bemærker, at der indgik højhuse over 40 m ved Dybbølsbro Station i vinderforslaget fra konkurrencen, men at dette blev fravalgt af bygherre tidligt i processen. Der indgik således ikke højhuse i startredegerelsen. Planlægning for højhuse over 40 m i København indebærer en særlig proces. Der er i processen arbejdet med tilpasning af bebyggelsen i Centralværkstedet i fht. den eksisterende bevaringsværdige bebyggelse.

Ad e) Forvaltningen bemærker, at det er korrekt, at muliggørelse af nye bygninger påvirker de eksisterende bevaringsværdige bygninger og kulturmiljøet, herunder at hierarkiet mellem bygningerne ændres. Dette er belyst i miljøvurderingen. Forvaltningen vurderer dog, at der i planen er taget hensyn til den eksisterende bevaringsværdige bebyggelse, ved at sikre, at den nye bebyggelse i centralværkstedet underordner sig den eksisterende bebyggelse. Dette sker fx ved, at højden på den nye bebyggelse er lavere end Hovedlageret, der er den højeste af de eksisterende bygninger, og at farver på nye bygninger skal være afdæmpede i rødbrun eller brun. Påbygninger skal være i mørke farver. De høje punkthuse er placeret, så de markerer de centrale grønne træk og den langsgående forbindelse gennem området.

(2, LU) Højder på konkrete bygninger

Henvendelse 41 Vesterbro Lokaludvalg, 47 Grundejergruppen

Lokaludvalget finder, at de tre punkthuse på 40 m, der er placeret omkring Lokomotivskoven er for høje, da de både medfører skygge- og vindgener i parken. Den maksimale højde bør højst være 5 etager, så de er tilpasset den øvrige bebyggelse.

Konkret foreslår Vesterbro Lokaludvalg, at byggefeltet nordøst for Spor10 gøres mindre og flugter med sydsiden af p-huset for at muliggøre et større byrum ved Spor10. Som kompensation foreslås det at øge højden på resten af byggefeltet og på byggefeltet nord for.

Grundejergruppen ønsker, at der for byggefeltet til parkeringshus i delområde I muliggøres en forøget højde på 27 m mod Vasbygade, men at den nuværende maksimale højde på 25 m mod vævet fastholdes. Formålet med forøgelsen er at muliggøre anvendelse af trækonstruktioner samt, at der kan arbejdes med en etagehøjde, der overskrider standard indenfor den maksimale højde i meter. Det påpeges, at p-huset med den forøgede højde fortsat vil understøtte visionen om, at bygninger langs Vasbygade skal stige i højde mod øst og vest og falde ind mod midten af området. Illustrationer, der understøtter dette, indgår i bilag til høringsvaret.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at de høje punkthuse er placeret, så de markerer de centrale grønne træk og den langsgående forbindelse gennem området. Det er korrekt, at vindanalysen, der indgår i miljøvurderingen, viser, at der ved punkthuset øst for Lokomotivskoven er en forøget hyppighed i overskridelse af komfortastighed for siddende og stående aktivitet. Det bemærkes dog, at der ikke indgår træer og beplantning i vindanalysen, som vil kunne begrænse gener. De høje bygninger vil kaste skygge i parken på forskellige tidspunkter, men størstedelen af parken er ikke ramt af skygger.

Forvaltningen er enig i, at det er vigtigt at sikre sammenhæng mellem Toldkammerbygningen/Sport0 og byrummet omkring denne bygning. Dette sker bl.a. ved krav om etablering af plint med trappe med siddetrin langs 40 % af bygningens facade og ved krav om en høj andel af glas/vinduer. Afstanden til bygningen sydøst for Toldkammerbygningen er øget i forhold til det, der var forventet ved startredegoerselen, hvilket giver mere plads til begrønning og byrum på dette sted. Forvaltningen vurderer ikke, at det vil være hensigtsmæssigt at øge afstanden til bygningen nordøst for Toldkammerbygningen, idet bygningen er med til at understøtte det buede væv. Endvidere vil bygningen medvirke til at skærme for den trafikstøj fra Vasbygade, som vil komme gennem porten ved adgangsvejen syd for p-huset.

Forvaltningen vurderer, at ønsket om ændret højde for byggefeltet til parkeringshus i delområde I bør imødekommes, idet der herved muliggøres bedre udnyttelse af p-huset. Idet højden kun forøges mod Vasbygade, påvirkes skyggeforholdene i vævet ikke. Forvaltningen lægger desuden vægt på, at p-husets højde fortsat vil understøtte den overordnede vision om at højder mod Vasbygade stiger mod henholdsvis Dybbølsbro og Sydhavn Station.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at tegning 5b1 Bebyggelsens omfang og placering ændres, så der for p-huset i område I muliggøres en højde på op til 27 m mod Vasbygade. Ændringen fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(11) Højde og bebyggelse i nærheden af den Gule By

Henvendelse 9, 10, 11 Den Gule By Beboerrepræsentation, 25, 27, 33, 35, 37, 44 Ejendomsselskabet Otto Aps – ejer af Den Gule By, 53 og 60

En række henvendelser samt Den Gule By Beboerrepræsentation peger på, at den planlagte bygning syd for Mesterboligen/nord for Vognværkstedet ved Otto Busses Vej er for høj og vil skygge samt skabe indbliksgener i boliger i den Gule By. Herudover peges der også på, at de planlagte bygninger ved portnerboligen er for høje.

Det nævnes, at skyggediagrammerne i lokalplanen kun dækker sommerhalvåret og ikke er retvisende. Der henvises til, at der efterfølgende er udarbejdet et skyg-

gediagram for december, som viser, at der på dette tidspunkt af året er høj skyggepåvirkning.

Der henvises til Carlsberg Byen, hvor der er taget større hensyn til mødet med Humleby og kun tilladt 2-3 etager. Vedlagt høringssvar 11 fra Den Gule Bys Beboerrepræsentation er to landsretsdomme. Begge disse domme vedrører, hvor meget naboer skal tåle af byggeri tæt på deres grunde (den såkaldte naboretlige tålegrænse). Hvis denne overskrides, kan det komme på tale, at ejeren af den grund, der bygges på, skal betale erstatning til naboen for værditabet af denne s ejendom. Der sættes i forlængelse heraf spørgsmålstejn ved lokalplanens lovlighed, da højden påpeges at stride mod de to højesteretsdomme samt den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 7.

Det foreslås i flere høringssvar, at disse bygninger derfor fjernes eller reduceres til højst 2 etager.

En henvendelse peger på, at ny bebyggelse vest for Lyntogsløftehallen medfører, at der skal fældes bevaringsværdige træer langs Otto Busses Vej. Der foreslås alternativer til den bebyggelse, der ønskes fjernet, eksempelvis at bebyggelse mod Banegaarden tillades højere, at bygninger nord for Lokomotivværkstedet øges i højde, eller at bebyggelsesprocenten i området reduceres.

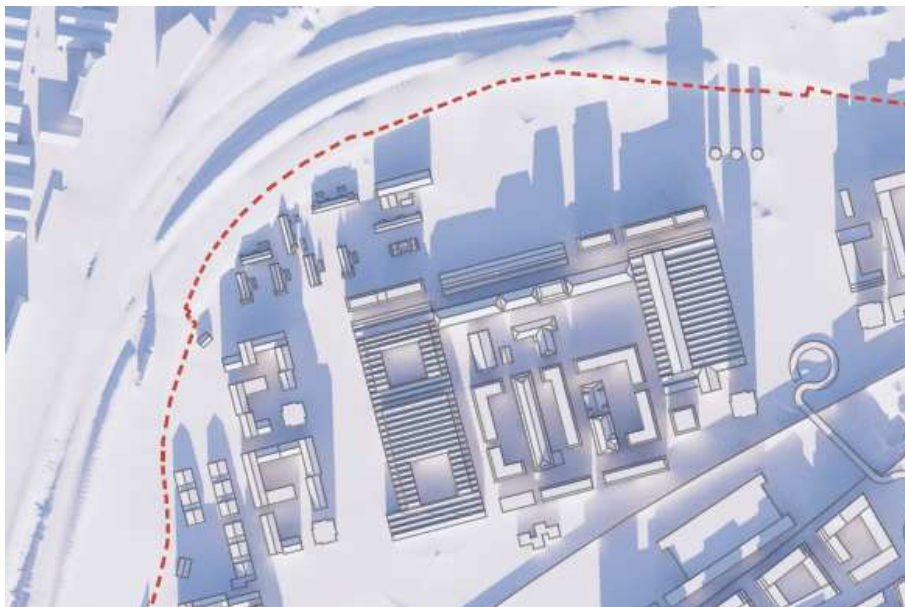
Forvaltningens svar

Forvaltningen har kontrolleret skyggediagrammerne og vurderer, at de er retvisende. I lokalplanen indgår skyggediagrammer fra sommersolhverv (21. juni) og jævndøgn (21. marts) på tidspunkterne kl. 9.00, 12.00, 16.00 og for juni også kl. 19.00. Der indgår som standard ikke skyggediagrammer for december i Københavns Kommunes lokalplaner, da der på det tidspunkt ikke er meget dagslys, fordi dagene er korte. Skyggediagrammerne i lokalplanen viser, at der i formiddagstimerne i marts vil være en skyggepåvirkning af de to bygninger vest for Mesterboligen og haverne fra bygningen på 5 etager nord for Vognværkstedet. På forespørgsel fra grundejer af den Gule By har Cobe efterfølgende udarbejdet et skyggediagram for december. Deter fremsendt til ejeren af Den Gule By og det er det, der henvises til i høringssvaret. Det er kun relevant at vise kl. 12.00 situationen om vinteren, da det er for mørkt på de andre tidspunkter af dagen. I december står solen lavt, så skyggerne er generelt lange, og området henligger generelt i skygge.

Afstanden mellem den planlagte bygning nord for Vognværkstedet og den nærmeste bygning i Den Gule By er ca. 17 m, og Otto Busses Vej ligger imellem de to bygninger. Forvaltningen anerkender, at de eksisterende bygninger vil opleve større indbliksgener end i dag, hvor der ikke er beboelse på den modsatte side af Otto Busses Vej. Afstanden og højden på bygningen svarer til andre steder i en tæt by som København. Den øverste etage skal trækkes tilbage fra facadelinjen. Det betyder, at bygningen sammenholdt med afstanden til den modstående bebyggelse, som udgangspunkt ikke er for høj.

Grundejernes rådgivere har imidlertid udarbejdet et snit, der belyser afstande og forholdet mellem højder i Den Gule By, bygningen nord for Vognværkstedet og Vognværkstedet. Forvaltningen er på baggrund af dette enig i, at højdeforskellen mellem Den Gule By og den muliggjorte bygning nord for Vognværkstedet samt mellem den nye bygning og Vognværkstedet er for markant. Afstanden til Vognværkstedet er ca. 9,5 m, hvilket også er ret lidt, når der skal ligge bygninger på begge sider af den. Lyntogsløftehallen øst for den nye bygning og Vognværkstedet syd for bygningen er ligeledes lavere bygninger, hvorfor en lavere bygning også vil være en fordel for mødet med disse bygninger.

Som udgangspunkt finder forvaltningen, at lokalplanen uden disse ændringer ikke er i strid med den naboretlige tålegrænse. Ved de foreslåede ændringer opnås dog en bedre planløsning, når de omgivende bygninger relativt set er lave.



Soldiagram, december kl. 12.00. Illustration: Cobe

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at højden på bygningen syd for Mesterboligen reduceres med en etage, så den maksimale højde vil være 4 etager og 15 m. Den øverste etage skal fortsat trækkes tilbage med 2 meter. Tegning 5b3 ændres tilsvarende. Ændringen fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(10, O, LU)] Ny bygning i den Gule By bør ikke tillades

Henvendelse 9, 11 Den Gule Bys Beboerrepræsentation, 28 Københavns Museum, 34 By og Land Danmark, 35, 37, 41, 53, 54, 60 Vesterbro Lokaludvalg

En række henvendelser ønsker ikke den planlagte nye bygning i Den Gule By opført. Det bemærkes, at byggeriet vil inddrage et grønt område med frugttræer, samt at byggeriet vil medføre nedrivning af en række skure, som har funktionel værdi for beboerne og er en væsentlig del af arkitekturen i Den Gule By. Desuden bemærkes det, at den nye bygning vil medføre, at der vil mangle parkeringsfaciliteter for beboerne i Den Gule By.

Den ønskede nye rækkehusbebyggelse i haven til Mesterboligen i Den Gule By vil sløre den indbyrdes hierarkiske sammenhæng, der kendetegner Jernbanebyens historiske bebyggelse. Et sådan oprindeligt og tænkt frirum bør også i fremtiden friholdes for bebyggelse m.v. Mesterboligens have er en væsentlig del af kulturmiljøet og bør ikke bebygges.

Der er allerede tilladt for mange ændringer ved Mesterboligerne, og det vil ændre de arkitektoniske udtryk yderligere, hvis der tillades yderligere 5 boliger som rækkehuse. Desuden vil indkigget til mesterboligerne blive for stort, hvis der bygges tæt på dem.

Det påpeges, at den nye bygning vil medføre, at det er nødvendigt at fjerne de eksisterende skure bag Mesterboligerne, som oprindeligt blev opført i 1960'erne, da boligerne manglede opbevaringsplads og plads til gruekedler til tøjvask samt plads til koks og brænde.

Vesterbro Lokaludvalg mener ikke, at der skal etableres en ny bygning i det gamle, bevaringsværdige miljø.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at der er stillet krav til bygningens udformning og omfang, så den er i overensstemmelse med de eksisterende bygninger og området. Bygningen placeres således langs en eksisterende vej, hvor de eksisterende skure er placeret i dag. Den vil således understøtte den nuværende bygningsstruktur, men vil alligevel optage en mindre del af haveanlægget omkring Mesterboligerne. Bygningen skal være i samme skala som de nuværende gule arbejderboliger og vil således underordne sig den højere bygning med mesterboligerne. Bygningen skal udformes med rødt tegltag, som de eksisterende bygninger, og med rød træfacade. Det er i tråd med egenarten i området, hvor der er etableret røde træskure mod Otto Busses Vej og er røde vinduer i de gule bygninger. Forvaltningen bemærker, at det trods denne tilpasning er korrekt, at den nye bygning vil ændre hierarkiet mellem Mesterboligerne og de øvrige bygninger. Dette fremgår desuden af miljøvurderingen for planen. Forvaltningen bemærker, at de eksisterende skure ikke er oprindelige eller udpeget som bevaringsværdige, og at der er anlagt to overdækkede parkeringspladser i rækken af skure. Forvaltningen anerkender dog, at skurene opfylder et funktionelt behov for beboerne.

Idet bygningen er indpasset i skala og struktur anbefaler forvaltningen, at muligheden for den nye bygning fastholdes, så der kan etableres nye boliger.

(1) Ønske om øget mulighed for ny bebyggelse i Den Gule By

Henvendelse 44 Ejendomsselskabet Otto Aps – ejer af Den Gule By

Ejendomsselskabet Otto Aps finder, at området omkring Den Gule By kan bære et større volumen af nybyggeri med henvisning til fremsendte volumenstudier, der viser et volumen på ca. 1.000 m². I lokalplanen er muliggjort ca. 700 m². Der ønskes mulighed for en højde på op til 2,5 etager. Hvis krav om højst 1 etage + tage-tage fastholdes, ønskes mulighed for en højde på op til 9 m for den nye bygning fremfor de 8 m, der er muliggjort i lokalplanforslaget nu. Begrundelsen for det er, at der er nye krav til isolering af tag, som fylder mere i et byggeri og et ønske om hævet gulvkote, fordi der forventes at blive etableret kælder under bygningen.

Forvaltningens svar

Forvaltningen vurderer ikke, at der skal tillades yderligere bebyggelse eller en ekstra etage for den ny bygning i Den Gule By, idet det vil betyde, at bygningen kommer til at fylde for meget i forhold til de omgivende bygninger. Forvaltningen vurderer ikke, at gulvkoten skal hæves i Den Gule By, men vurderer, at mulighed for en ekstra halv meter i bygningshøjde vil øge brugbarheden af øverste etage. Forvaltningen foreslår derfor, at højden for den nye bygning øges til 8,5 m, hvilket er 1 m højere end den eksisterende bebyggelse, for at muliggøre nye krav til isolering og en øget rumhøjde. Bygningen vurderes dog fortsat at blive oplevet som i samme skala som de eksisterende gule bygninger.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 6, stk. 3 b) ændres, så højden på ny bygning i Den Gule By øges med en halv meter, så den kan blive op til 8,5 m høj. Øvrige krav til gesimshøjde, taghældning mv. fastholdes. Forvaltningen foreslår desuden, at § 7, stk. 28 c) ændres, så det tilføjes, at overkant af tagvinduer ikke

må overstige 5,5 m målt fra terræn for at sikre, at taget vil være af samme karakter som på de eksisterende bygninger med kun en række tagvinduer. Tegning 5b3 ændres tilsvarende. Ændringen fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(1) Konkrete ønsker til ændringer af bebyggelsesplanen

Henvendelse 47 Grundejergruppen

Grundejergruppen foreslår, at de u-formede byggefelter syd for CMC ændres til firkantede byggefelter, så det gøres muligt at lukke karréerne med eksempelvis mur eller lavere bebyggelse, som også kan understrege forløbet i vævet.

Forvaltningens svar

Forvaltningen vurderer, at de pågældende karréer skal være åbne for at sikre tilstrækkeligt dagslys i gårdrummene, som er små. Det indarbejdes på baggrund af ændringsforslag ved Teknik- og Miljøudvalgets behandling af lokalplanforslaget den 17. juni 2024, at gårdrummene skal lukkes med hegn, så der sikres trygge gårdrum.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 8, stk. 6. Placering og indretning af ubebyggede arealer ændres, så det fastlægges, at gårdrum skal være lukkede. Ændringen fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(1) Højde ved teknik på tage og tage med hældning og krav om tilbagetrækninger ved tage med hældning

Henvendelse 47 Grundejergruppen,

Grundejergruppen foreslår, at det for delområde I, II og VI skal være muligt at overskride den maksimale højde med 3 m, hvis bygningen udføres med rejst tag / tag med hældning. Formålet er at understøtte, at der etableres tage med hældning ved at muliggøre en øget højde, hvor teknik kan etableres inden for tagformen. Derved kan der etableres tage med hældning uden, at det reducerer byggeretten. Det påpeges i høringssvaret, at det ved at fastlægge en maksimal taghældning på 45 grader kan sikres, at forøget højde ikke vil medføre yderligere skyggegener i gade- og gårdrum. Endvidere ønskes det, at krav om tilbagetrækninger af de øverste etager udgår, hvis tage etableres med hældning.

Specifikt ønskes desuden ved byggefeltet ved Vasbygade øst for plejehjemmet, at krav om tilbagetrækninger mod vævet fjernes ved 17 m og først kræves ved 21 m mhp. at muliggøre et konkret projekt. Ønsket illustreres i bilag til høringssvaret med skitser af det ønskede projekt.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at etablering af attraktive boliger i tagetager vil medføre, at der også skal indtænkes mulighed for kviste. Kviste vil overskride den maksimale højde for facaden og kaste yderligere skygge i gaderum og for nabobygninger. Forvaltningen vurderer, at det er hensigtsmæssigt at understøtte etablering af tage med hældning i delområde I og II, hvor tage med hældning er mulig. Forvaltningen vurderer dog, at en generel forøgelse af den maksimale højde vil medføre stor risiko for øgede skyggegener, hvorfor det ikke anbefales. Forvaltningen vurderer ikke, at der skal muliggøres tage med hældning i delområde VI, hvor der lægges vægt på at videreføre en industriel egenart, blandt andet gennem bevaring af facader og fastlæggelse af facader med vandret og lodret mønster. I forhold til denne egenart vil tage med hældning virke fremmede og krav om flade tage i delområde VI bør ikke fjernes.

Krav om tilbagetrækninger er fastlagt for at sikre, at bebyggelsens højde ikke overskrider afstand til boligbebyggelse (det skrå højdegrænseplan) for at der derved kan sikres gode dagslysforhold i boligerne. Forvaltningen har på baggrund af høringsvaret været i dialog med grundejergruppen og rådgivere, der nærmere har undersøgt forskellige muligheder for at understøtte etablering af tage med hældning i delområde I og II uden, at det medfører forringelse af dagslysforholdene.

I forhold til byggefeltet øst for plejehjemmet kan en fjernelse af krav om tilbagetrækninger og mulighed for øget højde medføre skyggegener for gaden i vævet og for plejehjemmet, hvor der er muliggjort boliger i stueetagen mod vævet. Rådgiverne har derfor fremsendt dagslysstudier, der sandsynliggør, at der kan sikres tilstrækkeligt dagslys i plejehjemmets stueetage.

Forvaltningen anbefaler ikke, at en øget højde muliggøres i bygningerne med tagform generelt, da det kan medføre negative konsekvenser for lysforhold.

For at understøtte at det er hensigtsmæssigt at etablere tage med hældning i delområde I og II foreslår forvaltningen, at det muliggøres, at krav om tilbagetrækninger i delområde I, II og III kan erstattes med tage med hældning op til 45 grader. Gesimskant må dog ikke være højere end den laveste tilbagetrækning.

Det anbefales desuden, at der muliggøres etablering af kviste, som øger boligkvaliteten i tagetager med taghældning. Det foreslås, at der mod gade muliggøres kviste med en bredde på højst 2,5 m, som samlet set højst må dække 25 % af facadelængden. Mod gård må kviste ikke overstige 50 % af taglængden, og de må højst være 3,5 m brede. Alle kviste skal være trukket mindst 1 m tilbage fra facadelinjen. Der henvises desuden til svar under emnet "Arkitektur generelt".

I forhold til byggefeltet øst for plejehjemmet mod Vasbygade er det belyst, at selvom projektet indebærer en forøgelse af højden med 3 m og etablering af en tagform vil det fortsat være muligt at overholde dagslyskrav i plejehjemmets stueetage, idet der også etableres større afstand mellem bygningerne. Der vil være en udfordring i forhold til at overholde dagslyskrav for boliger i stueetagen i bygningen nord for det pågældende byggefelt. Det foreslås derfor at anvendelsen her ændres til serviceerhverv, hvor kravene til dagslys er lavere.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 7, stk. 1 a) ændres, så det muliggøres, at krav om tilbagetrækninger i delområde I, II og III kan erstattes med tage med hældning op til 45 grader. Endvidere foreslås det, at § 7, stk. 9 og 10 ændres, så der muliggøres kviste og omfang af disse, samt at § 6, stk. 4. Teknik på tage, ændres, så det fremgår, at bestemmelsen om, at der ikke må etableres teknik på tage med hældning, også gælder for område I og II.

I fht. byggefelt ved Vasbygade foreslår forvaltningen, at tegning 5b1 ændres, så der for det pågældende byggefelt muliggøres en højde op til 28 m. For at sikre dagslysforhold foreslås det, at gesimshøjden fastlægges til 21 m mod nord og syd, og at byggefeltet reduceres, så afstanden til plejehjemmet øges med ca. 5 m. Forvaltningen foreslår desuden, at § 7, stk. 10 ændres, så det fastlægges, at byggefeltet ved Vasbygade skal have en specifik tagform i form af fire ens sadeltage med en fastlagt bredde og hældning. Herudover foreslår forvaltningen, at tegning 2a ændres, så der i stueetagen i byggefelt sydvest for Toldkammerbygningen kun er muliggjort serviceerhverv mod vævet.

Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

Bevaringsværdige bygninger

(10, O, LU) Generelt vedr. kulturmiljø og bevaringsværdige bygninger

Henvendelse 8, 9, 11 Den Gule By Beboerrepræsentation, 28 Københavns Museum, 34 By og Land Danmark, 37, 41 Vesterbro Lokaludvalg, 42 SF-Vesterbro, 49, 55 og 60

Henvendelserne giver alle udtryk for, at det eksisterende kulturmiljø skal værnes om og bevares for eftertiden, herunder med en række konkrete bemærkninger:

- a) Vesterbro Lokaludvalg samt en henvendelse udtrykker tilfredshed med, at der bevares mange bygninger, spor og facader. Lokaludvalget udtrykker dog bekymring for, om den bygningsvolumen, der tilføres i delområde V, vil gemme kulturarven væk. Udvalget ser ikke, at illustrationerne svarer på dette. Lokaludvalgets største bekymringer går på tre bygninger på 40 m mod øst og vest ved Lokomotivskoven samt på byggefeltet syd for Centralværkstedet, som skærmer for indblikket til Jernbanebyens vigtigste attraktioner.
- b) Vesterbro Lokaludvalg er ikke afvisende overfor, at der kan bygges ovenpå enkelte af bygninger og henviser til et vellykket projekt med transformation af en rød lagerbygning i Carlsberg Byen. Lokaludvalget opfordrer dog til, at den konkrete programmering bliver en åben og inddragende proces.
- c) For at bevare den kulturhistoriske fortælling om togdriftens betydning for både København og Danmark i det 21. århundrede ønsker flere henvendelser ikke, at der bygges for tæt eller oven på værkstedsbygningerne samt, at området mellem værkstedsbygningerne bebygges. Der foreslås, at der mellem bygningerne i stedet etableres grønne områder og torve.
- d) En henvendelse foreslår, at bebyggelsen mellem de bevaringsværdige bygninger omplaceres ved enten at forhøje bebyggelsen øst og syd for værkstedsbygningerne, at tillade byggeri langs CMC's areal eller ved at reducere bebyggelsesprocenten.
- e) En henvendelse foreslår, at der bevares flere spor, fx de eksisterende rør ved Kraftcentralen og Kogehuset.
- f) En henvendelse peger på, at tunnelen udgør en historisk værdi og bør bevares som tunnel for gående, og det foreslås, at der bygges en separat cykeltunnel i umiddelbar nærhed hertil, se afsnit om trafik og mobilitet.
- g) Københavns Museum skriver, at en sådan meget omfattende udbygning af de kulturhistoriske væsentlige industristrukturer er vanskelig at forene med de af stat og kommunes andre steder udtrykte ønsker om sikring af stedets unikke kulturmiljø. Københavns Museum er dermed ikke enig i lokalplanforslagets angivelser af, at områdets kulturhistoriske fortælling fortsat vil kunne aflæses i varierende omfang på trods af den fortætning og udbygning planen muliggør. Museet opfordrer på denne baggrund til, at lokalplanen ikke vedtages med de nuværende rammer, men omformes under større hensyntagen til de væsentlige kulturmiljømæssige værdier – herunder værdier af national karakter.
- h) Det undrer Københavns Museum, at der tillades udbygninger på tage tilhørende bygninger med høj bevaringsværdi (f.eks. Vognværkstedet angivet med SAVE 3, hvor lokalplanen vil muliggøre ombygning/påbygning med to etager). Der opfordres til, at der ikke muliggøres påbygninger, men at bygninger ombygges inden for deres eksisterende omfang og skala.

- i) By og Land finder det positivt, at bygninger og spor udpeges som bevaringsværdige, både bygninger helt op til 1980'erne og mindre bygninger som portnerboligen og Kogehuset. Det bekymrer By og Land, at bebyggelsestætheden er høj og, at de nye bygninger, særligt punkthusene, udviser bygningshierarkiet. Der opfordres til, at bebyggelsestætheden og nye bygningers skala, placering og omfang genovervejes og, at noget af pladsen frigives til bygningsarven, så den samlede fortælling ikke risikerer at gå tabt. Herudover understreger de, at mesterboligens have er en væsentlig del af kulturmiljøet, og ikke bør bebygges.
- j) Henvendelser peger på, at miljøet omkring Banegaarden bør bevares.

Forvaltningens svar

- Ad a) Forvaltningen bemærker, at det er korrekt, at muliggørelse af nye bygninger påvirker de eksisterende bevaringsværdige bygninger og kulturmiljøet, herunder at hierarkiet mellem bygninger ændres. Dette er ligeledes belyst i miljøvurderingen. Forvaltningen vurderer dog, at der i planen er taget hensyn til den eksisterende bevaringsværdige bebyggelse ved fx at sikre, at den nye bebyggelse i centralværkstedet underordner sig den eksisterende bebyggelse. Dette sker ved, at højde på ny bebyggelse er lavere end Hovedlageret, der er den højeste af de eksisterende bygninger, og at farver på nye bygninger skal være afdæmpede i rødbrun eller brun. Påbygninger skal være i mørke farver. De høje punkthuse er placeret, så de markerer de centrale grønne træk og den langsgående forbindelse gennem området. Endvidere er der lagt vægt på udpegning af tekniske anlæg, såsom skydebroanlæg, drejeskiveanlæg og skinner som bevaringsværdige for derved at fastholde fortællingen om området som industriminde. Det har ikke været muligt at illustrere alle planens elementer i lokalplanen, men der er udvalgt punkter, der belyser forskellige nedslagspunkter. Det gælder fx de høje bygninger ved kanten til Lokomotivparken på s. 27, samt volumenmodel og illustration af ny bebyggelse i centralværkstedet/delområde V på s. 21 i lokalplanens redegørelsesdel.
- Ad b) Forvaltningen bemærker, at lokalplanen ikke kan sikre en særlig proces for udformning af bygninger, men at lokalplanens bestemmelser for udformning af påbygninger skal overholdes i byggesagerne. Hvis det i forbindelse med projektering bliver nødvendigt at anmode om dispensation fra lokalplanen, vil denne skulle sendes i høring hos berørte.
- Ad c) Se svar under ad a)
- Ad d) Forvaltningen bemærker, at lokalplanforslaget tager udgangspunkt i Kommuneplanen og i konkurrenceforslag og politisk godkendt startredeggørelse, som beskriver en bebyggelsesprocent på op til 100 i området nord for CMC. I konkurrenceforslaget og startredeggørelsen er arealet langs CMC disponeret til langsgående aktivitetspark og stiforbindelse. Det vil derfor ikke være i overensstemmelse med principperne i helhedsplanen at muliggøre bebyggelse her. En reduktion af bebyggelsesprocenten vil muliggøre mindre bebyggelse i centralværkstedet, men vil samtidig betyde, at der etableres færre boliger. Forvaltningen vurderer umiddelbart ikke, at der er steder egnet til øget højde i planen, end det muliggjorte, uden at det vil medføre gener i form af skygge og forringede dagslysforhold.
- Ad e) Forvaltningen er enig i, at de eksisterende rør i Centralværkstedet udgør en del af den industrielle historie og egenart. Forvaltningen vurderer dog ikke, at det er hensigtsmæssigt at udpege rør som bevaringsværdige, idet der derved pålægges grundejer en vedligeholdelsespligt af en bygningsdel, som ikke er i drift. Hvis det er muligt at fastlægge disse rør som bevaringsværdige, vil det formentlig være muligt for ejeren at fremsætte et krav om at kommunen skal overtage dem. Det skyldes, at det ikke er muligt for ejeren at udnytte denne bygningsdel, der således alene er tabsgivende.

Ad f) Forvaltningen bemærker, at en underjordisk tunnel ikke kan udpeges som bevaringsværdig, idet lokalplanen ikke kan regulere forhold under terræn. Portbygningen ved tunnellen udpeges som bevaringsværdig. Der skal i forbindelse med udbygningsaftalen udarbejdes en foranalyse, som skal belyse forskellige scenarier for etablering af en forbedret og udvidet tunnel til Enghavevej, herunder om den nye tunnel skal ligge i den eksisterende tunnels linjeføring eller nord eller syd for den eksisterende tunnel.

Ad g) Se svar under a)

Ad h) Forvaltningen bemærker, at der ved de muliggjorte påbygninger er fastlagt principper med henblik på, at de skal indpasses i det eksisterende miljø. Påbygningerne skal således være i mørke farver og have en tagform med inspiration fra tagformer på eksisterende bygninger. Men det er korrekt, at påbygninger vil påvirke de bevaringsværdige bygninger væsentligt, hvilket også fremgår af miljøvurderingen. De høje punkthuse er placeret, så de markerer de centrale grønne træk og den langsgående forbindelse gennem området.

Ad i) Der henvises generelt til det under a) anførte. I forhold til den nye bygning i Den Gule By er der i lokalplanen stillet krav til bygningens udformning og omfang, så den er i overensstemmelse med de eksisterende bygninger og området. Bygningen placeres således langs den eksisterende vej, hvor de eksisterende skure er placeret, og vil således understøtte den nuværende bygningsstruktur, men vil alligevel optage en mindre del af haveanlægget omkring Mesterboligerne. Bygningen skal være i samme skala som de nuværende gule arbejderboliger, og vil således underordne sig den højere bygning med mesterboligerne. Bygningen skal udformes med rødt tegltag, som de eksisterende bygninger, og med rød træfacade i tråd med egenarten i området, hvor der er etableret røde træskure mod Otto Busses Vej og er røde vinduer i de gule bygninger. Forvaltningen bemærker, at det trods denne tilpasning er korrekt, at den nye bygning vil ændre hierarkiet mellem Mesterboligerne og de øvrige bygninger. Dette fremgår desuden af miljøvurderingen for planen.

Ad j) Forvaltningen bemærker, at træladerne, hvor Banegaarden er beliggende, udpeges som bevaringsværdige og der fastlægges en anvendelse til publikumsorienteret serviceerhverv med henblik på, at den nuværende funktion kan fortsætte. Forvaltningen kan dog ikke sikre, at grundejer fortsat vil leje bygningerne ud til den nuværende lejer.

(6, O, LU) Bevaring og transformation af specifikke bevaringsværdige bygninger

47 Grundejergruppen

Grundejergruppen bemærker, at der er behov for, at der ved ombygning af Toldkammerbygningen kan etableres nye facader uden på de eksisterende søjler, hvorved lokalplanens markering af den bevaringsværdige bygning muligvis overskrides.

Grundejergruppen ønsker, at krav til glas i nye facader i langsider af Toldkammerbygningen / Spor10 reduceres til 35 % samlet for hele bygningen. Pt. er kravet 35 % for hver af bygningens korte sider og 50 % for hver af bygningens lange sider. Grundejergruppens begrundelse er, at kravet om glas kan gøre det vanskeligt at overholde krav til LCA-beregning. Især for sydfacaden, hvor der vil være solindfald.

Grundejergruppen påpeger, at muliggjorte gangbroer i Vognværkstedet (bygning 5) vil sløre differentiering mellem eksisterende bygning og nye påbygninger

og få påbygningen til at fremstå mere massiv. Det er visualiseret i bilag til høringssvaret, hvordan de muliggjorte gangbroer vil være synlige fra byrum i Centralværkstedet og ved Skydebroparken. Grundejergruppen foreslår derfor, at muligheden for etablering af gangbroer i Vognværkstedet reduceres, så der kun må etableres én i midten af bygningen med en overkant på højst 1 m over eksisterende shedtags overkant.

Grundejergruppen ønsker desuden, at for de mindre bygninger bag Skydebrohallens (bygning 21) bevaringsværdige facade muliggøres etableret i to etager i stedet for kun én. Derved vil højden kunne udnyttes bedre.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at det i lokalplanforslaget er muliggjort, at eksisterende facader ved Toldkammerbygningen (bygning 24) kan fjernes, og at der kan opsættes nye facader. Forvaltningen vurderer, at det kan præciseres, at nye facader kan overskride udpegningen af den bevaringsværdige bygning.

Forvaltningen bemærker, at formålet med kravet om, at mindst 50 % af stueetagens facadelængde på Toldkammerbygningens lange sider og mindst 30 % på bygningens korte sider skal være gennemsigtigt klart glas, er at sikre en åbenhed i bygningen mod de omgivende byrum. Intentionen med transformationen af bygningen har været at etablere et overdækket byrum, der kan rumme forskellige kulturelle og sociale aktiviteter. Det har været nødvendigt at muliggøre en vis lukethed af bygningen, så den kan isoleres, men krav om vinduer kan sikre, at der fortsat er indblik til aktiviteterne i bygningen, og at den ikke fremstår med en forside og en bagside, men henvender sig til alle sider. Derfor er der fastlagt en krav pr. facade. Forvaltningen anbefaler derfor, at bestemmelsen fastholdes. Forvaltningen bemærker desuden, at der i lokalplanforslaget er krav om, at der etableres et udhæng/halvtag langs facaderne, som kan afskærme mod solen. Hvis nødvendigt kan der søges dispensation fra kravet i en byggesag på baggrund af konkrete beregninger.

Forvaltningen bemærker, at de muliggjorte gangbroer i Vognværkstedet har til formål at muliggøre en sammenhængende indretning af skolens bebyggelse og en forbindelse mellem skolens afdelinger. Forvaltningen bemærker desuden, at der i den videre bearbejdning af projekt for indretning af skole i Vognværkstedet er konstateret behov for øget rummelighed. Det foreslås derfor at give mulighed for sammenbygning af etager over passagen. Det fastholdes, at påbygning over passagen er trukket tilbage.

Forvaltningen vurderer, at der ved mulighed for to etager i stedet for kun én bag Skydebrohallens bevaringsværdige facade er risiko for, at der etableres dæk bag det eksisterende vindue i den bevaringsværdige facade. Formålet med at muliggøre en mindre bygning bag facaden er at muliggøre en bygning, der kan understøtte facadestrukturen. Men i bestemmelserne om glas og vinduer er der lagt vægt på, at der skal være kig gennem et eksisterende vindue til byrummet bag ved. Hvis der skal være mere end en etage, forsvinder denne mulighed, og derfor anbefaler forvaltningen ikke, at der muliggøres to etager bag den bevaringsværdige facade.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 7, stk. 87 b) ændres, så det fremgår, at nye facader må overskride udpegningen af den bevaringsværdige Toldkammerbygning på tegning 5a og 5b1.

Forvaltningen foreslår desuden, at § 6, stk. 2 j) og tegning 5b3 Bebyggelsens omfang og placering ændres, så så der muliggøres sammenbygning over passage gennem Vognværkstedet. Der stilles krav om frihøjde på 5 m.

Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(4) Ændring og udpegnings af bevaringsværdige bygninger i den Gule By

Henvendelse 11 Den Gule By Beboerrepræsentation, 35, 37, 44 Ejendomsselskabet Otto Aps – ejer af Den Gule By

Den Gule By Beboerrepræsentation samt henvendelser ønsker, at de nye kviste, der er muliggjort på eksisterende bygninger i Den Gule By, kun tillades ved fraflytning og efterfølgende renovering af de enkelte lejemål eller efter aftale med beboerne, da ikke alle beboere ønsker disse karnapper. Hvis det ikke er muligt at lade det være op til beboerne, om kvistene etableres, ønskes kvistene ikke muliggjort.

Ejendomsselskabet Otto Aps ønsker ikke, at "skure" i Den Gule By udpeges som bevaringsværdige.

Forvaltningens svar

Det er ikke muligt at regulere i en lokalplan, at kviste kun tillades ved fraflytning af lejemål eller efter aftale med beboerne. Der er dog ikke handlepligt ved en lokalplan, så der er ikke krav om, at kvistene etableres, selvom de er muliggjort. Det vil under alle omstændigheder være op til ejeren af bygningen at beslutte, om kvistene skal etableres. Der opfordres til en dialog mellem beboerne og ejer af Den Gule By om etableringstidspunkt for kviste på de eksisterende bygninger.

Forvaltningen har udpeget alle små bygninger med tegltag i Den Gule By som bevaringsværdige, da de vurderes at udgøre en del af det bevaringsværdige kulturmiljø. Forvaltningen anbefaler, at udpegningen fastholdes.

(3, O, LU) Udpegnings af bevaringsværdige bygninger på tekniske arealer og tekniske anlæg

Henvendelse 23 Transportministeriet/Banedanmark, 41 Vesterbro Lokaludvalg og 47 Grundejergruppen

Transportministeriet/Banedanmark skriver, at udpegnings af Omformerstation (bygning 4) og dieselsiloer (bygning 25) er i modstrid med bygningernes status som driftsbygninger, der skal kunne ændres. Dieselsiloerne er en hindring for anlæg af Banedanmarks planlagte fornyelsesbase ved Askegården.

Vesterbro Lokaludvalg foreslår, at det skrives ind, at det er muligt at dispensere til nedrivning af dieselsiloerne, hvis det er nødvendigt for etablering af rampe til sti-bro til Ingerslevsgade.

Grundejergruppen ønsker, at det skrives ind i lokalplanen, at der kan dispenseres til ændringer af tekniske anlæg 27 (Spor), 28 (Drejeskiveanlæg) og 29 (Skydebroanlæg), hvis det er nødvendigt for driften af jernbanenettet

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at det er muligt at dispensere fra bestemmelser om, at bygninger og tekniske anlæg skal bevares. Det kan præciseres, at dette også gælder tekniske anlæg og spor, og at der kan dispensere til ændringer af de pågældende bygninger og tekniske anlæg, hvis det er nødvendigt for driften af jernbanenettet. På baggrund af dialog med Banedanmark foreslås det, at dieselsiloerne

ikke udpeges som bevaringsværdige, da de er placeret på areal, hvor ny Central Infrastruktur Base (CISB) til Banedanmark skal etableres.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 6, stk. 7. Bevaringsværdige bygninger, litra c) ændres, så det fremgår, at der kan dispenseres til ændringer af tekniske anlæg 27, 28 og 29, hvis det er nødvendigt for driften af jernbanenettet, så længe anlæggene er i drift. Det foreslås præciseret, at den generelle dispensationsmulighed gælder både bygninger, tekniske anlæg og spor. Derudover foreslås det, at tegning 5a ændres, så dieselsiloerne ikke udpeges som bevaringsværdige. Tekst i lokalplan og nummerering af bevaringsværdige bygninger opdateres tilsvarende. Ændringen fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

Ubebyggede arealer

(10, LU) Natur og biodiversitet og grønne områder

Henvendelse 6, 8, 15, 41 Vesterbro Lokaludvalg, 42 SF-Vesterbro, 50 Danmarks Naturfredningsforening, 53, 54, 56, 60 y og z

Vesterbro Lokaludvalg skriver, at det er svært at finde kommuneplanens intentioner om, at den vilde natur skal bevares, opfyldt og understreger, at der bør sikres muligheder for den vilde natur. Jernbanebyen strider mod kommunens egne visioner om at skabe mere luft og natur i byen ved at lade et grønt og upoleret område blive tæt bebygget.

En række henvendelser ønsker mere grønt, plads til biodiversitet og dyreliv og har en række konkrete forslag og ønsker:

- a) at nye træer sikres gode og rummelige plantehuller uden komprimeret jord, i grupper og i blandede hjemmehørende typer, som ikke generes af rørledninger herunder især fjernvarme, fremfor solitære plantninger,
- b) at der også sikres plads til store træer, samt at de eksisterende bedst muligt sikres i byggefasen og beskyttes i hele kronens omfang,
- c) at flest mulige og helst alle træer bevares,
- d) at der kan etableres kolonihaver og køkkenhaver på tagene,
- e) at der kommer flere frugttræer, orangerier og drivhuse med grøntsager,
- f) at der gives plads til buske og kratbeplantning,
- g) at der anvises lokale komposteringspladser for gren- og haveaffald,
- h) at der udarbejdes en manual til biodiversitet i bygninger og grønne anlæg, så der sikres optimale leve- og redepladser til fugle og insekter tilpasset byen, både i etablerings- og drifts faser,
- i) at der planlægges mange blå elementer, som kan få vand fra et udbygget net af åbne vandingskanaler fra tagafvanding,
- j) etablering af bybondegård, hvor børn og unge på nært hold kan opleve husdyr,
- k) etablering af sansehave/park med en bred variation af planter, buske og træer, herunder frugtbærende buske og træer, som også kan tiltrække fugle og insekter,
- l) at der er insektbuffeter i form af flere større bede med en bred variation af planter, der blomstrer og som tiltrækker insekter,
- m) at der etableres et større grønt område med græsplæne og en bred variation af planter, buske og træer, hvor der også er borde og bænke til ophold og mulighed for spontant boldspil og leg,
- n) at der etableres drivhus til nytte- og prydblplanter, hvor kommunens borgere kan låne/leje et mindre areal og selv er ansvarlige for pasningen af planterne. Det ønskes, at kommunen varetager den overordnede drift,
- o) at der etableres byhaver i form af små jordlodder, som kan lånes/lejes af kommunens borgere til nytte- og prydblplanter. Det ønskes, at kommunen der varetager det overordnede tilsyn.

Henvendelse fra Danmarks Naturfredningsforening København peger på, at alléen ved Otto Busses Vej skal suppleres med nye, store allétræer, så alléen kan genskabes i fordums pragt.

En henvendelse peger på, at der mangler grønne områder som henvender sig til ældre og handicappede og som ikke kun er udformet til aktive områder for børn og unge.

En henvendelse foreslår, at boldbaner placeres ovenpå en overdækning af CMC og ikke optager de grønne områder i den nordlige del.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at det er korrekt, at det indgår som målsætning i Kommuneplan 2024, at investeringer i grønne områder, bygninger mv. skal bidrage til at øge biodiversiteten i København. Forvaltningen finder ikke, at udviklingen af Jernbanebyen er i modstrid med intentionerne i Kommuneplanen, hvor det også indgår som mål for overordnet byudvikling, at byudviklingen i København møder den lokale efterspørgsel på boliger og arbejdspladser og bidrager til en klimavenlig byudvikling i hovedstadsområdet. Der er i planlægningen for Jernbanebyen fokus på den grønne struktur i form af byrum, parker, træer og facadebeplantning samtidig med at der etableres nye boliger.

Ad a) Der stilles krav til vækstforhold for nye træer i lokalplanen, herunder til dybde og jordtyper, og til at en andel på hhv. mindst 60 og 70 % skal være hjemmehørende arter.

Ad b) Der stilles i hver plantezone krav til, hvilken størrelse de nye træer skal kunne opnå for derved at sikre, at der også plantes træer, der kan blive store. Der er ved fastlæggelsen af krav taget hensyn til plantezonernes beliggenhed og til, om der er plads til store træer. Der er kun udpeget træer som bevaringsværdige, som forvaltningen vurderer, det er realistisk at bevare i anlægsfasen.

Ad c) Alle de træer, der lever op til kriterierne for at blive udpeget som bevaringsværdige, er udpeget, hvis de vurderes som realistiske at bevare inden for helhedsplanen. Realisering af helhedsplanen nødvendiggør fældning af en række træer, der lever op til kriterierne for at blive udpeget som bevaringsværdige for at skabe plads til veje, boldbaner og ny bebyggelse.

Ad d) Der er ikke fastlagt bestemmelser for udformning af tagterrasser. Således vil det være muligt at etablere taghaver, hvis konstruktionen muliggør det.

Ad e) Der stilles krav til, at en minimumsandel af de nye træer skal være hjemmehørende eller frugtbærende arter. Lokalplanen muliggør etablering af drivhuse og orangerier i byrum.

Ad f) Der stilles krav til en andel beplantning i alle byrum, som også kan være buske og kratbeplantning. Der er dog ikke stillet krav til en specifik type beplantning, da den konkrete udformning af byrum endnu ikke er fastlagt.

Ad g) Det vil være en del af den kommende grundejerforenings opgaver at stå for drift af særlige fællesanlæg/byrum. Som del af dette kan der tages stilling til etablering af lokale komposteringspladser.

Ad h) Det vil være en del af den kommende grundejerforenings opgaver at stå for drift af særlige fællesanlæg/byrum. Som del af dette kan der tages stilling til udarbejdelse af manual til biodiversitet i bygninger og grønne anlæg

Ad i) På baggrund af dialog med HOFOR efter den offentlig høring af lokalplanforslaget om regnvandshåndtering foreslås indarbejdet i lokalplanen, at

der i delområde I, II, IV, V og VI skal være anlæg til afledning, og tilbageholdelse af tag- og overfladevand. Dette kan være i form af render, kanaler, regnbede, bassiner, lavninger og/eller via fordampning som vertikale vandopsamlinger og lignende.

Ad j) Det er ikke hjemmel til i en lokalplan at bestemme, at der skal etableres en bybondegård. Det vil dog være muligt at etablere inden for lokalplanens bestemmelser, hvis det vurderes hensigtsmæssigt i forhold til øvrig udformning af byrum og bebyggelse og driftsforhold, herunder hensyntagen til støj og lugtgener.

Ad k) Der stilles krav til en andel beplantning i alle byrum, herunder minimumsandel af hjemmehørende og frugtbærende arter. Der er dog ikke stillet krav til den konkrete udformning af byrum, da disse endnu ikke er projekteret.

Ad l) Der stilles krav til en andel beplantning i alle byrum. Der er dog ikke stillet krav til specifik type beplantning, da den konkrete udformning af byrum endnu ikke er fastlagt. Men forvaltningen er enig i, at det vil være hensigtsmæssigt at tage hensyn til biodiversitet i den nærmere projektering af byrummene. Det vil være en del af den kommende grundejerforenings opgaver at stå for anlæg og drift af særlige fællesanlæg, herunder byrum. Som del af dette kan der tages stilling til, hvordan biodiversiteten bedst muligt understøttes.

Ad m) Den konkrete udformning af byrummene er endnu ikke fastlagt i detaljer. Men den overordnede planlægning for byrummene lægger op til en forskelligartet indretning og brug, hvor nogle vil være egnede til aktiviteter og boldspil, eks. Baneparken langs CMC. I Vasby Have og Skydebrograven vil der være større, åbne arealer. Herudover skal etableres en offentlig park "Lokomotivskoven", som vil kunne indrettes med hensyn til borgernes ønsker og behov.

Ad n) + o) Byrummet Vasby Have er tænkt som et byrum, der kan rumme mindre haver. Drivhuse vil kunne etableres inden for lokalplanens bestemmelser om mindre bygninger. Vasby Have vil dog være privatejet, og den kommende grundejerforening er ansvarlig for anlæg og drift, herunder konkret indretning. Lokalplanen stiller krav om, at det er offentligt tilgængeligt. Herudover skal etableres en offentlig park "Lokomotivparken", som vil kunne indrettes med hensyn til borgernes ønsker og behov. Der er dog mange bevaringsværdige træer i Lokomotivparken, som indretningen vil være afhængig af.

Strækningen langs Otto Busses Vej indgår i beplantningszone 5E, hvor der i lokalplanen stilles krav om 18 nye træer, hvoraf 70 % skal have en højde på mindst 15 m. Mindst 70 % af disse træer skal være hjemmehørende arter, hvor lind er en mulighed. Den eksisterende allé videreføres dermed.

Nogle af byrummene i Jernbanebyen ligger langs passager og ved boldbaner og lægger således op til en mere aktiv anvendelse end andre byrum, som kan indrettes til mere stille aktiviteter og ro. Der stilles krav om bænke i alle byrum af hensyn til tilgængelighed. Bygningsreglementets tilgængelighedskrav vil herudover skulle overholdes.

Forvaltningen oplyser, at det af miljørapporten fremgår, at en overdækning af metroens klagøringscenter CMC er vurderet til at koste ca. 2,2 mia. kr. Det var en forudsætning for estimatet, at overdækningen ikke kan anvendes til andet formål end støjafskærmning. Anlæg af boldbaner på en overdækning vil dermed sandsynligvis øge de estimerede udgifter til en overdækning. Der er desuden en række funktionelle og sikkerhedsmæssige forhold for metrodriften, der gør det vanskeligt at overdække arealet.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen henviser til forslag til ændringer beskrevet under emnet regnvandshåndtering. Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(1, LU) Nye træer og allergener

41 Vesterbro Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg bemærker, at det er positivt, at antallet af nye træer i Jernbanebyen er blevet forøget. Det bør dog undersøges, om nogle af de nævnte træarter bør udelades af hensyn til allergener.

Forvaltningens svar

Der stilles krav til en andel beplantning i alle byrum, herunder minimumsandel af hjemmehørende og frugtbærende arter. Der er i lokalplanen beskrevet en række arter, som kan betegnes som hjemmehørende og frugtbærende arter. Der er dog ikke stillet krav til specifik type beplantning, da den konkrete udformning af byrum endnu ikke er fastlagt. Det er korrekt, at flere af de hjemmehørende arter er allergene. Københavns Kommune søger generelt at undgå allergene arter, men for at sikre et varieret og robust træartsvalg, som imødegår konsekvenser af klimaforandringer og sygdomme i træer og understøtter biodiversitet, er det vurderet hensigtsmæssigt fortsat at muliggøre allergene træarter.

(7, LU) Bevaringsværdige træer

Henvendelse 9,11 Den Gule By Beboerrepræsentation, 27, 35, 37, 41 Vesterbro Lokaludvalg, 44 Ejendomsselskabet Otto Aps – ejer af Den gule By, 50 Danmarks Naturfredningsforening København

Flere henvendelser peger på, at flere træer kan og bør bevares, specielt de store og gamle træer, som ikke kan sidestilles med nye.

Vesterbro Lokaludvalg konstaterer, at støjafskærmende bebyggelse mod Vasbygade har en konsekvens for bevaring af træer – eks. "lunden" sydøst for Spor10. Lokaludvalget foreslår, at der medtages en hensigtserklæring i lokalplanen om, at der i den konkrete udformning af byggefeltene i delområde I og II skal gøres plads til bevaring af 3-4 træer. Vesterbro Lokaludvalg foreslår, at nogle af de gamle træer ved Spor 10 flyttes til beplantningszone 6J, 1A og 1C, så de store træer reddes og kan bidrage med volumen i byrummet.

Vesterbro Lokaludvalg og Den Gule By Beboerrepræsentation ønsker lindealléen langs Otto Busses Vej bevaret. Det påpeges, at de tre lindetræer langs Otto Busses Vej, som lokalplanen muliggør fældet, er en vigtig del af alléen og det ønskes, at der findes alternative løsninger. Det understreges yderligere af Den Gule By Beboerrepræsentation, at det ikke er nødvendigt at øge vejens bredde, da der allerede i dag kører store biler på vejen. Det foreslås, at der i stedet etableres en ekstra gang/cykelsti bag træerne.

Den Gule By Beboerrepræsentation ønsker, at de eksisterende træer i de private haver i Den Gule By ikke udpeges som bevaringsværdige, da de risikerer at blive for store til de små haver. Man bør i stedet indarbejde bestemmelse om, at de ikke må blive for høje, så de ikke risikerer at skade bygningerne.

Ejendomsselskabet Otto Aps ønsker ikke, at to tujaer i private haver gøres bevaringsværdige, da der er tale om flerstammede træer, som ikke er hjemmehørende.

Danmarks Naturfredningsforening finder, at gamle træer bør være hellige og som udgangspunkt ikke må fældes. Det kritiseres, at der tillades fældning af trægruppe ved Vasbygade og langs Otto Busses Vej.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at det er korrekt, at det er nødvendigt at fælde tre eksisterende lindetræer langs Otto Busses Vej, som er vurderet til at leve op til kriterierne for at blive udpeget som bevaringsværdige. Årsagen til at det er nødvendigt at fælde de to træer nærmest Mesterboligen, er dog ikke den planlagte bygning vest for Lyntogsløftehallen, men at der skal være vejadgang til Centralværkstedet gennem port i eksisterende bygning, og at kørekurver for varelevering berører træerne, hvorfor de ikke kan bevares. Årsagen til, at det er nødvendigt at fælde det eksisterende træ, er vejens bredde og forløb. Forvaltningen vurderer, at den fastlagte vejbredde er minimum for at sikre, at busser og andre trafikanter kan passere hinanden sikkert. Der etableres ikke cykelsti langs Otto Busses Vej, og fortov langs den sydlige side af vejen kan lægges bag træerne.

Forvaltningen bemærker, at det er korrekt at etablering af helhedsplanen forudsætter, at ca. halvdelen af de eksisterende træer, der er vurderet til at leve op til kriterierne for at blive udpeget som bevaringsværdige, fældes. Dette skyldes bl.a. vejforhold, placering af bebyggelse, boldbaner mv. Forvaltningen vurderer ikke, at det er realistisk at bevare flere træer, hvis den fremlagte helhedsplan skal kunne realiseres.

Der er i planen generelt udpeget de træer som bevaringsværdige, som lever op til Københavns Kommunes kriterier for udpegning (alder og estimeret restlevetid), og som forvaltningen vurderer, at det er realistiske at bevare indenfor helhedsplanens rammer. De to tujaer ved Den Gule By er udpeget på baggrund af disse kriterier. Størstedelen af de udpegede træer er placeret på privatejede arealer. Hvis det er nødvendigt at beskære, fælde eller flytte et bevaringsværdigt træ af hensyn til bygningsbevaring eller andre forhold, kan der søges dispensation til det. Sædvanlig pleje er tilladt.

(1, O) Bevaringsværdige træer på tekniske arealer

Henvendelse 23 Transportministeriet/Banedanmark, 48 Metroselskabet

Udpegning af bevaringsværdige træer på Banedanmarks arealer er i modstrid med jernbanelovens § 25, hvorefter Banedanmark kan kræve træer og anden beplantning fjernet, når banens vedligehold eller hensyn til togdrift gør det nødvendigt.

Metroselskabet bemærker, at det kan blive nødvendigt at fælde træer på CMC's areal, selvom de er udpeget som bevaringsværdige i lokalplanen.

Forvaltningens svar

Der er i planen generelt udpeget de træer som bevaringsværdige, som lever op til Københavns Kommunes kriterier for udpegning (alder og estimeret restlevetid), og som forvaltningen vurderer er realistiske at bevare indenfor helhedsplanens rammer. Enkelte af disse træer er placeret på Metroselskabets og Banedanmarks arealer. Hvis det viser sig, at det er nødvendigt at fælde træerne af hensyn til banedrift, er det muligt at dispensere hertil med krav om genplantning af erstatningstræer.

Forvaltningen har efterfølgende været i dialog med Banedanmark om udpegning af bevaringsværdige træer på Banedanmarks areal. På baggrund af dialogen er det vurderet, at det af hensyn til driftsmuligheder for Banedanmarks arbejdspladsarealer ikke er hensigtsmæssigt at udpege træer som bevaringsværdige in-

denfor Banedanmarks arbejdsareal. I stedet stilles krav om plantning af nye træer i forbindelse med etablering af støjafskærmende randbebyggelse langs Otto Bussenes Vej.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at tegning 7d1 og 7d3 Beplantning ændres, så der ikke udpeges træer som bevaringsværdige på Banedanmarks arealer, og at der i stedet stilles krav om nye træer ved ny randbebyggelse. Ændringen fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(3, LU) Universelt design og fysisk og psykisk udfordrede borgere

Henvendelse 26 Handicaprådet, 41 Vesterbro Lokaludvalg, 59 Dansk Handicap Forbund København

Universelt design, som er design af byen, der gør, at alle ligeligt kan bruge den, bør integreres i Jernbanebyen fra starten og bør prioriteres i planerne for Jernbanebyen. Det er særligt vigtigt at have fokus på universelt design, når det vedrører planlægning af gangstier, cykelruter, ramper og tilgængelige overgange samt lydfyr.

Der bør i forlængelse heraf være ekstra fokus på at indtænke fysisk og psykisk udfordrede borgere i planlægningen, så faciliteter, funktioner og byrum tilgodeser disse grupper.

Forvaltningens svar

Nogle af byrummene i Jernbanebyen ligger langs passager og ved boldbaner lægger således op til en mere aktiv anvendelse end andre byrum, som kan indrettes til mere stille aktiviteter og ro.

Forvaltningen er enig i, at universelt design er vigtigt for at skabe en blandet by. Men universelt design kan ikke sikres med lokalplanen som generelt krav. Hvis det skulle sikres, skal udformning af byrum fastlægges detaljeret, og det er ikke muligt, da bygninger og byrum endnu ikke er projekteret. Forvaltningen vurderer derfor, at det ikke er hensigtsmæssigt at fastlægge detaljer om byrum på nuværende tidspunkt, som potentielt vil kunne låse byrummene i en uhensigtsmæssig udformning. Der stilles krav om bænke i alle byrum af hensyn til tilgængelighed. Bygningsreglementets tilgængelighedskrav vil herudover skulle overholdes ved byggesager.

(4, LU) Byrum generelt

Henvendelse 8, 41 Vesterbro Lokaludvalg, 47 Grundejergruppen, 52, 55

Vesterbro Lokaludvalg påpeger, at byrum skal kunne rumme toiletter og vandposter.

Flere henvendelser ønsker, at der muliggøres flere funktioner i byrummene. Der er, ud over de naturmæssige ønsker, jf. tidligere afsnit, ønsker om flere legepladser, fodboldbaner og idrætsfaciliteter og der foreslås en række konkrete ønsker:

- a) Basketbane med gummiunderlag.
- b) Børnehus, hvor forældre kan låne/leje lokaler samt anvende dem til mere spontane aktiviteter. Stedet skal drives af en kreds af forældre og kommunen har det overordnede tilsyn.
- c) Forsamlingshus/beboerhus til møde- og festarrangementer. Den overordnede ledelse varetages af en kreds af brugere og kommunen medfinansierer driften.
- d) Genbrugshus, hvor der kan ske en udveksling af genbrugsting. Kommunen finansierer driften af stedet.

- e) Beboerværksted, hvor reparation af cykler, møbler, lamper, tøj, elektronik mm. kan foregå. Den daglige ledelse varetages af en kreds af brugere og kommunen finansierer stedet.
- f) Multiidrætshal. Kommunen skal varetage driften af stedet.
- g) Spisehus med varieret udbud af retter, herunder af veganske og vegetariske. Stedet drives så vidt muligt i privat regi med kommunen som den overordnede ansvarlige.
- h) Musikøvehus placeret således, at musikøvningen ikke generer omgivelserne. Driften varetages af kommunen.
- i) Kreativitetshus for fx kunstmaling og keramik på amatørplan. Stedet skal dagligt ledes af en kreds af brugere, hvor kommunen har det overordnede ansvar.

En henvendelse ønsker krav om funktionelle legepladser, der tilbyder konkrete legeredskaber og ophold for børn, som også er tilgængelige i løbet af dagen. Her refereres bl.a. til legepladserne i Carlsbergbyen, som kan være svære at finde, fordi de ikke umiddelbart er læsbare som legepladser. I forlængelse heraf ønskes det, at mængden/antallet af legepladser også afspejler det forventede børnetal i bydelen.

En henvendelse peger på, at der bør arbejdes med æstetik, der taler dæmpet og positivt til alle sanser, så menneskene kan finde mening, mulighed for at hele, tryghed, ståsted i tiden og få overskud til fællesskab og samtalen med andre i byrummet. At mennesker sætter tempoet ned for at nyde arkitekturen og atmosfæren og får øjenkontakt med andre. Byrummene skal endvidere understøtte, at mennesker mødes, ikke kun som forbipasserende, men i dialog. Der spørges i forlængelse heraf ind til hvordan tryghed er indtænkt i planen.

Grundejergruppen bemærker, at det bør præciseres i lokalplanen, at tagterrasser til børneinstitutioner, grundskoler, plejecentre og plejeboliger kan indregnes i friarealet, samt at boldbaner indgår i beregning af friarealet.

Forvaltningens svar

- En række af ønskerne til brug af bygningerne og friarealerne vil være mulige indenfor de anvendelses- og indretningsbestemmelser, der er for dem. Der kan med lokalplanen ikke tages stilling til, hvordan disse ønsker imødekommes, hverken i form af ejerskab eller ansvaret for driften. Om de enkelte synspunkter bemærkes særligt.
- Ad a) Skolen i Vognværkstedet skal indeholde en skoleidrætshal, som kan rumme pladskrævende halidrætsgrene som basketball, håndbold, floorball mv. Der er ikke fastlagt en basketballbane i byrum i lokalplanen, men der fastlægges byrum, som vil kunne rumme aktiviteter som eks. streetbasket.
- Ad b) Det er ikke muligt at stille krav om etablering af et børnehus i lokalplanen. Det er dog muliggjort, hvis der afsættes midler til etablering og drift. Herudover vil lokaler i skolen, Spor10 og andre fællesarealer kunne understøtte lokale fællesskaber og aktiviteter.
- Ad c) Det er ikke muligt at stille krav om etablering af et forsamlingshus i lokalplanen. Det er dog muliggjort, hvis der afsættes midler til etablering og drift. Herudover vil lokaler i skolen, Spor10 og andre fællesarealer kunne understøtte lokale fællesskaber og aktiviteter. Lokalplanen stiller krav om, at der i forbindelse med nyt boligbyggeri skal opføres eller indrettes fællesarealer for bebyggelsens beboere af størrelsesordenen 1 % af etagearealet. Disse arealer kan slås sammen og være fælles for flere bebyggelser og dermed anvendes som forsamlingshus/beboerhus.
- Ad d) Ved behandlingen af lokalplanforslaget den 17. juni 2024 vedtog Teknik- og Miljøudvalget ændringsforslag om, at der skal stilles krav om etablering af en nærgenbrugsstation i lokalplanen. Det er derfor indarbejdet i det nye forslag, at der skal etableres en nærgenbrugsstation i p-hus i delområdet I ved Vasbygade, i Spor10/Toldkammerbygningen eller fordelt på de to placeringer.

Ad e) Der stilles krav om en nærgenbrugsstation i lokalplanen. Her kan iværksættes workshops, hvor man lærer håndværk og teknikker til at reparere ting. Kommunen har dog ikke hjemmel til at afholde reparationscafeer på en nærgenbrugsstation, da det ikke kan anses som en affaldsaktivitet. Kommunen har heller ikke hjemmel til at udleje lokaler på en nærgenbrugsstation til eks. beboerværksted. Lokaler i Spor10 og andre fællesarealer vil muligvis kunne understøtte ønsket om et beboerværksted.

Ad f) Skolen i Vognværkstedet skal indeholde en skoleidrætshal, som kan rumme pladskrævende halidrætsgrene som basketball, håndbold, floorball mv.

Ad g) Det er ikke muligt i en lokalplan at stille krav om etablering af et spisehus. Det er dog muliggjort inden for bestemmelserne, hvis der afsættes midler til etablering og drift. Eksempelvis vil Spor10 og andre fællesarealer kunne indeholde fællesspisning.

Ad h) Det er ikke muligt i lokalplanen at stille krav om etablering af et musikøvehus. Det er dog muliggjort inden for bestemmelserne, hvis der afsættes midler til etablering og drift. Herudover vil lokaler i skolen, Spor10 og andre fællesarealer kunne understøtte behov for lokaler til musik.

Ad i) Det er ikke muligt i lokalplanen at stille krav om etablering af et kreativitetshus. Det er dog muliggjort inden for bestemmelserne, hvis der afsættes midler til etablering og drift. Herudover vil lokaler i skolen, Spor10 og andre fællesarealer kunne understøtte behov for lokaler til musik. Herudover vil der på nærgenbrugsstationen kunne iværksættes kreative aktiviteter med genbrug og bæredygtighed som temaeks. syning og håndarbejde. Kommunen må dog ikke udleje lokaler på en nærgenbrugsstation.

Forvaltningen bemærker, at der i lokalplanen ikke kan stilles krav til konkrete legeredskaber eller detaljeret æstetisk udformning, men der fastlægges arealer til leg. Dette er fastlagt i byrum: E, I, M2, S og L1. Desuden ved skoler og institutioner i byrum: H, J, F, R og M1 samt i alle gårdrum.

Forvaltningen bemærker, at det er en del af Københavns Kommunes arkitekturpolitik, at der altid arbejdes med tryghed og byliv i udviklingen af nye planer. Dette har også været gældende i denne plan, hvor kontakten mellem beboere i stueetager og brugere af byrum er sikret ved at stille krav til kantzoner med plads til ophold samt gulvkoter i stueetagen, der sikrer gode overgange mellem de private og offentlige arealer. Kantzonerne skaber både plads til mødet mellem beboere og besøgende og understøtter derved både tryghed og byliv i de tilstødende veje og byrum.

Forvaltningen bemærker, at det allerede indgår i lokalplanen, at hævede dæk og tagterrasser kan medregnes i friarealet, og at det derfor ikke er nødvendigt at præcisere det for særskilte funktioner. Idet friarealet udgøres af ubebyggede arealer, kan boldbaner i henhold til lokalplanen medregnes som friareal. Der er dog i de generelle funktionskrav til daginstitutioner fastlagt, at kun 25 % af friarealet til skolen kan udgøres af boldbane. Planen tager højde for dette forhold.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at tegning 2a Anvendelse i stueetagen ændres, så der tilføjes markering af felt, hvor der er krav til etablering af minimum 400 m² til nærgenbrugsstation. Feltet omfatter den vestlige del af p-hus i delområde I samt Spor10/Toldkammerbygningen.

Ændringen fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(2 LU) Specifikke byrum og kantzoner

Henvendelse 41 Vesterbro Lokaludvalg, 46 Børne- og Ungdomsforvaltningen, 47 Grundejergruppen

Vesterbro Lokaludvalg har en række konkrete forslag til ændringer:

- a) For at Spor10 skal kunne blive omdrejningspunktet for den sociale infrastruktur i Jernbanebyen, understreges vigtigheden af et sammenhængende byrum op til Spor10. Konkret foreslår Vesterbro Lokaludvalg, at byggefeltet nordøst for Spor10 gøres mindre og flugter med sydsiden af p-huset.
- b) I Vasby Have / byrum I skal der stilles krav om en legeplads på mindst 1600 m² eller tilsvarende legepladsen i Enghave Parken. En stor legeplads vil øge sandsynligheden for uplanlagte møder.
- c) Vesterbro Lokaludvalg finder det problematisk, at der kun er en smal kantzone mellem de høje bygninger mod Lokomotivskoven og parken. Der opfordres til, at der vil være en åben proces omkring den kommende programmering, så der sikres bedre overgange mellem den private bebyggelse og den kommunale park.
- d) Byrum A og G bør sammentænkes for at skabe en samlet ankomst til Jernbanebyen.
- e) Byrum J og K bør samtænkes og skal kunne noget mere, så det kan fungere som et lille samlingssted for beboerne. Der henvises til visualisering, hvor det fremstår som et trafikalt rum.
- f) Baneparken/Byrum E, F, R, S og Q. Bebyggelsesplanen ser ud til at skabe en mur mellem Centralens indre og Baneparken og Vesterbro Lokaludvalg er bange for, at det bliver en livløs overgang frem for et aktivitetsbånd. Fodboldbanerne skal kunne bruges til andet formål end fodbold. Der er kun få funktioner som henvender sig til Baneparken, og Vesterbro Lokaludvalg er bekymret for, at det urbane rum vender ryggen til de grønne områder.
- g) Byrum O2 – Det centrale byrum i Centralværkstedet. Lokalplanen beskriver krav til en plads på 1.700 m², men der ser ud til at være en pladsmulighed på mindst 2.500 m², som bør udnyttes fuldt ud. Lokaludvalget gør opmærksom på en mulig konflikt mellem støjende aktivitet på pladsen og nybyggeri med altaner, der vender mod pladsen.
- h) Byrum O1, 2 og 3. På strøget gennem centralen bør der kunne findes plads til værksteder, mindre butikker mm.

Børne- og Ungdomsforvaltningen har bemærkninger til nogle af byrummene ved kommende skole og daginstitutioner:

- i) For byrum F, H, J og R, der er legepladser til daginstitutioner, bemærkes det, at krav om 25 % bede bør ændres til 20 %, da der i funktionsprogram for daginstitutioner medregnes facader i de 25 %, der skal begrønnes i henhold til dette. 25 % på terræn vil derfor være en forøgelse i forhold til den fastlagte andel i funktionsprogram for daginstitutioner.
- j) Værn ved udeareal på tag skal kunne være op til 2 m højt
- k) Ordet "bænke" bør ændres til "siddemuligheder" for at sikre fleksibilitet i legepladsindretningen,
- l) Børne- og Ungdomsforvaltningen bemærker desuden, at faldunderlag ikke må være mørkt eller sort, da det bliver overophedet i solskin.

- m) For byrum M1, der er Skydebroparken ved Vognværkstedet, bemærker Børne- og Ungdomsforvaltningen, at der bør være mulighed for møblering med faste elementer til fx legeredskaber. Endvidere bemærkes det, at der skal være fokus på sikkerhed ved Skydebrograven, hvis den terrænreguleres til at håndtere regnvand.

Grundejergruppen bemærker følgende:

- n) Grundejergruppen bemærker, at der bør stilles krav om et legeareal i byrum D, som er Lokomotivskoven, idet der i område V og VI er en mindre koncentration af legearealer.
- o) Grundejergruppen bemærker, at lokalplanens krav til at der skal være 100 % fast belægning i byrum N (smøgen nord for Centralværkstedet) bør ændres til højst 80 % fast belægning, så en højere grad af begrønning muliggøres mhp. at reducere varmeø-effekten.
- p) Grundejergruppen bemærker, at krav om etablering af trappeanlæg i byrum X med bede med beplantning bør udtages, da en højere grad af begrønning bør muliggøres.
- q) Lokalplanen fastlægger, at eventuelt terrasseareal i kantzoner, der ikke må indrettes til ophold grundet støj, skal erstattes med beplantning. Grundejergruppen påpeger, at dette krav ændres til, at terrasseareal også kan erstattes med fast belægning, idet der kan være vanskelige vækstforhold, hvis kantzoneareal er under en altan.
- r) Grundejergruppen ønsker, at bestemmelser for krav til terrasseareal i kantzoner ændres, så det fremgår tydeligere, at der kun er krav til én terrasse på mindst 1,5 m x 1,5 m pr. bolig. Grundejergruppen ønsker desuden, at det præciseres ved kantzone b, c og j, at krav til terrasse areal bortfalder, hvis der er etableret terrasse til boligen mod gårdrum.
- s) Grundejergruppen bemærker, at det bør fremgå af bestemmelsen for kantzone c, at kantzonens dybde mod vejtype C2 ved serviceerhverv kan reduceres til en dybde på mindst 0,5 m, så der er mulighed for at vejen, hvor der er krav om en safezone for fodgængere, kan indrettes med et grønt areal mellem kørebane og fodgængerareal.
- t) Grundejergruppen ønsker, at kantzone g ved Toldkammerbygningen ændres, så det fremgår, at krav til planter kan fraviges, hvis der etableres rampe til kælderniveau langs facade a, samt at krav til, at der skal etableres trapper mellem plint og terræn i hele plintens længde, fjernes.
- u) Grundejergruppen foreslår ændring af krav til fast belægning i følgende kantzoner for at muliggøre mere beplantning mhp. reduktion af varmeøeffekt:
- Kantzone d (foran de gule porte) - krav til 100 % fast belægning ønskes ændret til 80 % fast belægning og 20 % bede med beplantning.
 - Kantzone f (ved vandtårnet): Krav til 100 % fast belægning ønskes ændret til 80 % fast belægning og 20 % bede med beplantning.
 - Kantzone h (omkring bevaringsværdige bygninger i Centralen og ved portbygningen: Krav til 100 % fast belægning ønskes ændret til 80 % fast belægning og 20 % bede med beplantning.
 - Kantzone m (ved Vognværkstedet): Krav til 100 % fast belægning ønskes ændret til 80 % fast belægning og 20 % bede med beplantning.

- Kantzone i (omkring nye bygninger i delområde V ved smøgen syd for Otto Busses Vej): Krav til 100 % fast belægning ønskes ændret til 70 % fast belægning og 30 % bede med beplantning).
- v) Grundejergruppen bemærker, at krav om en bæk for hver 50. m i flexzoner medfører en så høj mængde bænke, at det svært at finde hensigtsmæssige placeringer samt at opnå tilstrækkeligt areal til begrønning. Dette belyses med en illustration i bilag til høringssvaret, som viser at et krav om en bæk pr. 50. m medfører 286 bænke, og at et krav om en bæk pr. 100. m medfører ca. 164 bænke i flexzoner. Grundejergruppen foreslår derfor, at kravet reduceres til en bæk pr. 100. m.
- w) Grundejergruppen bemærker, at det er vanskeligt at overholde krav til beplantning af byrum X, hvis Sund & Bælts anlæg regnes med i byrummet, idet dette anlæg ikke kan begrønnes. Grundejergruppen foreslår derfor, at Sund & Bælts anlæg udgår af byrumstegningen i lokalplanen.

Forvaltningens svar

- Ad a) Forvaltningen er enig i, at det er vigtigt at sikre sammenhæng mellem Toldkammerbygningen / Spor10 og byrummet omkring. Dette sker bl.a. ved krav om etablering af en plint med trappe med siddetrin langs 40 % af bygningens facade og ved krav om en høj andel af glas/vinduer. Afstanden til bygningen sydøst for Toldkammerbygningen er øget i forhold til bebyggelsesplanen i startredegedørelsen, hvilket giver mere plads til begrønning og byrum på dette sted. Forvaltningen vurderer ikke, at det vil være hensigtsmæssigt at øge afstanden til bygningen nordøst for Toldkammerbygningen, idet bygningen er med til at understøtte det buede væv, og bygningen medvirker til at skærme for den støj fra Vasbygade, som vil komme gennem porten omkring adgangsvejen syd for p-huset.
- Ad b) Der er stillet krav om et legeareal på mindst 400 m² i Vasby Have. Parkens samlede areal er på en hektar og skal også rumme stier, træer og anden beplantning, herunder evt. mulighed for mindre haver. Herudover vil der være offentlig adgang til legepladsen til daginstitutionen, som ligger ud til det nordøstlige hjørne af parken, uden for daginstitutionens åbningstid. Dette areal er ca. 1400 m². Forvaltningen vurderer på den baggrund, at krav om legeareal på mindst 400 m² er passende. Det vil kunne etableres større, hvis ejerne ønsker det.
- Ad c) Forvaltningen er enig i, at der skal være opmærksomhed på overgangen mellem boliger og den kommunale park i projekteringen.
- Ad d) Forvaltningen har ved bestemmelserne for de to byrum lagt vægt på forskellen i egenart mellem kvarterer nord og syd for CMC. Således stilles der i byrum A krav til farve på belægning, hvis det etableres i tegl. I byrum G, som markerer ankomst til det sydlige område, er farvevalget frit, da der her ikke er et bevaringsværdigt anlæg.
- Ad e) Byrum J vil skulle indrettes som friareal til en daginstitution og vil derved indeholde legeareal, men det skal også kunne hegnes. Byrum K må ikke hegnes, og 25 % skal være beplantet. Forvaltningen er enig i, at byrummet har en trafikal karakter, men det skal ses i sammenhæng med, at legeopholdsgader desuden vil blive indrettet med mulighed for ophold og få en lav trafikmængde.
- Ad f) Der stilles krav om etablering af porte, der ikke må lukkes, i bebyggelsen syd for Centralværkstedet, hvilket vil give forbindelse til Baneparken. Lokalplanen kan ikke stille krav om, hvordan fodboldbanerne anvendes, men der er muliggjort areal syd for banerne, som giver forbindelse til Baneparken. Der stilles krav om etablering af legeareal i Baneparken, som også vil kunne anvendes til eks. udendørs fitness og aktiviteter i sammenhæng med Baneparken.

- Ad g) Byrum O2 – Det centrale byrum i Centralværkstedet. Forvaltningen bemærker, at Vesterbro Lokaludvalg har ret i, at pladsens areal godt kan være større. Byrummet er 3.420 m² fra facade til facade. Bestemmelsen siger 'en plads på *mindst* 1.700 m²', så den kan blive større, i den endelige udformning. Vejtype C1 der løber langs byrum O2 fastlægges i en bredde af 5,5 m. Kantzonen skal have en dybde på mindst 2 m. Formålet er at give lidt fleksibilitet ift. den endelige udformning af pladsen, så kantzonen fx kan blive bredere op mod de syd- og vestvendte facader.
- Ad h) Forvaltningen er enig i, at passagen gennem Centralværkstedet egner sig til udadvendte funktioner. Der stilles krav om etablering af en stiforbindelse og 100 % fast belægning i byrum O1, som understøtter muligheden. Der er muliggjort serviceerhverv i stueetager mod passagen.
- Ad i) Forvaltningen anerkender, at det er en udfordring at etablere beplantede arealer ved daginstitutioner, hvor friarealet også skal rumme mulighed for leg. Forvaltningen foreslår derfor, at krav til beplantning sættes ned til 20 %, så det er i overensstemmelse med funktionsprogrammet for daginstitutioner, hvor beplantede facader også kan medregnes som beplantet areal.
- Ad j) Det er fastlagt i lokalplanen, at værn om tagterrasser kan være op til 3 m høje.
- Ad k) Betegnelsen "bænke" er en standardbetegnelse, der anvendes generelt i alle lokalplaner. "Bænke" er ikke et fast defineret begreb kan derfor have forskellig udformning.
- Ad l og m) Det er i bestemmelsen for byrum F, byrum M2 og byrum R angivet, at faldunderlag kan være sort, grå, mørkegrå eller rødbrun for at sikre sammenhæng med karakteren i omgivende byrum. For byrum H og J er ikke angivet specifikke farver for faldunderlag. Faldunderlag kan derfor etableres i lys grå farve, som ikke overophedes. For byrum M1, der er friareal til skole i Vognværkstedet er der ikke angivet specifikke farver for faldunderlag og befæstede arealer i beton. Forvaltningen foreslår, at det præciseres, at faldunderlag og asfalt vil skulle være grå, da det skal indgå i et bevaringsværdigt anlæg ved Skydebrograven. Forvaltningen vurderer, at det af hensyn til det bevaringsværdige anlæg er vigtigt at friholde de 5 meter nærmest Skydebrograven for faste elementer såsom cykelstativer og legeelementer. Disse vil i stedet kunne placeres i den resterende del af byrummet. Forvaltningen foreslår, at dette præciseres i lokalplanen.
- Ad n) Forvaltningen bemærker, at der i område V og VI er fastlagt krav om legearealer i Baneparken langs CMC, der er tænkt som det aktive areal i helhedsplanen, og at der vil være offentlig adgang til legepladser til daginstitutioner efter disses åbningstid. Da Lokomotivskoven muligvis skal anlægges med fokus på naturkvalitet, var der ikke fastlagt krav til legeareal i parken. Forvaltningen finder dog, at et legeareal på 400 m² vil kunne indpasses i parken og kan derfor anbefale, at der stilles krav om dette.
- Ad o) Forvaltningen bemærker, at der er stillet krav om 100 % fast belægning i byrum N, smøgen nord for Centralværkstedet, af hensyn til byrummets karakter med bevaringsværdige skinner i belægningen. Samtidig ønskes den urbane karakter bevaret. Der er stillet krav til 100 % fast belægning i byrum O1, som er fladen mellem de bevaringsværdige bygninger og nye bygninger i Centralværkstedet for at fastholde den nuværende karakter af en ensartet, samlet flade uden mindre bede, udover bede til træer. Forvaltningen bemærker, at lokalplanen giver mulighed for at udvide bede til træer og at plante større træer, hvilket forvaltningen vurderer i højere grad vil medvirke til reduktion af varmeeffekten. Forvaltningen bemærker, at der desuden er muliggjort bede til træer samt bede til facadebeplantning i kantzoner ved bevaringsværdige bygninger langs byrummene. I kantzoner ved nye bygninger i cen-

tralværkstedet er muliggjort bede. Der er desuden fastlagt krav om en grøn flade i hhv. byrum O1 og byrum O3.

- Ad p) Forvaltningen bemærker, at der er stillet krav om trappeanlæg i byrum x som et byrumsmæssigt element, der kan anvendes som siddemulighed i byrummet. Arealet for trappeanlægget er fastlagt til 100 m², hvoraf mindst 50 % skal være bede med beplantning. Forvaltningen vurderer derfor ikke at trappeanlægget er i modstrid med mulighed for et grønt byrum og anbefaler, at bestemmelsen fastholdes.
- Ad q) Forvaltningen bemærker, at der i lokalplanen er krav om, at stueetager er 4 m høje, hvorfor der vil være en vis højde under altaner. Forvaltningen vurderer, at det er muligt at der kan være beplantning under altaner, og at krav om beplantning bør fastholdes for at understøtte, at der etableres så meget grønt i kantzoner, som muligt.
- Ad r) Forvaltningen vurderer, at det fremgår tilstrækkeligt tydeligt, at der kun er krav til én terrasse på mindst 1,5 m x 1,5 m pr. bolig. Forvaltningen bemærker, at krav til terrasseareal under de enkelte kantzoner handler om kantzonens udformning og ikke om tilgængelighedskrav, og at disse terrasser derfor bør fastholdes.
- Ad s) Forvaltningen bemærker, at vejtype C2 er fastlagt de steder i delområde I, hvor det har været nødvendigt at muliggøre dobbeltrettet kørsel for tung trafik til varelevering, så der disse steder stilles krav om et trygt fodgængerareal. Forvaltningen vurderer, at det vil være hensigtsmæssigt at muliggøre, at kantzonens dybde ved vejtype C2 kan reduceres til 0,5 m, så der er fleksibilitet til at indrette vejen med et bugtende forløb og et grønt areal mellem kørebane og fodgængerareal. Forvaltningen foreslår derfor, at dette ændres.
- Ad t) Forvaltningen bemærker, at der i kantzone g ved Toldkammerbygningen kun er krav om etablering af plint langs mindst 40 % af facadelængden. Der er mulighed for etablering af plint omkring hele bygningen. Forvaltningen vurderer, at det er vigtigt, at der etableres trappe mellem plint og omgivende byrum, så der sikres en sammenhæng mellem bygning og byrum og, at bygningen ikke lukker sig med værn omkring en hævet plint. Forvaltningen foreslår derfor, at der ikke ændres på bestemmelsen.
- Ad u) Vedr. forslag til ændring af krav til fast belægning i kantzoner: Forvaltningen bemærker, at der generelt er muliggjort bede til facadebeplantning i kantzoner ved bevaringsværdige bygninger, dog ikke ved de Gule Porte. Udover dette smalle bed vurderer forvaltningen, at egenarten i området er, at bevaringsværdige bygninger står i en ensartet samlet flade, og at bredere, grønne bede omkring de bevaringsværdige bygninger derfor ikke vil være i overensstemmelse med områdets egenart.

Konkrete bemærkninger til kantzonerne:

- Kantzone d (foran de gule porte): Forvaltningen har fravalgt at foreslå at muliggøre facadebeplantning på facaden ved de gule porte, da det er vurderet, at det, at portene står 'rent' sammen med jernbanesporenes forløb op til portene, er en del af dette anlægs egenart og en vigtig fortælling for industrimindet. Der er i stedet planlagt for træer, der vurderes at være mere forenelige med stedet og som i højere grad taler sammen med den høje skala på både porte og bygninger.
- Kantzone f (ved Vandtårnet): Forvaltningen bemærker, at der i kantzone f er tilladt bede til facadebeplantning i en dybde på 0,5 m. Herudover vurderer forvaltningen ikke, at yderligere bedbe-

plantning omkring Vandtårnet er i tråd med Vandtårnets egenart som fritliggende, bevaringsværdig bygning.

- Kantzone h (omkring bevaringsværdige bygninger i Centralen og ved portbygningen): Forvaltningen bemærker, at der i kantzone h er tilladt bede til facadebeplantning i en dybde på 0,5 m. Herudover vurderer forvaltningen ikke, at brede, grønne bede omkring de bevaringsværdige bygninger er i tråd med egenarten.
- Kantzone i (omkring nye bygninger i delområde V syd for Otto Busses Vej): Forvaltningen bemærker, at der i kantzone i er tilladt bede til facadebeplantning i en dybde på 0,5 m. Herudover vurderer forvaltningen ikke, at bredere beplantning foran bygningerne er i tråd med den ønskede egenart i smøgen mellem bygningerne og Centralværkstedet og hensyn til udpegede bevaringsværdige skinner i belægningen.
- Kantzone m (ved Vognværkstedet): Forvaltningen bemærker, at der i kantzone m er tilladt bede til facadebeplantning i en dybde på 0,5 m. Herudover vurderer forvaltningen ikke at beplantning foran Vognværkstedet er i tråd med Vognværkstedets egenart som fritliggende bygning.

Ad v) Forvaltningen vurderer på baggrund af grundejergruppens illustration, at krav til bænke i flexzoner kan reduceres til en bänk pr. 50. meter. Dette er desuden i overensstemmelse med Vejdirektoratets vejledning: Færdselsarealer for alle, Universelt design og tilgængelighed, hvori det anbefales, at der etableres siddemuligheder for hver 100. meter på befærdede fodgængerstrøg. Krav til bænke i byrum ændres ikke.

Ad x) Forvaltningen bemærker, at det er korrekt, at Sund & Bælts anlæg ved Sydhavns Station ikke kan begrønnes. Forvaltningen foreslår, at det indarbejdes i bestemmelsen, at eksisterende teknisk anlæg ikke skal medregnes i areal, der skal begrønnes.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 8, stk. 7. Indretning af byrum og gårdrum, byrum F, H, J og R ændres, så krav til beplantning sættes ned fra 25 til 20 %.

Forvaltningen foreslår, at § 8, stk. 7, Indretning af byrum og gårdrum, byrum D ændres, så der stilles krav om et legeareal på mindst 400 m².

Forvaltningen foreslår, at der under byrum M1 tilføjes, at faste elementer ikke må placeres inden for 5 m fra Skydebrograven og, at asfalt og faldunderlag skal være grå.

Forvaltningen foreslår, at § 8, stk. 8 - kantzone c ændres, så det muliggøres, at kantzonens dybde mod vejtype C2 ved serviceerhverv og udadvendte funktioner kan være mindst 0,5 m.

Forvaltningen foreslår, at § 8, stk. 8, flexzoner ændres, så der stilles krav om etablering af en bänk for hver 100 m. i stedet for hver 50. meter for at frigive mere areal til beplantning,

Forvaltningen foreslår, at § 8, stk. 7, Indretning af byrum og gårdrum, byrum X ændres, så det fremgår, at teknisk anlæg ikke skal medregnes i areal, der skal beplantes.

Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(2, LU) Udformning af støjhegn

Henvendelse 41 Vesterbro Lokaludvalg, 47 Grundejergruppen

Vesterbro Lokaludvalg foreslår, at støjhegnet omkring CMC udformes som et grønt hegn, der også kan opsamle regnvand og bruges rekreativt i samspil med de grønne arealer omkring det. Konkret foreslås det, at bestemmelsen for støjhegnet ændres, så graden af glas kan reduceres, hvis det er nødvendigt for varmeeffekten, og at lukkede partier skal være beklædt i træ eller have levende beplantning. Lokaludvalget vil dog gerne have ruder i hegnet. Det foreslås desuden, at der kan forberedes senere udbygningsmuligheder langs støjhegnet i form af drivhuse, kunst, idrætsfaciliteter og andet.

Grundejergruppen bemærker, at beton bør tilføjes som materiale for bærende konstruktioner og sokkel for støjskærmen, så skærmen kan optage terrænspring.

Forvaltningens svar

Forvaltningen er enig i, at det vil være hensigtsmæssigt at udforme støjhegn med en høj andel begrønning. Der er derfor stillet krav om etablering af bede til facadebeplantning langs 70 % støjskærmens længde. Forvaltningen vurderer dog også, at det er vigtigt at sikre gennemsigtige glaspartier i støjskærmene for at give mulighed for at se igennem dem. Det understøtter også trygheden i området og lysforholdene, at skærmene ikke føles meget massive. Forvaltningen foreslår, at andelen af bede til facadebeplantning langs støjskærmene øges til at være langs 100 % af støjskærmene, men at krav til gennemsigtige partier i skærmene samtidig fastholdes.

Forvaltningen vurderer, at det er hensigtsmæssigt at muliggøre beton som synligt materiale for sokkel og for konstruktioner i støjskærme. Støjskærmens lukkede partier skal fortsat beklædes med træ.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 7, stk. 90, Støjafskærmning litra b) ændres, så det fremgår, at bærende konstruktioner kan være i beton, og at sokler må være i synlig beton. Forvaltningen foreslår endvidere, at § 8, stk. 9. Beplantning ændres, så krav til bede til facadebeplantning øges til at skulle være langs alle de lukkede dele af støjskærmene. Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(7, LU) Byrum i Den Gule By

Henvendelse 11 Den Gule By Beboerrepræsentation, 25, 35, 37, 44 Ejendomsselskabet Otto Aps – ejer af Den Gule By, 53, 54

Den Gule By Beboerrepræsentation samt flere henvendelser bemærker, at udpegningen af byrum L2 og L3 bør udgå af lokalplanen. Disse byrum er private, og skal derfor ikke gøres offentligt tilgængelige. Der bør desuden ikke være en offentligt tilgængelig sti mellem byrum L2 og L3.

Ejendomsselskabet Otto Aps ønsker ikke, at lokalplanen fastlægger krav til arealer i Den Gule By eller stiller krav til, at byrum skal være offentligt tilgængelige og ikke må hegnes. Bygherre ønsker at opdatere de nuværende arealer til udendørs orange, bold/badmintonbaner, bedre legeplads og andre muligheder for fællesskaber. Det ønskes, at byrum L1, L2 og L3 udgår af lokalplanen, så ejerne selv kan finde løsninger for byrummene, som hidtil. Det bemærkes, at det ikke er muligt at opfylde krav til byrum L2, da der skal etableres vendeplads her.

Ejendomsselskabet Otto Aps ønsker mulighed for effektbelysning af byrum, eksempelvis ved belysning af træer.

Forvaltningens svar

Forvaltningen er enig i, at byrum L3 omkring Mesterboligerne har en mere privat karakter, og der er derfor muliggjort hegning med hæk omkring haverne ved Mesterboligen, der udgør byrum L3.

Forvaltningen vurderer desuden, at byrum L3 kan undtages fra det generelle krav i planen om, at byrum skal være offentligt tilgængelige. Med forslaget til lokalplan har det været hensigten at fastholde den nuværende karakter uden hegn ved byrum L2. Stien er fastlagt i overensstemmelse med oplæg fra bygherre i Den Gule By, og den giver adgang for gående til Den Gule By fra Otto Busses Vej samt en sekundær forbindelse til en muliggjort ny bygning i den Gule By. Forvaltningen vurderer dog, at stien ikke er af central betydning og derfor kan udtages.

Forvaltningen har fastlagt krav til begrønning af byrummene, for at sikre det nuværende grønne udtryk og byrummets indpasning i det bevaringsværdige miljø i den Gule By. En fornyelse af legepladsen vil mulig, men en større forøgelse af andel fast belægning vil ikke være mulig.

Forvaltningen har efterfølgende været i dialog med bygherre for den Gule By, der har redegjort for en bekymring for, om indretning af vendepladsareal i byrum L2 er mulig inden for lokalplanens bestemmelser. Forvaltningen vurderer at det er muligt, men at det er hensigtsmæssigt at muliggøre asfalt som fast belægning.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at §8, stk. 6. Placering og indretning af ubebyggede arealer ændres, så det fremgår, at byrum L3 hegnes må og forbeholdes bestemte brugere. Forvaltningen foreslår desuden, at §8, stk. 7. Indretning af byrum og gårdrum ændres, så der muliggøres asfalt i byrum L2, så vendepladsareal kan etableres i asfalt, og at krav til sti i byrum L3 fjernes. Forvaltningen foreslår, at tegning 7a Byrum ændres, så sti mellem byrum L2 og L3 fjernes.

Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(1) Skolehaver

Henvendelse 16 Københavns Skolehaver

Der ønskes fastsat et areal på mindst 6.000 m² til etablering af skolehaver til fordel for bydelens børn og unge. Dette vil kunne bidrage til biodiversitet, andelen af grønne arealer samt til uddannelse i naturforståelse. I høringssvaret uddybes konceptet om skolehaver.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at det ikke er muligt at stille krav i lokalplanen om, at arealer skal anvendes specifikt til skolehaver. Det vil dog være muligt at etablere mindre haver i flere byrum, fx i Vasby Have, inden for lokalplanens bestemmelser. Byrum vil dog også skulle fungere som friarealer for bebyggelser i området og vil skulle være offentligt tilgængelige.

(2) Gårdrum og kantzoner mod gårdrum

Henvendelse 47 Grundejergruppen, 52

Grundejergruppen samt henvendelse ønsker, at gårdrum skal kunne lukkes af, så børn trygt kan sendes alene i gården for at lege. Konkret foreslår grundejergrup-

pen, at byggefeltet med en "u-form" syd for CMC ændres til et firkantet byggefelt, så det bliver muligt at etablere en lukket karré. Grundejergruppen påpeger desuden, at bestemmelserne i lokalplanen bør ændres, så det ikke fremgår, at gårdrum skal være offentligt tilgængelige og ikke må hegnes.

En henvendelse ønsker yderligere, at gårdrum skal være private, så de ikke fungerer som gennemgangsrum for arbejdende i området. Herudover peges der på, at der skal være et større fokus på at sikre et lokalt fællesskab, bl.a. ved at beboere i stueetagen kan få små haver ud til gårdrummet og dermed skabe liv og grobund for at der bliver etableret fælleshuse, grillsteder mm.

Grundejergruppen påpeger, at der bør stilles krav til beplantning i gårdrum i Vognværkstedet, der skal anvendes til skole, bør øges fra 6 % til 40 % svarende til krav til beplantning i gårdrum til boliger.

Grundejergruppen bemærker, at bestemmelsen for kantzoner i gårdrum bør ændres, så det er muligt, at terrasseareal, som overholder tilgængelighedskrav på 1,5 x 1,5 m (2,25 m) ikke nødvendigvis skal placeres i gårdrum.

Forvaltningens svar

Ved Teknik- og Miljøudvalgets behandling af lokalplanforslaget den 17. juni 2024 blev der vedtaget et ændringsforslag om, at det skal undersøges, om det er muligt at etablere flere af karréerne som lukkede karréer med gårdmiljø, og der er også flere henvendelser, der peger på dette behov.

Forvaltningen vurderer, at de "u-formede" byggefeltet syd for CMC er for små til, at der kan sikres dagslys nok i gårdrum og boliger, hvis der etableres lukkede karréer

Forvaltningen foreslår, at det i lokalplanen sikres, at gårdrum, der ikke er i lukkede karréer, skal lukkes med et hegn. For at sikre tryghed og byliv foreslås det, at der stilles krav til, at hegn om gårdrum højst må være 1,6 m høje, og at hegn skal være et åbent tremmehegn, som skal begrønnes.

Bebyggelsesplanen for delområde IV foreslås ændret, så bebyggelse skal etableres som lukkede karréer. Med disse ændringer vil der således ikke være mulighed for offentlig gennemgang gennem gårdrum.

Gårdrum på hævede plinte, foreslås dog undtaget fra krav om hegning, fordi gårdrum på plint allerede har en privat karakter, og det vil være hensigtsmæssigt at kunne etablere trapper. Gårdrum i delområde V, som er en del af det bevaringsværdige byrum i Centralværkstedet, foreslås ligeledes undtaget fra krav om hegning, fordi egenarten i Centralværkstedet består af bygninger på en åben flade, hvorimellem der er passage. Hegning vurderes ikke at være i overensstemmelse med dette.

Der stilles krav om terrasser og beplantning i kantzoner mod gårdrum. Det vil også være muligt at etablere mindre haver inden for lokalplanens bestemmelser.

Krav til beplantning i gårdrum i Vognværkstedet er fastlagt ud fra et hensyn til bygningens kommende funktion som skole og de behov, det medfører til gårdrummene, herunder placering af legeredskaber. Det vurderes derfor ikke, at det er hensigtsmæssigt at øge krav til beplantning i skolens gårdrum.

Forvaltningen bemærker, at bestemmelse om, at der i kantzone i gårdrum skal etableres en terrasse på mindst 2,25 m² er overflødig, da det i anden bestemmelse er fastlagt, at der skal etableres mindst en terrasse på 1,5 x 1,5 m² pr. boli-

genhed. Forvaltningen vurderer, at det er sandsynligt, at denne terrasse vil blive placeret i gårdrum, men at det ikke er et krav. Bestemmelsen kan derved ændres, så der ikke fastlægges krav til størrelse på terrasse i gårdrum, men kun til, at der skal etableres terrasser i kantzoner mod gårdrum.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 8, stk. 6 Indretning og placering af ubebyggede arealer ændres, så det fastlægges, at gårdrum skal være lukkede med bygningsstruktur eller hegn og ikke skal være offentligt tilgængelige, samt at der under § 8, stk. 7 fastlægges krav til hegnets højde og fremtræden. Tegning 5b3 Bebyggelsens omfang og placering foreslås ændret, så der ikke muliggøres punkthuse i de to nordligste karréer i delområde IV, som derved forventes opført som lukkede karréer.

Forvaltningen foreslår desuden, at § 8, stk. 8, Indretning af kantzoner og flexzoner, kantzoner i gårdrum ændres, så krav om etablering af terrasse på 2,25 m² pr. boligenhed udtages, men der fortsat stilles krav om etablering af terrasse. Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

Støj

(2, O) Virksomhedsstøj Banedanmark

Henvendelse 13 Transportministeriet/Banedanmark,

Transportministeriet/Banedanmark bemærker, at det fremlagte lokalplanforslag ikke sikrer miljøhensyn, herunder støjforhold, i forhold til Banedanmarks jernbaneanlæg af national interesse. Dette gælder de eksisterende anlæg KT/Anlæg Vest og Kulgården samt det kommende anlæg Askegården i lokalplanens delområder Xb, Ixb og IXa.

Det påpeges, at planlægning for støjfølsom anvendelse vil medføre en række skærpede miljøhensyn for Banedanmark med mulige driftsmæssige konsekvenser. Lokalplanen bør udelukkende muliggøre ikke støjfølsom anvendelse mod Banedanmarks aktiviteter.

Forvaltningens svar

Forvaltningen har efter høringen været i dialog med Banedanmark og DSB om håndtering af støjforhold, herunder afklaring af en overordnet løsning, som beskrives herunder.

En ændring af jernbaneloven blev vedtaget af Folketinget og stadfæstet ultimo december 2025. Ændringen medfører, at der for udpegede arbejdspladsarealer for Banedanmark ikke gælder øvre støjgrænser om dagen, såfremt arealerne udpeges af Transportministeren, jf. § 37 c stk. 2. Om natten fastlægges en støjgrænse på 70 dB. Det er fortsat en forudsætning for planlægning for ny, støjfølsom anvendelse, herunder boliganvendelse i Jernbanebyen, at de vejledende støjgrænser for denne type anvendelse kan overholdes.

Med dette udgangspunkt har DSB Ejendomme og Banedanmark fastlagt en ny arbejdsbase.

KT og Kulgården samles med Askegården som samlet arbejdsbase (CISB). Indretningen af arbejdsbasen og vejadgang til denne er fastlagt, og på den baggrund er udarbejdet støjberegninger og fastlagt nødvendig støjafskærmning i form af støjafskærmende erhvervsbebyggelse og støjskærme mellem arbejdsba-

sen og Jernbanebyen. Derved kan de vejledende støjgrænser overholdes for ny, støjfølsom anvendelse i Jernbanebyen.

Der er indgået en hovedaftale mellem Banedanmark og DSB Ejendomsudvikling A/S, som fastlægger indretningen af arbejdsbasen, det fremtidige støjniveau og afskærmningsforanstaltninger.

Nødvendig støjafskærmende bebyggelse og støjskærme langs den nordlige side af Otto Busses Vej er indarbejdet i det reviderede lokalplanforslag.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at tegning 5b1 og 5b3 – Bebyggelses omfang og placering og tegning 8 Støjskærme ændres, så støjafskærmende bebyggelse og støjskærme fastlægges. § 7, stk. 90 Støjafskærmning ændres, så støjskærm fremgår.

Krav til ydre fremtræden for støjafskærmende bebyggelse tilføjes § 7.

Krav til anvendelse for støjafskærmende bebyggelse tilføjes § 3.

Relevante tegninger opdateres tilsvarende.

Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(2, O) Virksomhedsstøj CMC

Henvendelse 24 SL Erhverv/Scandic, 48 Metroselskabet

SL Erhverv bemærker, at der i dag er betydelige støjgener fra CMC (Metroens Kontrol- og Vedligeholdelsescenter ved Scandic hotellet ved Sydhavn Plads. Det ønskes, at lokalplanen sikrer, at der etableres støjafskærmning mod hotellet.

Metroselskabet har en række bemærkninger:

- a) Henstiller til, at der ikke stilles skærpede miljøkrav til Metroselskabet, som vil hindre en hensigtsmæssig og sikker drift af Metro Cityringen og beder Københavns Kommune om at sikre, at arbejdet på Kontrol og Vedligeholdelsescenteret også i fremtiden kan foregå om natten, så lokalplanen ikke får konsekvenser for Metroselskabets muligheder for at drive metro eller øgede omkostninger hertil.
- b) CMC skal servicere mulige fremtidige udvidelser af metronettet til Frederiksberg, Hvidovre eller Bispebjerg. Metroselskabet beskriver, at der er udført en analyse af Metroselskabets fremtidige behov på KVC/CMC. Det vil i en situation med flere tog på KVC/CMC være hensigtsmæssigt med ændringer af bygninger.
- c) Der er vedlagt høringssvaret en støjrapport baseret på analyse af fremtidige behov. Metroselskabet bemærker, at støjen kan ændre sig, hvis metoder, materialer eller andre vilkår forandrer sig.
- d) Metroselskabet gør opmærksom på, at der i fremtiden kan være forhold, der også vil kræve tilladelse fra metroens driftsoperatør/infrastrukturforvalter, og som Metroselskabet ikke kan meddele tilladelse til alene.
- e) Der opfordres til, at det skrives ind i lokalplanen, at Metroselskabets servitutter skal respekteres og, at aktiviteter kan kræve dispensation fra infrastrukturforvalteren og/eller Metroselskabet. Dette kan eksempelvis gælde beplantning, terrænregulering, gangbro over CMC/KVC eller altaner tæt ved Metroens arealer.

- f) Metroselskabet påpeger, at det vil være nødvendigt, at infrastrukturforvalteren skal godkende projekt for etablering af støjskærme omkring KVC/CMC. Det vil i forbindelse med projektering påhvile grundejer at løse udfordringer omkring potentialudligning (en elektrisk sikkerhedsforanstaltning), vedligehold af areal mellem støjskærm og Metroens sikkerhedshegn, mulighed for at dele af støjskærmen skal kunne fjernes.
- g) Det bemærkes, at der ikke er taget stilling til, om lokalplanens krav om at støjskærme omkring CMC skal udføres i 50 % gennemsigtigt glas, er i overensstemmelse med støjdæmpningskrav og Metroselskabets krav til vedligehold af anlæg tæt på Metroen.
- h) Det bemærkes, at det vil skulle sikres, at de planlagte "skæve boliger" nær KVC sikres mod støj, og at der skal tages hensyn til tung trafik til KVC ift. planlægning af adgangsvej for fodgængere til de skæve boliger.
- i) Der henvises til beskrivelse i lokalplanforslaget om, at det er en forudsætning for vedtagelse af lokalplanen, at der indgås aftale mellem grundejerne og Metroselskabet om støjhåndtering og bemærker, at Metroselskabet ikke er forpligtet til at indgå en sådan aftale.
- j) Københavns Kommune bør vægte hensyn til trafiksikkerhed og drift højere end ønsket om byudvikling.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at det vil være en betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse, at støjgrænser kan overholdes, men at lokalplanen ikke kan sikre eksisterende forhold, herunder støjafskærmning i forhold til hotellet.

Forvaltningens bemærkninger til bemærkninger fra Metroselskabet:

- Ad a) Det har i et samarbejde mellem grundejerne, Metroselskabet og Københavns Kommune været undersøgt, hvordan støjproblematikker omkring CMC kan løses med udgangspunkt i maksimal forventet fremtidig drift. Heri indgår også støjniveau om natten, hvor støjgrænser er lavere.
- Ad b) Der kan foretages mindre ændringer af eksisterende bygninger og tilførsel af byggeri i mindre omfang på CMC's areal. Opførelse af ny bebyggelse i større omfang forudsætter tilvejebringelse af supplerende lokalplan, hvor der kan redegøres for højder mv.
- Ad c) De støjafskærmende foranstaltninger, der indgår i planen, tager udgangspunkt i støjberegninger baseret på Metroselskabets oplysninger om forventet maksimal, fremtidig drift. Ved en evt. senere klagesag vil miljømyndigheden vurdere, om der er ændringer i forhold til dette. Hvis støjen fra CMC er højere end forudsat i beregningerne, vil dette forhold skulle håndteres i en sag efter miljøbeskyttelsesloven mellem miljømyndigheden og Metroselskabet.
- Ad d) + e) + f) Der er generelt en række forudsætninger, der skal håndteres ved anlæg af støjafskærmende foranstaltninger og andre anlæg, og de skal indtænkes i det kommende projekteringsforløb. Servitutter skal generelt respekteres, og det vurderes ikke nødvendigt at skrive dette ind i lokalplanen.
- Ad g) Det fremgår af lokalplanen, at andelen af glas i støjskærmen kan være lavere, hvis det er nødvendigt af hensyn til støjdæmpning. Krav om at støjskærm skal etableres i 50 % glas kan derfor fraviges.
- Ad h) Det er en forudsætning for ibrugtagning af ny bebyggelse, herunder de skæve boliger, at støjgrænser kan overholdes. Endvidere skal projektet godkendes af vejmyndigheden, som også har fokus på trafiksikkerhed.

Ad i) Det er korrekt, at lokalplanen ikke kan vedtages endeligt, hvis der ikke er indgået en aftale mellem grundejerne og Metroselskabet. Aftalen blev indgået i januar 2026.

Ad j) Byudvikling af Jernbanebyen er en del af Kommuneplan 2019 og 2024 og dermed udtryk for et politisk ønske. Planlægningen skal dog sikre, at fortsat og fremtidig drift af CMC er mulig, og at trafiksikkerhed sikres.

(1) Virksomhedsstøj H.C. Ørsted Værket

Henvendelse 38 Ørsted

Ørsted bemærker, at lokalplanen muliggør plejehjem mod Vasbygade og, at det er afgørende for H.C. Ørsted Værket, at det ved den bygning sikres med støjafskærmende foranstaltninger, at støjkrav til H.C. Ørsted Værket ikke vil være under 50 dB mod Vasbygade og 40 dB ved bagvedliggende boliger. Det er afgørende, at der opnås skriftlig aftale mellem Ørsted og grundejerne om de nødvendige støjreducerende foranstaltninger ved værket. Det bemærkes endvidere, at det er afgørende, at H.C. Ørsted Værket kan fortsætte sine aktiviteter og sikre forsyning af København. Det bemærkes, at værkets forsyning af København med varme og elektricitet vil fortsætte fremadrettet.

Støjberegningerne er baseret på en forudsætning om, at der ikke ændres i de bygningshøjder, der pt. er fastsat i lokalplanforslaget, og at der ikke er rekreative arealer på tagflader. Støjberegningerne forudsætter desuden, at frontbebyggelsen etableres før den bagvedliggende bebyggelse, så den skærmer for støj. Dette forhold skal håndteres i en aftale mellem grundejerne og Ørsted.

Støjrapport vedlagt miljøvurderingen er ikke den seneste støjrapport.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at det er en forudsætning for endelig vedtagelse af lokalplanen, at der er indgået en aftale mellem Ørsted og grundejerne om håndtering af støjforhold. Aftalen blev indgået februar 2026. I denne aftale indgår, at det kan blive nødvendigt at etablere en støjskærm foran plejehjemmet, der afskærmer facaden, såfremt der ønskes etableret boliger mod facader, hvor støjgrænserne er overskredet.

Lokalplanen kan ikke stille krav om rækkefølge på udbygning, men idet det er en forudsætning for ibrugtagning af ny bebyggelse, at støjgrænserne kan overholdes, vil det formentlig forudsætte, at støjafskærmende bebyggelse mod Vasbygade etableres først. Alternativt skal der sikres midlertidig støjafskærmning af ny bebyggelse. Støjgrænser skal også overholdes ved evt. opholdsarealer på tagflader. Dette kan betyde, at opholdsarealer på tagarealer skal skærmes med et tagværn. Hvis det ikke er muligt at overholde støjgrænser ved opholdsarealer på tag, kan de ikke ibrugtages. Det er ikke en forudsætning for overholdelse af friareal-krav, at der etableres opholdsarealer på tag.

Forvaltningen oplyser, at Ørsted har fremsendt opdateret støjrapport sammen med aftale med grundejergruppen. Opdateret støjrapport vedlægges som bilag til revideret udkast til miljørapport.

Miljøforhold

(1) Oversvømmelse

Henvendelse 35

En henvendelse udtrykker bekymring for, at det vil medføre oversvømmelse, når der fjernes træer, som ikke suger vand op.

Forvaltningens svar

Det er korrekt, at træer medvirker til at håndtere regnvand. Der muliggøres fældning af ca. 250 træer, der lever op til kriterierne for bevaringsværdige træer for at muliggøre realisering af helhedsplanen. Der stilles i lokalplanen krav om plantning af ca. 1550 nye træer, som vil kunne medvirke til regnvandshåndtering.

(1, O) Regnvandshåndtering

Henvendelse 45 HOFOR

HOFOR vurderer, at der er behov for yderligere afklaringer før lokalplanen danner tilstrækkeligt grundlag for at sikre en robust økonomisk, teknisk og driftssikker forsyning af Jernbanebyen. HOFOR finder ikke, at det regnvandssystem, der er fremlagt, lever op til HOFORs gældende kravsspecifikationer og standarder, og HOFOR kan derfor ikke garantere at kunne overtage systemet, hvis det ikke bearbejdes.

HOFOR påpeger, at de finder regnvandssystemet sårbart, idet det er baseret på pumper, som kan blive ramt af pumpenedbrud. Desuden vil det medføre et højere energibehov. HOFOR vurderer, at regnvandssystemet kan blive mere robust, hvis der integreres overfladeløsninger til forsinkelse på terræn. HOFOR påpeger, at der i lokalplanen bør reserveres arealer til overfladeløsninger, som sikrer et tilstrækkeligt forsinkelsesvolumen og til tekniske anlæg, herunder pumper. Der peges desuden på mulighed for at indarbejde vertikale LAR-løsninger, fx i støjskærme.

HOFOR påpeger desuden, at bredden på vejene kan være for smalle til at sikre plads til både ledninger og træer. Hvis vejbredder er for smalle, kan det blive nødvendigt at opdele ledninger i flere traceer i flere veje, eller at lægge ledninger under grønne arealer, hvilket kan fordyre projektet for HOFOR.

HOFOR opfordrer til, at der i lokalplanen redegøres for, hvordan en 5-års og en 100-års hændelse vil blive håndteret.

Forvaltningens svar

Forvaltningen har efter høringen været i dialog med HOFOR og grundejerne, og har på den baggrund udarbejdet forslag til ændringer af lokalplanen, som imødekommer HOFORs bekymringer i forhold til etablering af regnvandshåndtering samtidig med, at der gives fleksibilitet til projektering af den endelige løsning.

Forvaltningen foreslår derfor, at det indarbejdes i bestemmelserne, at der skal være anlæg til håndtering af regnvand i form af underjordiske bassiner med et volumen på ca. 2.500 m³, svarende til en 5-års hændelse.

Det foreslås herudover indarbejdet, at der i delområde I, II, IV, V og VI skal være anlæg til håndtering af tag- og overfladevand i form af render, kanaler, regnbede, bassiner, lavninger og/eller via fordampning som vertikale vandopsamlinger og lignende, og at disse skal indpasses i byrum. Derved sikres det, at der etableres overfladeløsninger, som vil blive integreret i byrum og veje enten som byrumselement, vandrender eller med facadebeplantning, hvis der er tale om en mindre bygning.

Forventninger til regnvands- og skybrudshåndtering kan desuden præciseres i lokalplanens redegørelsesdel.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 7, stk. 1. Facader ændres, så det fremgår, at mindre bygninger skal have samme materialer og farver som anført for anden bebyggelse i delområdet, og at pumpestationer, som ikke er i bygninger, skal udformes, så de kan have en funktion som byrumselement eller lignende.

Forvaltningen foreslår desuden, at § 8, ændres, så der fremgår krav til arealer til regnvands- og skybrudshåndtering og udformning af anlæg med beplantning, samt til at mindre bygninger skal have facadebeplantning.

Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(1, LU) Forurenet jord

Henvendelse 41 Vesterbro Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg anbefaler, at der såvel i anlægsfasen, som når der senere skal udgraves, er opmærksomhed på jordforureningen.

Forvaltningens svar

Forvaltningen er enig i, at det er vigtigt at være opmærksom på jordforurening i et tidligere værkstedsområde. Bygge- og anlægsarbejde kræver tilladelse efter jordforureningslovens § 8. Bygherre skal forinden, som grundlag for tilladelsen, sørge for at foretage undersøgelse af forureningsforholdene ved miljøtekniske undersøgelser.

Andre emner

(2, LU) Borgerinddragelse

Henvendelse 41 Vesterbro Lokaludvalg, 59

Lokaludvalget finder det svært at få øje på, hvor den udvidede høring har sat sit præg på lokalplanforslaget og beder om at få til sendt dokumentation for de steder i planen, hvor den udvidede høring har medført konkrete aftryk i planen. Der opfordres til, at politikerne tager perspektiverne fra den udvidede høring og inddrager den i endelige behandling af lokalplanen.

Dansk Handicap Forbund København anbefaler, at der involveres repræsentanter for mennesker med funktionsnedsættelse i den fremtidige planlægningsproces for at sikre, at alle behov bliver taget i betragtning og stiller sig til rådighed.

Forvaltningens svar

I forbindelse med møde i Teknik og Miljøudvalget den 17. juni 2024, hvor det blev indstillet at godkende forslag til lokalplan Jernbanebyen, fremgår det af bilag 17, hvor den udvidede inddragelse afspejles i lokalplanforslaget. Det er vanskeligt at pege direkte på sammenhængen mellem konkrete forslag i forbindelse med inddragelsen og konkrete ændringer af planforslaget, ligesom flere ønsker har en mere detaljeret karakter, end hvad der er muligt at fastlægge i en lokalplan. Men forvaltningen vurderer, at afrapporteringen understøtter tiltagene i lokalplanforslaget, herunder i forhold til beplantning, byrum mv.

I den lovpligtige 8-ugers høring af lokalplanforslaget har der været fokus på at informere om indholdet i planen med fokus på forskellige temaer, og at opfordre borgerne til at indgive hørings svar.

Afrapporteringen fra den udvidede høring genvedlægges sagen, som bilag 12.

(2, LU) Tidsbevidst udvikling

Henvendelse 39, 41 Vesterbro Lokaludvalg

Lokaludvalget foreslår, at grundejerne udfører tidsbevidst byudvikling, hvor den fremtidige bys muligheder testes og kvalificeres, ligesom det er sket med Spor10. Der spørges til, hvordan Spor10 og andre sociale initiativer videreudvikles.

En henvendelse opfordrer grundejerne til at skabe fokus på udvikling af ny organisations- og forretningsmodeller.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at det ikke er muligt at regulere organisations- og forretningsmodeller eller tidspunkt for udvikling med en lokalplan. Forvaltningen har haft fokus på at indarbejde en fleksibilitet i lokalplanen, som muliggør forskellige scenarier for udvikling. Det gælder i forhold til eksempelvis forskellige muligheder for anvendelse, samtidig med at særlige kvaliteter sikres i form af eks. arkitektoniske principper, beplantning og bevaringsværdige bygninger og anlæg.

(2, LU) Særlige fællesanlæg og grundejerforening

Henvendelse 41 Vesterbro Lokaludvalg, 47 Grundejergruppen

Vesterbro Lokaludvalg peger på, at § 11 bør ændres således, at krav om etablering af stitype a udløses, når der er bygget 50 % af bebyggelsen i delområde IV og V, og ikke som nu i delområde IV, V og VI.

Grundejergruppen peger på, at det ikke er hensigtsmæssigt, hvis lokalplanen stiller krav om, at Den Gule By skal indgå i den grundejerforening for Jernbanebyen, som skal forestå anlæg og drift af fællesanlæggene i bydelen.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at kravet til etablering af stitype a er knyttet op på både udbygning af område IV, V og VI, da den er beliggende i den nordlige del af Jernbanebyen. Det er korrekt, at grundejerne har oplyst, at de forventer, at område IV og V udbygges før område VI, men det kan ikke sikres med lokalplanen. Såfremt område VI udbygges først, vurderer forvaltningen derfor, at det er relevant også at have krav om etablering af stien tilknyttet dette område.

Forvaltningen er enig med grundejergruppen i, at det ikke er nødvendigt at stille krav om, at Den Gule By indgår i grundejerforening med de øvrige grundejere af Jernbanebyen, da der er forskellige interesser og forudsætninger.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at § 12, stk. 1. Oprettelse af grundejerforening ændres, så der kun stilles krav om at der oprettes en grundejerforening for områderne I-VI. Ændringen fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(4, LU) Ny kommunal skole og institutioner

Henvendelse 11 Den Gule By Beboerrepræsentation, 35, 41 Vesterbro Lokaludvalg, 52

Vesterbro Lokaludvalg foreslår, at der skitseres en konkret løsning for et skoletilbud, indtil den permanente skole, står klar. Det kan evt. være i form af midlertidige bygninger.

Den Gule By Beboerrepræsentation foreslår, at endelig vedtagelse af lokalplanen ikke bør finde sted, før der er vished for, at der kan bygges en folkeskole i Jernbanebyen. Skolen bør bygges før eller samtidig med de nye boliger.

En henvendelse peger på, at når der bygges institutioner skal disse rumme de geografiske forskelle i forventet antal af børn, således at børn kan gå i skole og daginstitution i det umiddelbare nærområde.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at det er indarbejdet i lokalplanen, at i en periode på 10 år fra lokalplanen er bekendtgjort midlertidigt kan etableres op til 4.000 m² etageareal i område IV, som kan anvendes til offentlige grundskoler og institutioner og op til 5.500 m² etageareal, der kan anvendes til private grundskoler og institutioner for at imødekomme behovet for nuværende og kommende midlertidig kapacitet. Forvaltningen arbejder for, at den eksisterende areallejeaftale med DSB til brug for midlertidige skolepavilloner forlænges, indtil den permanente skole kan ibrugtages.

(2, LU) Billige boliger

Henvendelse 21, 41 Vesterbro Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg ønsker, at boliger som opføres, udover almene boliger, også bliver betalbare for lav- og mellemindkomstgrupper.

En henvendelse peger på, at området bør omdannes til et lavt, grønt byggeri med boliger, der er til at betale for alle.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at det ikke er muligt at regulere huslejeniveau eller andre former for regulering af priser med en lokalplan.

(3) Overdækning af CMC

Henvendelse 12 Arkitekturoprøret, 25, 50 Danmarks Naturfredningsforening København

Flere henvendelser peger på, at CMC-anlægget kan overdækkes for at varetage en bestemt ønsket funktion. Disse fremgår også i afsnit i dette notat omhandlende den ønskede funktion.

Arkitekturoprøret estimerer, at en overdækning vil koste ca. 1,5 mia. kr., og der opfordres til, at kommunen finansierer en overdækning og sælger de byggerettigheder, som de ekstra kvadratmeter frigiver.

En henvendelse peger på, at overdækning af CMC sandsynligvis vil være billigere og mere bæredygtig end en bro med elevator og vil binde bydelen bedre sammen og samtidig bidrage med rekreativ værdi.

Henvendelse foreslår, at der placeres boldbaner på overdækningen og dermed frigives arealer til grønne områder.

Forvaltningens svar

Forvaltningen oplyser, at det af miljørapporten fremgår, at en overdækning af metroens klargøringscenter CMC før de nuværende prisstigninger er vurderet til at koste ca. 2,2 mia. kr. Det var en forudsætning for estimatet, at overdækningen ikke er dimensioneret til at kunne anvendes til andet formål end støjafskærmning. Anlæg af boldbaner eller bebyggelse på en overdækning vil således sandsynligvis

øge de estimerede udgifter. Byggeri af en overdækning ville sandsynligvis også betyde, at metrodriften ville skulle indstilles i en længere periode.

(2, LU) Anlægsperioden og støj i anlægsperioden

Henvendelse 30 Indre By Lokaludvalg, 41 Vesterbro Lokaludvalg

Indre By Lokaludvalg spørger, hvilke ruter til byggepladsafvikling, der vil blive anvist til Jernbanebyen.

Vesterbro Lokaludvalg er skeptisk over for vurdering i miljøvurderingerne af, at støjgener fra byggetrafik i anlægsperioden vil være beskedne.

Forvaltningens svar

Vurderingerne af trafikstøj i anlægsfasen i den tidligere fremlagte miljøkonsekvensrapport og miljørapport tager udgangspunkt i et estimat på 80 lastbilture pr. arbejdsdag i gennemsnit, hvoraf størstedelen vil være tilkørsel af byggematerialer under byggerifasen. Idet tilkørsel til området vil være fordelt over flere indkørsler i et relativt stort område, er miljøkonsekvensen vurderet som lille.

Herudover er der i miljøkonsekvensrapporten vurderet støjgener fra anlægsaktivitet.

Miljørapporten er opdateret efter revision af lokalplanforslaget.

(1) Vejnavne

Henvendelse 35

Der peges i en henvendelse på, at vejnavnene i området er forvirrende. Det foreslås, at vejen syd for den Gule By fortsat kaldes Otto Busses Vej, og at den anden sydligere del kaldes for Ny Otto Busses Vej.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at der ikke er taget stilling til vej- og stednavne i området. Klima- Miljø og Teknikudvalget skal på anbefaling fra Vejnavnenævnet efterfølgende tage stilling til de fremtidige navne.

(O) Arkæologiske værdier

Henvendelse 28 Københavns Museum

Københavns Museum skitserer i deres høringssvar de arkæologiske værdier for området og peger bl.a. på, at den forseglede havbund under opfyldslagene vil kunne rumme væsentlige arkæologiske fund, herunder rester af bopladser fra steinalderen og historiske vrage, der vil skulle undersøges af museet i forbindelse med de kommende anlægsarbejder. Muligheden for at påtræffe væsentlige fortidsminder inden for lokalplanområdet er således meget afhængig af de kommende anlægsarbejders dybde under nuværende terræn.

Forvaltningens svar

Det er beskrevet i miljørapporten, at der vil blive foretaget arkæologiske forundersøgelser inden for de arealer, hvor der skal ske gravearbejde. Eventuelle fund vil blive sikret i det omfang, Københavns Museum vurderer det relevant. Hvis der i forbindelse med anlægsarbejdet stødes på arkæologiske spor af væsentlig karakter, vil arbejdet blive standset, jf. museumslovens regler herom.

(1) Lokalplanens retsvirkninger

Henvendelse 44 Ejendomsselskabet Otto Aps

Ejendomsselskabet Otto Aps ønsker bekræftet, at en lokalplan ikke indeholder handlepligt og alene fastlægger fremtidige rammer, hvis der ønskes foretaget ændringer. Eksisterende lovlige forhold kan derved fortsætte.

Ejendomsselskabet Otto Aps bemærker desuden, at lokalplanen kan medføre, at kommunen er forpligtet til at overtage arealer i Den Gule By, idet de udlægges som offentlige arealer.

Der spørges til det retlige grundlag for at stille krav til eksisterende byrum og bebyggelse i Den Gule By.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bekræfter, at en lokalplan ikke fastlægger handlepligt, og at eksisterende lovlige forhold kan fortsætte.

Forvaltningen bemærker, at lokalplanen fastlægger krav til, at byrum ikke må hegnes eller forbeholdes bestemte brugere. Dette gælder generelt for alle byrum, herunder også byrum, der udgør friarealer til øvrige ejendomme i området. I lokalplanen udpeges enkelte byrum i Den Gule By for at sikre byrummenes udformning fremadrettet. Dette medfører ikke, at arealerne skal overtages som offentlige.

(3, LU) Varmeøffekt

Henvendelse 41 Vesterbro Lokaludvalg, 42 SF-Vesterbro, 47 Grundejergruppen

Vesterbro Lokaludvalg og SF-Vesterbro peger på, at Jernbanebyen er et af de varmeste steder i København, og at varmeøffekten bør reduceres.

Konkret foreslås det at fjerne muligheden for teknik på tage, så der muliggøres flere grønne tage, som kan reducere varmeøffekten. Endvidere foreslås det, at der arbejdes med støjhegnet omkring CMC, så det udformes som et grønt hegn, der også kan opsamle regnvand.

Grundejergruppen foreslår, at der tilføjes en række flere facader med krav til facadebeplantning for at opnå et grønnere udtryk og for at reducere varmeøffekt i området. Forslag til udpegning af flere facader med beplantning vises i bilag til høringssvaret. Grundejergruppen estimerer, at det svarer til en forøgelse af grønne facader for alle delområder sammenlagt på 26 %. (Fra ca. 6.200 til ca. 7.800 længdemeter)

Forvaltningens svar

Forvaltningen vurderer, at forslag om forøgelse af krav til facadebeplantning er i overensstemmelse med ændringsforslag vedtaget af det daværende Teknik- og Miljøudvalg ved behandling af lokalplanforslaget den 17. juni 2024, og at de udpegede facader er i overensstemmelse med egenarten i området.

Forvaltningen bemærker, at der er stillet krav om at der skal etableres bede til facadebeplantning langs 70 % af de lukkede dele af støjskærmene. Der er dog også stillet krav om en høj andel glas, så det er muligt se igennem og få lys gennem skærmene. Forvaltningen vurderer ikke, at der kan stilles krav om, at skærmene skal anvendes som klimaskærme, men det er muligt at øge krav til bede langs støjskærme for at medvirke til reduktion af varmeøffekt.

Forvaltningen bemærker, at det er almindelig praksis i Københavns Kommune at muliggøre teknik på tage, medmindre der er særlige arkitektoniske eller bevaringsmæssige hensyn. Teknik er en nødvendig del af byggeriet, som vil optage volumen, der kan bruges til fx boliger, hvis det skal etableres i bygningerne. For at reducere synligheden stilles krav om, at teknik skal være trukket tilbage fra facaden. I Jernbanebyen er der muliggjort teknik på flade tage i delområde I og II samt delområde VI. Hvis der etableres tage med hældning, skal teknik være indeholdt i taget. I delområde V må der ikke etableres teknik på tage af hensyn til de bevaringsværdige bygninger i centralværkstedet.

Det er standard i Københavns Kommune, at der i lokalplaner stilles krav om, at flade tage skal være begrønnede, hvis de ikke anvendes til solenergi eller ophold. Dette betyder, at de skal være grønne, også selvom der etableres teknik på en del af taget, og at den del af taget, der ikke anvendes til hhv. solenergi eller ophold også skal begrønnes. Forvaltningen vurderer, at der vil være begrænset effekt af grønt tag under solceller i fht. varmeøffekt, og at der endnu ikke er tilstrækkelig teknisk viden om, hvad et krav vil medføre byggeteknisk. Derfor anbefaler forvaltningen ikke, at der ændres på standardbestemmelsen på nuværende tidspunkt.

Forslag om ændring af lokalplanen

Forvaltningen foreslår på denne baggrund, at tegning 7d1-3 ændres, så yderligere krav til facadebeplantning tilføjes. Herudover foreslås det, at § 8, stk. 9. Beplantning, *Facadebeplantning*, ændres, så krav til beplantning langs støjskærme øges fra 70 % af de lukkede dele af skærmen til langs alle de lukkede dele af skærmen. Ændringerne fremgår af bilag 11 Forslag til ændringer efter høring.

(1) Drifts- og vedligeholdelsesplan

Henvendelse 52

En henvendelse peger på, at kommunen bør kræve, at der er udarbejdet en drift- og vedligeholdelsesplan for de første 20 år af bygningens levetid, og at der er lagt budget i henhold til det. Det samme krav bør gøres gældende for grundejerforeningens områder.

Herudover peges der på, at kommunen bør have det økonomiske ansvar for drift og udvikling af offentligt tilgængelige arealer i Jernbanebyen.

Det understreges, at hvis det er grundejerne, der skal drifte området fremadrettet, bør det økonomiske overskud fra f.eks. parkeringsanlæg og andre fælles anlæg, fx udlejning af multibane m.v., tilfalde grundejerforeningerne, så de har en økonomi at drifte fra. Desuden bør bygherre stille krav om, at entreprenørerne benytter kvalitetsmaterialer, som ikke efterlader grundejerforeningen med en økonomisk byrde i den videre drift.

Forvaltningens svar

Der stilles krav om oprettelse af en grundejerforening, som skal forestå etablering, drift og vedligeholdelse af veje, stier og byrum i Jernbanebyen på privatejede arealer. Grundejerforeningen skal i deres vedtægter være forpligtet til at anlægge og drifte disse anlæg således, at de opretholdes i overensstemmelse med bestemmelserne i lokalplanen. Der er ikke hjemmel til i videre omfang at bestemme, hvordan det skal foregå eller finansieres.

Offentlige arealer, såsom kommende kommunal park, arealer til skole og daginstitutioner, skal drives af Københavns Kommune. Kommunen kan ikke stå for drift af privatejede arealer.

(1) Bopælspligt

Henvendelse 53

Henvendelse ønsker, at der stilles krav om bopælspligt for private ejere.

Forvaltningens svar

Københavns Kommune arbejder for, at boliger bliver brugt og ikke står tomme, eller kun bruges delvist. Det fastlægges derfor generelt i alle lokalplaner, at boliger skal etableres som helårsboliger. Nye boliger vil derfor ikke kunne anvendes til ferieformål, og ejerne skal sikre, at boliger tages i brug til helårsbeboelse (bopælspligt). Bestemmelserne i Lov om Boligforhold vil træde i kraft 6 uger efter afslutning af byggeriet.

(1) DGNB certificering

Henvendelse 55

Henvendelsen peger på, at det ikke fremgår, hvilken certificering man gerne vil opnå med projektet.

Forvaltningens svar

Det er frivilligt, om bygherre ønsker at DGNB-certificere projektet. Der kan ikke stilles krav om en bestemt certificering i lokalplanen. Grundejerne har tidligere oplyst, at de forventer at certificere byområdet til minimum DGNB Guld eller Platin.

(1) Fortsat plads til taekwondoaktivitet

Henvendelse 57

SPOR10 huser bl.a. foreningen HWARANG TIGERS, som under byggefasen i perioden 2025-2029 ikke vil have faciliteter til rådighed og dermed ikke kan tilbyde Valby, Vesterbro og Sydhavnens børn og unge taekwondo. Der er ønske om at etablere en Dojang (træningssal), der udover at fungere som træningssted også kan benyttes til aktiviteter for børn og ældre i dagtimerne.

Forvaltningens svar

Det er ikke muligt at fastlægge krav til etablering af en Dojang i lokalplanen, men funktionen er en mulighed inden for lokalplanens bestemmelser. Forvaltningen opfordrer til at indgå i dialog med bygherre om kommende indretning af eksempelvis Spor10 i Toldkammerbygningen.

Bemærkninger til kommuneplantillægget

(2, O) Arealer

Henvendelse 48 Metroselskabet, 61 Plan- og Landdistriktsstyrelsen / Banedammark.

Metroselskabet skriver i deres høringssvar, at de som udgangspunkt ikke ønsker en opsplitning af deres KVC-areal i forskellige rammer, fordi de ikke ønsker planmæssige hindringer for en hensigtsmæssig drift og indretning af deres anlæg. Metroselskabets areal er i dag udlagt som en kommuneplanramme til tekniske anlæg.

Metroselskabet er desuden bekymrede for, at den planlagte ændring af rammen hvor de skæve boliger er planlagt til en O-ramme, potentielt kan begrænse driften af CMC/KVC. Dette ønskes drøftet med Københavns Kommune.

Banedanmark og Plan- og Landdistriktsstyrelsen har sendt en indsigelse mod lokalplanforslaget og forslaget til kommuneplantillæg på vegne af Banedanmark, da det vurderes at forslaget er i strid med nationale interesser ift. jernbaneanlæg. Det vurderes, at kommuneplantillægget ikke sikrer arealdisponeringer til jernbaneanlæg og tager højde for fremtidig trafikale infrastruktur, tekniske anlæg, støjkonsekvensområder og lignende. Planlægning af støjfølsomt byggeri forventes for Banedanmark at indebære påførelse af miljøhensyn med driftsmæssige konsekvenser og omkostninger til følge.

Banedanmark ønsker, at arealerne T1 og T1* udgår af kommuneplantillægget og af det samlede byudviklingsområde. Arealernes status ønskes fastholdt som jernbanearealer.

Forvaltningens svar

Med forslaget til kommuneplantillæg udlægger Økonomiforvaltningen en mindre del af Metroselskabets areal som en ny kommuneplanramme til offentlige formål. Den nye kommuneplanramme vil rumme den fremtidige matrikel til skæve boliger (arealet indgår i en aftale om magelæg med DSB og sælges herefter til KK) samt den del af Metroselskabets areal, hvor herberget Himmelekspressen er placeret i dag. På den måde vil anvendelsen stemme overens med "offentlige formål". Udlæg af en nye kommuneplanramme til offentlige formål vil ikke i sig selv have betydning for Metroselskabets drift og indretning af deres anlæg.

Der har efterfølgende været dialog mellem Københavns Kommune og Banedanmark om håndtering af indsigelsen. Hensynet til Banedanmarks drifts- og udviklingsmuligheder håndteres overordnet ved, at Banedanmarks arbejdsbase CISB ikke længere indgår i arealer til byudvikling.

Forslag om ændring af kommuneplantillægget

Det foreslås, at kommuneplantillægget ændres, så T1*-rammen i planområdets nordlige del, hvor Banedanmarks arbejdsbase CISB skal etableres, ikke længere udlægges til byudvikling. Desuden justeres de særlige bemærkninger på tværs af en række rammeområder, så hensynet til Banedanmarks drifts- og udviklingsmuligheder derved fastlægges i kommuneplanens rammedel.