

HENVENDELSER MODTAGET I HØRINGSPERIODEN

FORSLAG TIL LOKALPLAN JERNBANEBYEN

Høringssvar

Indkommet på anden vis

nr. 61 - 57

Indkommet via Bliv Hørt

nr. 56 - 1

Offentlig høringsperiode fra den 30. august til den 1. november 2024.



Nr	Dato	Navn	Adresse	Postnr
61	tors. 31. okt. kl. 10.55	Plan- og Landdistriktsstyrelsen, på vegne af Banedanmark	Carsen Niebuhrs Gade 43	1577
60	ons. 30. okt. kl. 15.54	Kirsten Christensen	Otto Bussesvej 32	2450
59	tors. 17. okt. kl. 14.43	Dansk Handicap Forbund København	C. F. Møllers Allé 8, st.th.	2300
58	tors. 19. sep. kl. 11.01	Energinet Eltransmission A/S	Tonne Kjærvej 65	7000
57	tirs. 03. sep. kl. 13.14	HWARANG TIGERS c/o Spor 10	Vasbygade 10	2450
56	fre. 01. nov. kl. 23.55	Jens Zacharias Nielsen, arkitekt M.A.A.	Lille Colbjørnsensgade 9, 2.th	1703
55	fre. 01. nov. kl. 23.02	Birgit Rehder	Kastelsvej 26	2100
54	fre. 01. nov. kl. 22.54	JP	Otto Busses Vej 62	2450
53	fre. 01. nov. kl. 22.37	Karina Svensgaard	Otto Busses Vej 40	2450
52	fre. 01. nov. kl. 22.10	Y. Yigit	Fadet 5, 2. tv.	1799
51	fre. 01. nov. kl. 17.04	Mobilitetsselskabet Movia	Gammel Køge Landevej 3	2500
50	fre. 01. nov. kl. 16.29	Danmarks Naturfredningsforening København	Vestre Allé 21	2500
49	fre. 01. nov. kl. 15.48	Finn Breddam	Midtdyssen 55	1441
48	fre. 01. nov. kl. 14.28	Metroselskabet	Metrovej 5	2300
47	fre. 01. nov. kl. 14.08	Team Cobe på vegne af grundejerne	Orientkaj 4	2150
46	fre. 01. nov. kl. 14.06	Børne- og Ungdomsforvaltningen	Gyldenløvesgade 15	1600
45	fre. 01. nov. kl. 13.46	HOFOR	Ørestads Boulevard 35	2300
44	fre. 01. nov. kl. 13.27	Ejendomsselskabet Otto ApS	Danalien 1, 2. th.	9000
43	fre. 01. nov. kl. 13.08	Kgs. Enghave Lokaludvalg	Wagnersvej 19	2450
42	fre. 01. nov. kl. 12.58	SF-Vesterbro	Haderslevgade 45, 1. tv	1671
41	fre. 01. nov. kl. 10.27	Vesterbro Lokaludvalg	Lyrskovgade 4, 4	1758
40	fre. 01. nov. kl. 10.13	Erstattet af svarnummer 47	Orientkaj 4	2150
39	fre. 01. nov. kl. 09.20	Fenhann Furniture	Otto Busses Vej 31	2450
38	fre. 01. nov. kl. 08.02	Ørsted	Kraftværksvej 53	7000
37	fre. 01. nov. kl. 06.55	R Christensen	Otto Busses vej 50	2450
36	tor. 31. okt. kl. 23.57	Alex Bylander	Otto Busses Vej 12	2450
35	tor. 31. okt. kl. 21.53	Mario Guidarelli & Tine Willer	Otto Busses Vej 54	2450
34	tor. 31. okt. kl. 21.34	By og Land Danmark	Borgergade 111	1300
33	tor. 31. okt. kl. 19.59	iHansen	Otto Busses Vej 14	2450
32	tor. 31. okt. kl. 18.17	BaneGaarden ApS m.fl.	Otto Busses Vej 45	2450
31	tor. 31. okt. kl. 16.43	Annette Frandsen	Vendersgade 24	1363
30	tor. 31. okt. kl. 16.20	Indre By Lokaludvalg	Rådhuspladsen 1	1550
29	tor. 31. okt. kl. 16.18	Paul John Frandsen	Vendersgade 24	1363
28	tor. 31. okt. kl. 15.42	Københavns Museum	Stormgade 20 IV	2100
27	tor. 31. okt. kl. 13.50	Nana Bokelund Kroon Andersen og Peter Seedorf Karlberg	Otto Busses Vej 52	2450
26	tor. 31. okt. kl. 13.39	Handicaprådet	Bernstorffsgade 17	1592
25	tor. 31. okt. kl. 00.06	Alex Bylander	Otto Busses Vej 12	2450
24	ons. 30. okt. kl. 12.55	SL Erhverv	Ole Rømers Gade 85	8000
23	ons. 30. okt. kl. 12.48	Transportministeriet/Banedanmark	Frederikholms Kanal 27 F	1220
22	ons. 30. okt. kl. 10.47	Erstattet af svarnummer 23	Frederikholms Kanal 27 F	1220
21	tir. 29. okt. kl. 18.48	Anna Koch	Hammerensgade 8	1267
20	man. 28. okt. kl. 15.28	Malthe	George Marshalls Vej 17, 1tv	2450
19	man. 28. okt. kl. 13.59	Bodil Jensen	Johan Kellers Vej 35, St, Tv	2450
18	man. 28. okt. kl. 13.46	Franz Voglhofer	Palnatokesgade 3	1733
17	lør. 26. okt. kl. 16.50	Claus Skovborg Hansen	Otto Bussesvej 10	2450
16	ons. 23. okt. kl. 10.11	Københavns skolehaver	Bispebjerg Bakke 8	2400
15	tir. 22. okt. kl. 23.23	Trine Asmussen	Oehlenschlägersgade 45	1663
14	man. 21. okt. kl. 22.59	Hannibal Kofoed Møller	Nørre Allé 75, 3, værelse 452	2100

13	man. 21. okt. kl. 14.43	Anders Vesti	Solvej 1	2000
12	ons. 16. okt. kl. 12.06	Arkitekturoprøret, Jep Loft	Parkovsvej 15	2820
11	tir. 15. okt. kl. 18.10	Den Gule By - Beboerrepræsentation	Otto Bussesvej 10	2450
10	tir. 15. okt. kl. 12.30	Helene Aagaard	Otto Busses Vej 10A, 1.sal	2450
9	lør. 12. okt. kl. 11.52	Claus Hansen	Otto Bussesvej 10	2450
8	tor. 10. okt. kl. 14.05	Elever fra udskolingen på Byens Steinerskole	Otto Busses vej 47	2450
7	tir. 01. okt. kl. 18.53	Erik Nicolaisen Høy	Valbygårdsvej 52, 2. th.	2500
6	man. 23. sep. kl. 20.45	Astrid Ea Søderhamn Bogh	Helgolandsgade 13	1653
5	man. 16. sep. kl. 09.22	Jakob Frederiksen	Røddinggade 3sttv	1735
4	søn. 15. sep. kl. 19.07	Sarah Holst Kjær	Ejderstedsgade 18	1771
3	søn. 15. sep. kl. 16.20	Jan Leonard Schelhaas	C. F. Richs Vej 105D	2000
2	fre. 30. aug. kl. 18.42	Anton	Dybbølsgade 23	1721
1	fre. 30. aug. kl. 12.51	Kasper Robæk	Knud Lavards Gade 7, 2 tv	1730



**Plan- og
Landdistriktsstyrelsen**

Københavns Kommune

Økonomiforvaltningen, cbu@okf.dk

Teknik- og Miljøforvaltningen, klimaogbyudvikling@kk.dk

Att. Merete Andersen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

www.plst.dk

Telefon 3330 7010

e-mail plst@plst.dk

Sagsnr. 2024-3462

Dato 31.10.24

Sagsbehandler kjn

Indsigelse mod Københavns Kommunes forslag til kommuneplantillæg Jernbanebyen

Københavns Kommune har sendt forslag til kommuneplantillæg Jernbanebyen i offentlig høring i perioden 30. august 2024 til 1. november 2024. Forslaget til kommuneplantillæg er ledsaget af forslag til lokalplan Jernbanebyen, der er i høring i samme periode. Forslagene til kommuneplantillæg og lokalplan for Jernbanebyen muliggør omdannelse af området til et blandet bykvarter med boliger og serviceerhverv.

Plan- og Landdistriktsstyrelsen skal fremsætte indsigelse mod et forslag til kommuneplantillæg, der ikke er i overensstemmelse med de nationale interesser, jf. planlovens¹ § 29, stk. 1².

Plan- og Landdistriktsstyrelsen fremsætter hermed indsigelse på vegne af Banedanmark efter planlovens § 29, stk. 1, mod Københavns Kommunes forslag til kommuneplantillæg Jernbanebyen. Indsigelsen er begrundet i, at tillægget vurderes at være i strid med følgende nationale interesse:

- Jernbaneanlæg, jf. 4.3 i *Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023*.

Indsigelse efter planlovens § 29 har den virkning, at planforslaget først kan vedtages endeligt når der er opnået enighed mellem parterne om de nødvendige ændringer, jf. planlovens § 28, stk. 1, og når Plan- og Landdistriktsstyrelsen skriftligt har frafaldet indsigelsen.

Begrundelse for indsigelsen

Det følger af punkt 4.3 i *Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023*, at det er en national interesse:

- At kommunerne i deres planlægning tager hensyn til de nationale jernbanetrafikanlæg og tilknyttede arbejdsarealer, da disse er nødvendige for at sikre og fastholde det landsdækkende jernbanenet.

¹ Lovbekendtgørelse nr. 572 af 29. maj 2024 om planlægning.

² Ministeren for byer og landdistrikter skal fremsætte indsigelse mod et forslag til kommuneplan og ændringer af en kommuneplan, der ikke er i overensstemmelse med de nationale interesser. Beføjelsen til at fremsætte indsigelse efter planlovens § 29, stk. 1, er henlagt til Plan- og Landdistriktsstyrelsen, jf. § 2, stk. 1, nr. 6, i bekendtgørelse nr. 470 af 8. maj 2023 om henlæggelse af visse opgaver og beføjelser til Plan- og Landdistriktsstyrelsen.



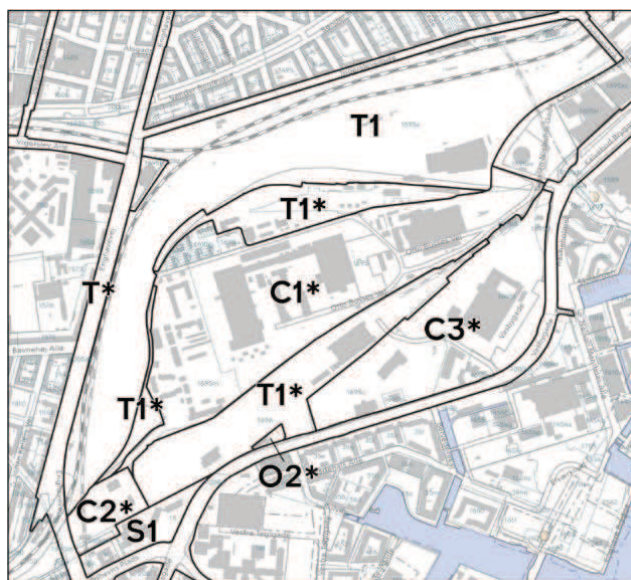
- At kommunerne sikrer, at planlægningen ikke medfører væsentlige merudgifter for staten, f.eks. ved at placere miljøfølsom anvendelse i nærheden af Banedanmarks arbejdsarealer ved jernbanen, og dermed forhindrer en aktuel aktivitet på arealerne i at fortsætte.

Af punkt 4.3.1 i *Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, 2023*, fremgår, at Banedanmark fører tilsyn med, at hvis en kommune planlægger for ny eller intensiveret miljøfølsom arealanvendelse i en opmærksomhedszone på 500 meter omkring Banedanmarks anlæg og arbejdsarealer, skal kommunen redegøre for, at planlægningen ikke vil medføre skærpede miljøkrav for Banedanmark.

Banedanmark vurderer, at kommunen ikke har redegjort tilstrækkeligt for, at indholdet i forslag til kommuneplantillæg Jernbanebyen er i overensstemmelse med den nationale interesse.

Banedanmarks indsigelse er begrundet i, at Københavns Kommune i forslaget til kommuneplantillæg ikke ses at have sikret arealdisponeringer til jernbaneanlæg, herunder at kommuneplantillægget tager højde for fremtidig trafikal infrastruktur, tekniske anlæg, støjkonsekvensområder og lignende af betydning for udviklingen i området. Endvidere synes Københavns Kommune at udlægge støjfølsomt boligbyggeri i skel til Banedanmarks jernbaneanlæg. En sådan planlægning af støjfølsomt byggeri forventes for Banedanmark at indebære påførelse af miljøhensyn med store driftsmæssige konsekvenser og omkostninger til følge, ikke mindst en forøget risiko for støjklager og omkostningstunge støjmitigerende foranstaltninger.

Banedanmarks jernbanearealer og til dels DSB's arealer er blevet inddraget i kommuneplantillæggets afgrænsningsområde. Disse områder er benævnt T1-rammen R19.T.4.3, T1*-rammen R19.T.4.4, T1* R19.T.4.5- rammen samt T1*-rammen R19.T.O.1.T3. Se kort A.



Kort A: Ændrede kommuneplannammer

Kort A. Kilde: Kommuneplantillæg for Jernbanebyen side 177.

Banedanmark forventes ydermere at få en fornyelsesbase på Askegården som vedtaget ved aktstykke nr. 120 af 22. juni 2023 (bilag 2). Den fremtidige base forventes at inddrage det fulde areal på Askegården, hvorfor hele arealet fastholdes som jernbaneanlæg.



Det er på nuværende tidspunkt ikke klart, hvad denne nye base vil kunne have af betydning for de øvrige jernbaneanlæg, og de deraf følgende miljøpåvirkninger er derfor ukendte. Også af denne grund anmodes Plan- og Landdistriktsstyrelsen om at gøre indsigelse med henblik på, at Banedanmark kan indlede drøftelser med Københavns Kommune om en evt. udtagelse af T1 og T1* fra kommuneplantillægget for Jernbanebyen, så disse arealer ikke er en del af det planlagte byudviklingsområde. Der henvises til kort A. Det er Banedanmarks ønske, at arbejdsarealer KT, Kulgården og Askegården skal indarbejdes i kommuneplantillægget som værende jernbaneanlæg af national interesse.

Der henvises i øvrigt til Banedanmarks anmodning om indsigelse, der er vedlagt som bilag 1.

Banedanmark har tilkendegivet et ønske om at gå i dialog med Københavns Kommune om de nødvendige ændringer, der kan føre til, at planforslaget er i overensstemmelse med nationale interesser i jernbaneanlæg.

Plan- og Landdistriktsstyrelsen gør opmærksom på, at planforslaget alene er vurderet i forhold til de nationale interesser. Der er således ikke taget stilling til andre forhold i planforslaget.

Med venlig hilsen

Christina Aagesen

Kontorchef

Bilag

Bilag 1: Banedanmarks anmodning af 25. oktober 2024 om indsigelse mod Københavns Kommunes forslag til kommuneplantillæg Jernbanebyen.

Bilag 2: Bilag med aktstykke vedhæftet Banedanmarks anmodning af 25. oktober 2024 til Plan- og Landdistriktsstyrelsen om at fremsætte indsigelse mod Københavns Kommunes forslag til kommuneplantillæg Jernbanebyen.

Plan- og Landdistriktsstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København
karjes@plst.dk

Side 1/3

Att. Specialkonsulent Karin Jensen

Indsigelses anmodning mod Københavns Kommunes kommuneplantillæg for Jernbanebyen

25.10.2024

Sagsnummer: 2024-24551

Banedanmark skal anmode Plan- og Landdistriktsstyrelsen om at gøre indsigelse over for det foreliggende udkast til kommuneplantillæg for Jernbanebyen. Dette skyldes, at arealer udpeget af Plan- og Landdistriktsstyrelsen som jernbaneanlæg af national interesse, jf. oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, punkt 4.3¹, udlægges til byudviklingsformål.

Banedanmark
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
8234 0000

banedanmark.dk
CVR: 1863 2276

Københavns Kommune har i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplansforslag for Jernbanebyen tilrettet kommuneplanen 2019 med et kommuneplantillæg. Kommuneplantillægget er nødvendigt for at kunne udmønte lokalplanen for Jernbanebyen.

Grundlaget for Banedanmarks indsigelsesanmodning følger af planlovens § 29, stk. 1, jf. § 28, stk. 1-3, som giver Plan- og Landdistriktsstyrelsen indsigelsesbeføjelse ift. kommuneplantillæg med opsættende virkning. Banedanmark finder, at Københavns Kommunes udkast til kommuneplantillægget til Jernbanebyen er i strid med ovennævnte nationale interesser vedrørende jernbaneanlæg.

Af oversigten fremgår det, at nationale interesser udgør:

"At kommunerne i deres planlægning tager hensyn til de nationale jernbanetrafikanlæg og tilknyttede arbejdsarealer, da disse er nødvendige for at sikre og fastholde det landsdækkende jernbanenet."

og

"At kommunerne sikrer, at planlægningen ikke medfører væsentlige merudgifter for staten, f.eks. ved at placere miljøfølsom anvendelse i nærheden af Banedanmarks arbejdsarealer ved jernbanen, og dermed forhindrer en aktuel aktivitet på arealerne i at fortsætte."

Det fremgår, at Banedanmark fører tilsyn med følgende:

¹ Plan- og Landdistriktsstyrelsen, juli 2023 "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning"

"Hvis kommuner planlægger for ny eller intensiveret miljøfølsom arealanvendelse i en opmærksomhedszone på 500 meter omkring Banedanmarks anlæg og arbejdsarealer, skal kommuner redegøre for, at planlægningen ikke vil medføre skærpede miljøkrav for Banedanmark."

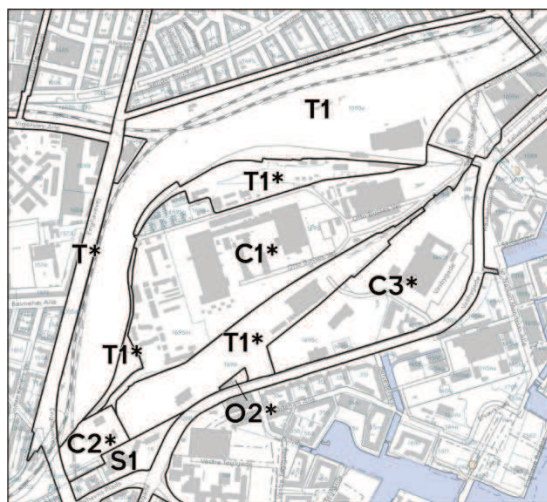
Side 2/3

Banedanmarks indsigelse er begrundet i, at Københavns Kommune i udkastet til kommuneplantillæg ikke ses at have sikret arealdisponeringer til jernbaneanlæg, herunder at kommuneplantillægget tager højde for fremtidig trafikal infrastruktur, tekniske anlæg, støjkonsekvensområder og lignende af betydning for udviklingen i området. Endvidere synes Københavns Kommune at udlægge støjfølsomt boligbyggeri i skel til Banedanmarks jernbaneanlæg. En sådan planlægning af støjfølsomt byggeri forventes for Banedanmark at indebære påførelse af miljøhensyn med store driftsmæssige konsekvenser og omkostninger til følge, ikke mindst en forøget risiko for støjklager og omkostningstunge støjmitigerende foranstaltninger.

Banedanmarks jernbanearealer og til dels DSB's arealer er blevet inddraget i kommuneplantillæggets afgrænsningsområde. Disse områder er benævnt T1-rammen R19.T.4.3, T1*-rammen R19.T.4.4, T1* R19.T.4.5-rammen samt T1*-rammen R19.T.O.1.T3. Se udsnitkort A.

Banedanmark forventes ydermere at få en fornyelsesbase på Askegården som vedtaget ved aktstykke nr. 120 af 22. juni 2023 (Bilag 2). Den fremtidige base forventes at inddrage det fulde areal på Askegården, hvorfor hele arealet fastholdes som jernbaneanlæg.

Det er på nuværende tidspunkt ikke klart, hvad denne nye base vil kunne have af betydning for de øvrige jernbaneanlæg, og de deraf følgende miljøpåvirkninger er derfor ukendte. Også af denne grund anmodes Plan- og Landdistriktsstyrelsen om at gøre indsigelse med henblik på, at Banedanmark kan indlede drøftelser med Københavns Kommune om en evt. udtagelse af T1 og T1* fra kommuneplantillægget for Jernbanebyen, så disse arealer ikke er en del af det planlagte byudviklingsområde. Der henvises til nedenstående kortuddrag.



Kort A: Ændrede kommuneplanrammer

Kilde: Kommuneplantillæg for Jernbanebyen side 177.

Det er Banedanmarks ønske, at arbejdsarealer KT, Kulgården og Askegården skal indarbejdes i kommuneplantillægget som værende jernbaneanlæg af national interesse.

Banedanmark ønsker med indsigelsesanmodningen at få mulighed for at gå i dialog med Københavns Kommune og kunne blive betrygget i, at kommunen iagttager de nationale interesser på jernbaneområdet samt få en drøftelse om en udtagning af ovennævnte områder.

Med venlig hilsen

Thomas Fog Christensen

Vicedirektør
Banedanmark

Bilag

Bilag 1: Jernbanebyen forslag til lokalplan, kommuneplantillæg og miljøvurdering
Bilag 2: Aktstykke 120 af 22. juni 2023



Afgjort den 22. juni 2023

120**Transportministeriet.** København, den 14. juni 2023.

- a. Transportministeriet anmoder om Finansudvalgets tilslutning til, at Banedanmark overdrager et areal til DSB SOV uden om Statens Ejendomsudvikling A/S og uden afholdelse af offentligt udbud i forbindelse med DSB's etablering af nyt værksted ved Godsbanegården i København.

Transportministeriet anmoder herudover om Finansudvalgets tilslutning til, at DSB som modydelse for arealet inden for en ramme på 400 mio. kr. (2023-priser) etablerer et erstatningsanlæg til Banedanmark i Høje Taastrup.

Aktstykket medfører ikke udgifter for staten i finansåret. Udgiften til erstatningsanlægget afholdes af DSB inden for den fastlagte trafikkontraktbetaling til DSB under § 28.52.01. Indkøb af jernbanetrafik, DSB.

- b. Med akt. 50 af 18. november 2021 har DSB opnået hjemmel til at etablere et nyt værksted ved Godsbanegården i København til vedligeholdelse af kommende el-togsæt. Som det fremgår af aktstykket, opføres værkstedet på et areal, der i dag er ejet af Banedanmark, og som hidtil har været anvendt som arbejdspladsareal til fornyelsesaktiviteter i københavnsområdet.

Placeringen af DSB's værksted på Banedanmarks areal er valgt ud fra at minimere omkostningerne forbundet med at fremføre tog mellem Københavns Hovedbanegård og det kommende værksted. Arbejderne på arealet blev igangsat i 2021 for DSB's egen risiko og regning. Værkstedet skal ibrugtages senest ved årsskiftet 2025/2026.

Arealet er beliggende ved Carsten Niebuhrs Gade og udgør en del af matr. 1695a, Udenbys Vester Kvarter, København. Arealet er opgjort til 59.424 m² og anvendes til jernbaneformål. Arealet er endvidere forudsat til jernbaneformål i det igangværende arbejde med at opdatere lokalplanen for Jernbanebyen. Arealerne indgår således ikke som perspektivområde for byudvikling. Hvis der som følge af den nærmere fastlæggelse af skellet viser sig, at dele af arealet ikke er nødvendige til jernbaneformål, udgår disse dele af det overdragne areal til DSB, og Banedanmark forbliver ejer.

Den bogførte værdi af arealet er opgjort til 0,6 mio. kr. Vurderingsstyrelsen har godkendt en markedsværdi for arealet på 44,1 mio. kr. (2023-priser) ud fra en pris pr. m² på 727,3 kr. (2023-pris-

er). Siden Vurderingsstyrelsens udtalelse er det samlede areal nedjusteret med 3.440 m². I henhold til Vurderingsstyrelsens udtalelse tinglyses en gevinstklausul af værkstedsarealet i en periode på 30 år.

Der er indgået en betinget aftale mellem Banedanmark og DSB om, at Banedanmarks areal overdrages til DSB, og at DSB til gengæld skal erstatte den arbejdsplads- og jernbanefunktionalitet, som Banedanmark mister ved overdragelsen. Arealet afhændes således fra Banedanmark uden om Statens Ejendomsudvikling A/S og uden offentligt udbud.

Aftalen indebærer, at DSB for egen regning og risiko etablerer et erstatningsanlæg til Banedanmark i Høje Taastrup inkl. tilslutningsspor. Tilslutningssporene udføres forventeligt af Banedanmark, men finansieres af DSB.

Erstatningsanlægget i Høje Taastrup vil fortrinsvis etableres på Banedanmarks eget areal, men der vil også være behov for, at Banedanmark erhverver et mindre areal ved ekspropriation, hvilket Banedanmark kan gøre efter jernbanelovens § 30, stk. 1, idet Banedanmark skal eje det færdige anlæg. Erstatningsanlægget i Høje Taastrup har en skønnet totaludgift på op til 400 mio. kr. inkl. tilslutningsspor. Beløbet er behæftet med usikkerhed.

Den betingede aftale mellem Banedanmark og DSB indebærer desuden, at DSB skal tilvejebringe og finansiere en fremskudt arbejdsbase centralt i København til Banedanmark, således at Banedanmark opnår samme funktionalitet som ved det eksisterende areal, som afgives til DSB. Den konkrete løsning er endnu ikke fastlagt.

Det er aftalt mellem Banedanmark og DSB, at anlægget i Høje Taastrup skal stå færdig senest ultimo 2024, således at fornyelsesprojektet af strækningen Høje Taastrup-Roskilde kan bruge anlægget i marts 2025.

Der er planlagt kombineret forretning med både besigtigelse og ekspropriation for det mindre areal i Høje Taastrup d. 29. juni 2023. Det er en forudsætning for gennemførelsen af dette, at nærværende aktstykke er tiltrådt inden da.

Ibrugtagningstidspunktet for den fremskudte arbejdsbase centralt i København planlægges til 2027. Efter etableringen overdrages anlæggene fra DSB til Banedanmark. Eventuelle tilvalg ift. den hidtidige funktionalitet finansieres af Banedanmark via § 28.63.05. Banedanmark – fornyelse og vedligehold af jernbanenettet.

- c. Aktstykket forelægges Finansudvalget, da afhændelsen af Banedanmarks areal i henhold til Budgetvejledningens pkt. 2.2.16.1 skal forelægges Finansudvalget, såfremt ejendommen sælges uden om Statens Ejendomssalg A/S, der ikke gennemføres et offentligt udbud, og at værdien af arealet overstiger 1 mio. kr.

Finansudvalgets tilslutning søges endvidere i henhold til Lov nr. 485 af 01/07/1998 og senere ændringer om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S § 12, stk. 2, hvoraf det fremgår, at investeringer over 100 mio. kr. (1999-priser) skal forelægges Finansudvalget. I 2023-priser udgør forelæggelsesgrænsen 157,7 mio. kr.

Aktstykket forelægges Finansudvalget nu af hensyn til tidsplanen for erstatningsanlægget. Der er planlagt besigtigelse og ekspropriation for et mindre areal i Høje Taastrup d. 29. juni 2023.

- d. Vurderingsstyrelsen har godkendt en markedsværdi for arealet på 44,1 mio. kr. (2023-priser) ud fra en pris pr. m² på 727,3 kr. (2023-priser). Siden Vurderingsstyrelsens udtalelse er det samlede areal nedjusteret med 3.440 m².
- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om Finansudvalgets tilslutning til, at Banedanmark overdrager et areal til DSB SOV uden om Statens Ejendomsudvikling A/S og uden afholdelse af offentligt udbud i forbindelse med DSB's etablering af nyt værksted ved Godsbanegården i København. Finansudvalgets tilslutning anmodes endvidere til, at DSB etablerer et erstatningsanlæg til Banedanmark i Høje Taastrup som modydelse for arealet inden for en ramme på 400 mio. kr. (2023-priser).
- f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

København, den 14. juni 2023

THOMAS DANIELSEN

/ Thomas Jørgensen

Til Finansudvalget.

Tiltrådt af Finansudvalget den 22-06-2023

HØRINGSSVAR JERNBANEBYEN

1. På DSB's arealer påtænker Kbh.s Kommune at bygge en "Jernbaneby". Dette areal skulle efter sigende komme til at huse 7000 nye beboere! Syv tusinde! Dette antal virker på mig, som om Kbh.s Kommune bare skal have proppet så mange mennesker som muligt ind på arealet uden at tage højde for eller tage hensyn til eksisterende og fremtidige beboere.
2. **Infrastrukturen:** Infrastrukturen udenfor den kommende "Jernbaneby" er i de senere år kommet under pres. Dette pres vil komme under en så voldsom belastning med så mange nye boliger, at jeg må spørge: Hvordan har Kbh.s Kommune tænkt sig at løse dette problem? Skal alle, uanset om de er handicappede, ældre, dårligt gående eller på anden vis immobile, tvinges til ikke længere at måtte køre bil? Efter den nye busterminal på Carsten Niebuhrsgade er sat i værk, er der nu desuden tilkommet et kæmpepres af turistbusser, der i fast rutefart køre fra Vasbygade/Kalvebod Brygge ned til den nye terminal kørende forbi Otto Bussesvej.
3. **Historie:** Hele DSB's område huser en helt unik historie, som ikke findes andre steder. Det er muligt, at der i lokalplanen er skrevet ind, at visse bygninger er bevaringsværdige. Undskyld mig, det er ikke kun bygningerne, der er bevaringsværdige! Det er hele området som sådan. Herudover har man tænkt sig at skyde en bygning op indefra fra et af værkstederne, så det kommer til at rage langt op over. Dette er en skændsel, som viser, at man på ingen måde tager hensyn til stedets historie. Og lad de eksisterende små arbejdende værksteder blive liggende. Og lad os få nogle flere af sådanne!
4. **Skygge og indkig:** Udover en skamfering af de eksisterende værksteder, påtænker man at bygge høje højhuse (over 3 etager) lige udenfor Den Gule By. Dette er
 - 1) en arkitektonisk skandale. Hvordan kan arkitekter blive ved med at finde på at klaske store højhuse op direkte ud for små gamle historiske byer? Stop det!
 - 2) Højhusene bliver et så voldsomt overgreb af privatlivets fred mht. direkte indkig til de eksisterende beboere i Den Gule By, at det på alle måder er fuldstændig uacceptabelt. Her har man alle muligheder for at vise hensyn til det eksisterende, hvilket man har valgt ikke at gøre og derfor opfattes dette som en hån mod os, der bor her. Er det Kbh.s Kommunes mantra at genere byens borgere mest muligt?
 - 3) Og så har vi oveni - udover ovenstående - en virkelig kedelig skyggeeffekt, hvilket vil gøre, at de mure, som ligger ud til vejen vil være konstant fugtige, vores haver vil fremover kun komme til at bestå af sumpplanter - og nej, dette vil ikke være nogen overdrivelse, da min - og andres - haver i forvejen ligger med sparsomt lys. Her i byen er der IKKE gennemgående lys fra panoramavinduer, som f.eks. ude på Holmen. Her har vi småsprossede vinder til een side, som gør, at vi i forvejen ikke har for meget lysindfald. Dette vil blive så voldsomt forværret ved at have højhuse lige udenfor vores vinduer, sommer som vinter, at det i den grad er fuldstændig uacceptabelt. Intet levende kan leve i total mørke året rundt!

Konklusionen på dette må og bør derfor være: INGEN HØJHUSE ud for Den gule By!

5. **Grønne arealer:** Vi, os her i Den Gule By, var engang i tidernes morgen blevet lovet en park/grønne områder, idet Kbh.s Kommune på daværende tidspunkt godt kunne se, at vi her og i det hele taget i Sydvests lokalområde i den grad var underforsynet med grønne arealer. Og ikke bare til børn og unges skaterbaner, men i den grad også for ældre, der på lige fod bør gives mulighed for at komme ud i et smukt og grønt område. Der må derfor insisteres på, at det er på høje tid at et sådant grønt område finder indpas, så især handicappede og ældre også har en mulighed for at komme udenfor. Og NEJ, fodboldbaner er IKKE grønne områder, det er SPORTS-arealer!!

Og lad så de gamle træer blive stående. Der er absolut ingen grund til at fælde nogen af dem. Vi har brug for dem. Når man kan køre igennem Otto Bussesvej med Det Gule Palæ på en ladvogn, så må en bus!? også sagtens kunne være der!

6. **Den Gule By:** Det forlyder, at ejerne af Den Gule By, DKE, har fået lov til at opføre en ejendom med 4 rækkehuse ud for nr. 10/12. Hvordan kan det være muligt at tillade en sådan voldsom impact på denne lille historiske by? Endvidere tillades efter sigende nye og store karnapper udover de eksisterende. Hvordan kan man finde på at lave et så voldsomt overgreb på en gammel historisk perle som Den Gule By? Hvad er årsagen til en sådan tilladelse?

Konklusion:

Hvis politikerne på Kbh.s Rådhus ikke har mere tilovers for de københavnske borgere end som så, hvor os der bor her hele tiden igennem nu mange år har måttet finde os i at blive udsat for bl.a. kold kassetækning, en konstant larmende, svinende og hamrende støj fra alle de nybyggerier, der skyder op som paddehatte over hele byen og specielt her i sydhavnen, de unges støjende og utilpassede adfærd samt masseturisme, så er det vist på tide at få skiftet disse politikere ud med en anden politisk agenda, som går ud på, at der nu skal tilgodeses og vises hensyn til os københavnske borgere, som lægger en pæn klat penge her i kommunen og som har et vist krav på at få en ordentlig og respektfuld behandling. Det ville være rart, hvis der blev gjort plads til os københavnereborgere også!

Kirsten Christensen
Otto Bussesvej 32
2450 Kbh. SV



Københavns Kommune
Klima- og Byudvikling

Helga Mark
Næstforperson i DHF-København
BTPU-udvalget i DHF
C. F. Møllers Allé 8, st.th.
2300 København S

Den 16. oktober 2024

Høringssvar til Lokalplanen for Jernbanebyen fra Dansk Handicap Forbund

Dansk Handicapforbund København kvitterer hermed for muligheden for at kunne fremsende vores høringssvar til lokalplanen for Jernbanebyen.

Trafikale forhold

Selvom Jernbanebyen skal være en "bilfri" bydel, er det essentielt at sikre at bydelens handicappede med bil, sikre at handicapparkeringspladser er jævnt fordelt og lettilgængelige i forhold til ens bolig, da en længere gangafstand kan være en udfordring for personer med en funktionsnedsættelse. Det anbefales desuden at cykelruter og gangstier planlægges med fokus på Universelt Design, så de kan være tilgængelige for alle. Dette betyder at der sikres ramper og tilgængelige overgange med lydfyr så alle kan færdes sikkert, dette vil også gælde for de planlagte nye grønne områder og kommende parker. Det understreges desuden, at det er vigtigt at der lægges opmærksomhedsfelter for blinde og synshandicappede, samt korrekt lagte ledelinjer i bydelen så man kan finde rundt. Derudover vækker det også bekymring for sundheden generelt i området, når trafikken på Vasbygade forventes at stige med 9.000 biler/tunge lastbiler dagligt.

Parkeringshuse

Der er planlagt 2 Parkeringshuse op til Vasbygade. Det er Dansk Handicap Forbunds erfaring, at Parkeringshusene bygges med en for lav højde på stueplan, så at store handicappbiler/busser ikke kan komme ind i Parkeringshusene, vi vil derfor anbefale følgende: Højden på stueetagens indkørsel forhøjes fra 2,1 meter til 3.3 meter, og at man så opretter alle handicapparkeringspladserne i stueetagen i stedet for at inddrage alle de andre etager også. Parkeringspladserne skal være tydeligt markerede og synlige.

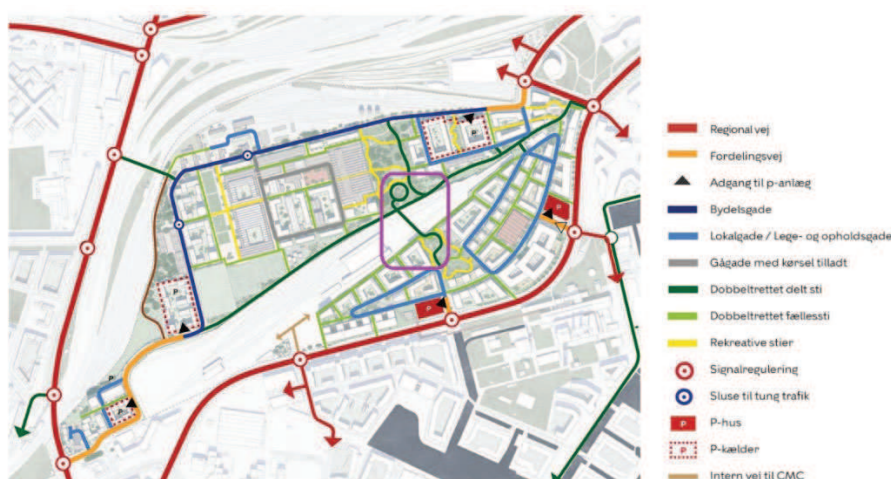
Vi vil samtidigt gøre opmærksom på at hvis der opsættes el-lade standere til biler, at så skal de opsættes tilgængeligt for mennesker med en funktionsnedsættelse. Vi gør samtidigt opmærksom på at tydelig skiltning og god belysning, er vigtig for mennesker med en funktionsnedsættelse. Det er desuden positivt at man vil udnytte noget af stueetagen til andet end parkering, man skal bare være opmærksom på tilgængeligheden. Der kunne med fordel oprettes cykelparkering i parkeringshusene, så at man har mulighed for at kunne cykle det sidste stykke hjem fra parkeringshuset.

Stibroer/Ramper vs. Elevatorer i Jernbanebyen

Dansk Handicap Forbund er forundret over at både Bygherre, Grundejerforeninger og kommunen kan anbefale at den planlagte stibro over CMC-anlægget forventes nedskaleret fra at være en stibro til cykler og gående anlagt med Universelt Design i tankerne, til nu at blive en stibro kun for gående og med adgang via elevatorer på begge sider af CMC-anlægget. Vi er forundret, da vi har erfaring med at driftsomkostningerne og vedligeholdelsen af denne løsning, på lang sigt vil overstige prisen for at anlægge en løsning uden brug af elevatorer. Der fraviges desuden fra kommunens anbefaling, at

området helst skal udvikles med Universelt Design. Man vil med elevator løsningen forringe mobiliteten for mennesker med handicap, ældre og familier med barnevogne og små børn, for hvis elevatorerne er ude af drift, er det en meget stor omvej for denne gruppe.

Desuden er det bekymrende at, selvom stibroen kun skal være for gående, vil cyklister fra både Amager og Vesterbro benytte den, hvilket vil udgøre en fare for mennesker med et handicap for at blive kørt ned og komme slemt til skade. Vi vil samtidigt gøre opmærksom på, at ramper til stibroer kan tilpasse efter de forskellige behov området, og der kan derfor designes/indtænkes elementer, der vil gøre dem til andet end en transportvej. Det kan eventuelt være lyskunst og siddepladser. Vi skal derfor anbefale at der prioriteres ramper i forbindelse med stibro forbindelsen over CMC-anlægget, denne løsning understøtter Universelt Design og vil skabe en mere tilgængelig, sikker og inkluderende bydel for alle borgere. (Se lilla markering).



Overordnet fremtidig vejstruktur i Jernbanebyen. Lokalgaderne og gågade med kørsel tilladt udgør serviceveje, hvorfra renovation og varelevering håndteres. Bydelsgaden Otto Busses Vej opdeles af sluser til tung trafik. Illustration: Team Cobe.

Serviceerhverv

Vi ønsker at fremhæve hvor vigtigt tilgængeligheden til serviceerhverv, samt læger, tandlæger og speciallæger i en så stor bydel som Jernbanebyen er. Det er vigtigt at kommunikationen i alle disse områder bliver tilpasset til alle brugere. Der er i København et stort underskud i tilgængelige lægeklinikker, tandlægeklinikker og speciallægeklinikker, derfor bør der her indtænkes mulighed for at imødekomme denne mangel, når man samtidig også tænker på Jernbanebyens placering i København. Hvis man er observant på dette, kan det være med til at sikre at sundhedsydelser er tilgængelige og lige for alle borgere i København, uanset om man har en funktionsnedsættelse.

Skæve Boliger og Bostedstilbud

Vi vil gerne udtrykke vores bekymring over planerne om at placere 10 skæve boliger samt et fælleshus, og et Bostedstilbud, ud til den stærkt trafikerede og larmende Vasbygade og i det sydvestlige hjørne af bydelen. Samtidig ligger disse tilbud et stykke fra de øvrige boligområder, hvilket vækker alvorlige betænkeligheder om inklusion og tilgængelighed. Larmen og den øgede trafik på Vasbygade kan desuden skabe en dårlig livskvalitet for de sårbare grupper.

Den fysiske afstand til andre boligområder, kan føre til en følelse af isolation for de beboere der bor i de skæve boliger og i bostedstilbuddet. Der er fare for at de ikke vil føle sig som en del af fællesskabet i bydelen, og derfor mindske deres sociale muligheder for at danne venskaber og netværk udenfor deres bolig. Det er derfor vigtigt at beboerne i dette område vil have samme lette adgang til lokale butikker, transportmuligheder, fritidsaktiviteter og grønne områder som alle andre borgere i bydelen. Den nuværende placering kan være hæmmende og være en barriere for beboernes mulighed for at deltage aktivt i bydelen som de andre borgere.

Det ville desuden være et stort aktiv for området at indtænke visuelle fix punkter i området som høje tydelige kunstmarkeringer på høje bygninger, som derved kan ses langt væk og dermed være en slags "wayfinding" i området.



Der kræves derfor en grundig overvejelse om placeringen af bostedstilbuddet er den rigtige, og om der er mulighed for at bostedet kan placeres et bedre sted, for beboernes skyld. (Se rød markering).



Volumenmodel, set fra sydvest, der viser et eksempel på en mulig bebyggelsesplan for Jernbanetjen i overensstemmelse med lokalplanens bestemmelser. Blå bygninger er nye bygninger og grå bygninger er eksisterende bygninger. I volumenmodellen vises det maksimalt muliggjorte bruttoetageareal. Da der er fleksibilitet i planen, kan etagearealet i et realiseret byggeri være fordelt anderledes med højere bygninger nogle steder og lavere andre steder.
Illustration: Team COBE

Som afslutning vil Dansk Handicap Forbund København anbefale, at der involveres repræsentanter for mennesker med funktionsnedsættelse i den fremtidige planlægningsproces for at sikre, at alle behov bliver taget i betragtning. Vi stiller os derfor til rådighed for Bygherre, Grundejere og kommunen.

Med Venlig hilsen
Helga Mark

Københavns Kommune

ENERGINET

Energinet
Tonne Kjærsvej 65
DK-7000 Fredericia

+45 70 10 22 44
info@energinet.dk
CVR-nr. 28 98 06 71

Dato:
19. september 2024

Sagsnummer: 24/11315

Forfatter:
KAPKY

HØRINGSSVAR FRA ENERGINET ELTRANSMISSION A/S – VEDR. LOKALPLAN OM JERNBANEBYEN

Hvem er Energinet Eltransmission A/S:

Det kan indledningsvis oplyses, at Energinet Eltransmission A/S ejer, driver og bygger eltransmissionsnettet i Danmark for at indpasse mere vedvarende energi og opretholde forsyningssikkerheden og ejer således eltransmissionsnettet på mere end 100 kV.

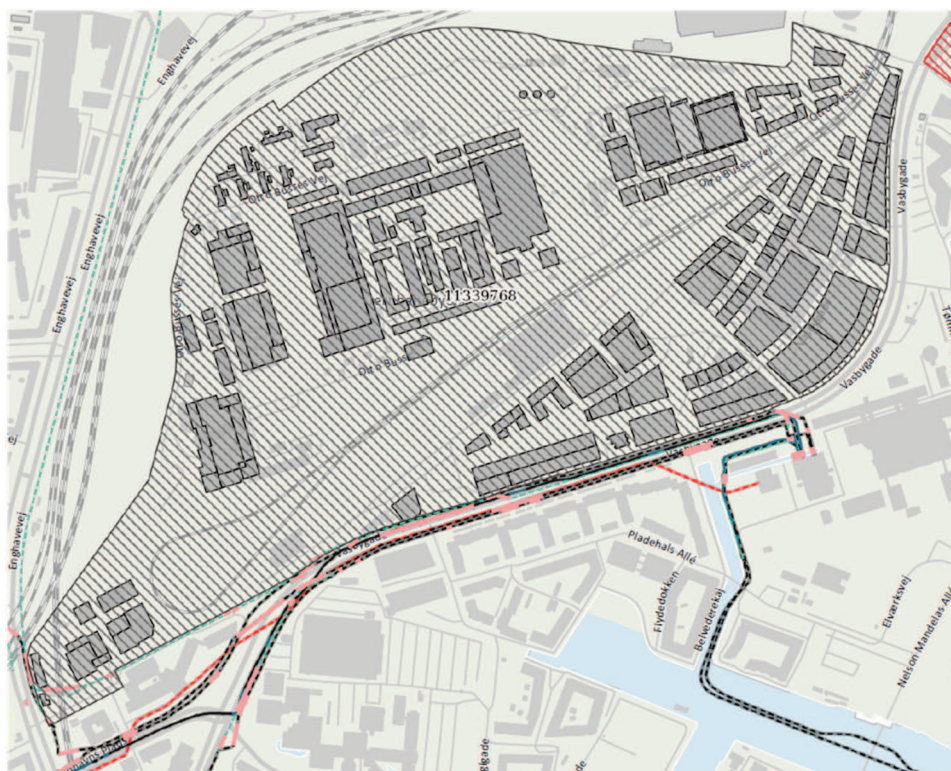
Eltransmissions anlæg

Eltransmission ejer og driver elanlæggene i nærhed til planen

Byggenavne: HK1244 Lindevang-H. C. Ørstedsværket
HK4008 Avedøreværket-H. C. Ørstedsværket
HK1241 H. C. Ørstedsværket-Vigerslev

Samt stationens anlæg: H. C. Ørstedværket

I nedenstående og vedhæftede kortudsnit fremgår Eltransmissions elanlæg. Vedhæftet findes ligeledes en DWG-fil over området, denne kan bruges i den evt. videre planlægning.



Figur 1 Lokalplanens nærhed til anlagt el

Forsigtighedsprincip og magnetfelter:

Overalt, hvor vi bruger, producerer eller transporterer elektrisk strøm, vil der være magnetfelter. Det betyder, at der vil være magnetfelter tæt på alle elforsyningsanlæg og el-apparater, uanset om det er transformere, luftledninger eller jordkabler. Felternes størrelse afhænger af, hvor megen strøm, der går i ledningen eller apparatet, og de aftager kraftigt med afstanden. I Danmark har vi ingen minimumsafstande eller grænseværdier, der angår eventuelle langtidsvirkninger af magnetfelter fra højspændingsanlæg. Det vurderer Sundhedsstyrelsen, at der ikke er tilstrækkelig videnskabelig baggrund for.

I stedet har vi et forsigtighedsprincip, som er en anbefaling fra Sundhedsmyndighederne. Forsigtighedsprincippet omfatter eksponering fra magnetfeltet og er formuleret således:

"Nye boliger og institutioner, hvor børn opholder sig, ikke bør opføres tæt på eksisterende højspændingsanlæg.

Nye højspændingsanlæg bør ikke opføres tæt på eksisterende boliger og børneinstitutioner.

Begrebet "tæt på" kan ikke defineres generelt, men må afgøres i den konkrete situation ud fra en vurdering af den konkrete eksponering."

Forsigtighedsprincippet henvender sig således både til plan- og byggemyndigheder og til ejere af højspændingsanlæg. Eltransmission ønsker forsigtighedsprincippet fulgt ved plan-/anlægsarbejde og anbefaler, at man følger Vejledning i forvaltning af forsigtighedsprincippet ved miljøscreening, planlægning og byggesagsbehandling.

Vejledningen er udgivet af Elbranchens Magnetfeltudvalg i samarbejde med Kommunernes Landsforening: <http://magnetfeltudvalget.dk/sundhed/forsigtighedsprincipper-og-graensevaerdier/vejledning-i-forsigtighedsprincippet/>

For yderligere oplysninger om magnetfelter ved elforsyningsanlæg på hjemmesiden www.magnetfeltudvalget.dk

Bemærkninger

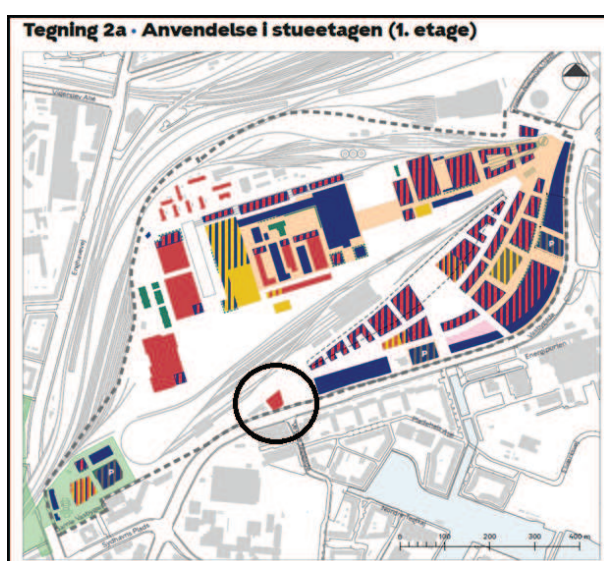
Eltransmission har konstateret at størstedelen af udlagte byggefelter ud til Vasbygade og Enghavevej i stueetagen er udlagt til erhverv. Dog er et enkelt byggefelt udlagt til beboelse og tættere end 10m fra et 135 kV kabel.

Da lokalplanen giver mulighed for at benytte hele byggefeltet til placering af ny beboelse, vil Eltransmission derfor gøre opmærksom på forsigtighedsprincippet for magnetfelter. Jf. ovenstående afsnit.

Der er specifikt tale om Delområde XI

"Delområde XI – 'Skæve boliger'

Der muliggøres ti boliger til socialt udsatte borgere i et område mod Vasbygade. Bebyggelsen kan placeres frit inden for byggefeltet og kan være i højst to etager."



Figur 2 Delområde XI – 'Skæve boliger'

WFS-tjeneste:

Energinet udstiller på den nationale tjeneste Geodata-info en WFS-tjeneste, som giver adgang til eltransmissionsnettet i form af centerlinje og opmærksomhedszone for restriktioner omkring hhv. luftledningsanlæg og jordkabelanlæg >100 kV.

Data er tilgængelige via geodata-info.dk:

<https://www.geodata-info.dk/srv/dan/catalog.search#/metadata/9e479f3e-5692-459f-80b7-16be484a9837>

Laget "Hovedkort" viser luftledninger og laget "Kabler" viser kabler i jorden.

Vi imødeser modtagelse af kvittering for nærværende høringsvar.

Kontakt gerne undertegnede ved spørgsmål.

Oplys venligst sagsnummer 24/11315.

Bilag:

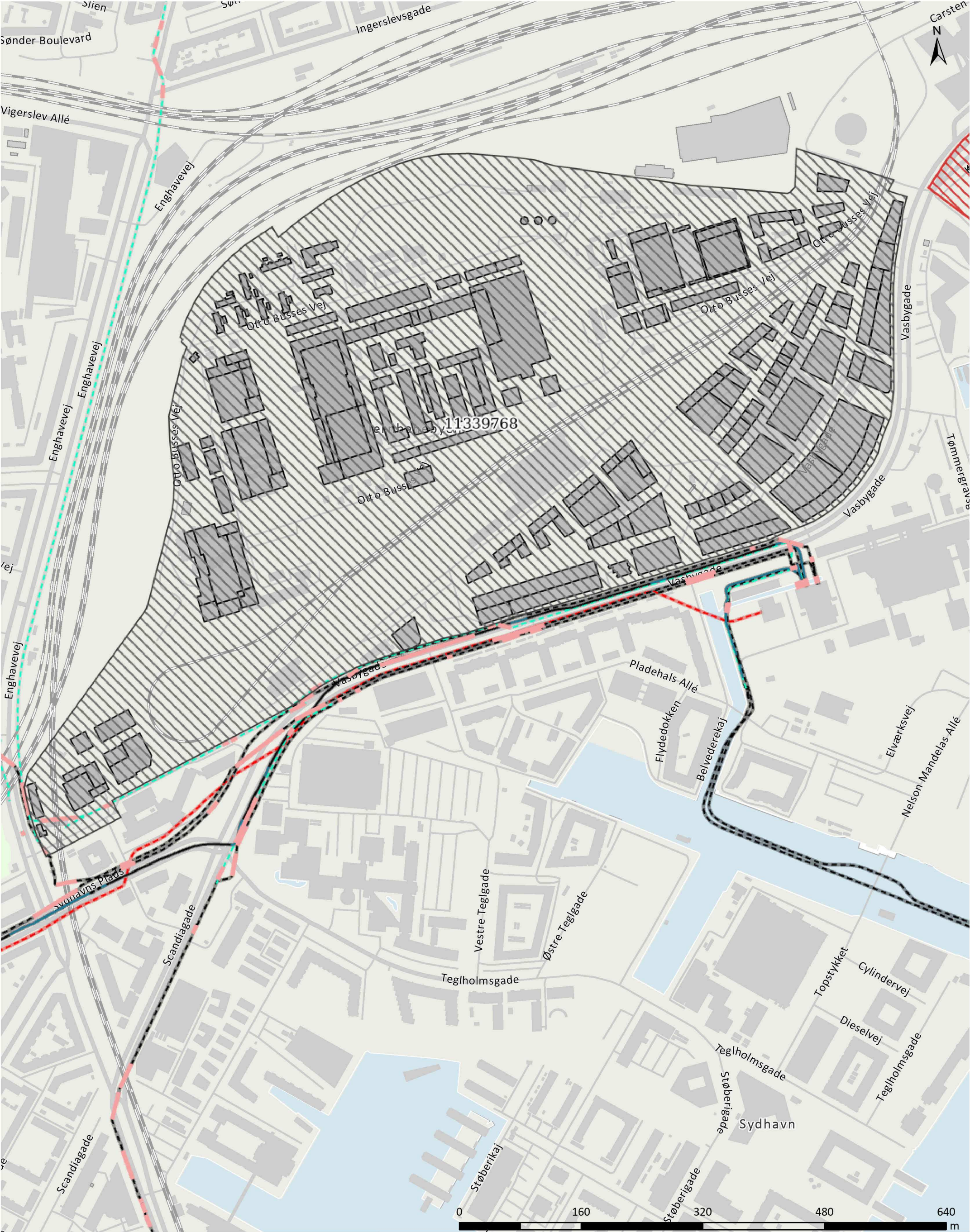
- Kort (Energinet kort1 overblik el og plan.pdf)
- Kort (Energinet kort2 skæve boliger.pdf)
- DWG-fil (24_11315 Anlagt EL - Jernbanebyen.DWG)

Med venlig hilsen

Kaare Peter Kyndal

3.parter@energinet.dk

+4570220275



Signaturforklaring:

Underboringer

— Underboring

— Rørlægning

— Rørblokke

Kabeltrace

--- 400 kV

--- 132 kV

--- Kabel ude af drift

Elektriske kabelforbindelse

— 400 kV

— 150 kV og 132 kV

— Mangler status

ENERGINET

Tonne Kjærvej 65, 7000 Fredericia
Tlf.: 70 10 22 44
info@energinet.dk

Sagsnummer: 24/11315
El anlæg Jernbanebyen

Dato: 18-09-2024

Udskriftslayout: A3_Hoej_Signatur

Kortgrundlag:
Grundkort copyright:
SDFI og Danske Kommuner
Kortet er vejledende.

Forsyning:

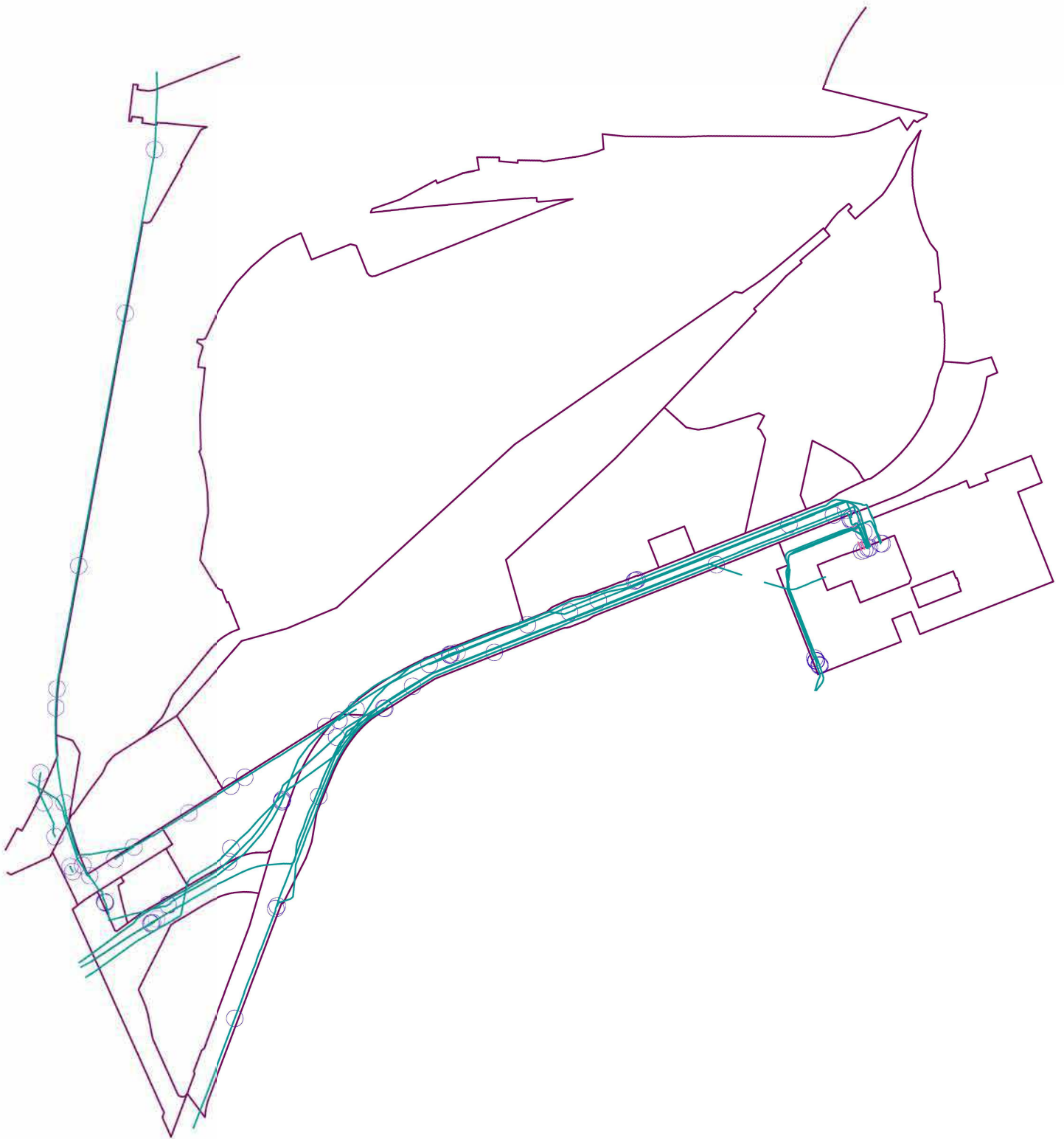
Målforhold: 1:4.500

Init:

Kaare



Signaturforklaring:		ENERGINET		Kortgrundlag:	
Underboringer		Tonne Kjærvej 65, 7000 Fredericia		Grundkort copyright:	
— Underboring		Tlf.: 70 10 22 44		SDFI og Danske Kommuner	
— Rørlægning		info@energinet.dk		Kortet er vejledende.	
— Rørblokke		Sagsnummer: 24/11315		Forsyning:	
Kabeltracé		El anlæg Jernbanebyen		Målforhold: 1:750	
- - - 400 kV		Dato: 18-09-2024		Init:	
- - - 132 kV		Udskriftslayout: A3_Hoej_Signatur		Kaare	
- - - Kabel ude af drift					
Elektriske kabelforbindelse					
— 400 kV					
— 150 kV og 132 kV					
— Mangler status					





København den 3. september 2024

Kære lokal- og kommuneplanlæggere,

Vi skriver til jer på vegne af foreningen HWARANG TIGERS med en forespørgsel om etableringen af faciliteter til faste taekwondoaktiviteter for børn, unge og børnefamilier i Jernbanebyen.

Målsætning

Vores mål er at fremme børn og unges muligheder for at deltage i positive fællesskaber i Vesterbro, Kgs. Enghave og Jernbanebyen gennem taekwondo. Denne aktivitet har potentiale til at styrke børn og unges selvtillid, selvværd, glæde, trivsel og sociale adfærd. Samtidig ønsker vi at bidrage til, at flere børn, unge og familier deltager aktivt i foreningslivet, hvilket vil øge trivsel, inklusion, diversitet og mangfoldighed i København.

Vi er opmærksomme på de udfordringer, som børnefamilier står overfor i en travl hverdag, hvor tid til bevægelse ofte er begrænset. Det er derfor afgørende for os at tilbyde aktiviteter tæt på, hvor familierne bor og færdes, så flere københavnske børn, unge og børnefamilier har realistiske muligheder for at deltage.

Taekwondo for alle

SPOR10 i Jernbanebyen arbejder allerede nu på at etablere fællesskaber i området, inden selve byudviklingen starter, og vi har derfor fået adgang til at skabe taekwondoaktiviteter på SPOR10. Adgangen til faciliteterne i SPOR10 indstilles dog i midten af 2025, når byudviklingen begynder, og det forventes, at der først vil være adgang til faciliteterne igen i 2029. Det skaber en betydelig udfordring for os i forhold til at fastholde og videreudvikle vores aktiviteter for lokalområdet i denne periode.

Taekwondo har altid været en populær idrætsaktivitet for børn og unge, men der eksisterer desværre ingen faciliteter i området omkring Vesterbro, Kgs. Enghave og Jernbanebyen, som er særligt indrettet og egnet til taekwondo. Vi står derfor i en situation, hvor manglen på egnede faciliteter begrænser vores evne til at nå ud til og inkludere endnu flere børn, unge og familier i vores aktiviteter.

Etablering af Dojang

Vi anmoder derfor om, at der bygges faciliteter, som omdannes til en "Dojang", et træningssted, hvor man udøver og fordyber sig i kampkunst og dens filosofi. Faciliteter vil blot kræve, at rummet tildækkes med specielle kampsportsmåtter samt indrettes med spejle, sandsække, kampsportsbilleder, citater, Dannebrog og det koreanske flag. Disse elementer vil skabe et inspirerende og motiverende miljø, der indbyder til fordybelse og træning.

I dagtimerne kan rummet anvendes af skoler og andre institutioner for ældre i området til bevægelse, ældregymnastik og som "tumble-område" for de yngste børn. Derudover vil Dojang'en, når den benyttes af taekwondo-foreningen, have en positiv effekt på børn, unge og familier i lokalområdet. Vores vision er, at Dojang'en bliver et åbent og indbydende sted, der samler lokalsamfundet på tværs af baggrunde.



Vi håber, at I vil støtte op om dette initiativ og hjælpe os med at fremme en sund og inkluderende idrætskultur i vores bydele. Vi står naturligvis til rådighed for yderligere dialog og samarbejde om projektet.

Med venlig hilsen

HWARANG TIGERS
Foreningsnummer 27615
C/O SPOR10
Vasbygade 10
2450 København SV

Philip Reyes, formand
Zeki Cakmak, næstformand
Steven Torres, kasserer
Emmanuel Reyes, bestyrelsesmedlem

Svar til: Høring 64997 af: Jens Zacharias Nielsen, arkitekt M.A.A.

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

56

INDSENDT AF

Jens Zacharias Nielsen, arkitekt M.A.A.

BY

København V.

POSTNR.

1703

ADRESSE

Lille Colbjørnsensgade 9, 2.th

HØRINGSSVAR

Jeg gør herved indsigelse mod det forliggende lokalplanforslag for byområdet Jernbanebyen. Jeg foreslår, at byområdet omdannes til et rekreativt område med natur og med plads og rum til fælles aktiviteter - såvel udendørs som indendørs.

Bydelen Vesterbro har meget lidt friarealer og forholdsvis begrænsede muligheder for udendørs udfoldelse - et rekreativt område i Jernbanebyen vil være et vigtigt tilskud for såvel bydelen som for Sydhavns kvarteret samt desuden også være til gavn for borgere i det øvrige København.

Byområdet Jernbanebyen skal indeholde flg. funktioner:

1. BYBONDEGÅRD: Et sted for børn og unge, hvor de på nært hold kan opleve husdyr som f.eks: Kaniner, høns, ænder, gæs, får, geder, grise, kalve og mindre heste. I Berlin er der f.eks. en bybondegård. Stedet skal drives af kommunen.
2. SANSEHAVE/PARK: En have eller en park med en bred variation af planter, buske og træer - herunder frugtbærende buske og træer - et sted med biodiversitet som tiltrækker fugle og insekter - et sted hvor man kan sanse naturen.
3. INSEKTBUFFET: Flere større bede med en bred variation af planter, der blomstrer og som tiltrækker insekter. I Svendborg er der f.eks. en insektbuffet.
4. PARK: Et større grønt område med græsplæne og en bred variation af planter, buske og træer. Der skal være borde og bænke til ophold og mulighed for spontan boldspil og leg.
5. TRÆER OG BUSKE Udover de her nævnte arealfunktioner skal der generelt i byområdet være en bred variation af buske og træer. De eksisterende træer skal såvidt muligt bevares.
6. DRIVHUS: Der skal være et større drivhus til nytte- og prydblplanter. Kommunens borgere kan låne/leje et mindre areal i drivhuset, hvor borgeren selv er ansvarlig for pasningen af planterne. Det er kommunen der varetager den overordnede drift.

7. BYHAVER: Der skal være små jordlodder, som kan lånes/lejes af kommunens borgere til nytte- og pryddplanter. Den enkelte borger er selv ansvarlig for pasningen af sin byhave. Kommunen varetager det overordnede tilsyn.
8. BØRNEHUS: Et sted som forældre kan låne/leje til børnearrangementer som f.eks fødselsdage og fastelavnsfest. Stedet kan også anvendes til mere spontane aktiviteter. I huset er der bl.a. hoppemadras, ribber og små borde og stole til børnene samt et mindre køkken, hvor forældrene kan tilberede mad og drikke. Stedet skal drives af en kreds af forældre og kommunen har det overordnede tilsyn. I Lille Colbjørnsensgade er der f.eks. et børnehus.
9. FORSAMLINGSHUS/BEOERHUS: En bygning til møde- og festarrangementer for kommunens borgere. Den overordnede ledelse varetages af en kreds af brugere. Kommunen medfinansierer driften.
10. GENBRUGSHUS: En bygning for udveksling af genbrugsting. Her kan kommunens borgere aflevere funktionsdygtige ting og borgere kan gratis hente ting til eget brug. Kommunen finansierer driften af stedet.
11. BEBOERVÆRKSTED: En bygning hvor kommunens borgere kan komme og reparere deres ting som f.eks. cykler, møbler, lamper osv. Der skal i bygningen være et lokale med en "systue", til reparation af tøj og produktion af nyt. - Der skal i bygningen endvidere være plads/lokale til en Repaircafé, hvor frivillige reparerer f.eks. tøj og elektronik for byens borgere. Der findes repaircaféer i flere bydele. Den daglige ledelse varetages af en kreds af brugere og kommunen finansierer stedet.
12. MULTIIDRÆTSHAL: Til motion og bevægelse - for en bred vifte af idrætsaktiviteter. Der skal i bygningen være lokaler til mindre holdaktiviteter som f.eks. gymnastik og yoga. Kommunen skal varetage driften af stedet.
13. SPISEHUS: Et sted med et varieret udbud af retter, herunder af veganske og vegetariske retter. Stedet drives så vidt muligt i privat regi med kommunen som den overordnede ansvarlige.
14. MUSIKØVEHUS: Bygningen skal være placeret således, at musikøvelsen ikke generer omgivelserne. Driften varetages af kommunen.
15. KREATIVITETSHUS: Et sted for kreative aktiviteter som f.eks. kunstmaling og keramik på amatørplan for byens borgere. Stedet skal dagligt ledes af en kreds af brugere, hvor kommunen har det overordnede ansvar.
16. LEGEPLADS: Der skal være en større legeplads.
17. CAFÉER: der skal være plads til en eller flere caféer herunder til en alkoholfri café.
18. KIOSK OG DAGLIGVAREHANDEL: Der skal kunne placeres en eller flere kiosker samt en mindre dagligvarebutik.
19. BYGNINGSBEVARING: Den Gule By bevares og så vidt muligt også de historiske ældre bygninger, såfremt det harmonerer med de overordnede mål for byområdet.
20. BOLIGER: Hvor pladsen tillader det i forhold til de overordnede mål etableres der almene boliger i et begrænset omfang.
21. BOLDBANER: Der skal etableres flere boldbaner i håndboldbane størrelse, beregnet til spontant præget boldspil som f.eks. basketball og fodbold.

22. BILFRIZONE: Der skal parkeres i randområdet til Jernbanebyen og der må kun køres inde i området for varetransport og for gangbesværede.

23. ENERGIFORSYNING: En del af byområdets el-forsyning skal lokalt komme fra solceller og passiv solvarme.

Svar til: Høring 64997 af: Birgit Rehder

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

55

INDSENDT AF

Birgit Rehder

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Kastelsvej 26

HØRINGSSVAR

Høringssvar, udkast til lokalplanforslag, Jernbanebyen, d. 1/11-2024

Mit høringssvar vil være kritisk. Jeg håber, at kritikken vækker eftertanke hos politikere, bygherrer og arkitekter. Jeg tillader mig på trods af min ikke arkitektfaglige baggrund at komme med konkrete kommentarer til udvalgte dele af bebyggelserne.

Jeg lægger mærke til at støj er nævnt 190 gange i lokalplanforslaget. Egenart 11 gange og tilpasning til egenart/bevaringsværdighed 4 gange. Rekreation 2 gange.

Lokalplanens bestemmelser, §1, Formål viser allerede, hvor lidt interesse der er for at skabe et bymiljø, jf. Brundtlandsrapportens sidste ud af seks udfordringsbilleder.

- “• at bebyggelsesstrukturen forholder sig til stedets egenart, og at det samlede lokalplansområde udnyttes optimalt i forhold til de anvendelser, der ønskes indpasset i området.
• at nybyggeri og ændringer af eksisterende bebyggelse udformes, så de passer til Københavns og stedets egenart”*

Det er de sædvanlige generiske formuleringer, der siger mere om politisk mangel på viden om, hvad der skaber de bedste betingelser for sammenhængskraft end en oprigtig interesse i at få Jernbanebyen til at fungere socialt i sig selv og sammen med de tilstødende kvarterer i Københavns centrum.

Bymiljø

Hvornår begynder politikere, bygherrer og arkitekter at forstå bymiljøets essens? Tilstedeværelse af 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.

Politikerne HAR bæredygtighedsværktøjet at støtte sig til jf. Bilag 7, TMU d. 17. juni 2024:

(<https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/348e93eb-9603-4aad-9e4e-b17bbfc8a1f9/e4c9d111-c46>)

Bygningsarkitekturen i Jernbanebyen er præget af en smag, der bundes i Le Corbusiers fascination af geometriske figurer: Rektangler, firkanter, trekkanter. Kanter efter kanter, men ingen cirkler eller runde organiske former. Afrundede hjørner vil afbøde lidt af den manglende afspejling af menneskets og naturens former.

Jeg tror, at vi psykologisk set ønsker at opleve naturens og vores egne former. En spejling af os selv og det trygge genkendelige. Mig bekendt er alt ved os rundt og ikke kantet. Det moderne menneskes krop og sind befinder sig biologisk og mentalt stadig på bopladsen omkring bålet og omgivet af naturen. Høje huse, der tårner sig op over os i landskabet og i smalle gader, virker klaustrofobiske og vækker vores årvågenhed og flugtinstinkt. Hvad mon gemmer der oppe? Er det farligt? Her skal man skynde sig væk.

Samtalen og sammenhængskraft

Samtalen i byrummet er grundlaget for sammenhængskraft. Det er ikke nok at se på hinanden, hvad i øvrigt de færreste gør, når de passerer andre i højt tempo eller fordybet i mobiltelefonen. Der skal være gentagne møder med genkendelse af hinanden, før mennesker begynder en forsigtig kontakt med et lille nik. Udvikling af sammenhængskraft tager tid og skal understøttes gennem de fysiske rammer, hvor en menneskelig og identitetsskabende arkitektur er grundlæggende. Højhuse og moderne arkitektur er ikke befordrende for sammenhængskraften, tværtimod.

Dette er viden, der har været kendt i årtier.

Realdania har flere gange undersøgt og beskrevet effekterne af kulturarvs betydning for social, økonomisk og erhvervsmæssig værdi. Derfor bør byudviklingens nye arkitektur afspejle kulturarven med de identitetsmæssige kvaliteter, der understøtter det sociale miljø og sammenhængskraft. Væk fra kasseformet arkitektur og "bo-maskiner" og i stedet genkendelige bløde taktile former og udsmykning i den nye arkitektur med saddeltag eller mansardtag på gammeldags manér med gesimser og ornamentik.

(<https://dac.dk/viden/artikler/boligen-en-maskine/>)

Jeg fremhæver herunder tre citater:

Realdania i 2005: *"Ligeledes foretrækker borgerne at bo i kvarterer, hvor de møder arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter i dagligdagen, frem for kvarterer med bygninger uden særlige arkitektoniske værdier, også selvom boligen er billigere."* (s. 16,

https://slks.dk/fileadmin/user_upload/kulturarv/publikationer/emneopdelt/kommuner/kulturarvsanalyse/kulturarvsamlet.pdf)

"Kulturarven giver identitet. Kulturarven er med til at gøre vores fælles historie konkret, og kulturarven giver den enkelte en forståelse af identitet og ophav. (...) En styrkelse af kulturarven kan bidrage til en øget tilhørsfølelse, trivsel og profilering og dermed øge kommunens muligheder for at tiltrække attraktive borgere, turister og erhvervsliv." (s.

9, https://slks.dk/fileadmin/user_upload/kulturarv/publikationer/emneopdelt/kommuner/kulturarvsanalyse/kulturarvsamlet.pdf)

Nina Kovsted Helk, filantropidirektør Realdania skriver i et debatindlæg d.28/8-24:

"Kulturarv og historiske rammer betyder meget for den enkelte. I Realdanias Kulturarvsundersøgelse mener flertallet af de adspurgte danskere, at historiske steder og bygninger giver dem en bedre forståelse af deres egen identitet i relation til fortiden og nutiden. Omkring hver tredje mener, at historiske steder har betydning for deres livskvalitet og fællesskab."

(<https://realdania.dk/nyheder/2024/08/debat-viden-skal-inspirere-til-nye-hjem-i-gamle-bygninger>)

Jeg mener, at kulturarv skal afspejle sig i ny arkitektur. Noget vi alle kan nikke genkendende til. Ny arkitektur skal integrere sig og ikke træde frem. Københavns egenart er ikke højhuse med grid-struktur.

DGNB Diamant? Arkitektonisk kvalitet?

Der stiles efter en høj DGNB certificering i projektet. Men intet sted læser jeg et ønske om DGNB Diamant certificering: Udmærkelse for arkitektonisk kvalitet. En certificering som forbinder bæredygtighed med Vitruvius's tre principper: Holdbarhed, brugbarhed og skønhed, der forholder sig til sted, disposition og detaljering. *Ornamentik* er ét af områderne, som ikke opfyldes.

(<https://rfbb.dk/publikation/dgnb-diamant>)

På side 24 vedr. delområde XI, Skæve bygninger, angives at dispensation kan gives for bevaringsværdierne, hvis nødvendigt. Tænk jer nu godt om.

Bymiljøet er en af de seks udfordringer, som Brundtland Rapporten i 1987 pegede på.

Arkitektur er sprog. Arkitektur taler til mennesket. Både brugerne og også beskuerne, der passerer forbi. Det er ikke nok at bruge en grammatisk rettenøgle i form af afkrydsningsfelterne i DGNB certificering; indholdet i teksten skal hænge sammen, og budskabet skal være klart og gennemgående. Meningen skal være tydelig.

Bygherrer og COBE modsiger sig selv i dette byggeri.

Gammel transformeret bebyggelse og hel ny bebyggelse ligger side om side uden nogen form for integration. Her påstås merværdi for mennesker, men ikke social bæredygtighed. Her tales om oplevelser, attraktivt mikroklima, men ikke væren, ro og sammenhængskraft.

COBE skriver fx under renderingen af en strøggade: *"De bilfri gader vil åbne plads til bynatur og reducere det traditionelle gadeareal med op til 50 %. Gaderne bliver bevoksede korridorer, der bidrager med en frodig bynatur og attraktivt mikroklima. Det skaber merværdi for mennesker, et behageligt byklima og vil understøtte og styrke eksisterende biodiversitet langs jernbaneskinneerne."*

(<https://www.cobe.dk/projects/jernbanebyen>)

Og videre: *"Det landskabelige stof binder området sammen og skaber sociale og grønne byrum med plads til uformelle mødesteder."*

Jeg tror på intentionen om plads til uformelle mødesteder i landskabet, men ikke på resultatet. Igen virker det mere som Le Corbusiers tanker om adskillelse af bolig, arbejde og fritid. Er der tænkt på tryghed?

Det industrielle montagebyggeri sætter begrænsninger for bygningernes udformning, design og stoflighed.

Set ud fra lokalplanens illustrationer oplever jeg bebyggelsens udformning og design begrænset af de rammer, som industriel montagebyggeri sætter: Mangel på variation af udtryk og mangel på identitetsskabende elementer. De firkantede/rektangulære former uden stofflig dybde og relation til den københavnske bygningshistorie vækker ikke genklang i mennesket. Højhuse vil altid påvirke menneskets oplevelse af rumlighed i byrummet negativt. Stor højde trykker mennesket.

Vi skal partout presses sammen på små arealer uden mulighed for den helende natur, og vi dulmer i stedet vores sind og utilfredsstillede sanser med diverse stimulanser og oplevelser, der beroliger os for en stund. Nu går vi ud og spiser/drikker for at være sammen mere end at mødes i vores hjem og på de halvprivate friarealer.

Le Corbusier har slået igennem

Byrummene lukker sig over menneskene på trods af afstand mellem punkthusene. Jan Gehls globalt anerkendte insisteren på den menneskelige skala og byrummets herlighedsværdi har ikke fundet nåde for bygherrens øjne. Variation i udtryk forsøges opnået gennem farvevalg, grøn vertikal bevoksning, brud i form af stiforbindelse, grønne områder o.a.

Den sociale dimension amputeres i bebyggelser, hvis fødested er masseproduktion, uberørt af menneskehånd: Det industrielle montagebyggeri, der begrænser form og sanseligt design. Medmindre der i de allertidligste faser defineres nye alternative rammer for produktionen på baggrund af tværfaglighed og holistisk tænkning. Det ses ikke her.

Vi ved alle, at højhuse ikke er befordrende for den sociale sammenhængskraft. Det er gammel lærdom, at etagebyggeri max må være 6 etager højt. Det er også gammel lærdom, at beboelse ikke skal ligge ud til en tungt befærdet vej. Alligevel planlægges et plejehjem ud til Vasbygade. Hvilken signalværdi ligger der i den placering? Et plejhjems multifunktionalitet både som ophold for borgere i deres sidste år og som værn mod støj og sundhedsskadelig luft.

Der er et vidensefterslæb, som i de næste mange år stadig vil manifestere sig i dårlige bymiljøer og mangel på trivsel, sammenhængskraft og alle de andre gloser, vi bruger i forbindelse med social bæredygtighed.

Efter at have set forslaget til lokalplan sidder jeg tilbage med følelsen af at have været vidne til et veludført maskespil med de rigtige gloser strøet ud på passende steder i teksten. Det efterlader mig ikke overbevist om gyldigheden af udsagnene. Men jeg tager hatten af for den dygtige ordsnedker, der har formået at overbevise politikere om validiteten af projektet. Hvorfor kan politikerne ikke se det? Fx side 27 og side 16 herunder:

Renderinger i pastelfarver viser langt fra det reelle billede af bebyggelsen. Vis os renderinger fra sommer og vinter. Grid-strukturen med rektangulære former gør ikke noget godt.

Til slut vil jeg minde politikerne om visionen 'Vores København', hvor byens puls forstås som det at være sammen uden forbrug:

"Vi vil fremtidssikre byen, og vi vil gøre det med udgangspunkt i københavnernes hverdagsliv. København er og skal være en by for mennesker. Og det er hverdagen med turen på cyklen, badeturen i havnen, fælleskabet i gaden og legen på grønne områder, der er pulsen i København, og som vi skal have de bedste betingelser for."

(https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=2721)

Men det grønne halvprivate gårdmiljø er erstattet af gademiljø og grønne områder. Le Corbusier om igen.

Mvh.

Birgit Rehder, København Ø



Svar til: Høring 64997 af: JP

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

54

INDSENDT AF

JP

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Otto Busses Vej 62

HØRINGSSVAR

Indsigelser til ny lokalplan

1. Bygninger mod Den Gule By

Bygningen syd for Mesterboligen (A) med 5 etager (19 m) og bygninger ved portnerboligen (B) med 5-6 etager (21-24 m) er markant højere end eksisterende bygninger. Ifølge retspraksis må bygninger maks. være 2½ etage ved siden af eksisterende boliger. Tillad derfor ikke disse bygninger, som vil give skygge og invaderende indkig til boliger og haver i Den Gule By.

2. Ny bygning i Den Gule By

I lokalplanen er beskrevet en ny bygning med 5 boliger i Den Gule By. Vi ønsker ikke denne bygning opført, da den ændrer grundlæggende arkitekturen i Den Gule By.

Boligerne medfører nedrivning af skure som beboerne anvender til cykler og anden opbevaring, idet boligerne næsten ingen opbevaringsplads har. Der er ikke mulighed for at tilbyde beboerne anden opbevaring som erstatning for disse skure.

Hvis der alligevel gives tilladelse til byggeriet, bør den opføres i samme materialer (gulkalket murværk) og farver som de øvrige bygninger i Den Gule By. Desuden forstå vi ikke at man tilføjer 5 nye boliger og herved ændre på arkitekturen og de tanker arkitekterne Niels Holger Rasmussen og

Christian

Brandstrup havde med Den Gule By

3. Byrum i Den Gule By

- Byrum L2 og L3 er private og bør ikke være offentlige områder. Slet disse fra lokalplanen og undgå offentlig sti mellem dem.

1. grønne områder

Lokalplanen bør ikke tillade fældning af halvdelen af de gamle træer. Bevar flere træer for biodiversitet og klimatilpasning

Svar til: Høring 64997 af: Karina Svensgaard

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

53

INDSENDT AF

Karina Svensgaard

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Otto Busses Vej 40

HØRINGSSVAR

Jernbanebyen vil, i det nuværende udkast, ikke kun forandre Den Gule By, men hele området omkring byen til en markant ringere bydel, både for beboerne i Den Gule By, men også for københavnernes og andre, der benytter sig af baneterrænet som et åndehul.

Som beboer vil jeg gerne gøre indsigelse mod de store indgreb, der lægges op til at gøre i områder, som benyttes af Den Gule By (L1 + L2 + L3). Man ønsker eksempelvis at inddrage de skure, som vi benytter til opbevaring og omdanne disse til boliger. Det vil for det første ændre byens udtryk markant, men det vil også, sammen med resten af Jernbanebyen, forhøje beboelsesprocenten markant og lægge et endnu større pres på de faciliteter, som Den Gule By i forvejen kæmpe for at bevare, ordentlige parkeringsfaciliteter og fællesområdet ved legepladsen. De senere år har antallet af besøgende og turister til området, også til Den Gule By, været stærkt stigende, hvilket har øget presset på parkeringsfaciliteterne i byen, hvor det i forvejen kniber med at skaffe plads beboernes egne biler.

Men indgrebet i området (L1 + L2 + L3) er især problematisk, fordi man rører ved et helt centralt område i Den Gule By. Det grønne område ved legepladsen med borde og bænke er beboernes "fællesrum", det er byens hjerte, her man samles om små og store begivenheder, og det vil vi gerne værne om. Husene i Den Gule By er set med 2024-øjne små, de fleste på 87 m² fordelt på tre værelser, og her bor i dag mange småbørnsfamilier, som har brug for det ekstra rum, som fællesarealerne udgør, ligesom det skaber sammenhængskraft i byen. Otto Busses Vej er til tider belastet af tung trafik, og med Jernbanebyen vil der, til trods for, at den skal gøres delvis bilfri, også komme øget trafik, og derfor har vi brug for at have vores "stille kerne", uden at vores nuværende haver og stier omlægges til offentlige områder. Akkurat som man tiltænker højhusbyggeriet i Jernbanebyen deres egne gårdmiljøer. Sidst, men ikke mindst, har vi grundet husenes størrelse fortsat brug for den opbevaring, som skurene udgør.

Selve byggeriet i Jernbanebyen er også problematisk, da det ikke lader til, at man fra Jernbanebyens side har tænkt den oprindelige by tilstrækkeligt ind i sine visioner. Som beboer i Den Gule By vil jeg gerne gøre indsigelse mod, at man bygger i den højde, som der lægges op til, idet det vil kaste skygger ind over huse og haver i Den Gule By, ligesom der er risiko for indkig fra altanerne. Helt generelt er det problematisk, at man ønsker at tilføre så mange flere beboere og faciliteter i et

område uden tanke og respekt for den eksisterende by og de faciliteter, som var tiltænkt beboerne.

Derudover bør man også tænke de nuværende beboere i området ind, når man planlægger udvidelsen af tunnelen mod Enghavevej, da det er særdeles indgribende i vores dagligdag, hvor børn skal til og fra skole, og forældre skal pendle til og fra arbejde, hvis man lukker tunnelen gennem længere tid.

Jernbanebyen vil ikke kun ændre Den Gule By, den vil også ændre et grønt og upoleret område i København, hvor der i forvejen drives rovdrift på naturen i byen. Baneterrænnene huser nogle fantastiske, gemte, grønne områder med vilde brombærbuske, klatretræer og plads til at have høns, kaniner og at kunne være Spejder i byen. Med Jernbanebyen mister vi endnu et grønt åndehul, som både lokale og andre ud fra benytter som udflugtsmål. Københavns Kommune opfordrer borgerne til at hjælpe med at skabe en grøn by med en strategi for højere biodiversitet i byen, og alligevel vil man tillade endnu et betonbyggeri i 5-6 etagers højde. Jernbanebyen strider med andre ord mod kommunens egne visioner om at skabe mere luft og natur i byen. Derfor bør det nuværende udkast til Jernbanebyen ikke godkendes.

Svar til: Høring 64997 af: Y. Yigit

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

52

INDSENDT AF

Y. Yigit

BY

København V

POSTNR.

1799

ADRESSE

Fadet 5, 2. tv.

HØRINGSSVAR

Kære Borgerrepræsentation, teknik- og miljøborgmester Line Barfod, teknik- og miljøudvalg, Vesterbro Lokaludvalg, Baneby Konsortiet, Nrep, Novo Holdings, Industriens Pension, DSB Ejendomsudvikling A/S og chefudvikler Lars Bloch

Som boligejer i Carlsberg Byen med barn, der kommer til at skulle gå i folkeskole i Jernbanebyens, er jeg interesseret i bydelens udvikling.

Som beboer i et nyudviklet område har jeg også input til udviklingen, som er baseret på erfaringer fra udviklingen af mit eget nabolag - ligesom Lars Bloch også har. Og jeg tænker, vi kan lære af de beslutninger, der er truffet i forbindelse med udviklingen af Carlsberg Byen.

Adgang til Jernbanebyen via Ingerslevsgade

Jernbanebyens selskab lover:

"Jernbanebyen bliver en levende bydel med en central placering tæt på eksempelvis Tivoli, Rådhuspladsen og havnebadet ved Kalvebod Brygge. Vi transformerer området, så det bliver en åben og indbydende bydel med masser af muligheder lige i hjertet af København".

Bydelen omkranses af Vasbygade, Enghavevej og Ingerslevsgade. Alligevel er der kun planlagt adgang via to sider af triangelen, nemlig med en udvidelse af den eksisterende gang-/cykeltunnel fra Enghavevej og forskellige adgange fra Vasbygade-området. Der er ikke planlagt nogen adgang fra Ingerslevsgade.

Det forekommer mig uforståeligt, at den nye bydel ikke skal være bedre forbundet til Vesterbro.

Som forældre til et barn, som efter købet af lejligheden i Carlsberg Byen har fået flyttet sin distriktsfolkeskole til Bavnehøj i indskoling og Jernbanebyen i mellem og udskoling bliver logistikken i forvejen svær. Derfor har vi brug for at få nemmere adgang tilbage til Vesterbo - blandt andet i form af en passage under jernbanen ud fra Jernbanebyen til Ingerslevsgade.

Det går imod jeres plan om '15-minutters byen', hvor københavnere inden for 15 minutter skal kunne nå fra deres hjem og frem til de kommunale services enten på gåben eller på cykel, hvis vi skal til at lægge endnu mere tid til, fordi I ikke stiller krav om endnu en adgang fra Ingerslevsgade.

I øvrigt har kommunen netop haft høring omkring fravigelse fra kravet om den nærgenbrugsstation, der var i lokalplanen for Carlsberg Byen. I skriver, at vi på sigt vil skulle bruge en planlagt nærgenbrugsstation i Jernbanebyen. Det er langt væk. Adgangen dertil er besværet - især med større

genstande.

Tunneludvidelse på Enghavevej skal være funktionel i udvidelsesperioden

Det er - også ift. 15. minutters byen - vigtigt, at den eksisterende tunnel ved Enghavevej er funktionel i hele udvidelsesperioden. Det er en kæmpe omvej at skulle rundt om Jernbanebyen for at kunne komme til den. Fx for de børn, der pt går i skole på Otto Busses Vej.

Det glæder mig, at I allerede har planer om at dele tunnelen op i en cykel- og gangsti. Jeg håber, det bliver med en fysisk barriere imellem, så det er trygt for fx skolebørn at færdes til fods - uden videre opsyn - inde i tunnelen.

Desuden vil jeg bede jer genoverveje, om tunnelen kan føres under Enghavevej, så både gående og cyklister kan komme ned i tunnelen på den anden side - det er trods alt den vej fra, den store tunnel-trafik vil komme. Og når nu vores børns skolevej skal gå via den vældig trafikerede indfaldsvej, så så jeg gerne, at deres den blev så bilfri som mulig.

Tilstrækkeligt med institutions- og folkeskolepladser

I 3. kvartal af 2024 var den Københavnske demografi skruet sådan sammen, at 5,73 % af indbyggerne var i institutionsalderen (0-4) og 8,54 % var i skolealderen (5-14). I Carlsberg Byen var der til gengæld bosat 12,3 % i alderen 0-4 år og 10,1 % i alderen 5-14; altså langt flere end gennemsnittet blandt de øvrige københavnere. Det endda inden de sidste 35 % af beboerne er flyttet ind - herunder den store del af de almene boliger er opført.

Så vidt jeg kan se, er det en tendens, der gør sig gældende for mange nybyggerområdet. Jeg vil derfor anbefale, at I etabler institutioner og skoler i området, som kan rumme et højere estimeret antal børn.

I min egen bydel ser jeg tendenser til, at familier fraflytter, fordi de ikke kan få hverdagen til at gå op, fordi der simpelthen ikke er tilstrækkeligt med især institutionspladser. Det kan næppe være i kommunens interesse, at unge borgere med et højt skattegrundlag fraflytter kommunen.

Tilstrækkelige og funktionelle legepladser - ikke blot arkitektoniske

Jeg håber, Dan Stubbergaard og det øvrige COBE er optaget af at skabe funktionelle legepladser for flere aldersgrupper - helst nogen, hvor de inddrager professionelle legepladsudviklere.

Ligeledes håber jeg, at DSB Ejendomsudvikling A/S og især chefudvikler Lars Bloch er optaget af at skabe en bydel, hvor det er tilladt at være barn, og hvor børns væren og færden er tænkt ind, så det bliver et problem for de øvrige beboere at tolerere, at børn så i stedet færdes der, hvor de kan, fx oven for vandinstallationen ved Carl Jacobsens Have.

Der er de facto tre legepladser i Carlsberg Byen, som er tilgængelige hele dagen - altså foruden dem, der ligger indhegnet i tilknytning til offentlige institutioner i Københavns Kommune. Der er en legeplads med en rutsjebane, nogle klatreredskeber, der trodser tyngdekraften og derfor konstant er i stykker og til fare for børnene, og en vandfeature. Der er en med en sandkasse. Og så er der en med nogle ret kønne, men ufunktionelle pæle, hvor grundejerforeningen har følt sig kaldet til at hegne det ind og opsætte skilte, der beskriver, at det er en børneplads. Desværre lader børnene ikke til at kunne læse skiltene. I hvert fald er den legeplads øde og forladt hele døgnet rundt undtaget den lejlighedsvis hundeluftning i gruset, der omkranses af smukke kirsebærtræer på pladsen. Hertil kommer to boldbaner og en bullbane. Og rundt om i rabatter, i krat og i klimasikringszoner er der noget, der skulle ligne legeredskeber - hvoraf en stor del er gammelt træ fra grunden, der er livsfarligt, fordi det er gået i opløsning og er glat som bare f***, mens andet bare er lagt i vejen for en fartglade bilister midt i en legezone i stedet for egentlige fartreducerende tiltag. Alle legepladser ligger i øvrigt neden for Valby Bakke og er derfor ikke spredt rundt om i bydelen.

Jeg vil anbefale, at kommunen som planpartner stiller krav til bygherre om, at antallet af legepladser afspejler den forventede andel børn i forhold til den samlede mængde pladser. Derudover vil jeg anbefale, at legepladser ikke blot skal opfylde arkitektoniske krav, men at der stilles krav om mindst 3 redskaber, som dækker flere aldersgrupper. I kan ligeledes overveje krav om, at det er en

legepladslieferandør, der skal designe pladserne. Og endda at tænke børn og leg ind i alle de mange pladser, der bliver skabt, så forældre ikke behøver at spæne rundt efter deres børn, men kan få et tiltrængt hvil.

Lukkede baggårde hvor der er plads til fællesskab - uden offentlig adgang

I Carlsberg Byen har vi offentlig adgang til vores baggårde med storslåede staudehaver, arkitektoniske perler m.v. De åbne baggårde er til stor gene for beboerne. Det er de, både fordi de bliver brugt til gennemgang af hundredevis af beboere og ansatte i området, men også fordi børn ikke kan lege i et sikkert miljø. Samtidig er der ikke lagt op til fællesskab i baggårdene. Det er prydhaver, som beboerne varetager driften af, men som de har meget lidt glæde af. Flere steder er der ikke beboelse i stueetagerne, hvorfor der ikke - som i fx Sluseholmen, hvor stueetagerne har små haver ud til baggårde, hvor der også er lavet beboerrum, grillsteder, legepladser m.v. - får skabt et stærkt og trygt nabofællesskab.

Jeg anbefaler, at alle de københavnere, der flytter ind i Jernbanebyen, får samme ret til en privat og tryk gård, de kan opholde sig i og udvikle et godt naboskab i som i resten af de gamle brokvarterer. Som minimum bør det tænkes ind i de ejendommen, som er familievenlige.

Adgang til cykelkældre

Det glæder mig, at der ikke er samme krav til mængden af overdækket cykelparkering, som der er i Carlsberg Byen, hvor der er krav om, at kun 15 % af parkeringspladserne er over terræn. For cykelkældrene er der mere af navn end af gavn. Og det er de blandt andet, fordi de er utilgængelige på grund af ramperne er for stejle og der ikke er tænkt elevator ind i fremkommeligheden - især for kvinder, ældre og forældre med børn på cyklen og ladcykler. Jeg vil derfor anbefale, at der bliver tænkt i en langt bedre adgangsforhold.

Jeg kan se, at der er projekteret med en hældning på cykelramper på højst 150 promille - altså 15 cm per meter. Det undrer mig, at I ikke kræver, at Bygningsreglementets §56, 4 bliver overholdt, hvor "Eventuelle niveauspring og højdeforskelle skal udlignes med ramper. Ramper må ikke udføres med en større hældning end 1:20 (5 cm pr. m), og der skal være en vandret plads på mindst 1,30 m x 1,30 m for hver ende af rampen. Ramper, der udligner højdeforskelle på mere end 0,60 m, skal desuden forsynes med en vandret repos for hver 0,60 m stigning. Ramper skal forsynes med håndlister i begge sider. Ved ramper med en hældning på 1:25 (4 cm pr. m) eller mindre kan håndlister udelades."

Det synes jeg, I skal overveje grundigt.

Desuden vil jeg som ejer i et af Carlsberg Byens to ejerforeningen, der rummer offentlig cykelparkering, anbefale, at I overvejer, at der skal være separate og velaflåste cykelrum for beboere og for offentligheden.

Stil krav til bygherre om at levere detaljerede as built-tegninger

En ejerforening i Carlsberg Byen har alene fået udleveret hovedprojekttegninger af Carlsberg Byen. Det indeholder ikke detaljer, men alene beskrivelser af, at stort set alle detaljer i byggeriet aftales mellem entreprenør og leverandører.

Det betyder ret beset, at detaljerne slet ikke er på plads, inden byggeriet påbegyndes. Det virker måske nok ikke troværdigt, men omvendt kan det være årsagen til, at der er meget store problemer med at holde vand ude af selvsamme bygning.

Ejerforeningen har bedt Carlsberg Byen udlevere "as built"-materiale og detaljetegninger fra arkitekt, ingeniør, producent/leverandør og entreprenør, samt tegningsmateriale med alle rettelsers, der er lavet af entreprenør siden overdragelsen af Ejendommen. Men Carlsberg Byen fastholder, at de har aftalt aflevering af "as built"-tegninger i niveau 2 med entreprenøren, hvilket ifølge dem ikke omfatter detaljtegninger af konstruktioner. Og de fastholder, at det efterspurgt rettelsermateriale ikke findes og at ejerforeningen ikke har krav på det efterspurgt materiale. Det betyder de facto, at ejerne ikke kan få nogen som helst informationer om detaljerne i byggeriet.

Jeg vil anbefale, at der stilles krav til bygherre om, at as-built-tegninger skal afleveres med 100 %

Stil krav om, at der er udarbejdet en drift- og vedligeholdelsesplan for de første 20 år af bygningernes levetid, og at der er lagt budget i henhold til det. Det gælder også grundejerforeningens domæner.

I Carlsberg Byen har mange ejerforeninger fået overdraget ansvaret for bygningerne uden forudsætninger for eller budget til at kunne drifte og vedligeholde dem fra start og på længere sigt. Trods overdragelse af et excel-ark med uanede mængder instruktioner om drift og vedligehold for hvert eneste materiale, der er anvendt i bygningen, er de ikke overdraget noget operationaliserbart. Jeg tror fx ikke, nogen havde forestillet sig, at de skulle vaske deres gulve og tørre deres døre af hver eneste dag, hvis de ville opretholde garantien på deres gulve eller døre. Ikke desto mindre er det nogle af de urimelige krav, der er stillet til ejerne.

Ligeledes er der pludseligt problemer med at opretholde bygherres pligt til fx at holde vand ude af bygningen, fordi ejerforeningen ikke har eftersat hver en fuge for ca. en kvart million kroner to gange om året allerede fra bygningens første år - penge, der ikke er afsat i budgettet og heller aldrig er kommet på tale, selv om chefjuristen sad i selvsamme ejerforeningsbestyrelse de første år.

Bestyrelserne består primært af helt almindelige frivillige, som ikke aner, hvordan store komplekse bygninger skal driftes og vedligeholdes - hverken på kort eller længere sigt. Det kræver stor viden og et kæmpestort arbejde at danne sig et overblik over det. Og det vil jeg anbefale kommunen, at hjælpe jeres borgere med ved at 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 mener jeg skal gøres gældende for grundejerforeningens områder.

Bopælspligt i alle boliger

Det har undret mig, at kommunen i en tid, hvor der er så stort behov for boliger i byen, ikke har stillet krav om bopælspligt for private ejere i Carlsberg Byen.

Det håber jeg, sker nu.

Kommunen bør have det økonomiske ansvar for drift og udvikling af offentligt tilgængelige arealer i Jernbanebyen

Vi, der bor i Carlsberg Byen, betaler for al drift, vedligehold og udvikling af hele Carlsberg-bydelen gennem vores grundejerforeningsbidrag. Det vil sige, at det alene er os, der betaler for, at alle københavnere får driftet, vedligeholdt og udviklet veje, pladser, 25 byrum, stier, bil- og cykelparkeringspladser, cykelruter, legepladser, springvand og bassiner, jernbanebroer og ikke mindst de fredede bygningsværker - uden nogen skatterabat, selv om vi i forvejen bidrager 71 % mere til kommunekassen end den gennemsnitlige københavnere.

Jeg synes, at Kommunen bør have det økonomiske ansvar for drift og udvikling af offentligt tilgængelige arealer i Jernbanebyen - ligesom i det meste af det gamle København.

Hvis intentionen er, at Københavns Kommune - ligesom i Carlsberg Byen - holder sig helt uden ansvar driftsmæssigt, tilrettelæggelsesmæssigt, forvaltningsmæssigt og økonomisk, så synes jeg som minimum, at de bør gøre to ting:

- **Sikre sig, at grundejerforeningen får det økonomiske overskud fra fx parkeringsanlæg og andre fælles anlæg, fx udlejning af multibane m.v., så de har en økonomi at drifte de områder fra.**
- **Desuden bør bygherre stille krav om, at entreprenørerne benytter kvalitetsmaterialer, som ikke efterlader grundejerforeningen med en økonomisk byrde. Fx kender Lars Bloch alt til problemer med betonkantsten, som går i stykker overalt i Carlsberg Byen. Hvis bygherre havde stillet krav om, at det skulle være granit, så ville grundejerforeningen ikke stå med en kæmpestor udgift til at udskifte kantsten inden for en meget kort årrække.**

Nærgenbrugsstation

Borgerrepræsentationen har understreget vigtigheden af, at alle i byen samarbejder om at få kommunens ambitiøse Klimaplan i mål i 2035. En plan, hvor København på føje år skal blive "klimaneutral og et globalt grønt forbillede for storbyer". Det kræver, at vi "trækker i samme retning. Derfor vil jeg anbefale, at I holder fast i, at der skal være en større genbrugsstation i området. Vi har endnu ikke fået svar på, om den planlagt nærgenbrugsstation i Carlsberg Byen bliver til 4 almenboliger i stedet. Kan vi stole på, at den planlagte nærgenbrugsstation i

Stil krav om overkommelig og nettoprisindeksreguleret beboerparkering

I forhold til parkering, så er vi i Carlsberg Byen stillet urimeligt af kommunen, som nægter os parkeringslicenser på linje med vores naboer i resten af byen.

Vi er også stillet særdeles dårligt i forhold til at få den fornødne forbrugerbeskyttelse.

Udviklingsselskabet Carlsberg Byen P/S har alene de seneste 3 år ladet prisen stige med 25 % - gennem en kontrakt uden reguleringsprincip eller reguleringsloft, der henviser til regulering efter en lov, der slet ikke findes. Pt. koster det 1.375 hver eneste måned for beboere at parkere i området - uden nogen pladsgaranti. Beløbet svarer næsten til det, de øvrige borgere på Vesterbro betaler om året - altså for 12 måneder. For en moderne bil, der kører 20 km på literen, koster det 1.390 kroner; ejere af el-biler slipper endnu billigere med kun 695 kroner om året - bare ikke i Carlsberg Byen. Hvis I på samme måde prisgiver Jernbanebyens beboere investorer, mener jeg, I har en moralsk forpligtigelse til at sørge for, at de som minimum får en forbrugerbeskyttelse. Så I stiller krav om en overkommelig og nettoprisindexreguleret parkeringsafgift for beboere.

Kræv etablering af delebilsordning og delebilsparkering i terrænniveau

Jeg vil også anbefale, at I kræver etablering af delebilspladser med fast stamplads, så beboerne kan benytte sig af dem istedet for at anskaffe sig egen bil.

Desuden bakker jeg op om høringssvar vedrørende:

- **Skolehaver**

Det er vigtigt, at vores børn kan lære om alt fra pollinering til biotoper. Jeg vil dog nødtigt selv spise særlig meget af noget, der har groet i Jernbanebyen.

- **Bevarelse af Banegaarden**

Banegaarden har været en kæmpe stor gave for området - det er en perle uden lige, et åndehul - som jeg håber, I vil bevare.

Jeg taler gerne videre med jer om mine anbefalinger og ser frem til at følge med i udviklingen af Jernbanebyen og på sigt på at hilse på mine nye naboer

De bedste hilsner

Y. Yigit

Svar til: Høring 64997 af: Jens Toudal

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

51

INDSENDT AF

Jens Toudal

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Mobilitetsselskabet Movia

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Gammel Køge Landevej 3

HØRINGSSVAR

Se venligt vedhæftede høringssvar

MATERIALE:

movias hoeringssvar til lokalplan for jernbanebyen.pdf



Dokumentnummer
1913927

Dato
19.09.2024

Sagsbehandler
JTJ

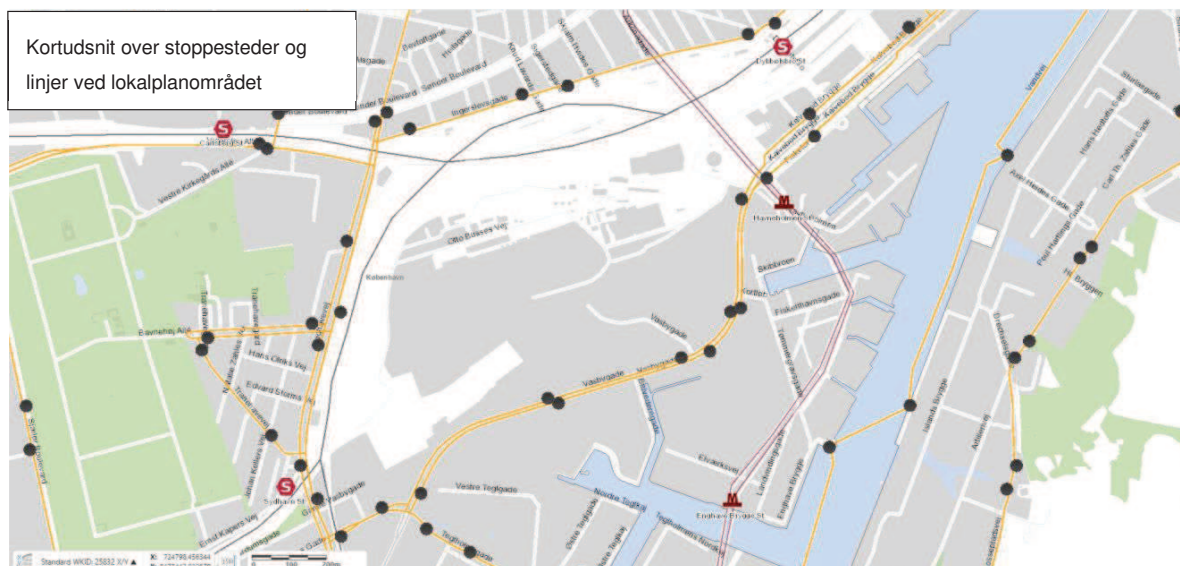
CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Movias høringssvar til forslag til lokalplan ”Jernbanebyen, nr. 11339768 med tilhørende udbygningsaftale”

København Kommune har den 30. august fremsendt forslag til lokalplan Jernbanebyen i høring med frist til den 1. november. Movia kvitterer for muligheden for at afgive hørringsvar og dermed bidrage til at styrke sammenhæng mellem byplanlægning og udvikling af den kollektive mobilitet.

Movia har med stor interesse læst kommunens forslag til lokalplanen og tilhørende udbygningsaftale og fremsender hermed bemærkninger til begge dele. Forslaget muliggør en stor omdannelse af det tidligere ranger- og værkstedsområde til et byområde med bl.a. boliger, serviceerhverv og skole, samt nye vej- og stiforbindelser. Af lokalplanens fakta ark fremgår det, at der i alt skal udvikles ca. 505.000m² etageareal.

Området betjenes med kollektiv bustransport via stoppesteder langs Vasbygade (linje 17 og 97N), Enghavevej (linje 1A, 19 og 23) og Ingerslevsgade (linje 11). Derudover er der adgang til S-tog fra stationerne Carlsberg, Sydhavn og Dybbølsbro, samt metro fra Havneholmen station.



Movia har følgende bemærkninger:

Forbindelser og kommende betjening af området:

Københavns Kommune og Movia har gennem de forudgående faser i omdannelsen arbejdet sammen om busbetjening af Jernbanebyen, hvor et bærende element har været muligheden for kunne køre bus fra Otto Busses Vej til Gammel Vasbygade. Sideløbende er der i forbindelse med åbningen af Sydhavnsmetroen, og de tilhørende tilpasninger af områdets busnet, gjort klar til busbetjening af Jernbanebyen. Her kan en buslinje der betjener Jernbanebyen, samtidig forlænges til også at betjene de nye udviklingsområder ved Bådehavnsgade og Stejlepladsen.

Den kommende bydel i Jernbanebyen kommer til at være delvis bilfri med p-huse i periferien af området, samt med nye gang- og cykelstiforbindelser til det omkringliggende vej- og stinet. Med en busforbindelse via Otto Busses Vej kan rejsende med kollektiv transport få adgang til de omkringliggende stationer, og i særlig grad opnå et hurtigt skift til metro ved Havneholmen station.

Erfaringer fra tilsvarende store byudviklingsprojekter viser positive effekter ved at cykel, gang og kollektiv transport er etableret og fungerer, når de første beboere og funktioner flytter ind i nye områder. Dette påvirker beboernes valg af transportmiddel og sætter takten for, hvordan københavnernes tager området til sig.

Movia anbefaler derfor, 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.

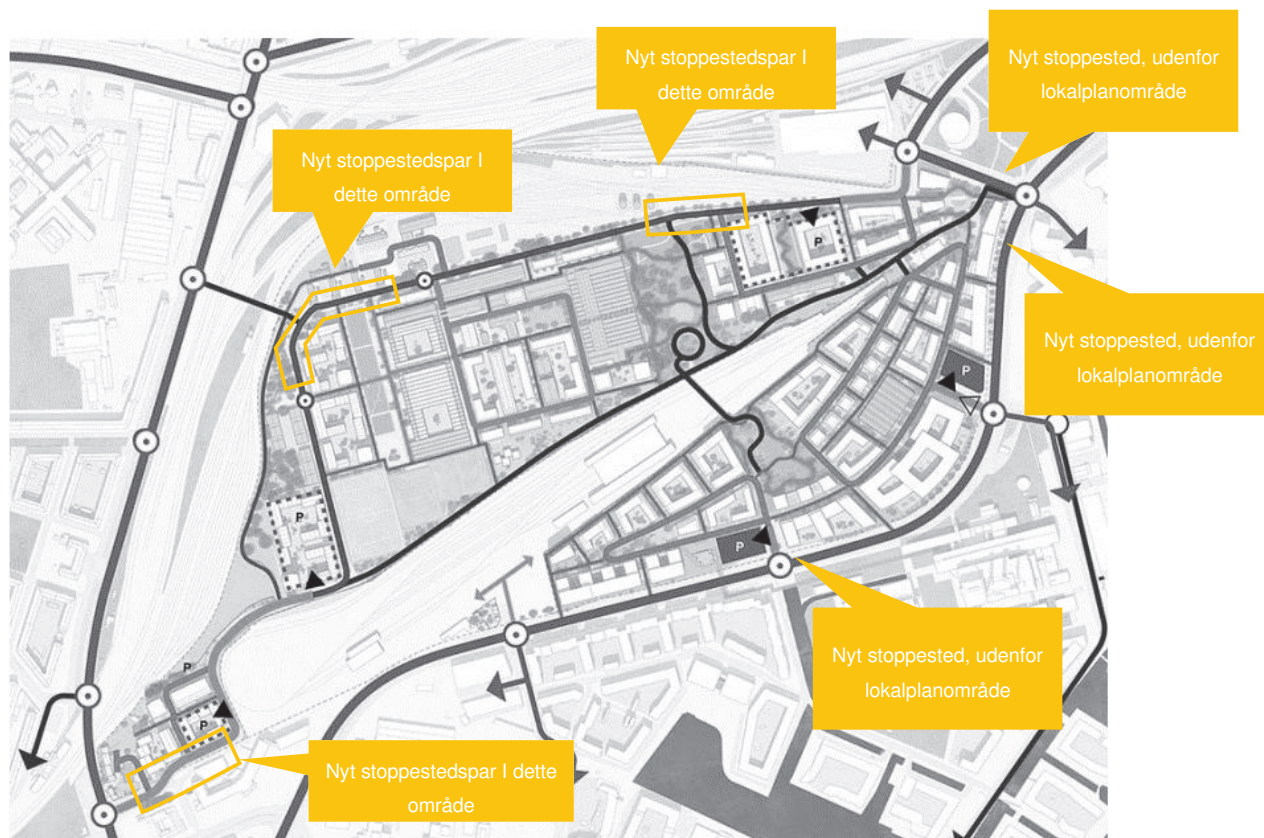
Stoppesteder i lokalplanområde og ved tilstødende veje:

Data fra transportvaneundersøgelsen viser, at hovedparten af passagerne i den kollektive transport går til eller fra stationen eller stoppestedet. Samtidig viser kvalitative undersøgelser af passageres rejseoplevelse at gåturen, ophold ved stoppested/station og skiftesituationen mentalt fylder mest, så gode forhold for fodgængere er derfor et vigtigt grundlag for passagerne i den kollektive transport. Særligt vigtig er den overgang der sker ved stoppesteder og stationer, hvor passagerne skifter mellem transportformerne og der er behov for plads til gode venteforhold.

Movia anbefaler derfor at eksisterende stoppesteder fremgår af lokalplanens redegørelse og indgår i udpegningen af lokalplanområdets stinet.

Arealer og udpegning af nye stoppesteder:

For at lette adgangen og få den fulde udnyttelse af den kommende buslinje, er det vigtigt at fodgængerforbindelserne i lokalplanområdet er godt integreret med de kommende stoppesteder. Af nedenstående illustration fremgår Movias forslag til placeringer af stoppesteder i lokalplanens område:



Stoppesteder:

- Forbindelsen til metrostation Havneholmen er afhængig af at stoppested 1319 forbliver på sin nuværende placering og giver en god og direkte adgang mellem bus og metro.
- På udbygningsaftalens tegningsbilag 3.1e bør der indgå et stoppested på sydlig side af Otto Busses Vej ved Vasbygade
- Der bør i alt være 3 stoppestedspar i lokalplanområdet: et ved den kommende skole, et på Otto Busses Vej ved vedligeholdelsescenteret og et der kan give adgang til med en stiforbindelse til Sydhavnen St.
- Stoppestedet Frederiks Brygge bør flyttes mod vest til kommende ny stiforbindelse og bro.

Blussluse:

Af lokalplanens redegørelse fremgår det at der skal etableres to busluser på Otto Busses Vej. For at kunne gennemføre en stabil busdrift gennem området, vil Movia gerne bistå med teknisk sparring om udformning og indretning af busluserne. Her kan Movia og Københavns Kommune trække på erfaringer fra de eksisterende busluser i kommunen, samt tilsvarende løsninger i andre større danske byer.

Særligt vigtigt er det, at Movia Flextrafik skal også kunne benytte busslusen for at få adgang med borgere til specialtilbud og at der afsættes plads til en udvidelse af vejarealet til anlæg, belysning og skiltning.

Fokuseret samarbejde:

Samlet set er det Movias intention, at de ovenstående anbefalinger kan indarbejdes i lokalplanen og dermed bidrage til at opfylde kommuneplanens målsætning om at maksimalt 25% af turene skal ske i bil, mens 75% af turene vil fordele sig mellem gang, cykel og kollektiv transport. Samtidig ser vi frem til at levere kollektiv transport til de kommende københavnere i Jernbanebyen, og forsætte vores løbende samarbejde.

Venlig hilsen

Peter Juhl
Udviklingschef
Udvikling, Trafik og Planlægning

Svar til: Høring 64997 af: Knud Erik Hansen

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

50

INDSENDT AF

Knud Erik Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Danmarks Naturfredningsforening København

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Vestre Allé 21

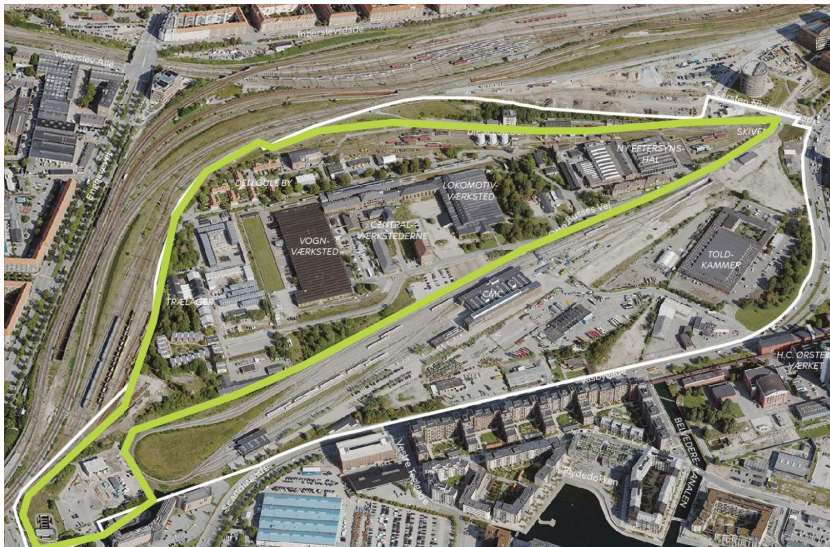
HØRINGSSVAR

Vedlagt fil

MATERIALE:

hoeringssvar -jernbanebyen - dn koebenhavn - fini.pdf

Det kan i dagens politiske miljø forekomme 'langt ude', men det er ikke desto mindre relevant. Der er brug for, at byen tager et spring væk fra den investordominerede byudvikling. Det vil kommende københavnere blive glade for. Vi kan tænke voldene i København. Da militæret fra midten af 1800-tallet ikke længere skulle bruge Københavns volde ville militæret sløjfe dem. Militæret foreslog da en komplet udstykning af arealet til spekulationsbyggeri. Indtægterne skulle bruges til at anskaffe krigsudstyr. En fremsynet Borgerrepræsentation med Arkitekt Ferdinand Meldahl i spidsen forhindrede dette, og kommunen købte arealet. I dag har vi i stedet voldparkerne. Herligt! Dem kunne vi i dag ikke være foruden? Det er altså ingen naturlov, at man skal bebygge enhver plet i byen, men det kræver politisk mod og fremsynethed at gøre noget andet.



Godsbanearialet rummer mulighed for at kunne blive et helt unikt område ikke kun for de omliggende bydele men for hele København. Det gælder især den nordlige del som angivet på kortet. Det kan blive en vigtig **kulturel og rekreativ destination** for hele København. Den rekreative destination ved at samle mest muligt af de mulige grønne arealer og herunder også ved hvor muligt at gendanne områder der er midlertidigt bebygget til grønne områder – og ved at lade vild

og biodivers natur trives. Den kulturelle ved at bruge mange af bygningerne til fælles funktioner som idræt, teater, cafeer, spisesteder, mødesteder m.m. Samlet kan det blive et sted, der kommer op i en verdensklasse.

Det kræver at der værnes om det historiske miljø som de gamle bygninger udgør og eventuelle tilbygninger respekterer det i stil og størrelse, og tilbygningers volumen også respekterer at området skal være et område til rekreation og natur.

Områderne IXa og IXb, der i planen afventer fastlæggelse af anvendelse til de bliver frigivet af DSB, bør nu fastlægges til grønne områder, når de frigives.

Boldbaner bør placeres ovenpå en over overdækning af CMC og ikke optage de sparsomme grønne områder i den nordlige del. Det bør etableres nye forbindelser til området og især fra Vesterbro.

At skabe en sådan natur- og kulturpark kræver et kommunalt engagement og især et engagement for at sikre sammenhængende områder med natur. Det kræver også at kommunen foretager nogle skridt i forhold til CMC, således at bygningen overdækkes så støjen fra CMC dæmpes, og at der etableres boldbaner på taget af CMC.

Bebyggelse

Hvis der skal bygges i den nordlige del bør det være i højder der passer til den gamle bygningsmasse, dvs. normalt ikke over 3-4 etager. I den sydlige del 4-5 etager. Det arkitektoniske udtryk bør spille godt sammen med det historiske bygningsmiljø og ikke blot være en inatsigende kopi af den gængse arkitektur, der ellers bygges med i København.

Der er i planen lavet en række "markører" – som høje punkthuse. Det bryder alvorligt med den eksisterende bygningskultur og passer heller ikke ind i de grønne områder i den nordlige del. Høje huse må ikke kaste skygge og skabe uheldige vindforhold i de fine grønne opholdsarealer. Skal de være der bør de placeres, hvor de skygger ned over uendelige tagarealer i stedet. hvor de også vil være skyggegivende.

Den foreslåede lange bebyggelse på sydsiden af alléen Otto Busses Vej reduceres i højde til en skala der er mere tilpasset området med den fine gule bebyggelse og værkstederne. Den virker som en skyggegivende mur i det fine grønne byrum.

Boldbaner over CMC

Boldbaner, der bliver kunstgræsbaner, er presset ind i sydvest i den nordlige del. Det tager dermed af de sparsomme grønne områder i den nordlige del af området. De bør i stedet placeres på en overdækning af CMC og kan passende laves sammen med den støjmur der skal laves omkring CMC.

Fundamentet er jo allerede støbt mange steder og noget af arealet er allerede overdækket. Når de planlagte støjmur er opført, så mangler stort set kun taget! Der kan så skabes plads til ikke bare 3 men betydeligt flere baner.

I tilgift bliver støjen fra området effektivt indkapslet. Og så kan der skabes en ordentlig forbindelse, der binder nord- og sydområdet sammen uden at det bliver en forkølet bro!

Træer

Selvom der flere steder passes på træerne, så bør kommunen som udgangspunkt have at træer fældes ikke, men er det udgangspunkt for en plan som denne.

Den fine trægruppe ud mod Vasbygade fjernes ifølge planen og erstattes af klassiske vejtræer langs Vasbygade. Det der fint ud på papir, men i virkelighedens verden har disse nye træer svært ved af overleve med dårlige rodforhold pga. ledninger, komprimeret jord og saltning fra snebekæmpelse. Bevar i stedet trægrupper med sunde træer, som allerede har etableret sig i det hårde miljø og planlæg rundt om den. Det vil efter DN været mere robust planlægningsmetode, der sikrer grønne værdier fra starten og i længden. Og hvis ikke så lad anlægget stå så længe som muligt indtil anden beplantning har etableret sig.

DN foreslår, at den planlagte hovedfærdselsåre i lokalplanområdet flyttes mod syd til nordsiden af CMC-arealet. Det gør vi, fordi den allerede er etableret her og at der her er plads og luft nok til at afvikle dobbeltrettet trafik samt gode og centrale afsætningsforhold for de busser, der skal servicere hele området. Vejen er etableret, bevar den, det er sund økonomisk tænkning.

Tunnelen igennem banelegemet munder ud i den allébeplantede Otto Busses Vej. Det bør fremover være den vigtigste forbindelse for cykler og gående. Vi opfordrer derfor til, at den allé beplantede Otto Busses Vej belastes mindst muligt for tung trafik og reserveres for lokal varekørsel, afsætning og blød trafik, herunder cykelrute under smukke grønne træer! Kan det gøres smukkere? Den gamle allé behandles stedmoderligt i planen, når man planlægger tung trafik og fældning af gamle træer!

Gamle træer bør være hellige for vores kommune, da de er øer af utrolig biodiversitet og umulige at erstatte! Alléen skal i stedet suppleres med nye store allé træer, så den kan genskabes i fordums pragt.

Forbindelser

Der er brug for forbindelser til og fra området og især etablering af forbindelse over banen til Vesterbro. DN vil således beklage, at området trods udbygningsaftale, ikke sikres de essentielle gode forbindelser hverken internt på området eller til nærmeste omkringliggende byområder som Vesterbro og Kgs. Enghave. De bør være etableret INDEN bebyggelse starter, ligesom man gjorde med metroen, ellers ender man i samme situation som den aktuelle penible sag om en broforbindelse over havnen til fælleden, som rammes massivt af NIMBY

Trafikken

DN foreslår, at den planlagte hovedfærdselsåre i lokalplanområdet føres på nordsiden af CMC-arealet. Den er allerede etableret her og der er her plads og luft nok til at afvikle dobbeltrettet trafik med gode og centrale afsætningsforhold for de busser, der nu skal servicere hele området. Vejen er etableret, bevar den, det er sund økonomisk tænkning.

Tunnelen igennem banelegemet munder ud i den allébeplantede Otto Busses Vej. Den bør fremover være den vigtigste forbindelse for cykler og gående i det nordlige område.

Den gamle allé behandles stedmoderligt i planen, når man her planlægger tung trafik og fældning af gamle træer for at kunne anlægge stoppesteder mm! Vi opfordrer derfor til, at den smukke allébeplantede Otto Busses Vej belastes mindst muligt for tung trafik og reserveres for lokalvarekørsel, afsætning og blød trafik, herunder cykelrute under smukke grønne træer! Kan det være smukkere?

Trafikken til og fra området vil tilføre en yderligere belastning af den i forvejen trængselstunge Vasbygade, men også videre ud til Holbæk Motorvejen via Borgmester Christiansens Gade og Folehaven og Amager Motorvejen igennem områder, der i forvejen er støjplagede, ja det er endda blevet spået et snarligt kollaps af trafikken her især i myldretiden. Af den grund vil vi anbefale kommunen slækker kraftigt på, at Banebyen ikke bliver et mål for bil- og lastbiltrafik:

1. Parkeringskravet for området, især for erhvervskørsel bør minimeres, fordi vi ikke ser grund til, at man også pendler til området med bil med så god en offentlig trafikforsyning.
2. De fine mobilitetshuse skal vise verden vejen frem med bredt udvalg af delebiler, delevarebiler, lånecykler, cykel- og bilværksteder og nedtoning af privatbilisme.
3. Transport af byggematerialer og jordtransport til og fra området i byggeperioden bør ske via jernbane. Det gør jo ikke noget at DSB, som grundejer her får en ekstraindtægt samt publicity.

Til naturens pleje

DN anbefaler:

- at nye træer sikres gode og rummelige plantehuller uden komprimeret jord, i grupper og blandet hjemmehørende typer, som ikke generes af rørledninger herunder især fjernvarme fremfor solitære plantninger.
- at der også sikres **plads til store træer**, samt at dem vi allerede har på bedst muligt sikres i byggefasen og beskyttes i hele kronens omfang.
- at der gives plads til buske og kratbeplantning.
- at der anvises lokale komposteringspladser for gren- og haveaffald.
- at der udarbejdes en manual til biodiversitet i bygninger og grønne anlæg, således at der sikres optimale leve- og redepladser til fugle og insekter tilpasset byen i etablerings- og drift.
- at der planlægges mange blå elementer, som kan få vand fra et udbygget net af åbne vandingskanaler fra tagafvanding.

DN sætter i lokalplanforslaget pris på

- man har skabt en fantastisk kulturel destination i København med Spor 10, Banegaarden og Lokomotivværkstedet!
- man har anvist billige midlertidige lokaler til små erhverv, udøvende kunstnere mm. som ellers har det svært i en dyr by.
- udpræget fokus på bygningsbevaring og genanvendelse!
- fokus på at etablere støjsvage bymiljøer
- fokus på social blanding af boliger
- fokus på erhvervsintegration i boligområde
- fokus på bilfri by uden gennemkørende trafik
- gentænkning af p-huse som mobilitetshuse som letter omstilling mellem trafikformer.
- fokus på grønne byrum og gadestrøg i byrum der ellers ville have været domineret af biltrafik.
- fokus på begrønning af lodrette flader.
- fokus på bevaring, men også styrkelse af eksisterende grønne områder
- udpegning og beskyttelse af eksisterende beplantning.
- stor blanding af lejlighedsstørrelser samt mulighed for bofællesskaber.

Svar til: Høring 64997 af: Finn Breddam

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

49

INDSENDT AF

Finn Breddam

VIRKSOMHED / ORGANISATION

cyklist

BY

KØBENHAVN K

POSTNR.

1441

ADRESSE

Midtdyssen 55

HØRINGSSVAR

Er der en cykelambassadør til stede?

Jeg har forsøgt at se helheden i projektet "fra cykelstien", på vegne af den enkelte beboer og alle Københavns cyklister, og inddraget så mange perspektiver som muligt. Det har ført til de konkrete løsningsforslag nedenfor – men det har overrasket mig, hvor lidt helhed der er lagt i netop cyklistens perspektiv i de omfattende forarbejder. Måske er det simpelthen blevet overset på de niveauer af magt og ejendomsret, der rækker ud over det enkelte arkitektprojekt? Eller måske vil man bare ikke acceptere, at cykelinfrastruktur ikke altid bare er en ekstra stribe asfalt: det koster faktisk penge.

Jeg ser også Jernbanebyen som **en forløber for Refshaleøen/Lynetteholm**: hvordan sikrer vi helheden af byens interesser i de her meget store lokalplaner med meget få grundejere/bygherrer og meget frie muligheder?

Men altså, jeg ser det fra cykelstien.

Jernbanebyen skal være attraktiv for hverdagscyklister.

13 sider, 13 fodnoter, mange fine små billeder.

Indhold:

1) Bevar den gamle tunnel til Jernbanebyen - og byg en cykeltunnel ved siden af. Eller to

2) Jernbanebyens tomme centrum: CMC-broen skal være en cykelbro

3) - eller en bred grøn bakke mellem de to parker

4) Cykelbro mod nord kan føres ned gennem Sigerstedsgade

5) Cykelbro mod syd kan måske føres ned mod Energiporten

6) Autonom kollektiv trafik

Foreløbig kan jeg konstatere, at mine forslag harmonerer ret fint med høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg, Vesterbro Lokaludvalg og SF-Vesterbro.

Og at det ikke er i direkte konflikt med det ellers noget bryr høringssvar fra Metroselskabet.

Jeg håber, at jeg kan inspirere debatten om Cykelbyen Jernbanebyen.

MATERIALE:

cykelbyen jernbanebyen.pdf

Høringssvar vedr. lokalplanforslag for Jernbanebyen

Finn Breddam, cyklist
oktober 2024

Jernbanebyen skal være attraktiv for hverdagscyklister.

For os, der formentlig ikke kommer til at bo i området, er et af de afgørende kriterier for en god lokalplan, hvor mange biler det nye kvarter vil sende ud til os andre.

Der tales om en øget belastning i Vasbygade på 17%. Det bliver et problem for alle, der bruger den vej – og for hele byen. Vi har alt for mange biler allerede, og hvert eneste byudviklingsprojekt gør belastningen værre.

Derfor er det vigtigt for København, at det nye område også er attraktivt for hverdagscyklister, dvs. mennesker, der ikke kører bil hver dag. Det er også vigtigt for livskvaliteten i området. Og det handler mine høringssvar om.

Sidebemærkning om parkeringsnormen: **1.500 bilparkeringspladser er 1.400 for mange!** Store nybyggerier må være den enkleste mulighed for at reducere bilejerskabet i byen: man tager ikke noget fra nogen. Masser af mennesker har ikke bil. Ca. 10% af os har ikke kørekort! Der er rigeligt med kunder til et byområde uden P-pladser. Jeg mener, at BR har forspildt en mulighed for modig byudvikling her.

Ikke-bilister burde prioriteres som en specifik målgruppe for byudvikling i København.

Det er altid vanskeligt for amatører at gennemskue, præcis hvilke lag af beslutninger der ligger i en lokalplan. Især, når man laver én lokalplan for et så stort område, og en så overordnet lokalplan.

Kræver mine forslag ændringer af lokalplanen, eller dispensationer, eller separate politiske beslutninger, eller indgreb i udbygningsaftalen? Det har jeg kun i begrænset omfang forsøgt at håndtere. Jeg peger på løsningsmuligheder¹.

Indhold:

[1\) Bevar den gamle tunnel til Jernbanebyen - og byg en cykeltunnel ved siden af. Eller to](#)

[2\) Jernbanebyens tomme centrum: CMC-broen skal være en cykelbro](#)

[3\) – eller en bred grøn bakke mellem de to parker](#)

[4\) Cykelbro mod nord kan føres ned gennem Sigerstedsgade](#)

[5\) Cykelbro mod syd kan måske føres ned mod Energiporten](#)

[6\) Autonom kollektiv trafik](#)

¹ Leder: Vi har brug for visionære cykelnørder | Ingeniøren

Er der en cykelambassadør til stede?

Jeg har forsøgt at se helheden i projektet "fra cykelstien", på vegne af den enkelte beboer, og inddraget så mange perspektiver som muligt. Det har ført til de konkrete løsningsforslag nedenfor – men det har overrasket mig, hvor lidt helhed der er lagt i netop cyklistens perspektiv i de omfattende forarbejder. Måske er det simpelthen blevet overset på de niveauer af magt og ejendomsret, der rækker ud over det enkelte arkitektprojekt? Eller måske vil man bare ikke acceptere, at cykelinfrastruktur ikke altid bare er en ekstra stribe asfalt: det koster faktisk penge.

Polemisk sidebemærkning: det minder lidt for meget om historien om **Lyngholm**, hvor byherrens arkitekter havde udført en omhyggelig optimering af udearealerne omkring det maksimerede bebyggede areal. Der var tænkt på alt fra legende børn til affaldshåndtering og havnecafeer, på meget lidt plads. Men der havde ikke været nogen "cykelambassadør" til at fastholde den gamle ide om en cykelforbindelse over havnen, Enghave Brygge broen – og nu ender man med en permanent konflikt mellem de to behov.

Jeg ser også Jernbanebyen som **en forløber for Refshaleøen/Lynetteholm**: hvordan sikrer vi helheden af byens interesser i de her meget store lokalplaner med meget få grundejere/bygherrer og meget frie muligheder?

Men altså, jeg ser det fra cykelstien.

1) Bevar den gamle tunnel til Jernbanebyen - og byg en cykeltunnel ved siden af. Eller to

Den gamle tunnel kan blive en fin fodgængertunnel, næsten gratis. Hvis man bygger en cykelvenlig tunnel ved siden af, vil cyklerne øjeblikkeligt forsvinde fra den gamle. Man kan uden videre fjerne de gamle barrierer (stibomme), og dermed vil der opstå et effektivt og ustresset flow af fodgængere.

Den gamle tunnel har tre niveauer af bevaringsværdi:

Historisk værdi

Den er mig bekendt den eneste af sin slags i Danmark: en næsten 100 meter lang tunnel under et jernbaneterræn, bygget udelukkende som adgang for arbejderne på baneterrænet. Mange ældre mennesker kan fortælle historier om den og deres daglige passage gennem den. Tunnellen er en del af Jernbanebyens identitet.

Lokalplanforslaget taler om "den overordnede fortælling om områdets egenart", og her indgår tunnelen jo direkte: det var her, arbejderne gik ind fra Vesterbro. Jeg forestiller mig, at børnene i den nye skole kan skrive opgaver om "deres" tunnel, om stempelure og jernbanearbejderhistorie osv., og dermed få et særligt forhold til deres lokalområde.

Startredegørelsen pointerer, at "opførelse af nyt byggeri skal ske med respekt for væsentlige eksisterende værdier i bymiljøets identitet og særpræg." Den tanke burde man kunne udstrække til historiske trafik anlæg, som fx en fodgængertunnel fra ca. 1910. Når nu man fx bevarer jernbanespor uden funktion.

Godsbaneterrænet har som bekendt status som nationalt industriminde, og tunnelen er en del af denne helhed. Men den er tilsyneladende blevet overset, fordi den er en kategori for sig: hverken bygning eller jernbaneanlæg.

Lokalplanens redegørelse for bevaringsværdier omfatter Portbygningen og forstår tilsyneladende historien (s. 45) – men nævner slet ikke tunnelen. Og afsnittet ”Kulturmiljø” (s. 53) handler udelukkende om opførelse af nyt byggeri! Det er **en blind plet**.

Lokalplanen omtaler tunnelen 14 gange, den er afgørende for projektet – men det er ikke til at se, om den østlige ende af den er inden for planens geografiske grænse! Og det står ingen steder. Det ser ud til, at det bliver udbygningsskiftet og Økonomiforvaltningen, der skal sikre både den kulturhistoriske bevaringsværdi og den trafikale værdi af tunnelen. Et speget spil.

Paradokset er, at tunnelen faktisk kan blive den eneste rest af Centralværkstedets infrastruktur, der videreføres med sin oprindelige funktion: beboerne kommer bogstaveligt talt til at gå i jernbanearbejdernes fodspor.

I Københavns Bymuseums omfattende og beskrivende høringssvar/kommentar til en tidligere lokalplan², 12/12 2008, fremgår det tydeligt, at tunnelen, porten og porthuset (portvagten, portbygningen) udgør en helhed. Bygningen er placeret ved tunnelen, ikke omvendt.

Nytteværdi

I det øjeblik, man har et alternativ til cyklerne, så de fravælger den gamle tunnel, har man en praktisk funktionel fodgængertunnel – helt gratis. Når der kun er fodgængere, vil den kunne flytte mange mennesker på en tryk og rolig måde, fordi alle bevæger sig med mere eller mindre samme hastighed.

Den trafikale pointe er, at cyklister og fodgængere har det bedst hver for sig. Der er ingen trafikmæssigt gode grunde til at samle dem. Og når man nu har en fodgængertunnel, så brug den dog. Jeg foreslår en løsning, der er både bedre (mht. trafikal effektivitet og oplevelsesværdi) og billigere.

Barriererne kan fjernes i begge ender, så det bliver nemmere at passere med barnevogne (og måske også langsomme motorkøretøjer som fx en mobilitetsscooter), og dermed fås et jævnt flow uden stop, dvs. højere kapacitet. Den nuværende rampe mod vest er flad nok til barnevogne o.l. Der er ingen grund til at gøre noget særligt ved hverken trappe eller rampe.

Jeg vil også anbefale, at man bevarer den nuværende brugergenererede udsmykning, i hvert fald inde i tunnelen, den er en del af stedets charme. Og historie.

Man kan overveje at udskifte belysningen. Jeg vil anbefale et bredt, ubrudt panel, hvor farvetemperaturen skal overvejes af fagfolk. Eller man kan vælge at beholde den gamle belysning, netop fordi den er historisk.

Social værdi

Når der kun er fodgængere, bliver der ro til de tilfældige møder med naboerne, hvor man kan stoppe og snakke. Det vil være særligt nyttigt i et helt nyt boligkvarter. Og netop fordi der kun er den ene forbindelse mod Vesterbro, kan den blive et vigtigt mødested. Et godt sted at sætte plakater op, etc.

Proces og økonomi

² https://cphmuseum.kk.dk/sites/default/files/2021-09/dsb_centralvaerksteder_otto_bussesvej_.pdf

- Hvis man starter med at fjerne den gamle tunnel, vil der være en lang periode, hvor der slet ikke er nogen forbindelse. Altså et funktionstab. Hvis man i stedet bare anlægger en cykeltunnel ved siden af, vil brugerne kun opleve en forbedring.
- En ny tunnel, der kun er til cykler, vil være billigere end en tunnel, der skal kunne begge dele.
- Man sparer en overflødig nedrivning (udgifter og affaldshåndtering).

Det er jo også et generelt tema i byudvikling efterhånden: Nedrivninger bør simpelthen så vidt muligt undgås. Af mange grunde.

Placering af en ny cykeltunnel:



(den gamle tunnel er markeret med hvid)

Øst: lige nord for den gamle tunnel. Det koster måske en parkeringsplads, men det kan gøre med respekt for de gule huse.

Vest: lige syd for vejen ind til det nordlige jernbaneareal³. Der er et område, hvor der i dag kun er grus og vildnis og en enkelt lille jernbanebygning, og der er væsentlig bedre plads til en god cykelløsning end ved den nuværende rampe. Der er flere mulige løsninger mht. at krydse Enghavevej.

Udformning

Jeg anbefaler to enkeltrettede tunneler: Så er der ingen risiko for kollision, og man kan trygt køre hurtigt gennem et relativt skarpt sving. Dermed kan man opnå et effektivt flow med en smal (og billig) tunnel. Det skal være muligt at køre igennem uden at komme under 15 km/t. Det må gerne være lidt sjovt, hver dag. Tænk på skolebørnene, og tænk på Cykelslangen og Cirkelbroen: en god kurve er en god oplevelse af cykelglæde.

Indvendig kan tunnelerne fx males, så man får oplevelsen af at cykle gennem midtergangen i en togvogn, med passagerer som fx Dronning Margrethe, Kim Larsen, Grundtvig, vesterbroeren Tove Ditlevsen ... her

³ Jf. svar fra TMF til Teknik- og miljøborgmester Line Barfod ifbm. startredegørelse for lokalplan Godsbaneterrænet, 25-03-2022: "Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at det er en bedre løsning at opgradere den eksisterende tunnel til Enghavevej eller etablere en ny tunnel med indgang samme sted som den eksisterende på Godsbanesiden og eventuelt med en nordligere indgang på Enghavevejsiden ikke så lagt fra KAB-grunden."

tænker jeg igen på skolebørnene, og på bygherrens ønsker om "at implementere kunst i Jernbanebyen, hvor det kan understøtte og forstærke det samlede kulturmiljø."

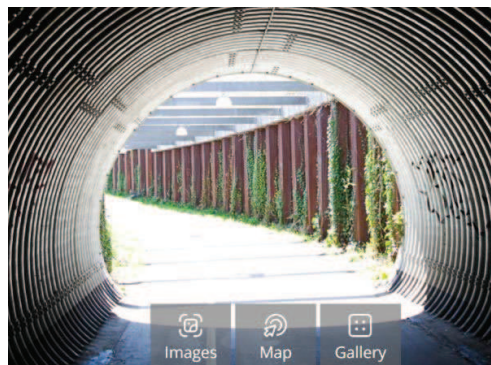
Og jeg anbefaler rør, fordi de er en menneskevenlig form, uden "trykkende" vandret loft, og helt enkelt fordi cyklister er bredest på midten: i en rund tunnel er der albuerum. Og af byggetekniske årsager: røret er en stærk og stabil form, også fx under jernbanespor.

Der er to mulige udformninger:

- en retlinet tunnel (eller to) frem til en udgravet rampe op mod Enghavevej.

Som eksempel er her en fotoserie fra Søborg: [retlinet, rund cykeltunnel med åben udgravet rampe](#). God udnyttelse af formen. (Belysningen og udsmykningen kan gøres bedre.)

Jeg anbefaler brug af præfabrikerede, helt runde rør, der kan skubbes ind under sporterrænet. Dermed kan tunnelerne anlægges hurtigere og billigere end den planlagte otte m brede tunnel. Et rør med en diameter på tre meter⁴ vil være tilstrækkeligt til at sikre et effektivt flow af mange cykler.



- tunnelrør støbt på stedet, der kan give et friere forløb (tænk på metrotunneler), hvor de to rør ender vandret på terræn, synligt fra Enghavevej og Vigerslev Allé, gerne i børnevenlige pangfarver (tænk på en legepladstunnel), apropos "skulpturelle elementer i byrum".

En friere form kan være en fordel for ingeniørerne ift. tilpasning til omgivelserne, men det kan også bidrage til den fysiske oplevelse.

Det har også en praktisk fordel ifb. med regnvandshåndtering, at man undgår en åben rampe. Til gengæld får man et større grønt område.

-

I november 2023 deltog Stadsarkitekt Camilla van Deurs i et dialogmøde om udviklingen af Jernbanebyen - arrangeret af Vesterbro Lokaludvalg.

Jeg har brugt hendes anbefalinger til at teste mit forslag her. Jeg synes det matcher ret godt:

⁴ Bredde af kørebane 2,2 m, som en typisk københavnsk cykelsti
Loftshøjde i midten 2,5 m, mere end den typiske stationstunnel med vandret loft

Pointer fra stadsarkitekten

Hvad lægger Camilla van Deurs vægt på i den kommende lokalplan?

- At det er vigtigt at tænke Jernbanebyen ind i en sammenhæng med omkringliggende byområder. Herunder også områdefornyelsen i Bavnehøj og de børn som bor der, og som kommer til at gå i skole i Jernbanebyen.
- At trække nogle samfundsproblematikker ind i byudviklingskonteksten som kan skabe kvalitet i byrummene - f.eks. udfordringer med klima og biodiversitet.
- At give udviklingen af Jernbanebyen københavneridentitet. Det gøres med udgangspunkt i Københavns Kommunes Arkitekturpolitik 2017-2025:
https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1646.
F.eks. med buede gadeforløb.
- At nyt skal stå i respekt for det gamle. Her er Køhlers Have i Sydhavnen et forbilledligt projekt:
<https://www.sweco.dk/showroom/miljoundersogelser-kohlers-have-sydhavnsgade/>.
- At kvaliteter bevares samtidig med, at man har modet til, at nyt prøves af.
- At gøre principper gældende omkring nærhed og tilgængelighed.

Helt konkret bemærkning ift. lokalplanforslaget: det er lidt for specifikt vedr. stien/vejen lige ved tunnelen og hjørnet af den gule by. Mit forslag kræver lidt tilpasning, evt. en spærring for trafik ind mod den gule by.

Det samme gælder "udbygningsaftalen", der faktisk begrænser kommunens løsningsmuligheder til én tunnel med rektangulært tværsnit. Det må skrives om.

2) Jernbanebyens tomme centrum: CMC-broen skal være en cykelbro

Lokalplanen/udbygningsaftalen angiver en bro over CMC, men uden adgang for cykler: "Stibro over Metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter med trapper og elevatorer".

Det mener jeg er **en alvorlig fejlbedømmelse**. Påfaldende snævert tænkt, i betragtning af hvor mange kloge tanker der er formuleret om området gennem de seneste ti-femten år⁵.

Denne bro er afgørende for, om Jernbanebyen i praksis bliver én "by" eller to adskilte områder. Og områdets størrelse taler for, at cykling bliver vigtig for graden af indre sammenhæng. Også netop fordi man planlægger en delvist bilfri bydel! Og fordi områderne IV-V-VII er så isolerede.

(Hvis der ikke var et baneterræn mod nord, dvs. hvis områderne lå tæt op ad Ingerslevsgade med mange

⁵ [Jernbanebyen | Vesterbro Lokaludvalg](#) – her oprindes de lokale forberedelser siden 2010, og der er bl.a. en samling af interessante links, "Læs mere om vores arbejde med Godsbaneterrænet"

forbindelser, ville man jo slet ikke forsøge at skabe "en by". Man ville se det som to områder, knyttet til hver sin bilvej - og adskilt af CMC.)

Nogen har måske tænkt, at højdeforskellen (4,5 m over skinnerne) vil gøre en bro uattraktiv for cyklister, når man strengt taget kan køre udenom. Det er forkert. Det må være bilister, dem der har tænkt sådan. Fremtiden er elektrisk. Tænk forældre på el-ladcykler⁶, børn på løbehjul og skateboards med strøm på – broen kan blive massivt trafikeret. Både internt i "byen", og gennemkørende. Varetransport. Pizzatransport.

Hvis broen fra starten tænkes som en cykelbro, altså en bro med ramper, er der måske slet ikke brug for elevatorer⁷, hvorimod trapper kan være et godt supplement.

Eksempler som Inderhavnsbroen, Lille Langebro og Åbuen over Åboulevarden fungerer fint som fodgængerbroer for alle slags brugere.

Broen er vigtig som forbindelse fra Centralværkstedet mod syd. (Jf. teksten i lokalplanforslaget: "Området ved centralværkstederne er et af de vigtigste centre for bydelens liv, som opnås ved bl.a. at placere udadvendte funktioner samt en skole med kultur- og læringscenter her.")

Derudover skal broen måske især fungere som forbindelse fra område I og II med de mange boliger til Valbyruten og tunnelen, så hverdagens cykeltur i det mindste kan starte og slutte i fredelige omgivelser.

Som cykelbro bør den også forbindes mere direkte til både Valbyruten og stien mod nord, end den lidt kryptiske tegning på s. 10 antyder⁸. (Hverdagscyklings skal ikke tvinges ind på "rekreative stier", som det tilsyneladende sker i Lokomotivparken.)

Og stien gennem Lokomotivparken skal også ses som en del af det større cykelstinetværk i byen, fx som en rute mellem Vigerslev Allé og Belvederekanal-området og "holmene".

Valbyruten skal integreres effektivt i Jernbanebyen, den skal ikke bare være en gennemkørende "cykelmotorvej", den skal være et alternativ til bilkloakken Vasbygade, og den skal være Jernbanebyens samlende hovedstrøg for hverdagscyklisterne. Også derfor skal stibroen være en cykelbro, uanset om den senere bliver et led i en overordnet nord-syd-forbindelse.

En bro vil være mest relevant for område II og IV-V-VII, og derfor bør ramperne starte og slutte mod vest. Og de bør måske forløbe på langs ad metrosporene (langs med støjskærmen, og stien langs denne) for at friholde bygningerne og parkområderne, altså i en U-form.

Tillad mig en sarkastisk bemærkning: for over 10 år siden lagde Lokaludvalget ud med en bogstaveligt talt højtflyvende ide om en "high-line" som nord-syd forbindelse fra det centrale Vesterbro til Enghave Brygge. Virkeligt ambitiøs, cykelcentreret byplanlægning. Den eneste rest af denne nord-syd vision, der helt sikkert etableres med dette lokalplanforslag, er en 100 m cykelsti gennem et parkområde, frem til en fodgængerbro:

⁶ [El-ladcyklens potentiale blandt børnefamilier](#) – "I rapporten fremhæves det også, hvordan aktører, der arbejder med cykelfremme, kan understøtte udbredelsen af el-ladcykler med infrastrukturelle tiltag"

⁷ Jeg ser delte meninger om elevatorer. Et fravalg vil nok mest ramme rollatorer og barnevogne.

⁸ Et firevejskryds med lodret niveauforskel bør generelt udformes som to T-kryds med bløde sving, der giver mulighed for at holde en jævn hastighed. Her får jeg lyst til at nævne, til inspiration for planlæggerne, at den ydmyge Rørsøstien på sit korte forløb har i alt tre eksempler på komplekse cykelstikryds ved broer over store veje. En studierejse værd.

”Indtil dette sker, vil der blive anlagt en forbindelse gennem parken i nord, så Otto Busses Vej forbindes med den grønne sti langs CMC.”

Det er måske forståeligt, at grundejerne ikke ser den overordnede pointe. Bygherrer er vant til at se infrastruktur som et tilbehør til det enkelte byggeprojekt. Men lokalplanen bør se ”Jernbanebyen” som en del af byen:

Cykelinfrastruktur er ikke noget ”nice to have”, der kan gøres betinget af grundejernes vilje til velgørenhed. Infrastruktur bør være en forudsætning for byggetilladelse. Hvem der skal betale er en anden diskussion.

Skal Jernbanebyen fortjene navnet ”byen”? Så skal der være en cykelbro.

En lokalplan for et så usædvanligt stort område skal ikke skrives af grundejerne. Jeg kan ikke gennemskue fænomenet ’udbygningsaftale’. Jeg ser, at den omtales som usædvanligt generøs⁹. Men hvis det her er resultatet – en ynkkelig fodgængerbro med elevatorer – så er det måske bedre, at skatteyderne betaler for infrastrukturen, lige som vi plejer.

Tanken om at bygge en fodgængerbro og evt. senere udvide den til en cykelbro kan vendes om: hvis man først bygger en CMC-bro til både cyklister og fodgængere, kun dimensioneret til lokal trafik, og senere bygger forbindelser mod nord og mod syd, kan man vælge at udvide kapaciteten over CMC ved at bygge en separat fodgængerbro, og gøre den første bro til en ren cykelbro.

På et debatmøde var der i øvrigt en deltager i mobilitetsscooter, der pointerede, at elevatorerne til en gangbro vil blive ”overfyldt” af cykler, hvis ikke man giver cyklisterne mulighed for at cykle over broen. Virkeligheden er konkret.

Jernbanebyens geografi fortæller historien om, hvordan forbindelser blev til barrierer: jernbaner, bilveje, metro – og måske også de nye løsninger?

En cykelbro vil uden videre være tilgængelig for en eldrevet mobilitetsscooter – og væsentligt mere behagelig og oplevelsesrig end to elevatorstige, for mange forskellige brugergrupper.

3) Cykelbro over CMC som en bred, grøn forbindelse: ”metro-bakken”

Ovenfor har jeg skrevet om en helt almindelig, trafikalt integrerende broløsning mellem de to sider af CMC, tænkt til alle typer af bløde trafikanter. Altså noget i retning af Åbuen. Men når jeg ser på det store billede, fx på s. 10 i forslaget eller på luftfotos, virker det oplagt at samle de to grønne områder som **et sammenhængende grønt bånd fra Otto Busses Vej og næsten til Vasbygade, med en stor blød grøn bakke i midten hen over metroporene**, flankeret af de to 40 meter høje tårnhuse på hver side af Lokomotivparken øst for Centralværkstedet.

⁹ Udbygningsaftalen, 2.3: ”Aftalen indgås med henblik på at opnå en højere kvalitet eller standard af den planlagte infrastruktur i området og udvide de **byggemuligheder**, der fremgår af kommuneplanens rammebestemmelser.”



Det kunne ske med en let overdækning med et tyndt jordlag, der skaber et rum til både passage og ophold, med en karakter svarende til fx et stykke af Nørrebroparken.

Et forbillede, der også har karakter af en (gigantisk) overdækning af jernbane med gennemgående cykelsti, kan findes i Kulbaneparken i Valby (se jernbanen til højre i billedet).

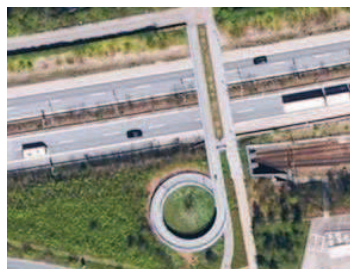
Et mere beskedent forbillede kunne være den vistnok navnløse bro nord

for lufthavnen, med en simpel rampe på nordsiden fra Harald Jastraus Allé og en pladsbesparende cykelspiral på sydsiden, som begge har landskabsdannende funktion.

Den har også en stribe beplantning og opholdsmuligheder oppe på broen over motorvej og jernbane.

Forestil dig denne grønne stribe udvidet fra tre meter til måske 80 meter. Eller modsat, forestil dig noget der svarer til 1/10 af Kulbaneparken, udspændt over metroens bredere baneterræn.

Sådan en overdækning kunne fx afgrænses af to store buer over sporene, så området fx er 100 meter bredt hvor det løfter sig fra terrænet på nordsiden og 80 meter på sydsiden ved "Vasbyparken", mens det på midten måske er 70 meter bredt. Dermed vil det nede fra metroterrænet, eller fra Valbyruten, eller fra de omgivende vinduer, se ud som indkørslen til en bjergtunnel under en skråning. Men måske bliver bakken kun 6-8 meter højere end det omgivende terræn, og uden store planter der kræver dybe rødder, dvs. en lav og ret åben buform. Man kan også tænke på bakken som en forstørret version af Cobe's cykelbakker ved Søndre Campus, med metrospor i stedet for cykelstativer.



Bakken (eller platformen) skal naturligvis også kunne fungere som støjskærm.

På begge sider kan cykelrampen løbe som i forslag 2), langs med en almindelig støjskærm – eller bakken kan skråne hen over de langsgående stier, så den krydsende sti føres skråt op ad bakken, altså en nærmest parabelformet cykelsti, hvor man fysisk oplever formen. Mens de langsgående stier bliver overdækkede af et "skråt tag" over en strækning på fx 80-100 meter.

Jeg foreslår altså en overdækning med cykelsti og gangsti, med græsplæner til leg og ophold og udsigt, men også med beskyttede zoner til vild plantevækst, som en faunabro mellem de to parkområder.

Jernbanebyens børn vil elske at kunne løbe frit tværs over "bjerget", fx sammen med en hund. Måske kan sådan en bakke integreres med en skaterrampe? (Jf. hårnålesvingene i Kulbaneparken.) Eller andre former for 'uorganiseret idræt' og bevægelse.

Formen vil, uanset sin beskedne højde mellem 40 m høje huse, få karakter af et visuelt og fysisk samlingspunkt for hele Jernbanebyen, fordi den vil være synlig fra alle retninger, i det mindste over støjskærmene. Og den er åben for mange anvendelser, fx som publikumsskråning ved div. arrangementer eller som scene.

Ideen matcher stort set alle hensigtserklæringer i lokalplanforslaget om, at "bydelen bliver delvist bilfri og udvikles med en grøn struktur", om rekreative områder osv.

Forslaget integrerer mange funktioner og får "byen" til at hænge sammen på mange planer – rumligt, trafikalt, aktivitetsmæssigt, socialt, visuelt, æstetisk og identitetsskabende - uden nogen særligt dyre enkeltkomponenter. Derfor er det reelt en billig løsning, selv om den bliver "dyr".

Måske kræver det en beslutsom sponsor? Måske skal man bare sikre sig, at muligheden holdes åben? Når først Jernbanebyen har været beboet i 5-10 år, vil der være et helt andet grundlag for at igangsætte sådan et projekt.

4) cykelbro mod nord føres ned mod Sigerstedsgade

Lokalplanforslagets tekst:

" Lokalplanen rummer også mulighed for, at der i fremtiden kan etableres en fodgænger- og cykelforbindelse fra Ingerslevsgade over baneterrænet. Den kan lande i et rampeanlæg i den nordlige del af området, fortsætte gennem den grønne park og forbinde videre via en bro over CMC for så at lande i det grønne areal syd for CMC. Denne forbindelse vil kunne koble Vesterbro sammen med Jernbanebyen og skabe en ny forbindelse til havnen via det planlagte signalanlæg på Vasbygade ved Belvederekanalen."

Men denne mulighed er kun markeret på kort 3a1 med to trekantpile, og den pil der peger mod nord er rykket væsentligt længere mod vest end i den gamle lokalplan, hvor en blå pil pegede direkte på Knud Lavards Gade. Jeg ved ikke, hvilken retsvirkning de pile har, eller hvad meningen er, fx om den er baseret på viden om jernbaneterrænet. Men lokalplanen mv. bør ikke udelukke muligheden for en bro, der lander på en rampe ned gennem Sigerstedgade, eller evt. endnu længere mod øst.

Det kan lyde overambitiøst – men det gjorde Øresundsbroen jo også. (Og det gjorde Cykelslangen også.) Vi taler om en bro på over 300 meter. Min pointe er, at en investering i den størrelse skal rette sig mod et stort opland og lange cykeldistancer for at være attraktiv for mange mennesker og retfærdiggøre udgiften, dvs. den skal sigte mod nord, mod centrum af Vesterbro, nogenlunde midt mellem Enghavevej og Dybbølsbro.

Der er absolut ingen grund til, at en nord-syd forbindelse skal ende på den smalle og tæt trafikerede Ingerslevsgade, som jo også er lige præcis det modsatte: en effektiv øst-vest-forbindelse. Her vil en rampe fra en cykelbro blive en belastning. Eller rettere, fire cykelramper plus trapper plus elevatorer vil blive en forkrampet nødløsning, som måske endda er dyrere end mit forslag. Og en af sidegaderne skal ombygges til trafikstrømmen, og der bliver brug for et lyskryds.

Sigerstedgade (her set fra Sønder Boulevard mod syd, dvs. med Jernbanebyen i baggrunden) er lang nok til



en rampe. Evt. kan man lade stibroen svinge lidt på langs ad Ingerslevsgade (tænk: Cykelslangen) for at få en lavere gradient. Gaden er bred nok til, at der stadig vil være plads til fortove og lokal cykeltrafik, der vil være plads til en del parkering under rampen, og beboerne vil ikke opleve, at rampen "fylder det hele". Den vil blive omtrent så bred som kørebanen her, og der er lige akkurat plads til at løfte den op mellem de to eksisterende træer.

Sådan en rampe kan blive en arkitektonisk berigelse, hvis man gør sig umage. Lodrette kanter (for at beskytte beboerne mod indkig) kunne fx bringes til at ligne et S-tog, der er kørt forkert, som en hilsen til jernbaneterrænet og Jernbanebyen. Beboerne er jo vant til at se og høre S-toget lige bag træerne.

En rampe gennem Sigerstedgade lander ved områdets centrale fordelingsgade Sønder Boulevard og fører direkte videre til Ny Carlsberg Vej, dvs. det kan blive en effektiv cykelkorridor. Herudover kan man vælge at opgradere en af sidevejene mod Enghave Plads som cykelforbindelse.

Hvis man vælger at gøre en sådan bro til en fodgængerforbindelse, bør fodgængerne føres ned ad en trappe/elevator til Ingerslevsgade. Både for at give fodgængerne en mere fleksibel rute, og for at undgå en meget bred rampe ned gennem Sigerstedgade.



Måske skal broen hen over terrænet indbygges i et transparent rør¹⁰¹¹, både af sikkerhedsgrunde og som læ for vinden i det åbne terræn. Og fordi røret er en stærk form.

Hvis en rørformet bro også skal rumme fodgængere, bør man overveje at bygge den i to etager. Dels for at udnytte formen, og dels fordi strækningen er så lang og så simpel, uden sideveje. Cyklister og fodgængere har det bedst hver for sig. Det vil kræve et rør på omkring 6 meter.

Cobe's Køge Nord Station¹² (billedet her) er 9 meter bred.

En cykelstibro mod nord er muligvis en lavere prioritet end tunnelen, en senere mulighed, men den bør tænkes stort. Ikke som en del af Jernbanebyen, men som en del af København.

Og Sigerstedgade er den bedste og formentlig billigste mulighed.

¹⁰ [På cykel over Vejle Fjord | City Creators](#)

¹¹ [Gennemsigtige rør med medvind er årets cykelidé | Ingeniøren](#)

¹² [Cobe - Køge Nord Station](#)

5) Cykelbro mod syd føres ned mod Energiporten

Jeg ser, at man siden startredegørelsen har opgivet den gamle drøm om en cykelbro over Vasbygade:

”Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer ikke, at det er muligt at anlægge en bro over Vasbygade med landing ved H.C. Ørstedsværket grundet komplicerede ledningsforhold under og over jorden.”

Men jeg ved også, at den kommende bro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge skal lægges via Lyngholmen, altså en del længere mod nord end Enghave Brygge metrostation.

Det får mig til at foreslå, at man undersøger muligheden for at føre en cykelbro ned til terræn på langs ad Vasbygade lige nord for DieselHouse, med forbindelse til Energiporten og Nelson Mandelas Allé. Her er der lige akkurat plads til en rampe ned mod H.C. Ørsted Værket langs med og ind under det store fascinerende rustrøde rør, og med en oplevelsesværdi, der matcher turen gennem Energiporten.

Her har jeg overhovedet ikke undersøgt de tekniske begrænsninger, men det har forvaltningen mig bekendt heller ikke. Men der er tilsyneladende plads nok, det kan blive en populær forbindelse, det kan fuldende den oprindelige tanke om et stiforløb fra nord gennem parkerne¹³, og det kan blive smukt.

Også som en oplevelse af cykelarkitektur for bilisterne på Vasbygade, svarende til Åbuen: en markering af Cykelbyen.

Også her vil jeg anbefale et rør, denne gang som en arkitektonisk hilsen til de store rør, der altid har fascineret bilisterne på Vasbygade. Nu kommer der så et nyt, fuldt af cykeltrafik, der følger linjeføringen for de gamle. Det kan fx være et rør med rustrød underside og transparent overside. Historie, innovation og nytteværdi.

Hvis det viser sig muligt, bør kommunen sikre arealerne til en dobbeltrettet rampe (i lokalplanen: en ”zone for placering af stibro”), på østsiden af fordelingsvejen ved P-huset. I betragtning af, at der er planlagt en almindelig forbindelse med cykelsti gennem et lyskryds, kan man vælge tidsmæssigt at sammenkæde broen mod syd med broen mod nord: de to kan formentlig med fordel besluttet samtidig, fordi de vil udgøre en samlet forbindelse gennem Jernbanebyen.

Og tilsyneladende vil lokalplanen blive forsinket af helt andre grunde, så der vil være tid til at undersøge denne mulighed.

6) Autonom trafik

Lokal selvkørende bus?

Jeg hører antydninger af, at bygherrerne ikke ønsker en almindelig bus gennem området, selv om lokalplanen muliggør det. Og selv om der jo faktisk er langt til bus og tog fra det nordlige område. Der er reelt ikke stationsnærhed. Men måske er der et godt alternativ?

¹³ ”Afgørende, at der etableres en tværgående stiforbindelse fra Vesterbro over området til havneområdet.”

TMF's resume af krav fra Vesterbro Lokaludvalg, 2022

[Startredegørelse for lokalplan med kommuneplantillæg for Godsbaneterrænet, Vesterbro/Kgs. Enghave | Københavns Kommune](#)

Områdets geografi skaber både et særligt behov og særlige muligheder for at kunne eksperimentere med en lille seniorvenlig, autonom bus, der måske kun skal køre inde på det fredeliggjorte område: Sydhavn Station (dvs. butiksområdet ved Gamle Vasbygade) – tunnelen – Centralværkstedet – Carsten Niebuhrs Vej i fast pendulfart. Måske skal den køre helt til område II, det ville skabe sammenhæng rundt om CMC-området på samme måde som en bro. Måske skal den også kunne køre på de højklassede cykelforbindelser, de mørkegrønne. Bussen skal kunne tilpasse sig vejkatégorierne. Måske skal det også gælde autonom "flextrafik"?

Også her kan Jernbanebyen ses som **forløber for Refshaleøen/Lynetteholm**: når man planlægger hele gadenettet i et så stort område med én lokalplan, bør man kunne udnytte de muligheder, det giver. Både for individuel, "blød" trafik, aktiv mobilitet inkl. varetransport, og for fremtidens mangfoldighed af små elektriske intelligente køretøjer.

Svar til: Høring 64997 af: Metroselskabet

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

48

INDSENDT AF

Metroselskabet

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Metroselskabet I/S

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Metrovej 5

HØRINGSSVAR

Hermed Metroselskabets høringssvar på udkast til lokalplan for Jernbanebyen. Der ønskes vedlagt et bilag til høringssvaret, bilaget har dog vist sig at overskride den maksimale filstørrelse. Bilaget sendes i stedet på mail til Teknik- og Miljøforvaltningen på klimaogbyudvikling@kk.dk

MATERIALE:

metroselskabets hoeringssvar til udkast til lokalplanforslag jernbanebyen.pdf



Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Njalsgade 13
1504 København V

Att. Louise Overgaard Ploug

Høringssvar forslag til lokalplan Jernbanebyen

Metroselskabet har den 30. august 2024 modtaget forslag om lokalplan for Jernbanebyen. Formålet med planen er at give developere og grundejere i Jernbanebyen mulighed for at udvikle området. Metroselskabet har gransket materialet og har følgende kommentarer:

Metroselskabet og juridisk grundlag

Metroselskabet er oprettet ved lov (*lovbekendtgørelse om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S*) i det følgende: "Metroloven". Metroselskabets formål er at varetage projektering og anlæg af en Metro, samt at stå for drift og vedligehold af den samlede metro.

Metroselskabet driver metrolinjen Cityringen med dennes afgreninger til Sydhavn og Nordhavn fra Kontrol- og VedligeholdelsesCenter (KVC) for Cityringen beliggende i Vasbygade. Cityringen er anlagt i medfør af lov om en Cityring. Metroselskabet udfører en lovbunden rolle med anlæg og drift af metro. Metroselskabet er retligt forpligtet til at gøre dette på et forretningsmæssigt grundlag.

Metroselskabet er opmærksom på, at Københavns Kommune lægger til grund, at Metroselskabet er en virksomhed af national interesse. Metroselskabet henstiller i forlængelse heraf til, at der ikke stilles skærpede miljøkrav til Metroselskabet, som hindrer en hensigtsmæssig og sikker drift af Metro Cityringen. Hindring af hensigtsmæssig og sikker drift vil være uacceptabelt. Alternativet bør her som udgangspunkt være færre boliger.

Metroselskabets kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) i Vasbygade

Metroselskabets KVC, der servicerer Cityringens metrolinjer M3 og M4, er beliggende i lokalplanområdet. På KVC'et foretages vedligeholdelsesarbejder og rengøring af togene samt test af togets funktioner. Tog der er taget ud af drift, og tog der holder stille for natten, opbevares her. Langt det meste af arbejdet på metrotogene foregår om natten, da de er i drift i løbet af dagen.

Det er ligeledes fra KVC'et, at der kan transporteres reservedele som nye skinner, sporskifter eller andet materiale ned i metrotunnellen. Vedligeholdelsesarbejde i tunnelen udføres ved hjælp af dieseldrevne tog, der styres manuelt. Togene læsses på KVC'et inden de om natten kører ned i tunnelen. En stor del af KVC'et aktiviteter foregår således om natten. I forbindelse med natarbejde og kørsel om natten vil der

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

01-11-2024



være lys på arbejdsarealer og på togene. Ligeledes vil arbejde om natten skabe støj. Københavns Kommune bedes sikre, at arbejdet på KVC'et også fremadrettet kan foregå om natten, så lokalplanen ikke får konsekvenser for selskabets muligheder for at drive Metro eller øgede omkostninger hertil.

KVC'et er oprindeligt planlagt til at kunne udvides, herunder med et ekstra testspor. Det forventes, at det i fremtiden vil være nødvendigt med flere togsæt, enten fordi der ønskes hyppigere drift, længere tog eller fordi nye linjer skal kobles til. Som eksempel vil de mulige udvidelser mod Frederiksberg, Hvidovre eller Bispebjerg hospitaler skulle serviceres fra KVC'et i Vasbygade også. KVC'et i Vasbygade er således centralt for driften af metroens M3 og M4 linjer.

Metroselskabet kan vælge at indgå aftale med grundejere omkring KVC omkring mageskifte af arealer. Metroselskabet opfordrer til, at Københavns Kommune er opmærksom på at gennemføre justering af plangrundlag sådan, at det, også efter gennemførelse af mageskifter, er retvisende. Metroselskabet gør opmærksom på, at KVC (også i evt. ændret udstrækning) omfattes af udlæg til "Teknisk anlæg".

Fremtidigt layout

For at imødegå grundejerne i Jernbanebyens ønsker om at bygge boliger, er der udført en analyse af Metroselskabets fremtidige behov på KVC'et i Vasbygade. I analysen af de fremtidige behov, er det bla. kommet frem, at det i en situation med flere tog på KVC'et vil være hensigtsmæssigt at udvide bygninger, separere funktioner og etablere nye bygninger. Dette gør sig blandt andet gældende for grafittiafrensning og vask af tog. Funktioner og bygninger er i det fremtidige scenarie placeret, som det er vurderet mest hensigtsmæssigt. Det er dog usikkert hvorvidt der i tiden frem til etablering af nye bygninger, vil ske ændringer i driften eller øvrige forudsætninger, der betinger, at bygningsmassen kan flytte sig.

En stor del af aktiviteterne på KVC'et foregår om natten, hvor offentlig transport er mere udfordrende. Det er derfor også fremadrettet nødvendigt, at parkeringsforholdene på KVC'et understøtter driften af KVC'et.

I lokalplanudkastet er der foretaget en udpegning af bevaringsværdige træer. Enkelte af disse træer er placeret på Metroselskabets KVC. I fremtiden vil hele KVC-arealet blive udnyttet. Træerne vil derfor i fremtiden blive fjernet, da de vil være til hinder for togdriften, jf. Jernbanelovens §25.

Støjregulering

Københavns Kommune skriver i lokalplanforslaget om Metroselskabets KVC side 36, at:

"... Virksomheden har ikke en miljøgodkendelse, men miljømyndigheden, som er Københavns Kommune, har vurderet, at virksomheden som udgangspunkt må støj 60/60/60 dB i skel..."

Metroselskabet bemærker hertil, at det er Metroselskabets opfattelse, at KVC ikke er meddelt nogen retligt bindende støjgrænse ved hverken tilladelse eller påbud.



Ifm. vedtagelse af ny lokalplan og Kommuneplantillæg for området, vil plangrundlaget ændres og myndighedens grundlag for håndhævelse af støj dermed også. Metroselskabet gør opmærksom på, at det forventede fremtidige støjniveau er estimeret på baggrund af nuværende viden og forventet udvikling på KVC'et. Støjen kan derfor ændre sig. Ligeledes at den fremtidige regulering af støjen baseres på KVC'et støj og ikke på driften. Det vil hæmme udviklingen af KVC'et at skulle beskrive og bibeholde en specifik driftsrutine og flow i fremtiden, da det ikke giver mulighed for udvikling af teknologi og metoder. Metroselskabet finder det uacceptabelt at vedtage en lokalplan, der kan hæmme den fremtidige udvikling af KVC'et. Vedlagt i bilag er rapporten, der beskriver den forventede fremtidige støj. Der skal gøres opmærksom på, at ikke alle beskrevne tiltag i rapporten vil blive implementeret. Kommunen bør orientere sig i støjrapporten.

Støj - forventning til støjniveauer

Metroselskabet har foretaget målinger og modelberegninger af den eksisterende og den forventede fremtidige støj. Modelleringerne viser et støjniveau, der fluktuerer langs KVC'ets matrikelskel. De primære støjklender nu og i fremtiden er togenes kørsel over sporskifter, kurveskrig fra friktion når togene kører gennem kurver, kørsel på testspor. Disse støjklender er permanente og figurerer i støjmodellen og det samlede støjbillede.

Herudover er der klender, som ikke er regelmæssigt tilbagevendende og som derfor ikke er en del af det beregnede støjbillede. Dette er f.eks. brug af togenes horn, når der køres manuelt eller læsning af sættevogne med skinner, hvor metal rammer metal og skaber støj. Fælles for disse klender er, at de ofte vil forekomme om natten og skabe uønsket støj for de kommende naboer.

Det fremtidige støjbillede indeholder de samme slags støjklender som det nuværende støjbillede, dog er støjen her mere intensiv, da der kører og serviceres flere tog på KVC'et. Forudsætningen for fremtidssceneriet er, at der kører og serviceres op til 54 4-vognstog på Cityringens linjer og KVC'et. Støjen er simuleret ud fra nuværende viden og forventning til udviklingen på KVC'et, men kan ændre sig hvis materialer, metoder eller andre vilkår forandrer sig.

Arbejde på og omkring KVC-arealer

Metroselskabet har i overensstemmelse med lovgrundlaget foretaget udbud af anlæg, drift og vedligehold af Cityringen. Metroselskabet har herefter indgået kontrakt med metroens driftsoperatør.

Driftsoperatøren forestår drift og vedligehold af Cityringen med dennes afgreninger herunder KVC'et. Driftsoperatøren indtager endvidere den lovbundne rolle som infrastrukturforvalter. Infrastrukturforvalteren er overordnet ansvarlig for en sikker drift af metroen. Metroselskabet er forskelligt fra infrastrukturforvalteren. Infrastrukturforvalteren er ved lov tillagt særlige kompetencer og ansvarsområder jf. Jernbaneloven.

Metroselskabet gør opmærksom på, at der kan være tilladelser som en grundejer vil skulle indhente i medfør af Jernbaneloven. Pligt til at indhente sådan tilladelse vil altså kunne række ud over pligten til at overholde og evt. indhente dispensation fra servitutter. Der vil således kunne være tilladelser og/eller dispensationer, som



Metroselskabet ikke selvstændigt har kompetence til at udstede i medfør af Jernbanelovens §24:

"Der kan ikke uden tilladelse fra infrastrukturforvalteren:

1) foretages udgravninger eller opfyldninger eller anbringes materiel eller materialer i en sådan nærhed af infrastrukturforvalterens område, at der derved kan opstå fare for driften,

2) føres ledninger over, under eller langs med banen,

3) ledes vand til banen eller dennes grøfter, herunder ved opstemning, eller

4) foretages arbejder i niveauoverkørsler".

Ud over tilladelser iht. Jernbaneloven har Metroselskabet i naboområdet til KVC pålagt servitutter til beskyttelse af metro. Metroselskabet er som udgangspunkt anført som påtaleberettiget efter servitutter, og skal derfor vurdere muligheden for at dispensere fra servituttens bestemmelser, såfremt der udføres arbejder i nærheden af metro eller andet der er i strid med servitutbestemmelserne.

Metroselskabet opfordrer til, at det skrives ind i lokalplanen, at Metroselskabets servitutter skal respekteres, og at aktiviteter kan kræve dispensation fra infrastrukturforvalteren og/eller Metroselskabet.

Blandt de emner der behandles i lokalplanforslaget vil bl.a. beplantning, terrænregulering, en gangbro over KVC'et og bebyggelse eller altaner tæt på Metroens arealer kræve sagsbehandling efter Jernbaneloven og/eller servitutter. Støjafskærmning omkring KVC'et behandles særskilt i det følgende.

Støjskærm

Lokalplanen foreslår at etablere støjskærme omkring KVC'et i Vasbygade. Metroselskabet gør som tidligere opmærksom på, at Metroselskabet kun kan give dispensationstilladelse til etablering af støjskærm jf. tinglyste servitutbestemmelser. En endelig lgangsætningstilladelse kan først udstedes, når Infrastrukturforvalteren (Metro Service) har behandlet byggesagen jf. JBL §24. Det er alene Infrastrukturforvalterens ansvar at varetage forhold, som kan påvirke jernbanesikkerheden.

Der vil i sagsbehandlingen af etablering af støjskærme ved KVC'et blive taget stilling til en lang række forhold vedrørende Metros drift, servitutter og jernbanesikkerhed. Metroselskabet gør i den forbindelse opmærksom på følgende ikke udtømmende liste af udfordringer.

Potentialudligning

Formålet med beskyttende potentialudligning er at bringe ledende dele på omtrent samme elektriske potentialer. Når der er udført korrekt beskyttende



potentialudligning, vil en person der rører ved to forskellige potentialer ikke opleve spændingsforskel, og dermed ikke komme til skade.

I henhold til lokalplanen ønskes dele af støjskærmen placeret i en sådan nærhed af KVC's elektrificerede område, at potentialudligning vil være en nødvendighed for at opnå tilladelse til etablering af støjskærm.

Metroselskabet skal gøre opmærksom på, at det påhviler grundejer at løse ovenstående problematik.

Vedligehold af areal mellem KVC-sikkerhedshegn og støjskærm

Støjskærmens placering tæt på skel kan medføre udfordringer med vedligehold af arealet mellem Metros sikkerhedshegn i skel og støjskærmen. Det må antages, at der med den nuværende belægning vil forekomme vegetation. Det bliver grundejers ansvar at vedligeholde dette areal på en sådan måde, at vegetation ikke overskrider skelgrænsen og forstyrrer driften af KVC'et.

Beplantning

I udkastet til lokalplan beskrives under bestemmelser §8. Ubebyggede arealer STK 9 om beplantning:

“Der skal være bede i terræn med beplantning langs facader og støjskærme, som vist på tegning 7d1, 7d2 og 7d3. Beplantningen skal være klatreplanter. Bedene skal have en dybde på mindst 0,5 m målt vinkelret på facaden og være langs mindst 70 % af de lukkede dele af facadens og støjskærmenes længde.”

Metroselskabet gør opmærksom på, at grundejer med aftalt varsel kan blive bedt fjerne dele af støjskærmen i forbindelse med KVC'ets aktiviteter. Dette kan med fordel tænkes ind i projekteringen af plantebede og begrønning af støjskærm.

Materialer

Det bemærkes at lokalplanen stiller krav til, at skærmene omkring CMC skal udføres i 50% gennemsigtigt glas. Metroselskabet gør opmærksom på, at der ved støjberegningerne er beskrevet materiale og funktionskrav til de støjdæmpende tiltag, der ligger til grund for lokalplanen. Det er usikkert hvorvidt glas lever op til støjdæmpningskravene. Metroselskabet stiller desuden krav til bl.a. vedligehold af anlæg tæt på metroen. Der er endnu ikke taget stilling til om glas lever op til de krav, der måtte blive stillet.

Vejadgang

KVC'ets nuværende vejadgang lukkes og der etableres ny vejadgang til KVC'et. Vejarealet vil i fremtiden være beliggende på areal, der på nuværende tidspunkt ejes af Metroselskabet og tilhører KVC'et. Arealet, der afgives til ny adgangsvej skal begrænses mest muligt, da analyser viser, at der vil være udfordringer med pladsbehov på KVC'et i fremtiden. Derfor er det nødvendigt med en særskilt indkørsel for særtransporter med tog, idet disse transportere er ekstraordinært store og kræver et betydeligt areal at manøvrere på.

Af hensyn til ønsket om optimale kørekurver ønskes derfor at etablere en særskilt togadgang mellem Himmelekspresen og Scandic Hotel. Adgangen vil blive anvendt til at transportere tog ind og ud af KVC'et i forbindelse med reparationsarbejde og



fornylse af togflåden. Indkørslen vil derfor kun sjældent anvendes, og udelukkende af særtransporter med tog. Dette fremgår ikke af lokalplanen.

Det er en forudsætning for anvendelsen til overkørsel af togtransporter at vej, cykelsti og fortov har en beskaffenhed og bæreevne, der lever op til de krav særtransporterne betinger.

Metroselskabet finder det uacceptabelt, at der i den foreliggende plan ikke er sikret en adgang for selskabets tog fremadrettet, og beder kommunen sikre muligheden for at transportere tog til KVC'et. Ligeledes bedes kommunen oplyse, hvilken sagsgang er nødvendig for at kunne anvende området til indkørsel og fragt af tog.

Den ordinære vejadgang ind til KVC'et forventes at blive udlagt som privat fælles vej, da den deles med en række kommende boliger "skæve boliger". Det er essentielt for Metroselskabet og driften af KVC'et, at der kan være kørende adgang til KVC'et uden afbrydelser. Vejadgangen skal ligeledes kunne betjene Herberget Himmelekspressen, der er beliggende på Metroselskabets matrikel.

Skæve boliger

En del af det nuværende KVC-område mageskiftes og afgives til opførelse af "skæve boliger". Boligerne vil ligge tæt op ad KVC'et, det skal derfor sikres at de kommende boliger er effektivt afskærmet mod støj. Opførelse af støjafskærmning ved KVC'et kan kræve dispensation fra servitutter og tilladelse iht. Jernbaneloven, hvor der bl.a. vil blive stillet vilkår omkring etablering og vedligeholdelse af støjafskærmningen. Metroselskabet har ikke været involveret i drøftelser omkring mulig kommende støjmitigering omkring de skæve boliger.

Ligeledes gøres opmærksom på, at trafikken til og fra KVC'et vil i høj grad udgøres af tung trafik. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at etablere en mulighed for fodgængere at forlade matriklen direkte ud til fortovet langs Vasbygade.

Forslag til Kommuneplantillæg

KVC'ets areal (matrikel 1696, Udenbys Vester Kvarter, København) er i den nuværende kommuneplan udlagt som teknisk anlæg. I forslaget til kommuneplantillæg er en del af matriklen foreslået udlagt som O-ramme (Institutioner og fritidsområder). Dette har ikke været drøftet med Metroselskabet, som ejer matriklen.

Metroselskabet ønsker ikke planmæssige hindringer for en hensigtsmæssig drift og indretning af KVC. Metroselskabet gør derfor opmærksom på, at Metroselskabet som udgangspunkt ikke ønsker en opsplitning af KVC areal i forskellige rammer.

Metroselskabet ønsker at understrege, at KVC areal i dets endelige form – det vil sige også efter evt. mageskifter m.v. – som udgangspunkt ønskes fastholdt og udlagt som teknisk areal.

Den foreslåede ændring af rammerne for området kan potentielt påvirke KVC'ets muligheder. Metroselskabet kan ikke på det foreliggende grundlag vurdere, hvad konsekvensen af ændringen er, og ønsker at drøfte dette med Københavns



Kommune. Ændringen må ikke give anledning til påvirkning af driften eller til øgede økonomiske omkostninger for Metroselskabet.

Inddragelse af Metroselskabet

Metroselskabet udfører en lovbunden rolle med anlæg og drift af metro. Metroselskabet er retligt forpligtet til at gøre dette på et forretningsmæssigt grundlag.

Københavns Kommune skriver i udkast til lokalplan Jernbanebyen side 37, at:

"...Det er en forudsætning for, at lokalplanen kan vedtages endeligt, at der er indgået en aftale mellem grundejerne i området og Metroselskabet om vilkårene for at forudsatte støjdæmpende foranstaltninger kan udføres. Aftalen vil blive tinglyst på ejendommene..."

Metroselskabet er ikke forpligtet til at indgå en aftale med grundejerne i området.

Metroselskabet henstiller til, at såvel Københavns Kommune som myndighed samt øvrige interessenter, er opmærksom på overholdelse af metroservitutter og relevant jernbanelovgivning.

Hensigtsmæssig drift af KVC

Metroselskabet ønsker at understrege, at plangrundlaget skal understøtte en sikker, og hensigtsmæssig drift af KVC og metro.

På det foreliggende grundlag er det ikke klart, hvilken støjregulering Metroselskabet bliver underlagt i fremtiden. Metroselskabet gør opmærksom på, at det ikke er hensigtsmæssigt at tage stilling til et udkast til lokalplan, når grundlaget for de fremtidige retningslinjer ikke er på plads. Der er derfor forhold i plangrundlaget, som Metroselskabet ikke kan svare meningsfuldt på, dette er uacceptabelt.

Ud over miljøregulering omfatter en sikker og hensigtsmæssig drift også trafiksikkerhed og sikre og velegnede vejadgange og overkørsler. Plangrundlaget bør derfor udfærdiges i overensstemmelse hermed.

Københavns Kommune bør vægte trafiksikkerhed og drift højest, og herunder frem for ønsket om byudvikling.

Hvis kommunen har eventuelle spørgsmål til ovenstående, kan der rettes henvendelse til Metroselskabet, Eksterne Byprojekter på mailadressen byggeprojekt@m.dk

Med venlig hilsen

Mathias Mark Bornæs
Enhedschef for Arealer, Rettigheder og Eksterne Byprojekter

Bilag: Rapport om støj fra Metroselskabets KVC: CMC Vasbygade; Ekstern støj

Til

CMC Vasbygade Ekstern Støj

Dokumenttype

Rapport

Dato

Oktober 2024

Beregning af ekstern støj fra CMC Vasbygade

CMC VASBYGADE EKSTERN STØJ

CMC VASBYGADE EKSTERN STØJ

Projektnavn **CMC Vasbygade foranalyse af støjtiltag ved Jernbanebyen**
Projektnr. **1100050178**
Modtager **Københavns Kommune**
Dokumenttype **Rapport, miljømåling – ekstern støj**
Version **2.0**
Dato **3. oktober 2024**
Udarbejdet af **Claus Larsen (CLLA)**
Kontrolleret af **Allan Jensen (AAJ)**
Godkendt af **Peter Aarkrog (PAA)**

Rambøll
Hannemanns Alle 54
DK-2300 København S

T +45 5161 1000
<https://dk.ramboll.com>

Rambøll Danmark A/S
CVR NR. 35128417

Medlem af FRI

INDHOLD

1.	Resumé	3
2.	Indledning	3
3.	De berørte parter	3
4.	Metode	4
5.	Virksomhedens beliggenhed	5
6.	Grænseværdier for ekstern støj	6
7.	Beregningsområder og -punkter	6
8.	Virksomhedens indretning og drift	7
8.1	Metrotog på CMC	8
8.2	Udkørsel til Cityringen	9
8.3	Indkørsel til CMC	11
8.4	Trolje	13
8.5	Gaffeltruck	14
8.6	Testspor 1 og 2	15
8.7	Værksted, vedligehold	16
8.8	Bygning for indvendig rengøring	17
8.9	Vaskehal for udvendig rengøring	18
8.10	Hjulafdrejning	19
8.11	Bygning til fjernelse af graffiti	20
8.12	Bygning til kontor	21
8.13	Personalekørsel og parkering	21
9.	Virksomhedens støjkloder	22
9.1	Parkeringsoperation	22
9.2	Gaffeltruck	22
9.3	Trolje / arbejdstog	22
9.4	Metrotog	23
9.5	Indvendig rengøring (ikke benyttet)	26
9.6	Vaskehal	26
9.7	Værksted	27
9.8	Graffiti fjernelse	27
9.9	Anden ventilation	27
10.	Måleudstyr	28
11.	Lydudbredelsesforhold	29
12.	Støjdæmpende foranstaltninger	29
12.1	Støjafskærmning	29
12.1.1	CE-mærkning	30
12.1.2	Støjskærmenes højde og placering	31
12.2	Overdækning af testspor	33
12.3	Absorberende overflader i tunnelnedkørsel (ikke benyttet)	33
12.4	Overdækning af diamantkrydsning	34

12.5	Håndtering af støj fra vendespor	34
12.6	Reduktion af støj fra ventilationsenheder	34
13.	Fremgangsmåde ved beregninger	35
14.	Baggrundsstøj	36
15.	Meteorologiske forhold	36
16.	Støjens karakter	36
17.	Støjens maksimalværdier i natperioden	36
18.	Usikkerhed	36
19.	Beregningsresultater	37
19.1	Uden støjdæmpende tiltag	38
19.2	Reduceret støj med overdækning	42
19.3	Reduceret støj uden overdækning	46
19.4	3D opstalter med facadestøjniveauer	50
20.	BILAG 1 Oversigt over støjkloder	56
21.	BILAG 2 Test af horn	57

1. RESUMÉ

Denne rapport er en dokumentation af ekstern støj fra kontrol- og vedligeholdelsescenteret (Control & Maintenance Center, CMC) ved Vasbygade uden særlige støjdæmpende tiltag samt i to scenarier med forskellige støjdæmpende foranstaltninger.

For alle tre scenarier er der forudsat en indretning og drift svarende til en fuld kapacitetsudvidelse til 54 4-vogns metrotog.

Rapporten indeholder en detaljeret beskrivelse af anlæggets indretning og forudsatte drift, støjklilderne og beregnede niveauer for støjbelastningen af omgivelserne. Der er i særlig grad udført analyser af støjbelastningen af Jernbanebyen for at skabe et grundlag for planlægning af dette nye byområde.

2. INDLEDNING

Københavns Kommune ønsker at udvikle arealerne mellem Vesterbro og Vasbygade - det gamle Godsbaneterræn, hvoraf dele kaldes Jernbanebyen. Metroselskabets kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) for Cityringen ligger midt i dette nye byudviklingsområde. Der er derfor behov for at afklare, hvorledes CMC påvirker byudviklingsområdet med støj. På dette grundlag kan byplanlægningen indarbejde rammerne for de nødvendige afhjælpende foranstaltninger i de fremtidige bebyggelser.

De udførte støjberegninger forudsætter indretning og drift af CMC i en situation med fuld kapacitetsudvidelse på Cityringen.

3. DE BERØRTE PARTER

De berørte parter er:

Rekvirent: Metroselskabet I/S, Metrovej 5, 2300 København S.
Rikke Rahbek Jensen, tlf. 7242 4602, RRJ@m.dk

Laboratorium: Rambøll, Hannemanns Allé 53, 2300 København S
Claus Larsen, tlf. 5161 1136, CLLA@ramboll.dk
Allan Jensen, tlf. 5161 5812, AAJ@ramboll.dk

Myndighed: Københavns Kommune.

Jernbanebyen udvikles af grundejerne, DSB Ejendomsudvikling A/S, Freja Ejendomme A/S og NREP.

Det skal bemærkes, at denne rapport ikke er foranlediget af påbud eller andre forpligtigelser i henhold til Miljøbeskyttelsesloven, men alene for at tilvejebringe et grundlag for Københavns Kommunes planlægning af områder i CMC's omgivelser. Der indgår derfor ikke en vurdering af CMC's støjpåvirkning af eksisterende støjfølsomme naboområder, herunder om støjbelastningen er over eller under mulige grænseværdier.

4. METODE

Støjberegninger og de udførte støjmålinger er udført efter retningslinjerne i Miljøstyrelsens vejledninger om ekstern støj fra virksomheder:

- Vejledning nr. 5, 1984, Ekstern støj fra virksomheder
- Vejledning nr. 6, 1984, Måling af ekstern støj fra virksomheder
- Vejledning nr. 5, 1993, Beregning af ekstern støj fra virksomheder.

Støjbelastning af omgivelserne er beregnet efter modellen beskrevet i Vejledning nr. 5, 1993. Beregningerne er udført ved hjælp af pc-programmet SoundPLAN version 9.0 opdateret 2023-06-15. Der er anvendt beregningsmetoden "General Prediction Method: 2019".

Der er i SoundPLAN opbygget en rumlig model af vedligeholdelsescenteret og dets omgivelser med terræn, bygninger, støjkluder mv. Bygninger og terrænoplysninger er indregnet i SoundPLAN på baggrund af data fra Dataforsyningen, Styrelsen for Dataforsyning og Infrastruktur, Danmarks Højdemodel – Terræn og GeoDanmark, august 2023.

Der indgår desuden en detaljeret, forventet bebyggelsesplan for Jernbanebyen. Bebyggelsesplanen er leveret af Team Cobe.

Der er udført beregning for tre scenarier med den fulde kapacitetsudvidelse:

- Uden støjdæpende tiltag.
- Reduceret støj med overdækning (4 m skærme, håndtering af støj fra kurve, reduktion af ventilation) og overdækning af testsporene og diamantkrydsningen.
- Reduceret støj uden overdækning (4 m skærme, håndtering af støj fra kurve, reduktion af ventilation) og strækning med 5 m skærm og en strækning med 7,5 m skærm.

Støjudbredelsen er på denne måde beregnet, idet der er taget hensyn til alle forhold, som har betydning for støjudbredelsen (afstand, terræforhold, bygninger mv.).

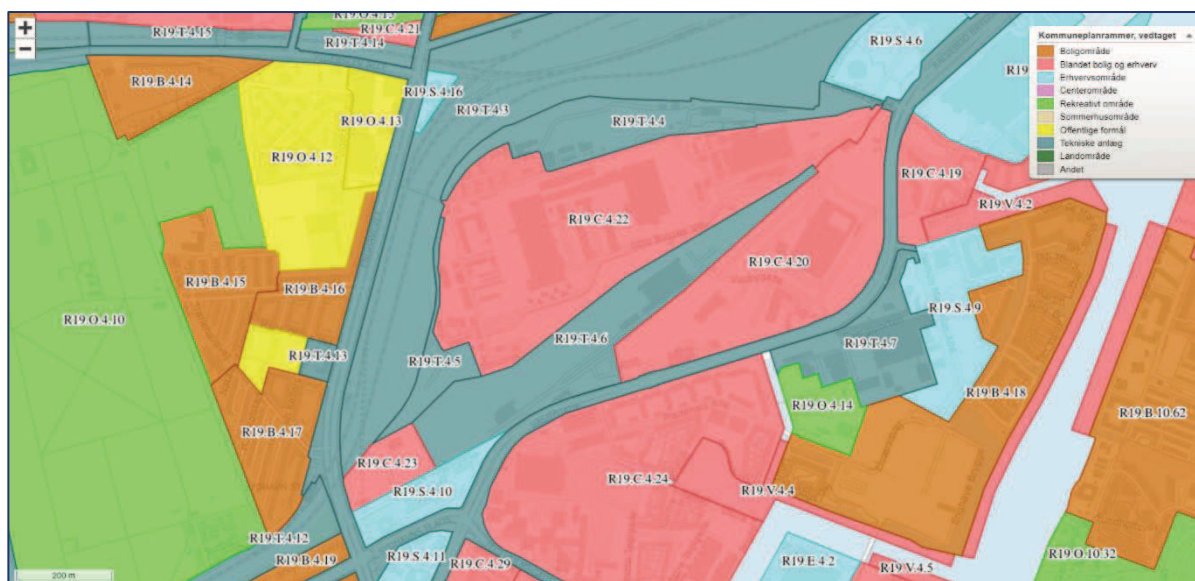
Støjkilderne er indregnet med deres støjkludestyrker (lydeffekt) og driftsforhold. Der er udført egentlige målinger af støj fra en række konkrete støjkluder (se afsnittet Virksomhedens støjkluder).

Beregninger og rapport er udført efter samme metoder og struktur som en "Miljømåling - ekstern støj", men fordi målinger og beregninger ikke er udført med det formål at eftervise overholdelse af grænseværdier i henhold til miljøbeskyttelsesloven, har den ikke formel status som en miljømåling.

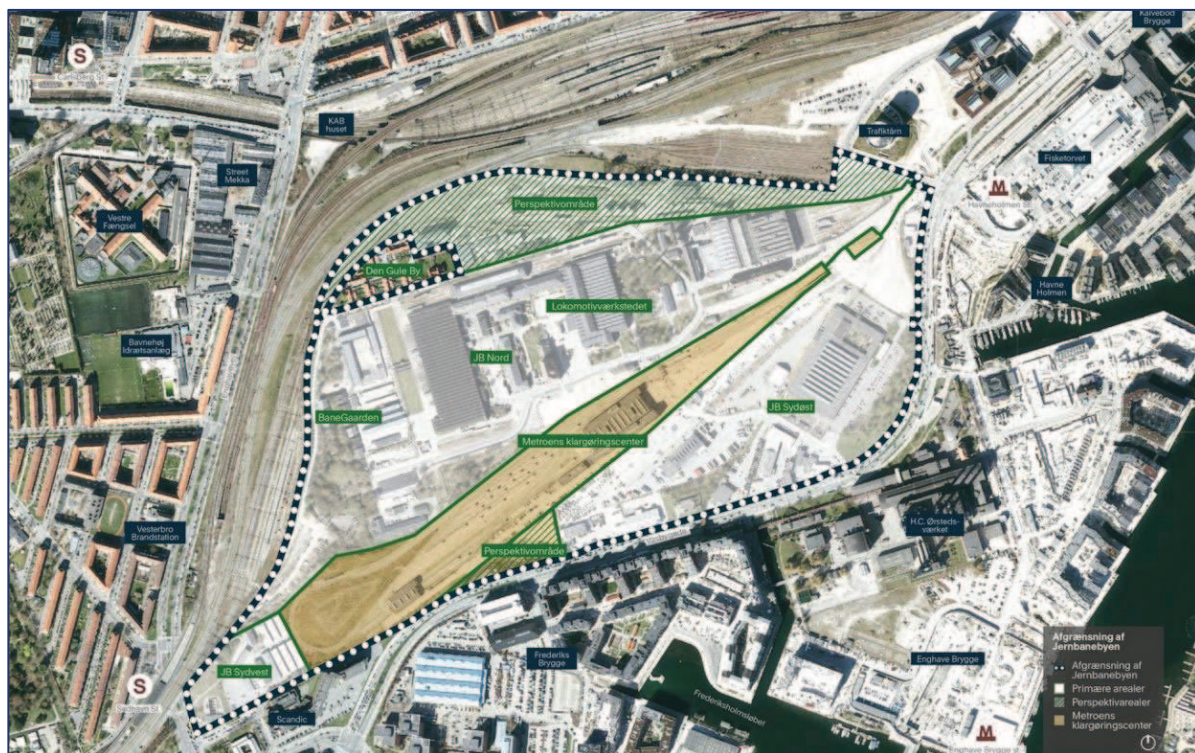
Analysearbejdet vedrørende udvikling af og omkring CMC-området og de forventede støjbelastninger er baseret på en række antagelser, der løbende er afstemt mellem Metroselskabet, operatøren (Metro Service) og Rambøll. Disse antagelser er samlet i en såkaldt "Assumption Log", hvor hver forudsætning har et nummer (#). I teksten nedenfor er under tiden henvist til den relevante forudsætning (Assumption).

5. VIRKSOMHEDENS BELIGGENHED

CMC Vasbygade ligger i et område, der i Københavns Kommunes kommuneplan er udlagt til tekniske anlæg (område R19.T.4.6). Omgivelserne består af andre områder, der også er udlagt til tekniske anlæg og erhverv samt områder, der er udlagt til blandet bolig og erhverv. Områderne R19.C.4.22 og R19.C.4.20 er nye byudviklingsområder, der skal anvendes til blandet bolig og erhverv. Områderne er vist på Figur 5-1 og Figur 5-2.



Figur 5-1. Oversigt over CMC Vasbygade og omgivelser. CMC udgør planområde R19.T.4.6. Kilde: Københavns Kommunes kommuneplan 2019 (kort fra plandata.dk, 2023.11.08).



Figur 5-2. Oversigt for Jernbanebyen med primære arealer, perspektivarealer og metroens klargøringscenter.

6. GRÆNSEVÆRDIER FOR EKSTERN STØJ

Denne rapport har til formål at redegøre for støjbelastningen af Jernbanebyen i tre scenarier. Det er ikke formålet at tage stilling til støjbelastningen i forhold til specifikke eller vejledende grænseværdier.

Resultater af beregning af støjkonturkort og støjniveauer på facader er angivet som det energiækvivalente, A-vægtede lydtrykniveau (L_{Aeq}) for dag-, aften- og natperioden.

Støjniveauerne er derfor beregnet som gennemsnitlige støjniveauer (ækvivalentniveauer) over følgende tidsrum (referencetidsrum):

Hverdage og søndage kl. 7 – 18	:	De mest støjbelastede 8 timer
Lørdage kl. 7 – 14	:	De mest støjbelastede 7 timer
Lørdage kl. 14 – 18	:	De mest støjbelastede 4 timer
Alle dage kl. 18 – 22	:	Den mest støjbelastede time
Alle dage kl. 22 – 07	:	Den mest støjbelastede ½ time.

I praksis er der udført beregning af støjforholdene i dagperioden på hverdage kl. 7 – 18, i aftenperioden på alle ugedage kl. 18 – 22 og i natperioden på alle ugedag kl. 22- 7. Det er vurderet, at støjforholdene på lørdage kl. 7 – 14 svarer til dagperioden på hverdage. Tilsvarende vurderes det, at forholdene på lørdage kl. 14 – 22 og på søndag kl. 7 – 22 svarer til forholdene på hverdage kl. 18 – 22.

Som omtalt i afsnit 16 om støjens karakter, forventes det ikke, at støj fra CMC i de undersøgte scenarier vil give anledning til tydeligt hørbare toner eller impulser. De beregnede niveauer svarer derfor til støjbelastningen (L_r).

Ved vurdering af støj fra virksomheder indgår også støjens maksimale værdier i natperioden (L_{pAmax}). Som omtalt i afsnit 17 om støjens maksimale værdier, forventes det ikke, at disse niveauer vil være mere end 15 dB højere end det gennemsnitlige støjniveau i den mest støjbelastede ½ time. Det vil derfor det gennemsnitlige støjniveau, støjbelastningen, der er dimensionerende for CMC's støjpåvirkning af omgivelserne i natperioden.

7. BEREGNINGSOMRÅDER OG -PUNKTER

De udførte støjberegninger omfatter området omkring CMC Vasbygade med beregning af støjniveauer ned til 40 dB i natperioden. Der er udført beregning af støjkonturkort i højden 1,5 meter over terræn samt beregning af støjniveauer på facader af fremtidige bygninger i områderne i Jernbanebyen. Støjniveauer på facader er beregnet ved alle de etagehøjder, der indgår i de enkelte bygninger.

Ved beregning af støjkonturkort og facadeniveauer er anvendt bebyggelsesplaner leveret af Team Cobe. I praksis er bebyggelsesplanerne indarbejdet i støjberegningsmodellen af grundejernes rådgiver, COWI. Det er dermed sikret, at de korrekte forudsætninger om den fremtidige bebyggelse er anvendt i de udførte støjberegninger.

Alle øvrige beregningstekniske forudsætninger, herunder indretning og drift af CMC Vasbygade, er indarbejdet i beregningsmodellen af Metroselskabets tekniske rådgiver, Rambøll. Rambøll er

derfor også teknisk ansvarlig for de udførte beregninger, der ligger til grund for nærværende rapport, samt selve rapporten.

8. VIRKSOMHEDENS INDRETNING OG DRIFT

CMC Vasbygade har været i drift siden 2019. Anlæggets indretning og drift er i dag tilpasset Cityringens nuværende kapacitet og togtyper. Det er imidlertid også forberedt til at kunne håndtere en planlagt kapacitetsudvidelse, som er beskrevet i rapporten "CMC Metro Cityringen Capacity", Rambøll, januar 2019. Ved beregning af støj fra anlægget er det forudsat, at kapacitetsudvidelsen er realiseret, svarende til, at CMC skal vedligeholde 54 togsæt med 4 vogne, som hver har en længde på 50 meter. I dag er kapaciteten 39 togsæt med en længde på 39 meter.

Den følgende beskrivelse af indretning og drift er derfor baseret på forudsætningen om vedligeholdelse af 54 togsæt. Udbygningen fra 39 3-vogns til 54 4-vogns togsæt er, inkl. det fremtidige layout, detaljeret beskrevet i: CMC Vasbygade, Analysis For Establishing "Jernbanebyen", Rambøll Doc ID RDK2022N00035-RAM-RP-00003 / Version 1.0.

Udvidelse af kapaciteten til 54 togsæt vil indebære, at indretning af CMC ændres på en række punkter i forhold til den nuværende situation (2024):

- Anlæg til fjernelse af graffiti flyttes fra vaskehal til nyt bygningsværk ved siden af indvendig rengøring.
- Indvendig rengøring og vaskehal udvides til at håndtere 50 meter lange tog.
- Hjulafdrejning flyttes ud af værksted til nyt bygningsværk uden for vendeloop.
- Etablering af testspor nr. 2 mod nord ca. 5 meter fra testspor nr. 1.
- Værksted forbindes med eksisterende spor mod øst.
- Etablering af nyt spor forbi vaskehal for bedre fleksibilitet.

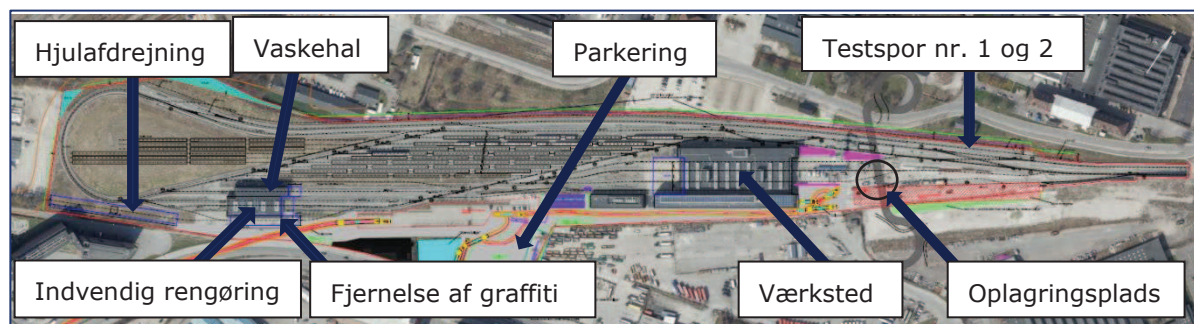
Det er derudover forudsat, at M4 er åbnet til Sydhavn, så tog i M4-drift ikke vender på CMC.

Endvidere er følgende forudsat:

- Der er samme mønster for drift og vedligehold for de 54 4-vogns tog som for de 39 3-vognstog, hvilket betyder, at 10% af togflåden er reserve, mens de øvrige tog er i drift.
- Vask, rengøring, vedligehold er forholdsmæssigt som nuværende. Dvs. alle tog rengøres dagligt indvendigt (Assumption #15-17) og hver anden dag udvendigt (Assumption #13, 14 og 47).

På de følgende sider er detaljeret redegjort for de specifikke togbevægelser på området, hvilket danner grundlag for støjvurderingen.

Figur 8-1 er en oversigt over CMC's fremtidige indretning, som omfatter følgende elementer:



Figur 8-1. Placering af bygninger, spor og områder på CMC Vasbygade ved fremtidig indretning til fuld kapacitet.

8.1 Metrotog på CMC

Metrotogene opererer på CMC's sporlayout. Metrotogsæt kører generelt med 15 km/t. På de to testspor er hastigheden dog i gennemsnit 60 km/t og ved udkørsel og indkørsel er den 40 km/t.

Omfanget af metrotogsæt, der opererer på CMC, er bl.a. knyttet til antal togsæt, der er i drift på Cityringen, og derfor ikke opererer på CMC's område. Relevante tidsrum for antal metrotog på Cityringen og antal metrotog, som kører ind og ud af CMC er angivet i tabel 8-1.

Støj fra parkering, nedlukning- og opstartssekvens af metrotog er omkring 10 dB mindre end støj fra metrotog, der kører 15 km/t. Støj fra disse aktiviteter er derfor uden betydning og ikke medtaget i støjberegningerne.

Tabel 8-1. Relevante tidsrum for antal metrotog på Cityringen og antal metrotog som kører ind og ud af CMC.

Tidsrum	Antal togsæt i drift på Cityringen	Aktivitet på CMC
Kl. 07-09	50	19 metrotog starter ca. 30 min. før fra CMC
Kl. 09-14	45	5 metrotog er tilbage i CMC efter ca. 45 min.
Kl. 14-18	50	5 metrotog starter ca. 40 min. før fra CMC
Kl. 18-20	38	12 metrotog er tilbage i CMC efter ca. 45 min.
Kl. 20-00	26	12 metrotog er tilbage i CMC efter ca. 60 min.
Kl. 00-01	19	7 metrotog er tilbage i CMC efter ca. 60 min.
Kl. 01-05	13	6 metrotog er tilbage i CMC efter ca. 30 min.
Kl. 05-06	19	6 metrotog starter ca. 60 min. før fra CMC
Kl. 06-07	31	12 metrotog starter ca. 30 min. før fra CMC

Hele spornettet på CMC anvendes og det indgår i de udførte støjberegninger. I det følgende er gennemgået en række specifikke aktiviteter, der involverer metrotog under kørsel. Derudover indgår støj fra tog, der kører på opstillingsområdet, i vendekurven mod vest og på de øvrige spor.

8.2 Udkørsel til Cityringen

Metrotog kører fra opstillingsområde med 15 km/t til venteposition nordøst for værksted. Derefter køres der gennem diamantkrydsningen og videre ind på Cityringen med 40 km/t.



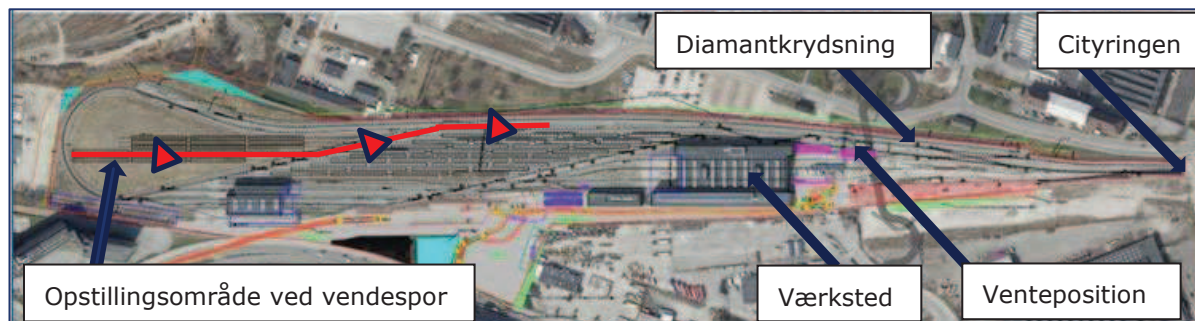
Figur 8-2. Udkørsel til Cityringen foregår fra opstillingsområde med 15 km/t til venteposition nordøst for værksted. Derefter køres der gennem diamantkrydsningen og videre ind på Cityringen med 40 km/t.

I tabel 8-2 er vist antal metrotog per time som foretager udkørsel fra CMC til Cityringen. Udkørsel fra CMC til Cityringen foregår primært i tidsrummet kl. 04 - 07.

Tabel 8-2. Antal metrotog per time som foretager udkørsel fra CMC til Cityringen.

Tidsrum	Udkørsel Metrotog per time	Tidsrum	Udkørsel Metrotog per time
00-01	0	12-13	0
01-02	0	13-14	5
02-03	0	14-15	0
03-04	0	15-16	0
04-05	7	16-17	0
05-06	16	17-18	0
06-07	14	18-19	0
07-08	0	19-20	0
08-09	0	20-21	0
09-10	0	21-22	0
10-11	0	22-23	0
11-12	0	23-00	0

Metrotog kører også fra opstillingsområde ved vendespor med 15 km/t til venteposition nordøst for værksted. Derefter køres der gennem diamantkrydsningen og videre ind på Cityringen med 40 km/t (som angivet ovenfor).



Figur 8-3. Udkørsel til Cityringen foregår fra opstillingsområde ved vendespor med 15 km/t til venteposition nordøst for værksted. Derefter køres der gennem diamantkrydsningen og videre ind på Cityringen med 40 km/t.

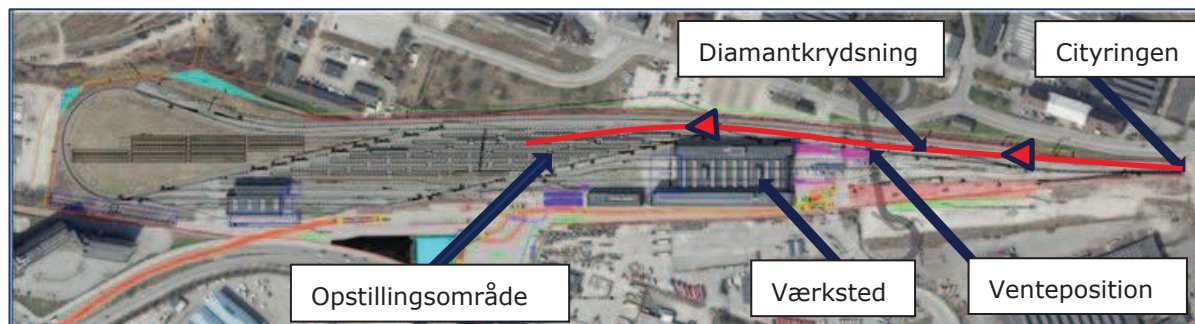
I tabel 8-3 er vist antal metrotog per time som foretager udkørsel fra CMC til Cityringen. Udkørsel fra CMC til Cityringen foregår primært i tidsrummet kl. 04 - 07.

Tabel 8-3. Antal metrotog per time som foretager udkørsel fra CMC til Cityringen.

Tidsrum	Udkørsel Metrotog per time	Tidsrum	Udkørsel Metrotog per time
00-01	0	12-13	0
01-02	0	13-14	5
02-03	0	14-15	0
03-04	0	15-16	0
04-05	7	16-17	0
05-06	16	17-18	0
06-07	14	18-19	0
07-08	0	19-20	0
08-09	0	20-21	0
09-10	0	21-22	0
10-11	0	22-23	0
11-12	0	23-00	0

8.3 Indkørsel til CMC

Metrotog kører fra Cityringen med 40 km/t gennem diamantkrydsningen til venteposition nordøst for værksted. Derefter køres der med 15 km/t til opstillingsområde.



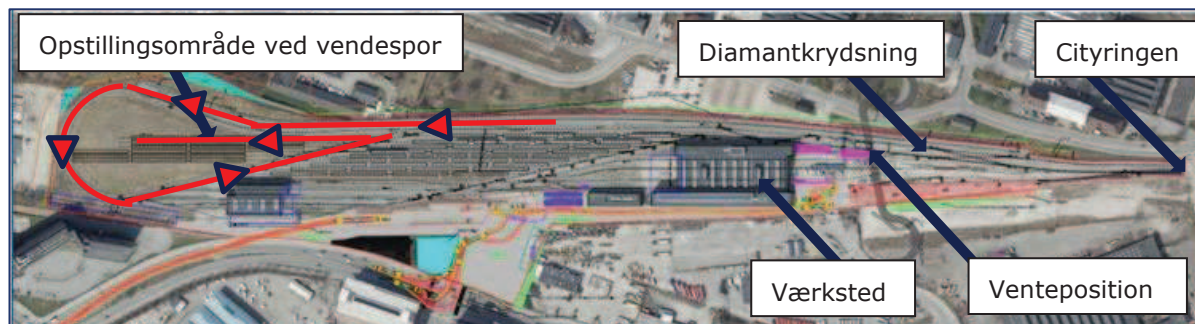
Figur 8-4. Indkørsel til CMC foregår fra Cityringen med 40 km/t gennem diamantkrydsningen til venteposition nordøst for værksted. Derefter køres der med 15 km/t til opstillingsområde.

I tabel 8-4 er vist antal metrotog per time som foretager indkørsel til CMC fra Cityringen. Indkørsel til CMC fra Cityringen foregår primært i aften- og natperioden i tidsrummet kl. 18-03.

Tabel 8-4. Antal metrotog per time som foretager indkørsel til CMC fra Cityringen.

Tidsrum	Indkørsel Metrotog per time	Tidsrum	Indkørsel Metrotog per time
00-01	0	12-13	0
01-02	7	13-14	0
02-03	6	14-15	0
03-04	0	15-16	0
04-05	0	16-17	0
05-06	0	17-18	0
06-07	0	18-19	12
07-08	0	19-20	0
08-09	0	20-21	8
09-10	5	21-22	4
10-11	0	22-23	0
11-12	0	23-00	0

Metrotog kører også fra Cityringen med 40 km/t gennem diamantkrydsningen til venteposition nordøst for værksted. Derefter køres der med 15 km/t via vendespor til opstillingsområde ved vendespor.



Figur 8-5. Indkørsel til CMC foregår fra Cityringen med 40 km/t gennem diamantkrydsningen til venteposition nordøst for værksted. Derefter køres der med 15 km/t via vendespor til opstillingsområde ved vendespor.

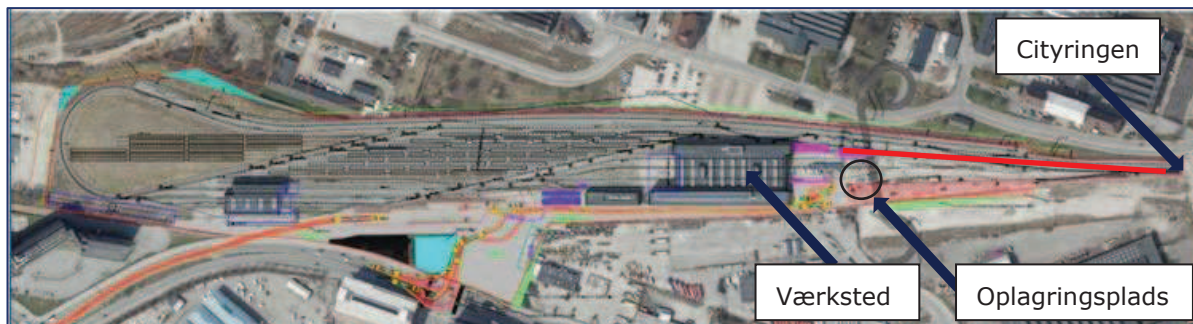
I tabel 8-5 er vist antal metrotog per time som foretager indkørsel til CMC fra Cityringen. Indkørsel til CMC fra Cityringen foregår primært i aften- og natperioden i tidsrummet kl. 18-03.

Tabel 8-5. Antal metrotog per time som foretager indkørsel til CMC fra Cityringen.

Tidsrum	Indkørsel Metrotog per time	Tidsrum	Indkørsel Metrotog per time
00-01	0	12-13	0
01-02	7	13-14	0
02-03	6	14-15	0
03-04	0	15-16	0
04-05	0	16-17	0
05-06	0	17-18	0
06-07	0	18-19	12
07-08	0	19-20	0
08-09	0	20-21	8
09-10	5	21-22	4
10-11	0	22-23	0
11-12	0	23-00	0

8.4 Trolje

På CMC benyttes en trolje, som kører til og fra Cityringen i forbindelse med vedligeholdelse, der normalt sker i natperioden. Troljen kører fra oplagringsplads med 20 km/t ind på Cityringen og tilbage igen efter udført vedligeholdelsesarbejde.



Figur 8-6. Trolje kører fra oplagringsplads med 20 km/t ind på Cityringen og tilbage igen efter udført vedligehold.

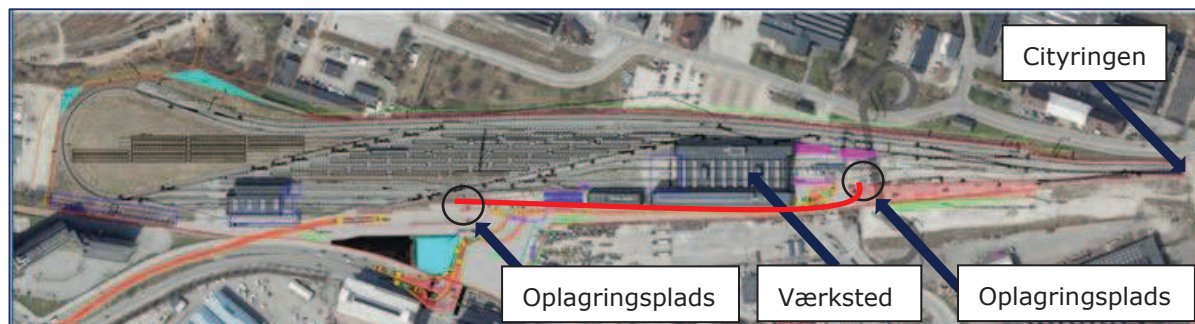
I tabel 8-6 er vist troljeaktivitet in % per time ved vedligeholdelsesarbejde på Cityringen. Trolje aktivitet foregår primært i natperioden i tidsrummet kl. 22-07.

Tabel 8-6. Troljeaktivitet i % per time ved vedligeholdelsesarbejde på Cityringen.

Tidsrum	Troljeaktivitet per time	Tidsrum	Troljeaktivitet per time
00-01	50%	12-13	0
01-02	50%	13-14	0
02-03	50%	14-15	0
03-04	50%	15-16	0
04-05	50%	16-17	0
05-06	50%	17-18	0
06-07	50%	18-19	0
07-08	0	19-20	0
08-09	0	20-21	0
09-10	0	21-22	0
10-11	0	22-23	50%
11-12	0	23-00	50%

8.5 Gaffeltruck

Gaffeltruck benyttes til transport af materialer mellem de 2 oplagingspladser på hver side af værksted.



Figur 8-7. Gaffeltruck kører frem og tilbage mellem oplagingsplads nordøst for værksted til oplagingsplads sydvest for værksted med 15 km/t.

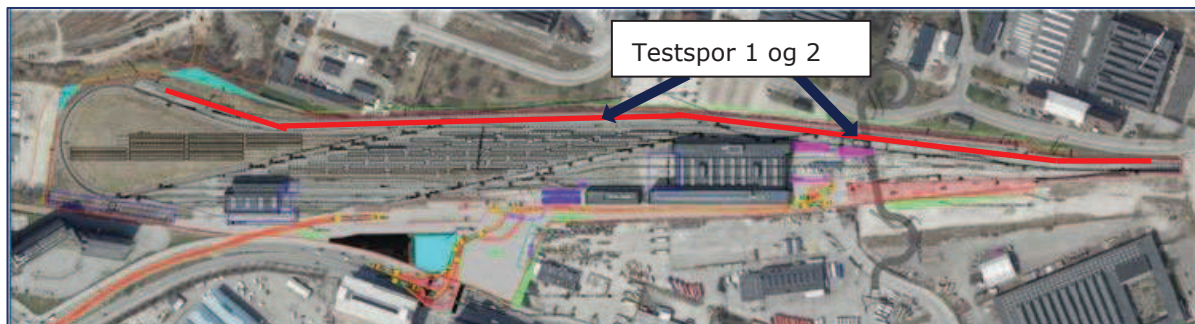
I tabel 8-7 er vist gaffeltruck aktivitet in % per time ved kørsel frem og tilbage mellem oplagingspladser. Gaffeltruck aktivitet foregår primært i natperioden i tidsrummet kl. 22-07.

Tabel 8-7. Gaffeltruckaktivitet i % per time ved oplagingsplads på CMC.

Tidsrum	Gaffeltruckaktivitet per time	Tidsrum	Gaffeltruckaktivitet per time
00-01	100%	12-13	0
01-02	100%	13-14	0
02-03	100%	14-15	0
03-04	100%	15-16	0
04-05	100%	16-17	0
05-06	100%	17-18	0
06-07	100%	18-19	0
07-08	0	19-20	0
08-09	0	20-21	0
09-10	0	21-22	0
10-11	0	22-23	100%
11-12	0	23-00	100%

8.6 Testspor 1 og 2

Testspor 1 er fuldt funktionsdygtig i dag (2023). Testspor 2 etableres som en del af kapacitetsudvidelse til 54 metrotog. Under afprøvning køres frem og tilbage med en gennemsnitlig hastighed på 60 km/t på testspor 1 og 2.



Figur 8-8. Testspor 1 er fuldt funktionsdygtig i dag. Testspor 2 etableres som en del af kapacitetsudvidelse til 54 metrotog. Der køres i gennemsnit 60 km/t på testspor 1 og 2.

I tabel 8-8 er vist antal metrotog per time per testspor. Der køres i gennemsnit 3 kørsler per afprøvning og i gennemsnit 60 km/t på testspor 1 og 2. Testkørsler foregår primært i aften- og natperioden.

Tabel 8-8. Antal metrotog per time per testspor. 3 kørsler per afprøvning.

Tidsrum	Per testspor Metrotog per time	Tidsrum	Per testspor Metrotog per time
00-01	0	12-13	0
01-02	0	13-14	0
02-03	1	14-15	0
03-04	1	15-16	0
04-05	1	16-17	0
05-06	1	17-18	0
06-07	0	18-19	0
07-08	0	19-20	0
08-09	0	20-21	1
09-10	0	21-22	1
10-11	0	22-23	0
11-12	0	23-00	0

8.7 Værksted, vedligehold

Anvendes til reparationer og vedligeholdelse af metrotogsættene. Det omfatter tekniske anlæg i form af ventilation mv. som kan være anledning til støj i omgivelserne.

Der kan være støjende aktiviteter i værkstedet, men bygningens konstruktion betyder, at støj gennem facader og tag er uden betydning for støj i omgivelserne.



Figur 8-9. Kørsel til og fra værksted for metrotog, hvor der skal udføres reparationer og vedligeholdelse.

I Tabel 8-9 er vist antal metrotog per time for kørsel til og fra værksted. Der køres 15 km/t til og fra værksted.

Tabel 8-9. Antal metrotog per time ved kørsel til og fra værksted.

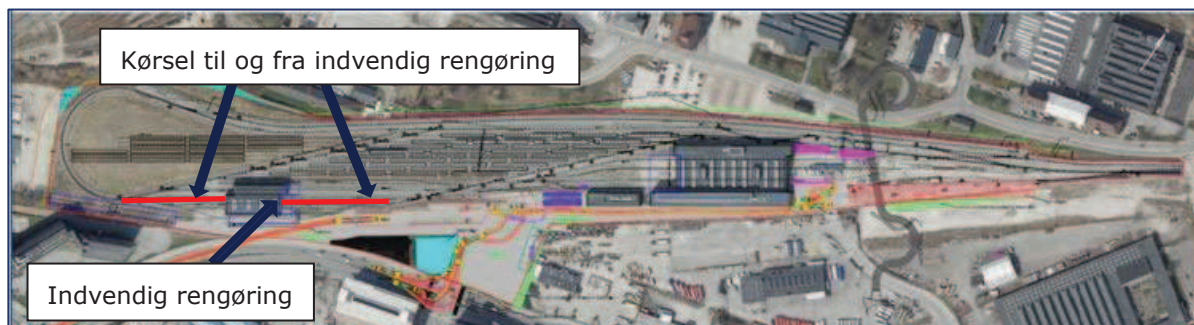
Tidsrum	Værksted Metrotog per time	Tidsrum	Værksted Metrotog per time
00-01	4	12-13	0
01-02	4	13-14	2
02-03	0	14-15	2
03-04	0	15-16	2
04-05	0	16-17	2
05-06	0	17-18	2
06-07	0	18-19	2
07-08	0	19-20	2
08-09	0	20-21	4
09-10	0	21-22	4
10-11	0	22-23	4
11-12	0	23-00	4

På taget af værksted er der monteret 20 styk ventilationsenheder, som er antaget at køre døgnet rundt.

8.8 Bygning for indvendig rengøring

I denne bygning rengøres metrotogsættene indvendigt. Bygningen omfatter tekniske anlæg i form af ventilation mv. som kan være anledning til støj i omgivelserne.

Støjniveauet internt i bygningen er lavt. Derfor er støj gennem porte, vinduer og andre facadedele uden betydning for støj i omgivelserne.



Figur 8-10. Kørsel til og fra indvendig rengøring.

I tabel 8-10 er vist antal metrotog per time for kørsel til og fra indvendig rengøring. Der køres 15 km/t til og fra indvendig rengøring.

Tabel 8-10. Antal metrotog per time ved kørsel til og fra indvendig rengøring.

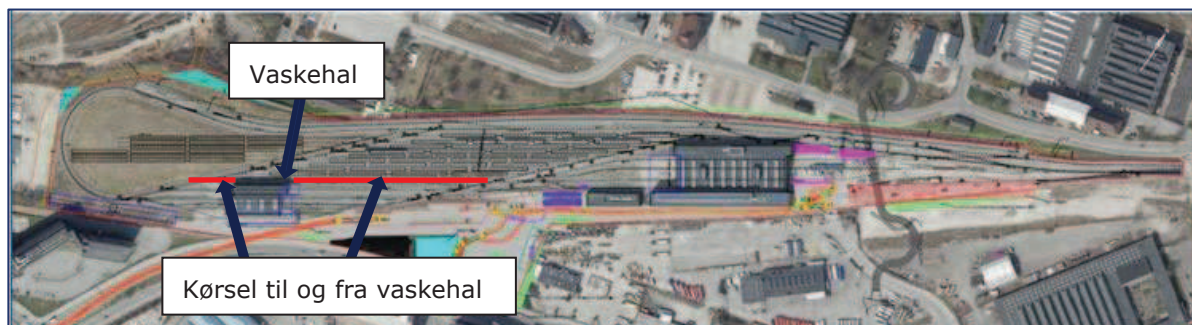
Tidsrum	Indvendig rengøring Metrotog per time	Tidsrum	Indvendig rengøring Metrotog per time
00-01	4	12-13	0
01-02	4	13-14	0
02-03	4	14-15	2
03-04	4	15-16	2
04-05	4	16-17	0
05-06	4	17-18	0
06-07	0	18-19	4
07-08	0	19-20	4
08-09	0	20-21	4
09-10	2	21-22	4
10-11	2	22-23	4
11-12	2	23-00	4

På taget af indvendig rengøring er der monteret 5 styk ventilationsenheder, som er antaget at køre døgnet rundt.

8.9 Vaskehal for udvendig rengøring

Bygningen har udstyr, der vasker togsættene udvendigt. Der er støj fra blæsere i begge ender af bygningen, tørring og portåbning for indkørsel og udkørsel.

Støjniveauet internt i bygningen er lavt. Derfor er støj gennem porte, vinduer og andre facadedele uden betydning for støj i omgivelserne.



Figur 8-11. Kørsel til og fra vaskehal.

I tabel 8-10 er vist antal metrotog per time for kørsel til og fra vaskehal. Der køres 15 km/t til og fra vaskehal.

Tabel 8-11. Antal metrotog per time ved kørsel til og fra vaskehal.

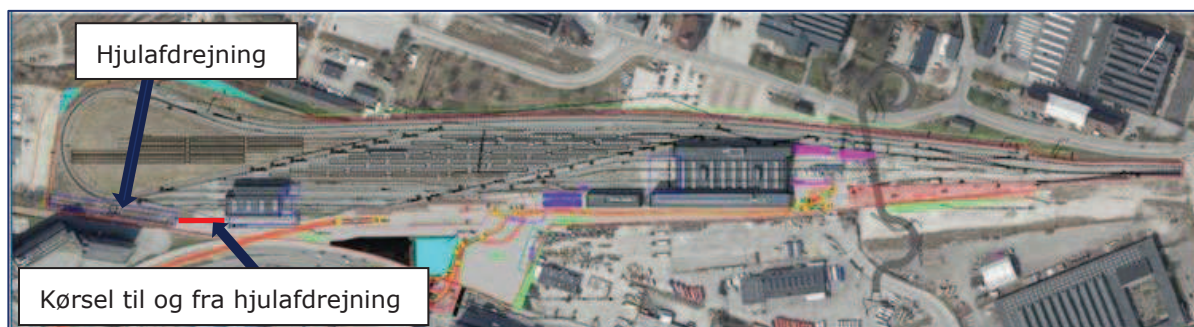
Tidsrum	Vaskehal Metrotog per time	Tidsrum	Vaskehal Metrotog per time
00-01	2	12-13	0
01-02	2	13-14	0
02-03	2	14-15	2
03-04	2	15-16	2
04-05	2	16-17	0
05-06	2	17-18	0
06-07	2	18-19	2
07-08	0	19-20	2
08-09	0	20-21	2
09-10	2	21-22	2
10-11	2	22-23	2
11-12	2	23-00	2

På taget af vaskehal er der monteret 5 styk ventilationsenheder, som er antaget at køre døgnet rundt.

8.10 Hjulafdrejning

Bygningen omfatter tekniske anlæg i form af ventilation mv. som kan være anledning til støj i omgivelserne.

Bygningen udføres med tunge facader (beton eller tilsvarende) og andre facadeelementer, som har høj lydisolation. Det vurderes derfor, at støj gennem porte, vinduer og andre facadedele er uden betydning for støj i omgivelserne.



Figur 8-12. Kørsel til og fra hjulafdrejning.

I tabel 8-10 er vist antal metrotog per time for kørsel til og fra hjulafdrejning. Der køres 15 km/t til og fra hjulafdrejning.

Tabel 8-12. Antal metrotog per time ved kørsel til og fra hjulafdrejning.

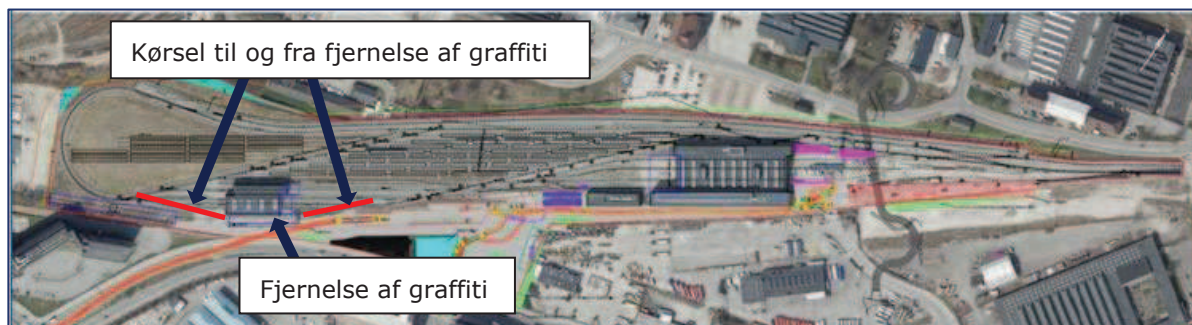
Tidsrum	Hjulafdrejning Metrotog per time	Tidsrum	Hjulafdrejning Metrotog per time
00-01	1	12-13	0
01-02	1	13-14	0
02-03	1	14-15	0
03-04	1	15-16	0
04-05	1	16-17	0
05-06	1	17-18	0
06-07	0	18-19	0
07-08	0	19-20	0
08-09	0	20-21	0
09-10	0	21-22	0
10-11	0	22-23	0
11-12	0	23-00	0

På taget af hjulafdrejning er der monteret 9 styk ventilationsenheder, som er antaget at køre døgnet rundt.

8.11 Bygning til fjernelse af graffiti

Bygningen omfatter tekniske anlæg i form af ventilation mv. som kan være anledning til støj i omgivelserne.

Støjniveauet internt i bygningen er lavt. Derfor er støj gennem porte, vinduer og andre facadedele uden betydning for støj i omgivelserne.



Figur 8-13. Kørsel til og fra fjernelse af graffiti.

I tabel 8-13 er vist antal metrotog per time for kørsel til og fra fjernelse af graffiti. Der køres 15 km/t til og fra fjernelse af graffiti.

Tabel 8-13. Antal metrotog per time for kørsel til og fra fjernelse af graffiti.

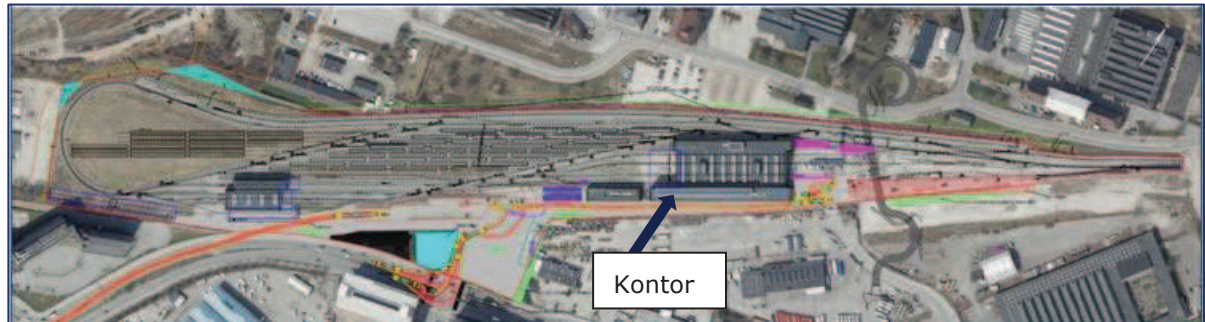
Tidsrum	Fjernelse af graffiti Metrotog per time	Tidsrum	Fjernelse af graffiti Metrotog per time
00-01	1	12-13	0
01-02	1	13-14	0
02-03	1	14-15	0
03-04	1	15-16	0
04-05	1	16-17	0
05-06	1	17-18	0
06-07	0	18-19	1
07-08	0	19-20	1
08-09	0	20-21	1
09-10	0	21-22	1
10-11	0	22-23	1
11-12	0	23-00	1

På taget af bygningen til fjernelse af graffiti er der monteret 5 styk ventilationsenheder, som er antaget at køre døgnet rundt.

8.12 Bygning til kontor

Bygningen omfatter tekniske anlæg i form af ventilation mv. som kan være anledning til støj i omgivelserne.

Støjniveauet internt i bygningen er lavt. Derfor er støj gennem porte, vinduer og andre facadedele uden betydning for støj i omgivelserne.



Figur 8-14. Bygning til kontor.

På taget af bygning til kontor er der monteret 3 styk ventilationsenheder, som er antaget at køre døgnet rundt.

8.13 Personalekørsel og parkering

Det er forudsat, at medarbejdere på CMC Vasbygade arbejder i treholdsskift:

- Kl. 6-14.
- Kl. 14-22.
- Kl. 22-6.

Baseret på oplysninger om den aktuelle brug af parkeringspladsen, er det vurderet, at den øgede kapacitet på CMC vil medføre følgende antal medarbejdere i egen bil, der parkerer syd for værksted, tæt ved Vasbygade:

- Kl. 6-14: 30 medarbejdere i egen bil.
- Kl. 14-22: 20 medarbejdere i egen bil.
- Kl. 22-6: 10 medarbejdere i egen bil.



Figur 8-15. Parkering for medarbejdere i egen bil.

Der køres ud og ind af parkering via Vasbygade.

9. VIRKSOMHEDENS STØJKILDER

De udførte støjberegninger er baseret på den indretning og drift, der er omtalt i afsnit 8 ovenfor. Støjkildernes kildestyrke (lydeffekt) er fastlagt ved brug af målinger på CMC og ved brug af standarddata.

9.1 Parkeringsoperation

Der er anvendt standarddata for parkeringsoperationer i henhold til Støjtabbogen, Del 3: Kørsel og intern transport, Lydteknisk Institut 1989. En parkeringsoperation er inklusiv til- og frakørsel med en samlet kildestyrke på L_{WA} 85 dB.

Tabel 9-1. Parkeringsoperation. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W).

Parkeringsoperation Total kildestyrke: L_{WA} 85 dB									
Hz	Total	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dB(A)	85	69	76	75	77	78	77	75	69

9.2 Gaffeltruck

Der er anvendt standarddata for en elektrisk gaffeltruck i henhold til Støjtabbogen, Del 3: Kørsel og intern transport, Lydteknisk Institut 1989. Der er forudsat en 5 kW gaffeltruck med en kildestyrke på L_{WA} 86 dB.

Tabel 9-2. Gaffeltruck. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W).

Gaffeltruck Total kildestyrke: L_{WA} 86 dB									
Hz	Total	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dB(A)	86	61	67	78	82	79	78	71	62

9.3 Trolje / arbejdstog

Trolje / arbejdstog er ikke taget i brug endnu på CMC Vasbygade. Derfor er der benyttet resultater fra måling af støj fra en trolje, der opererer på CMC Ørestad. Måling af støj fra denne trolje blev foretaget mandag den 9. marts 2020 i tidsrummet kl. 20 - 21. Vejret var tørt, overskyet og med let vind (< 5 m/s). Støjmålingerne af arbejdstog blev udført i den sydlige ende af CMC Ørestad.

Måling af støj fra trolje i tomgang blev målt 8 meter fra spormidte og 1,5 meter over terræn. Målingen blev udført efter klargøring af arbejdstog og inden udkørsel. Støjkildens kildestyrke (lydeffekt) er bestemt efter Vejledning nr. 5, 1993, Beregning af ekstern støj fra virksomheder ved brug af kuglemetoden.

Tabel 9-3. Trolje tomgang. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W).

Trolje, tomgang									
Total kildestyrke: L_{WA} 105 dB									
Hz	Total	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dB(A)	105	72	82	89	95	98	99	99	97

Ved Vestamager station blev målt støj fra kørsel med arbejdstog med ca. 15 km/t i en afstand på 50 meter fra spormidte og 1,5 meter over terræn. Støjkildens kildestyrke (lydeffekt) er bestemt efter Vejledning nr. 6, 1984, Måling af ekstern støj fra virksomheder ved brug af vejledningens metode for bevægelige kilder.

Tabel 9-4. Trolje kørsel. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W).

Trolje, kørsel									
Total kildestyrke: L_{WA} 87 dB									
Hz	Total	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dB(A)	87	54	64	72	77	80	82	81	79

9.4 Metrotog

Støj fra metrotog er målt under forskellige konditioner:

- Holdende.
- Under kørsel med 15 km/t.
- Under kørsel med 40 km/t.
- Under kørsel med 60 km/t.
- Under kørsel i vendespor.

Støjmåling på holdende metrotog blev foretaget tirsdag den 10. marts 2020 fra kl. 05 - 07. Vejret var tørt, overskyet og med let vind (< 5 m/s). Støjmålingerne af holdende metrotog er udført ved værksted.

Måling af støj fra holdende metrotog blev målt 10 meter fra spormidte og 1,5 meter over terræn. Målingen blev udført for nedlukket metrotog og metrotog under opstart med aktiv ventilation. Et nedlukket metrotog er ikke helt lydløst. Støjkildens kildestyrke (lydeffekt) er bestemt efter Vejledning nr. 5, 1993, Beregning af ekstern støj fra virksomheder ved brug af kuglemetoden.

Tabel 9-5. Holdende metrotog, nedlukket. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W).

Holdende metrotog, nedlukket									
Total kildestyrke: L_{WA} 74 dB									
Hz	Total	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dB(A)	74	64	61	62	66	70	66	59	49

Tabel 9-6. Holdende metrotog, opstart. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W).

Holdende metrotog, opstart Total kildestyrke: L_{WA} 93 dB									
Hz	Total	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dB(A)	93	63	74	82	86	87	85	86	78

Måling af støj fra metrotog under kørsel med hastighederne 15 km/t og 60 km/t blev foretaget tirsdag den 10. marts 2020 fra kl. 05-07. Vejret var tørt, overskyet og med let vind (< 5 m/s). Støjmålingerne af kørende metrotog er udført ved værksted på CMC Vasbygade.

Målingerne blev udført 10 meter fra spormidte og 1,5 meter over terræn. Støjkildens kildestyrke (lydeffekt) er bestemt efter Vejledning nr. 6, 1984, Måling af ekstern støj fra virksomheder ved brug af vejledningens metode for bevægelige kilder.

Tabel 9-7. Metrotog, 15 km/t. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W)

Metrotog, 15 km/t Total kildestyrke: L_{WA} 96 dB									
Hz	Total	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dB(A)	96	62	71	83	90	87	92	88	71

Tabel 9-8. Metrotog, 60 km/t. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W)

Metrotog, 60 km/t Total kildestyrke: L_{WA} 116 dB									
Hz	Total	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dB(A)	116	76	83	95	112	110	111	102	93

Måling af støj fra metrotog under indkørsel og udkørsel med 40 km/t blev foretaget onsdag den 23. marts 2022 fra kl. 05-09. Vejret var tørt, overskyet og med let vind (< 5 m/s). Støjmålingerne er foretaget på CMC Vasbygade nordøst for værksted. For udkørsel er kildestyrken opdelt i kildestyrker for kørsel før diamantkrydsning, gennem diamantkrydsning og efter diamantkrydsning. For indkørsel er der ikke signifikant forskel før, gennem og efter diamantkrydsning. Derfor er der kun angivet en kildestyrke.

Måling af støj fra metrotog under udkørsel med 40 km/t blev målt 17 meter fra spormidte og 1,5 meter over terræn. Støjkildens kildestyrke (lydeffekt) er bestemt efter Vejledning nr. 6, 1984, Måling af ekstern støj fra virksomheder ved brug af vejledningens metode for bevægelige kilder.

Tabel 9-9. Metrotog, udkørsel, 40 km/t, før diamantkrydsning. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W).

Metrotog, udkørsel, 40 km/t, før diamantkrydsning Total kildestyrke: L_{WA} 116 dB									
Hz	Total	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dB(A)	116	81	91	103	102	111	111	109	105

Tabel 9-10. Metrotog, udkørsel, 40 km/t, gennem diamantkrydsning. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W).

Metrotog, udkørsel, 40 km/t, gennem diamantkrydsning									
Total kildestyrke: L_{WA} 119 dB									
Hz	Total	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dB(A)	119	84	94	99	109	112	112	113	111

Tabel 9-11. Metrotog, udkørsel, 40 km/t, efter diamantkrydsning. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W).

Metrotog, udkørsel, 40 km/t, efter diamantspor									
Total kildestyrke: L_{WA} 116 dB									
Hz	Total	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dB(A)	116	81	91	103	102	111	111	109	105

Måling af støj fra metrotog under indkørsel med 40 km/t blev målt 11 meter fra spormidte og 1,5 meter over terræn. Støjkildens kildestyrke (lydeffekt) er bestemt efter Vejledning nr. 6, 1984, Måling af ekstern støj fra virksomheder ved brug af vejledningens metode for bevægelige kilder.

Tabel 9-12. Metrotog, indkørsel, 40 km/t. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W).

Metrotog, indkørsel, 40 km/t									
Total kildestyrke per enhed: L_{WA} 116 dB									
Hz	Total	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dB(A)	116	79	91	96	107	106	110	110	108

Måling af støj fra metrotog, der kører gennem vendespor med 15 km/t, blev foretaget mandag den 28. marts 2022 fra kl. 21-23. Vejret var tørt, overskyet og med let vind (< 5 m/s). Der blev konstateret kurveskrig under målingerne. Der var ikke før målingerne udført slibning af skinnerne.

Målingen blev udført 6 meter fra spormidte og 1,5 meter over terræn. Støjkildens kildestyrke (lydeffekt) er bestemt efter Vejledning nr. 6, 1984, Måling af ekstern støj fra virksomheder ved brug af vejledningens metode for bevægelige kilder. Kildestyrken omfatter kurveskrig.

Tabel 9-13. Metrotog gennem vendespor med 15 km/t, kurveskrig. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W).

Metrotog gennem vendespor med 15 km/t, kurveskrig									
Total kildestyrke per enhed: L_{WA} 116 dB									
Hz	Total	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dB(A)	116	64	74	88	89	96	95	116	95

Måling af støj fra metrotog, der kører gennem vendespor med 15 km/t, blev foretaget mandag den 4. september 2023 fra kl. 21-23. Vejret var tørt, overskyet og med let vind (< 5 m/s). Der blev ikke konstateret kurveskrig under målingerne. Skinnerne i vendespor var forinden blevet slebet.

Målingen blev udført 6 meter fra spormidte og 1,5 meter over terræn. Støjkildens kildestyrke (lydeffekt) er bestemt efter Vejledning nr. 6, 1984, Måling af ekstern støj fra virksomheder ved brug af vejledningens metode for bevægelige kilder. Kildestyrken omfatter ikke kurveskrig.

Tabel 9-14. Metrotog gennem vendespor med 15 km/t. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W).

Metrotog gennem vendespor med 15 km/t, kurveskrig Total kildestyrke per enhed: L_{WA} 111 dB									
Hz	Total	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dB(A)	111	81	87	92	100	105	108	97	94

9.5 Indvendig rengøring (ikke benyttet)

Måling af støj fra indvendig rengøring blev foretaget fredag den 25. marts 2022 fra kl. 20-22. Vejret var tørt, overskyet og med let vind (< 5 m/s). Det blev konstateret, at støj fra bygning til indvendig rengøring ikke har betydning for støj i omgivelserne. Test af horn i begge ender af metrotog giver imidlertid anledning til støjniveauer udenfor bygningen, der kan have betydning.

Måling af støj fra test af horn blev målt 3 meter fra horn og 1,5 meter over terræn. Støjkildens kildestyrke (lydeffekt) er bestemt efter Vejledning nr. 5, 1993, Beregning af ekstern støj fra virksomheder ved brug af kuglemetoden. Den nuværende operatør har oplyst, at hornet fremadrettet alene vil blive testet ved fejl på systemet svarende til 1-2 gange årligt (Assumption #75). Det betyder, at støj for test af horn vil være at betragte som enkeltstående tilfælde og derfor ikke indgår i den beregnede støjbelastning.

Tabel 9-15. Test af horn. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W).

Test af horn Total kildestyrke: L_{WA} 108 dB									
Hz	Total	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dB(A)	108	65	74	81	104	103	103	98	92

9.6 Vaskehal

Måling af støj fra vaskehal blev foretaget fredag den 25. marts 2022 fra kl. 21-23. Vejret var tørt, overskyet og med let vind (< 5 m/s). Det blev konstateret, at støj fra vaskehal ikke har betydning for støj i omgivelserne. Ventilation på tag af vaskehal kan have betydning for støj i omgivelserne.

Støj fra ventilation på tag af vaskehal blev målt 1 meter fra ventilationsenhed. Støjkildens kildestyrke (lydeffekt) er bestemt efter Vejledning nr. 5, 1993, Beregning af ekstern støj fra virksomheder ved brug af kuglemetoden.

Tabel 9-16. Ventilation på tag af vaskehal. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W).

Ventilation på tag af vaskehal Total kildestyrke: L_{WA} 75 dB									
Hz	Total	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dB(A)	75	47	55	57	71	70	68	63	55

9.7 Værksted

Måling af støj fra værksted blev foretaget onsdag den 23. marts 2022 fra kl. 15-17. Vejret var tørt, overskyet og med let vind (< 5 m/s). Det blev konstateret, at støj fra værksted ikke har betydning for støj i omgivelserne. Støj fra ventilation på tag af værksted kan have betydning for støj i omgivelserne.

Måling af støj fra ventilation på tag af værksted blev målt 1 meter fra ventilationsenhed. Støjkildens kildestyrke (lydeffekt) er bestemt efter Vejledning nr. 5, 1993, Beregning af ekstern støj fra virksomheder ved brug af kuglemetoden. Der er målt støj fra 7 ens ventilationsenheder. I Tabel 9-17 er angivet en gennemsnitlig kildestyrke for de syv enheder.

Tabel 9-17. Ventilation på tag af værksted. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W).

Ventilation på tag af værksted									
Total kildestyrke: L_{WA} 80 dB									
Hz	Total	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dB(A)	80	24	35	51	69	68	71	74	74

9.8 Graffiti fjernelse

Måling af støj fra bygning til graffiti fjernelse blev foretaget mandag den 28. marts 2022 fra kl. 15-17. Vejret var tørt, overskyet og med let vind (< 5 m/s). Det blev konstateret, at støj fra bygningen ikke har betydning for støj i omgivelserne.

9.9 Anden ventilation

Det har ikke været muligt at udføre måling af støj fra ventilationsenheder på taget af bygning til graffiti fjernelse, bygning til hjulafdrejning, bygning til indvendig rengøring og kontorbygningen. For disse enheder er derfor anvendt en skønnet værdi, som vurderes at være karakteristisk for denne type anlæg.

Tabel 9-18. Ventilation. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W).

Ventilation, skønnet værdi									
Total kildestyrke: L_{WA} 80 dB									
Hz	Total	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
dB(A)	80	47	57	64	70	73	74	74	72

10. MÅLEUDSTYR

Bemærk at Lydtrykmåler kontrolleres hvert andet år, mens Akustisk Kalibrator kontrolleres hvert år.

Anvendt måleudstyr for støjmålinger udført i marts 2020 er angivet i tabel 10-2.

Tabel 10-1. Anvendt måleudstyr for målinger udført i marts 2020.

Instrument	Fabrikat	Type nr.	Serie nr.	Seneste kontrol
Lydtrykmåler	Brüel & Kjær	2270	3010550	25. november 2019
Akustisk kalibrator	Brüel & Kjær	4231	2606195	17. februar 2020

Anvendt måleudstyr for støjmålinger udført i marts 2022 er angivet i tabel 10-2.

Tabel 10-2. Anvendt måleudstyr for målinger udført i marts 2022.

Instrument	Fabrikat	Type nr.	Serie nr.	Seneste kontrol
Lydtrykmåler	Brüel & Kjær	2270	3028928	28. marts 2022
Akustisk kalibrator	Brüel & Kjær	4231	2606195	15. april 2021

Anvendt måleudstyr for støjmålinger udført i september 2023 er angivet i tabel 10-3.

Tabel 10-3. Anvendt måleudstyr for målinger udført i september 2023.

Instrument	Fabrikat	Type nr.	Serie nr.	Seneste kontrol
Lydtrykmåler	Brüel & Kjær	2270	3028928	15. marts 2023
Akustisk kalibrator	Brüel & Kjær	4231	1859484	29. marts 2023

11. LYDUDBREDELSESFORHOLD

Grundlaget for den 3D model, der indgår i støjberegningsmodellen, er hentet fra Kortforsyningen august 2023. Terrændata, bygninger, veje, jernbane og matrikeldata indgår i 3D modellen.

Terræn på CMC ved spor og åbne arealer er antaget at være akustisk absorberende. Områder på CMC ved bygninger, veje og parkering er antaget at være akustisk reflekterende.

Terræn i Jernbanebyen ved udendørs opholdsarealer er antaget at være akustisk absorberende. Veje og lignende i Jernbanebyen er antaget at være akustisk reflekterende.

Bygningerne på CMC har kun i begrænset omfang en støjafskærmende virkning. Lydudbredelsen fra anlæggets støjkluder er derfor stort set fri i retning mod støjfølsomme naboområder.

12. STØJDÆMPENDE FORANSTALTNINGER

Der er udført beregning af støj fra CMC i følgende tre scenarier, som alle forudsætter den fulde kapacitetsudvidelse til 54 togsæt med en længde på 50 meter:

1. Uden støjdæmpende tiltag

Indretning og drift som beskrevet i afsnit 8.

2. Reduceret støj med overdækning

Indretning og drift som beskrevet i afsnit 8.

Støj dæmpende tiltag:

- 4 meter høje støjskærme.

- Håndtering af støj fra vendespor (måling udført 4. september 2023 efter slibning).

- Reduktion af støj fra ventilationsenheder (fra 80 dB(A) til 75 dB(A)).

- Overdækning af testspor og diamantkrydsningen.

3. Reduceret støj uden overdækning

Indretning og drift som beskrevet i afsnit 8.

Støj dæmpende tiltag:

- 4 meter høje støjskærme.

- Håndtering af støj fra vendespor (måling udført 4. september 2023 efter slibning).

- Reduktion af støj fra ventilationsenheder (fra 80 dB(A) til 75 dB(A)).

- 5 meter og 7,5 meter høje støjskærme.

12.1 Støjafskærmning

Det er forudsat, at de støjskærme, der indgår i de to scenarier med reduceret støj fra CMC, har de tekniske egenskaber, der er beskrevet i det følgende.

Støjskærmene skal have en vægt på min. 20 kg/m². Dermed sikres det, at de har en lydisolation, som sikrer, at lyd, der går gennem skærmene, er uden betydning for skærmenes støj dæmpende virkning. Som et alternativ til kravet om min. 20 kg/m² kan anvendes et krav om Kategori B3 i henhold til en CE-mærkning (se afsnit 12.1.1 nedenfor).

Skærmene skal være vedvarende tætte overalt og mod terræn, evt. ved at skærmene etableres med et betonskørt eller andet materiale, der tåler jordkontakt. Der må ingen steder i de samlede skærmløsninger være revner eller sprækker.

Støjskærmene skal være delvist lydabsorberende på siden ind mod CMC, hvor minimum 50 % af støjskærmenes side ind mod CMC forsynes med lydabsorberende materialer. Det lydabsorberende materiale kan være mineraluld eller tilsvarende med en minimumtykkelse på 50 mm. Der kan anvendes en hård støbebatt eller terrænbatt. Mineraluldens overflade kan beskyttes med en beklædning, som kan udføres i et valgfrit materiale. Det skal dog sikres, at materialet har åbninger til mineralulden. Åbningerne skal være jævnt fordelt og have et samlet åbningsreal på min. 30 %. Som et alternativ til disse krav kan anvendes et krav om Kategori A2 i henhold til en CE-mærkning (se afsnit 12.1.1 herunder).

12.1.1 CE-mærkning

Støjskærme betragtes som et byggemateriale i henhold til EU's byggevareforordning og skal i princippet CE-mærkes. Det betyder, at deres lydtekniske egenskaber, samt en række andre egenskaber, kan deklareres i henhold til en række standarder. En CE-mærkning vil imidlertid kun omfatte de egentlige støjskærmselementer (bærende elementer, udfyldningselementer, beklædninger mv.). Fundamenter eller skørter (det vil sige den helt eller delvist jorddækkede nederste del af en støjskærm) vil ikke være omfattet af en CE-mærkningen.

I princippet skal et produkt med betegnelsen "støjskærm" være CE-mærket. Hvis det ikke er tilfældet, kan det have betegnelsen "støjhegn" eller lignende.

Hvis en mulig leverandør oplyser støjskærmens lydtekniske egenskaber i henhold til CE-mærkningen, vil følgende egenskaber være tilfredsstillende for støjskærmen til CMC:

Lydabsorption, kategori A2 ($DL_a = 4 - 7$ dB), jævnfør DS/EN 1793-1¹

Lydisolation, kategori B3 ($DL_R = 25 - 34$ dB), DS/EN 1793-2².

Opfyldelse af kravet til lydisolation, kategori 3, kan i nogle tilfælde opfyldes ved en fladevægt, der er mindre end 20 kg/m². Hvis opfyldelse af kravet for kategori B3 kan dokumenteres, kan kravet om 20 kg/m² bortfalde.

En CE-mærkning vil desuden omfatte deklaration af bl.a. følgende ydeevne i henhold til DS/EN 14388³:

- Egenvægt af et støjskærmelement
- Maksimale laster, som et støjskærmelement kan modstå
- Levetid.

For yderligere oplysninger om CE-mærkede støjskærme henvises til

Projektering af støjskærme, anlæg og planlægning. Vejregelhåndbog, Vejregler januar 2015.

¹ DS/EN 1793-1, Vejudstyr – Støjafskærmning til dæmpning af trafikstøj – Prøvningsmetode til bestemmelse af den akustiske ydeevne – Del 1: Produktspecifikke lydabsorptionskarakteristika

² DS/EN 1793-2:2012 Vejudstyr – Støjafskærmning til dæmpning af trafikstøj – Prøvningsmetode til bestemmelse af den akustiske ydeevne – Del 2: Produktspecifikke karakteristika for luftbåren lydisolation under forhold med diffuse lydfelter

³ DS/EN 14388: Vejudstyr – Støjafskærmning til dæmpning af trafikstøj – Specifikationer

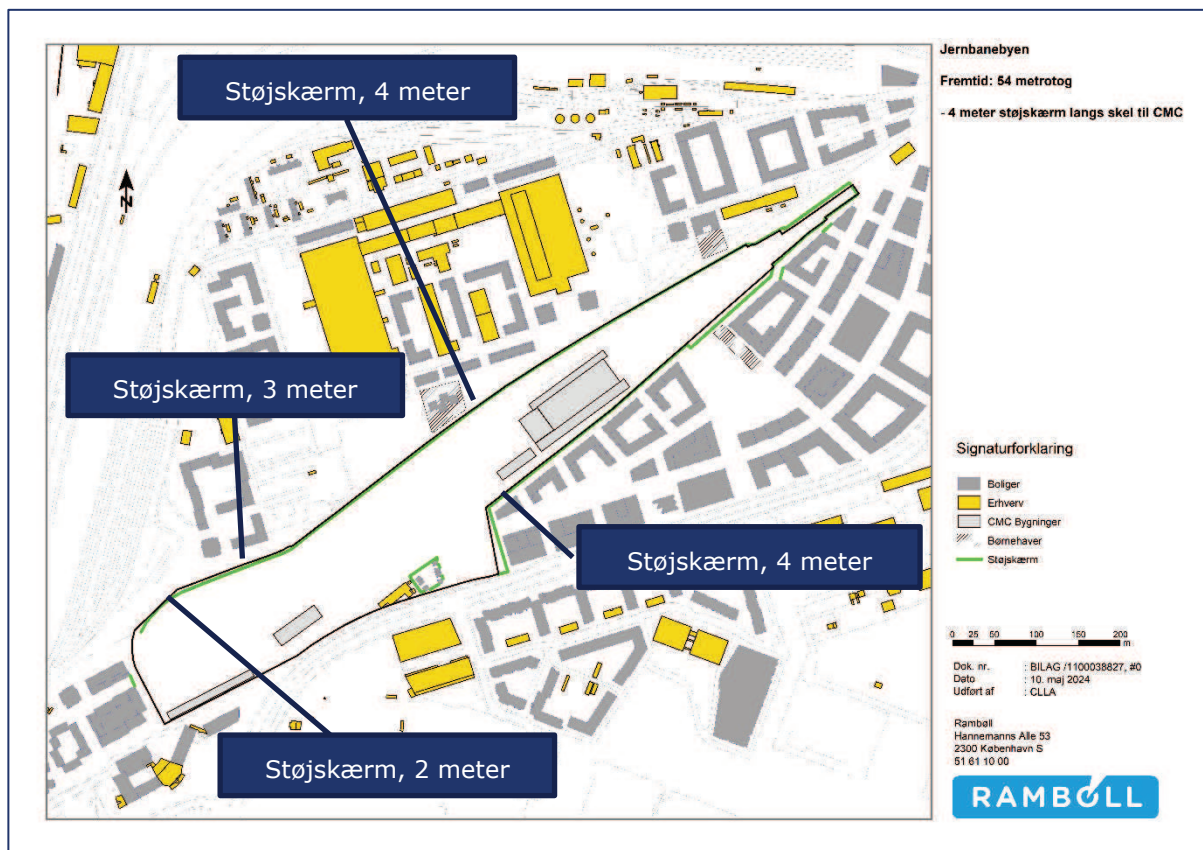
12.1.2 Støjskærmenes højde og placering

Skærmenes højde skal overalt opfylde følgende krav:

4 meter høje skærme

Skærmenes højde være mindst 4,0 meter ($\pm 0,1$ meter) udmålt i forhold til nærmeste skinneoverkant. Skærmene skal dermed have en topkote, som er mindst svarende til skinneoverkantens kote + 4,0 meter. På strækninger, hvor skærmene placeres på et terræn, der har en kote, som er lavere end skinneoverkanten, kan det derfor være nødvendigt, at skærmene har en samlet højde, som overstiger 4,0 meter. Lydabsorption, kategori A2, $DL_{\alpha} = 4$ dB er benyttet i støjberegningerne. Mod sydvest falder støjskærmens højde til henholdsvis 3 meter og 2 meter.

Det er forudsat, at de 4 meter høje støjskærme placeres ved CMCs skel til naboejendomme som vist på figur 12-1. Hvis skærmene placeres anderledes, kan der være behov for at ændre på skærmenes nødvendige højde. Det vil i givet fald kræve supplerende støjberegninger.



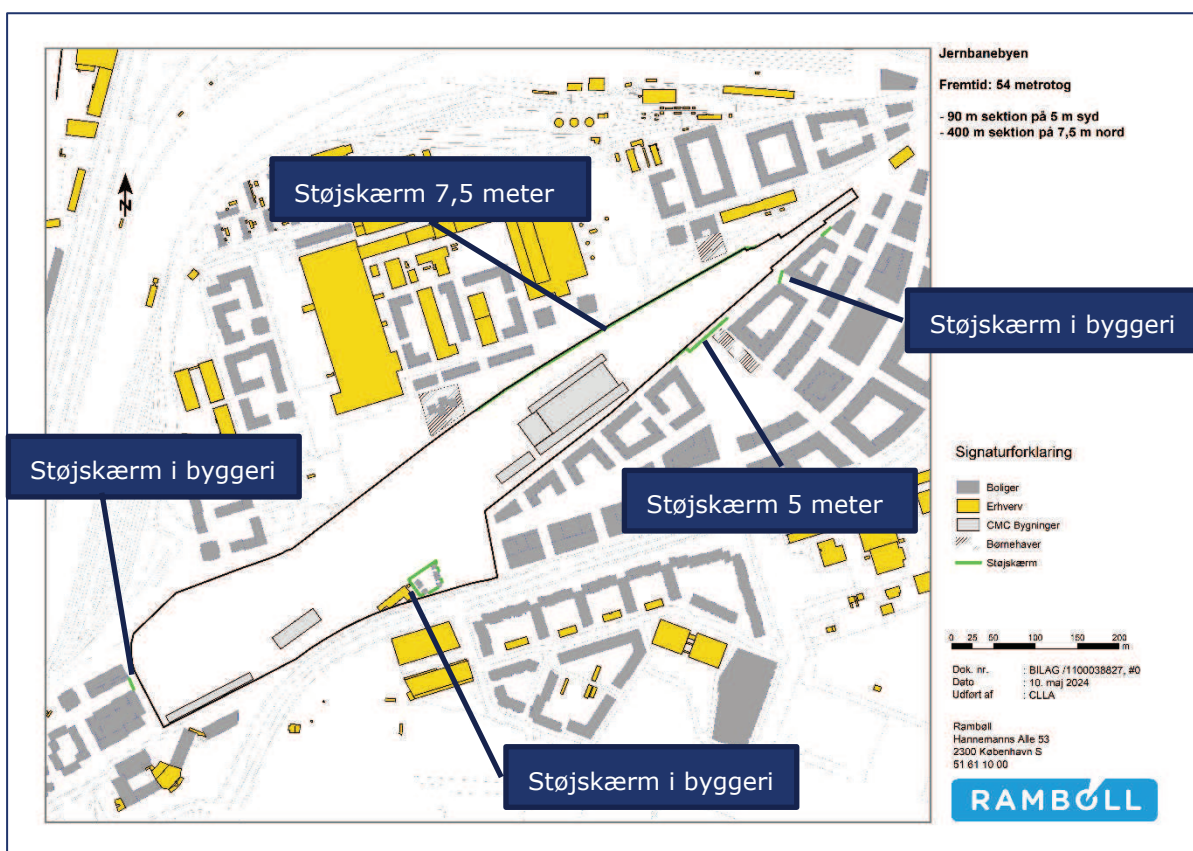
Figur 12-1. Placering af 4 meter høje støjskærme (grøn line). Der er forudsat, at skærmene placeres ved skel til naboejendomme. Skærmens topkote skal være 4,0 meter over nærmeste skinneoverkant. Mod sydvest falder støjskærmens højde til henholdsvis 3 meter og 2 meter.

Skærmens højde være mindst 5,0 meter ($\pm 0,1$ meter) udmålt i forhold til nærmeste skinneoverkant. Skærmen skal dermed have en topkote, som er mindst svarende til skinneoverkantens kote + 5,0 meter. På strækninger, hvor skærmen placeres på et terræn, der har en kote, som er lavere end skinneoverkanten, kan det derfor være nødvendigt, at skærmen har en samlet højde, som overstiger 5,0 meter. Lydabsorption, kategori A2, $DL_{\alpha} = 4$ dB er benyttet i støjberegningerne.

7,5 meter høj skærm

Skærmens højde være mindst 7,5 meter ($\pm 0,1$ meter) udmålt i forhold til nærmeste skinneoverkant. Skærmen skal dermed have en topkote, som er mindst svarende til skinneoverkantens kote + 7,5 meter. På strækninger, hvor skærmen placeres på et terræn, der har en kote, som er lavere end skinneoverkanten, kan det derfor være nødvendigt, at skærmen har en samlet højde, som overstiger 7,5 meter. Lydabsorption, kategori A2, $DL_{\alpha} = 4$ dB er benyttet i støjberegningerne.

Det er forudsat, at den 7,5 meter høje støjskærm placeres ved CMCs skel til naboejendomme som vist på figur 12-2. Hvis skærmen placeres anderledes, kan der være behov for at ændre på skærmens nødvendige højde. Det vil i givet fald kræve supplerende støjberegninger.



Figur 12-2. Placering af 5 og 7,5 meter høje støjskærme (grøn line). Der er forudsat, at skærmene placeres ved skel til naboejendomme. Skærmens topkote skal være 5 og 7,5 meter over nærmeste skinneoverkant. "Skærm i byggeri" indgår den mulige byudvikling og vedrører ikke mulige løsninger på CMC.

12.2 Overdækning af testspor

En løsning med overdækning kan sikre, at der ikke udstråles støj til omgivelserne fra testspor 1 og 2. Det opnås ved, at overdækningen udføres som en bygning med 200 mm beton.

Konstruktionen skal være vedvarende tæt overalt mod terræn og over hele sporet.

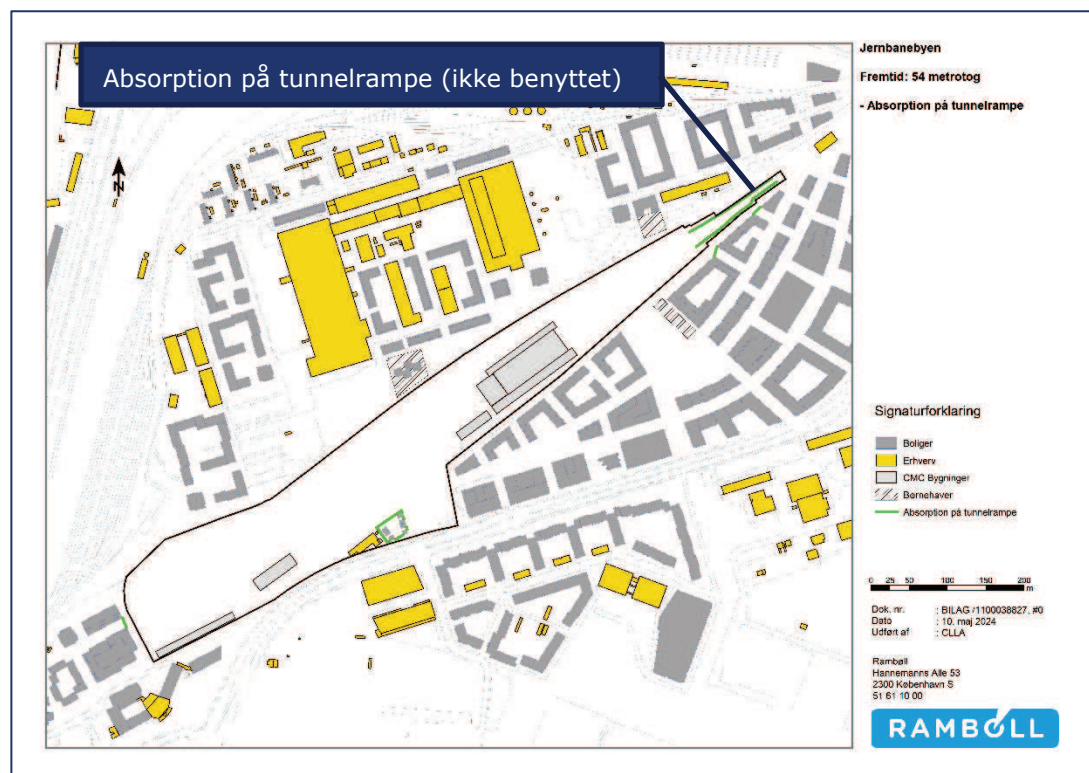
Min. 50 % af overdækningens indvendige overflader skal forsynes med lydabsorberende overflader, der fordeles jævnt på tilgængelige flader. De lydabsorberende egenskaber skal være som kategori A2 ($DL_a = 4 - 7$ dB), jævnfør DS/EN 1793-1⁴ eller tilsvarende. Lydabsorption, kategori A2, $DL_{\alpha} = 4$ dB er benyttet i støjberegningerne.



Figur 12-3. Placering af overdækning af testspor.

12.3 Absorberende overflader i tunnelnedkørsel (ikke benyttet)

På tunnelrampens betonoverfladerne kan placeres lydabsorberende paneler, se figur 12-4. De lydabsorberende egenskaber skal være som kategori A2 ($DL_a = 4 - 7$ dB), jævnfør DS/EN 1793-1 eller tilsvarende. Lydabsorption, kategori A2, $DL_{\alpha} = 4$ dB kan benyttes i støjberegningerne.



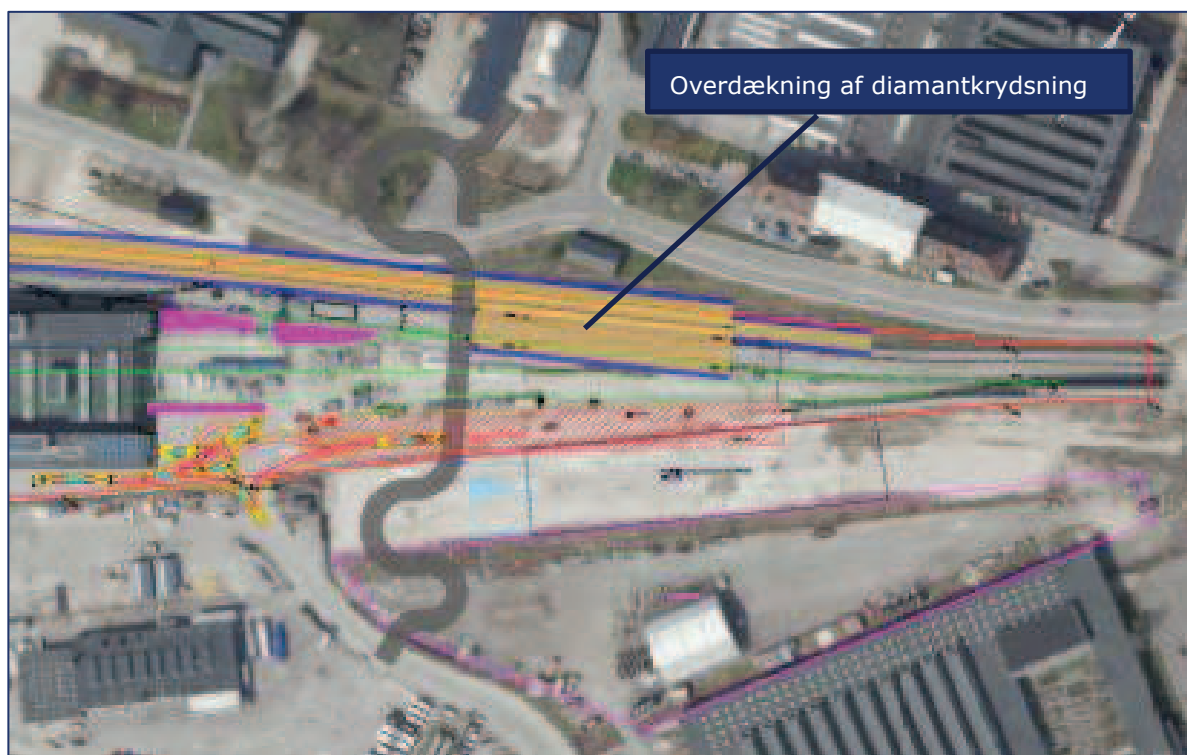
Figur 12-4. Mulig placering af absorberende paneler på tunnelrampe (ikke benyttet).

⁴ DS/EN 1793-1, Vejudstyr – Støjafskærmning til dæmpning af trafikstøj – Prøvningsmetode til bestemmelse af den akustiske ydeevne – Del 1: Produktspecifikke lydabsorptionskarakteristika

12.4 Overdækning af diamantkrydsning

Overdækning af diamantkrydsning kan sikre, at der ikke udstråles støj til omgivelserne fra denne særlige sporsektion. Det opnås ved, at overdækningen udføres som en bygning med 200 mm beton. Konstruktionen skal være vedvarende tæt overalt mod terræn og over hele sporet. Min. 50 % af overdækningens indvendige overflader skal forsynes med lydabsorberende overflader, der fordeles jævnt på tilgængelige flader.

De lydabsorberende egenskaber skal være som kategori A2 ($DL_{\alpha} = 4 - 7$ dB), jævnfør DS/EN 1793-1⁵ eller tilsvarende. Lydabsorption, kategori A2, $DL_{\alpha} = 4$ dB er benyttet i støjberegningerne.



Figur 12-5. Placering af overdækning af diamantkrydsning.

12.5 Håndtering af støj fra vendespor

Dette tiltag omfatter slibning af spor i vendespor, som reducerer støjen med 5 dB, jævnfør måleresultater i Tabel 9-13 og Tabel 9-14. Tiltaget reducerer støj fra metrotog, der kører gennem kurven, med 5 dB, baseret på målinger udført 4. september 2023.

12.6 Reduktion af støj fra ventilationsenheder

Under måling af støj fra ventilationsenheder blev det vurderet at der er muligheder for reduktion af støj fra ventilationsenheder. I de to scenarier med reduceret støj, er det derfor forudsat at kildestyrke for alle ventilationsenheder på tage er dæmper til L_{WA} 75 dB.

⁵ DS/EN 1793-1, Vejudstyr – Støjafskærmning til dæmpning af trafikstøj – Prøvningsmetode til bestemmelse af den akustiske ydeevne – Del 1: Produktspecifikke lydabsorptionskarakteristika

13. FREMGANGSMÅDE VED BEREGNINGER

Mobile støjklender, herunder metrotog på spornettet, indgår i beregningsmodellen som linjeklender, svarende til de køreveje, der er gennemgået i afsnit 8 om indretning og drift.

- Parkeringsområdet er indlagt som en arealkilde.
- Øvrige støjklender indgår som punktklender.
- Bygninger er regnet reflekterende med et refleksionstab på 1 dB.

Støjberegningerne er udført med følgende beregningstekniske parametre:

Reflection order	2	▲▼
Max. search radius [m]	1000	▲▼
Max. reflection distance Rec. [m]	200	▲▼
Max. reflection distance Src. [m]	50	▲▼
Allowed tolerance [dB]	0,1	▲▼
Allowed tolerance holds for..	each source contribution level	

Figur 13-1. Beregningstekniske parametre.

Der er udført beregning af virksomhedens støjbidrag i omgivelserne i dag-, aften- og natperioderne. Resultaterne foreligger som støjkonturkort, der viser støjforholdene i højden 1,5 meter over terræn samt beregnede støjniveauer på facader af fremtidige bygninger i Jernbanebyen. Støjniveauer på facader er beregnet ved alle de etagehøjder, der indgår i de enkelte bygninger.

Ved beregning støjkonturkort og facadeniveauer er anvendt bebyggelsesplaner leveret af Team Cobe. I praksis er bebyggelsesplanerne indarbejdet i støjberegningsmodellen af grundejernes rådgiver, COWI. Det er dermed sikret, at de korrekte forudsætninger om den fremtidige bebyggelse er anvendt i de udførte støjberegninger.

Alle beregningsresultater fremgår af støjkort, der er indsat som bilag til denne rapport.

Det skal bemærkes, at støjkonturkortene er baseret på beregning af støjniveauerne i et netværk af punkter med en indbyrdes afstand på 10 meter. Støjkonturkortene er tegnet ved at interpolere mellem beregningsresultaterne i disse punkter. Interpolationen betyder, at støjkonturkortene ikke angiver støjniveauerne præcist. Ved vurdering af støj fra virksomheder skal der desuden anvendes niveauer, der er i frit felt. Det betyder, at der ikke må indgå støj, som er reflekteret i facaden på den enkelte bolig. Ved beregning af støjkonturkort indgår imidlertid alle refleksioner, herunder fra de enkelte boligens egen facade. Støjkonturkort tjener derfor alene som supplement til de præcise beregningsresultater for støjniveauer på facaderne.

Ved beregning af støj i punkter på facaden af boliger indgår ikke refleksionen fra boligens egen facade. Beregningsresultatet er derfor i frit felt.

14. BAGGRUNDSSTØJ

CMC's omgivelser udsættes for støj fra en række andre støjklender end CMC:

- Vejtrafik på Vasbygade og andre veje i området
- Jernbanetrafik på Banedanmarks net
- Radius transformerstation
- H. C. Ørstedsværket
- Banedanmarks aktiviteter

Støjmålinger på CMC er udført tidligt om morgen, hvor der var et forholdsvis lavt baggrundsstøjniveau. Målingerne er desuden udført tæt på de enkelte støjklender. Baggrundsstøjen er derfor uden betydning for de udførte støjmålinger og indgår heller ikke i den udførte støjberegninger.

15. METEOROLOGISKE FORHOLD

Den anvendte beregningsmodel indebærer, at støjen er beregnet med en forudsætning om let medvind fra støjkilde til beregningspunkt. Vurdering af støj fra virksomheder skal være baseret på denne vejsituation og er derfor forudsat ved alle de udførte beregninger i alle retninger omkring CMC.

16. STØJENS KARAKTER

Med de støjreducerende foranstaltninger, der vil blive gennemført i de undersøgte scenarier, vurderes det, at støjen bedømt ved naboer i byudviklingsområderne ikke vil indeholde tydeligt hørbare toner eller impulser, som berettiger til et tillæg på 5 dB for støjens særlige karakter.

Det skal således ikke tillægges de beregnede støjniveauer et tillæg på 5 dB. Støjbelastningen, L_r , er således lig med de beregnede støjniveauer, L_{Aeq} .

17. STØJENS MAKSIMALVÆRDIER I NATPERIODEN

I forbindelse med måling af støj fra kurveskrig og kørsel over sporskifter blev det konstateret, at støjens maksimale værdier, L_{pAmax} , er mindre end 15 dB højere end støjens gennemsnitlige niveau, L_{Aeq} .

Rambøll vurderer, at støj fra kurveskrig og kørsel over sporskifter er den del af støjen fra CMC, der giver anledning til de højeste niveauer for støjens maksimale værdier. Det forventes derfor ikke, at de maksimale værdier i natperioden (L_{pAmax}) vil være mere end 15 dB højere end det gennemsnitlige støjniveau i den mest støjbelastede 1/2 time. Det vil derfor være det gennemsnitlige støjniveau, støjbelastningen, der er dimensionerende for CMC's støjpåvirkning af omgivelserne i natperioden.

18. USIKKERHED

Der er vurderet, at den samlede usikkerhed på de beregnede niveauer på bygningers facader er ± 3 dB. Det er normalt praksis at anse en usikkerhed af denne størrelse som acceptabel.

19. BEREGNINGSRESULTATER

I det følgende er indsat beregningsresultater i form af to typer støjkort:

1. Støjkorturkort, der viser støjens udbredelse i højden 1,5 meter over terræn. Støjniveauet er vist med farvesignaturer i 5 dB spring.
2. Støjkort, der viser støjniveauer på facaden af bygninger. Støjniveauerne er vist med en farvning af bygningerne i 5 dB spring. Kortene er baseret på beregning af støj i beregningspunkter på bygningernes facader. Det beregningspunkt på en bygning, der har det højeste støjniveau, er bestemmende for bygningens farve.

Der er indsat støjkort for dag-, aften- og natperioderne i tre scenarier:

1. Uden støjdæmpende tiltag.
2. Reduceret støj med overdækning.
3. Reduceret støj uden overdækning.

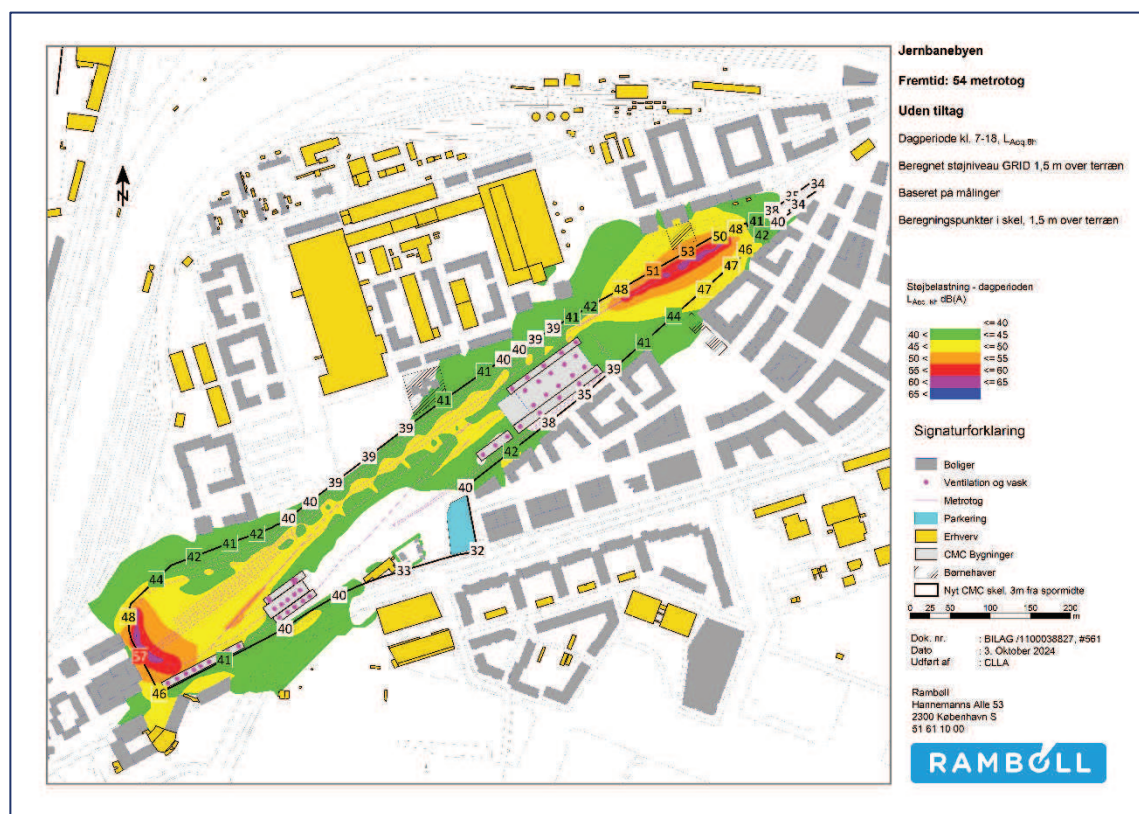
Det viser sig, at aften- og natperioderne er de perioder, hvor støj fra CMC har de højeste niveauer. Det skyldes primært, udkørsel til Cityringen om morgenen inden kl. 7 og at testkørslerne ligger om aftenen og om natten, hvor der er 35 - 40 metrotog på CMC-området.

I afsnit 19.4 er indsat 3D facadeopstalter, der viser detaljerede støjniveauer på bygningsfacader i natperioden i scenariet reduceret støj uden overdækning.

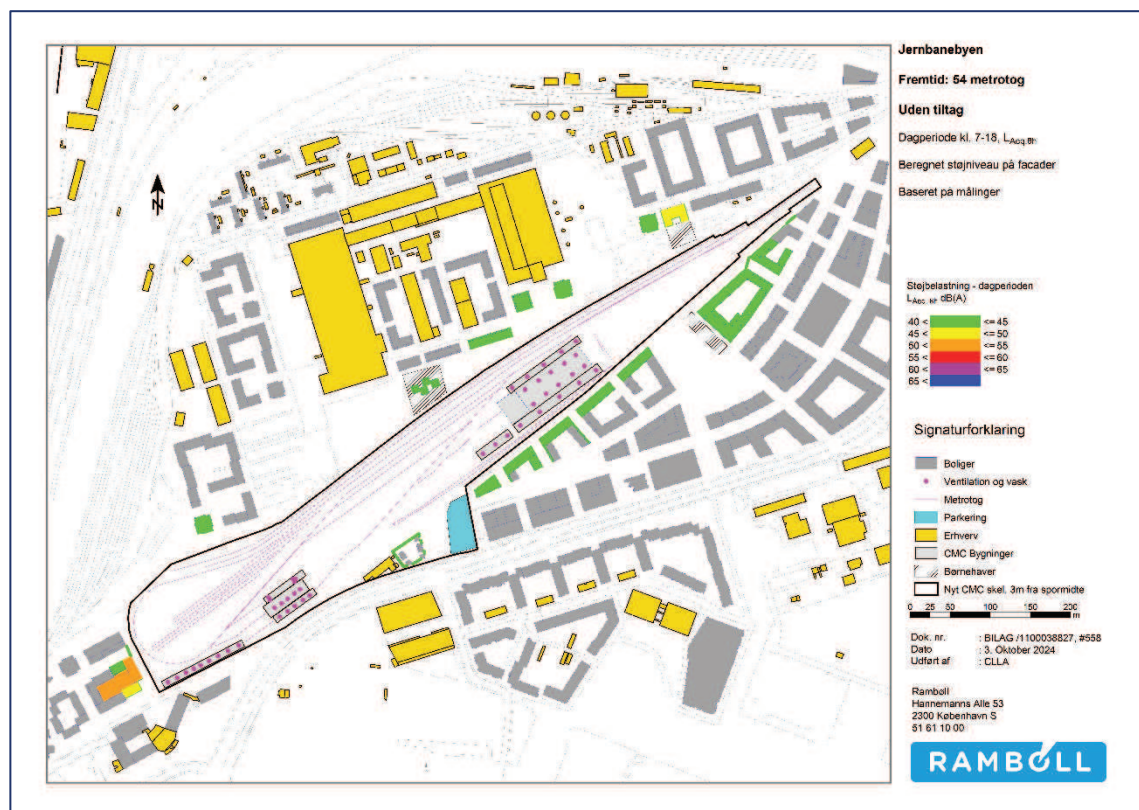
19.1 Uden støjdæmpende tiltag

På de følgende sidder er indsat støjkonturkort og støjkort med facadeniveauer for scenariet uden støjdæmpende tiltag:

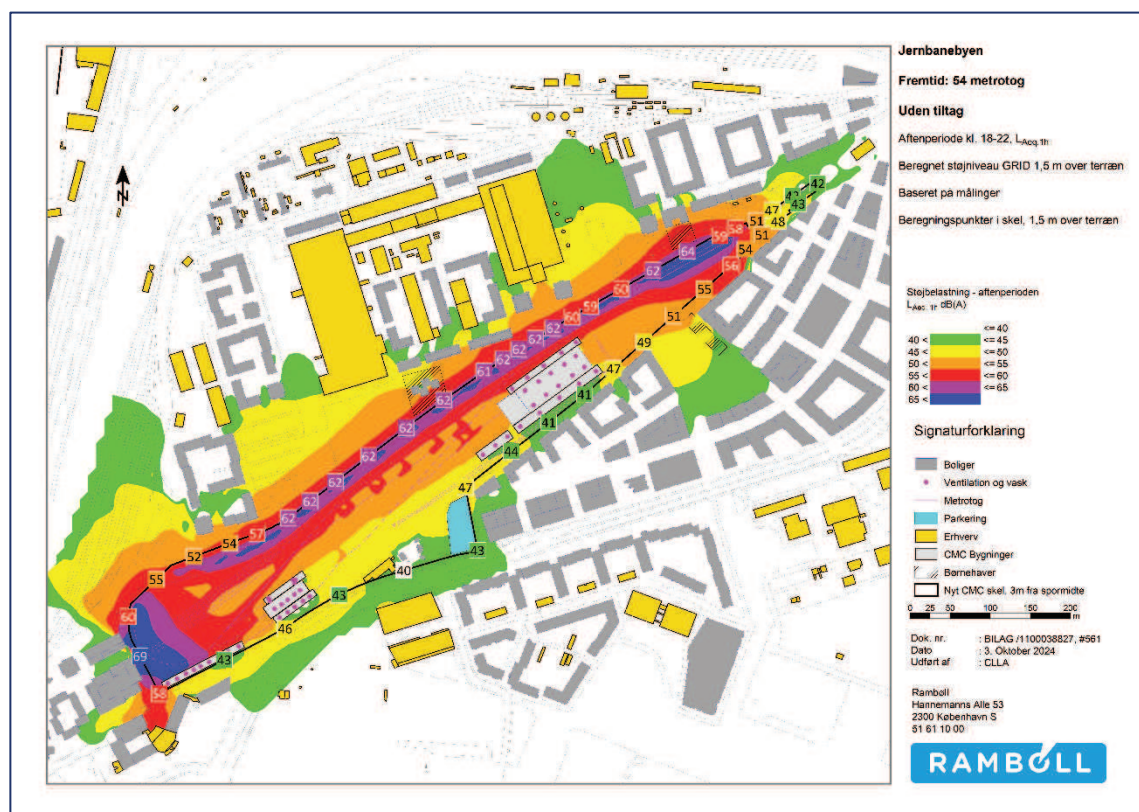
- Indretning og drift som beskrevet i afsnit 8.



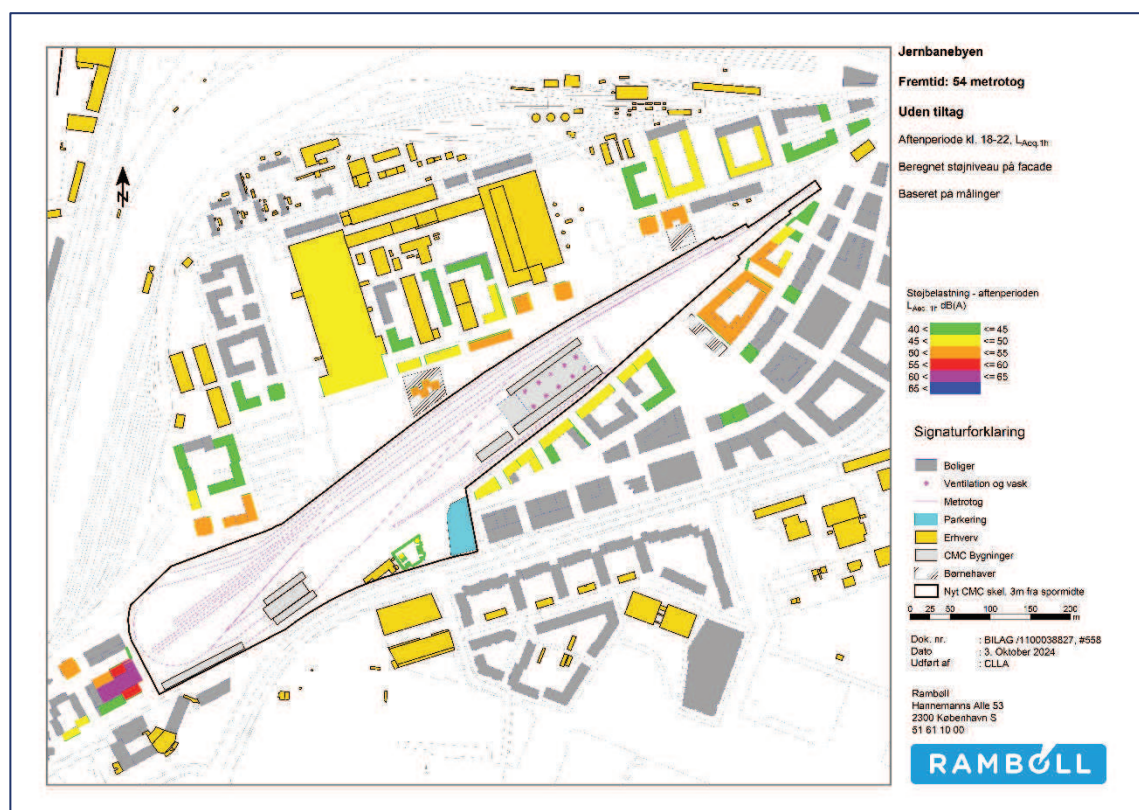
Figur 19-1. Scenarie: Uden støjdæmpende tiltag. Beregnet støjniveau i skel og støjkontour 1,5 meter over terræn i dagperioden.



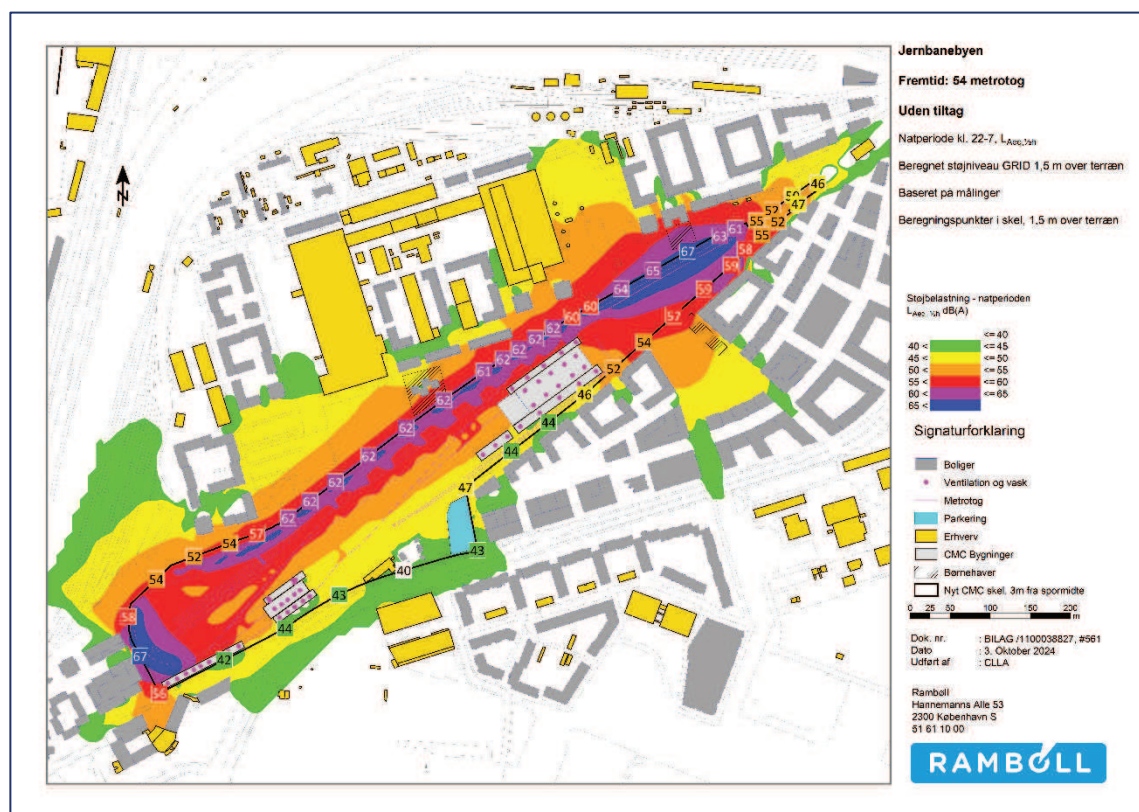
Figur 19-2. Scenarie: Uden støjdæmpende tiltag. Beregnet støjniveau på facaden i dagperioden. Grå bygninger er udsat for støj med niveauer under 40 dB.



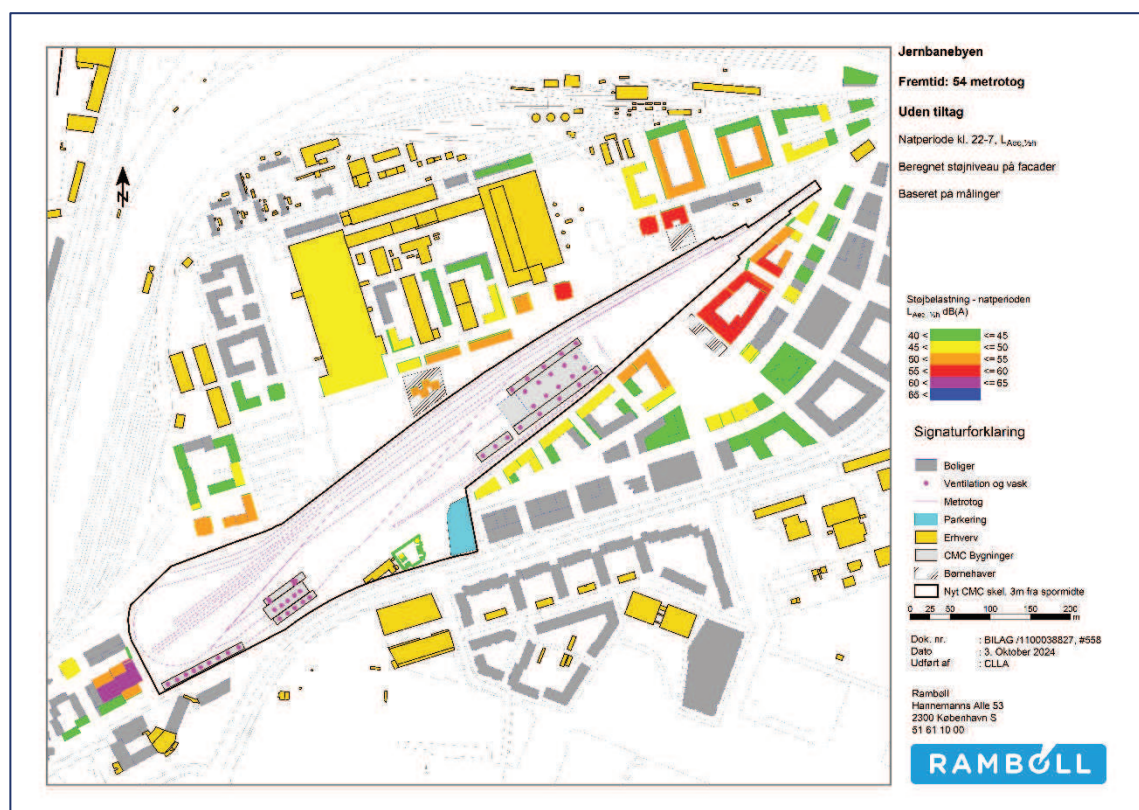
Figur 19-3. Scenarie: Uden støjdæmpende tiltag. Beregnet støjniveau i skel og støjkontour 1,5 meter over terræn i aftenperioden.



Figur 19-4. Scenarie: Uden støjdæmpende tiltag. Beregnet støjniveau på facaden i aftenperioden. Grå bygninger er udsat for støj med niveauer under 40 dB.



Figur 19-5. Scenario: Uden støjdæmpende tiltag. Beregnet støjniveau i skel og støjkontour 1,5 meter over terræn i natperioden.

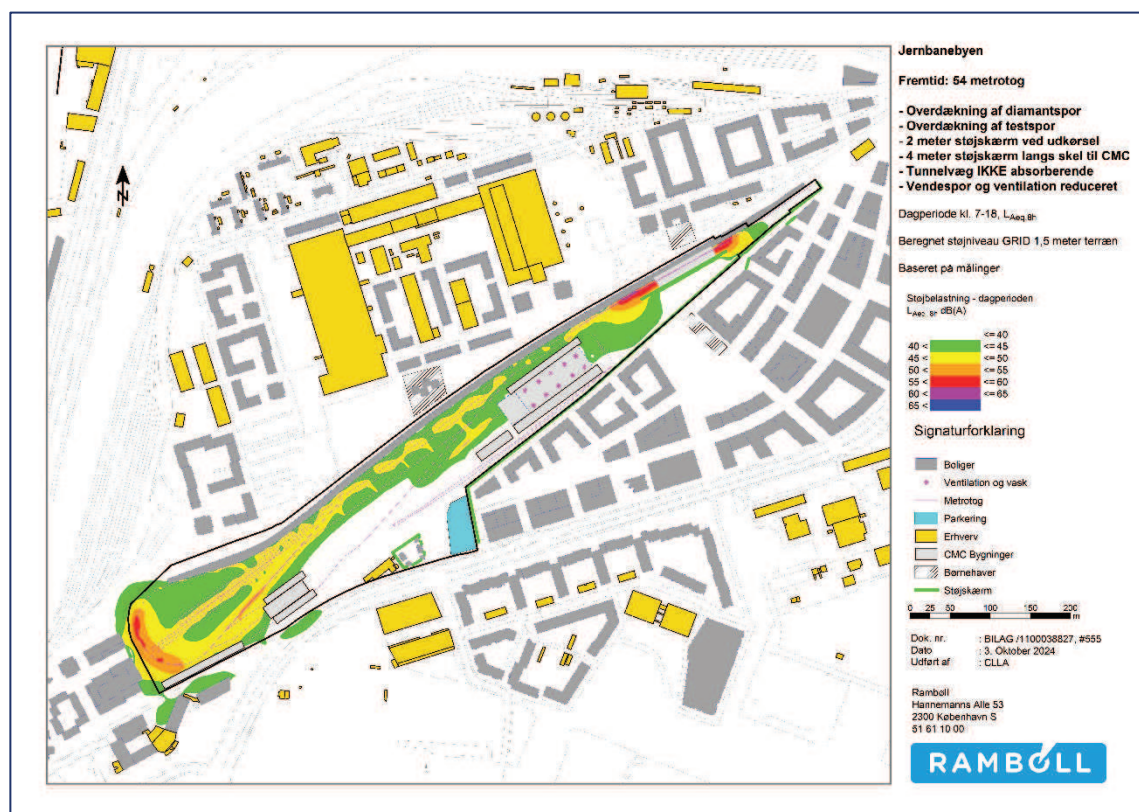


Figur 19-6. Scenario: Uden støjdæmpende tiltag. Beregnet støjniveau på facaden i natperioden. Grå bygninger er udsat for støj med niveauer under 40 dB.

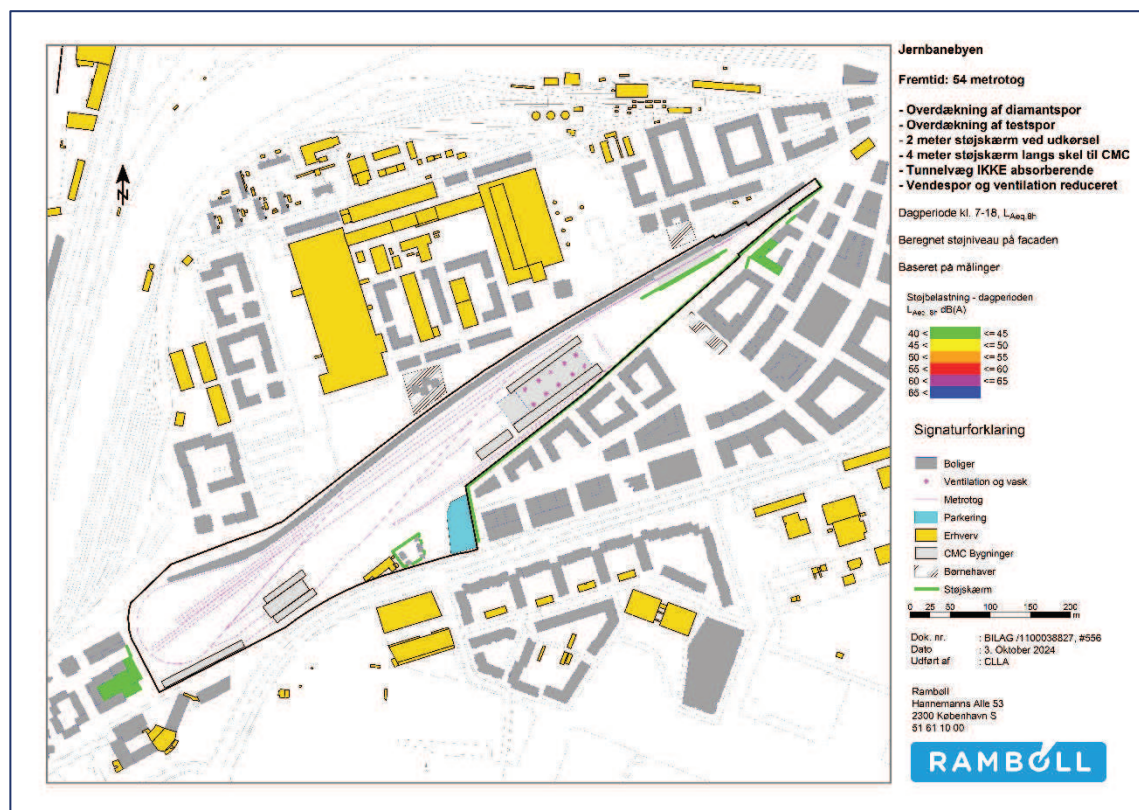
19.2 Reduceret støj med overdækning

På de følgende sidder er indsat støjkorturkort og støjkort med facadeniveauer for scenariet reduceret støj med overdækning:

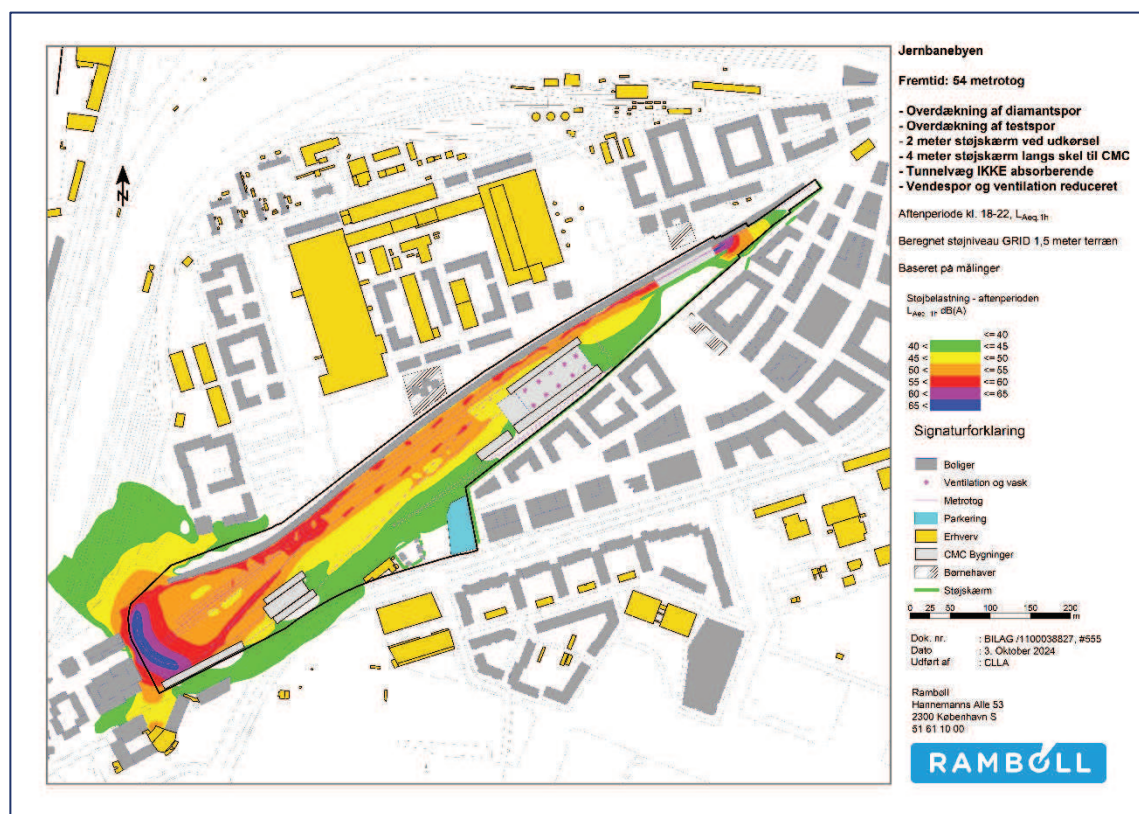
- Indretning og drift som beskrevet i afsnit 8.
- Støjdæmpende tiltag:
 - 4 meter høje støjskærme.
 - Håndtering af støj fra vendespor (måling udført 4. september 2023 efter slibning).
 - Reduktion af støj fra ventilationsenheder.
 - Overdækning af testspor og diamantkrydsningen.



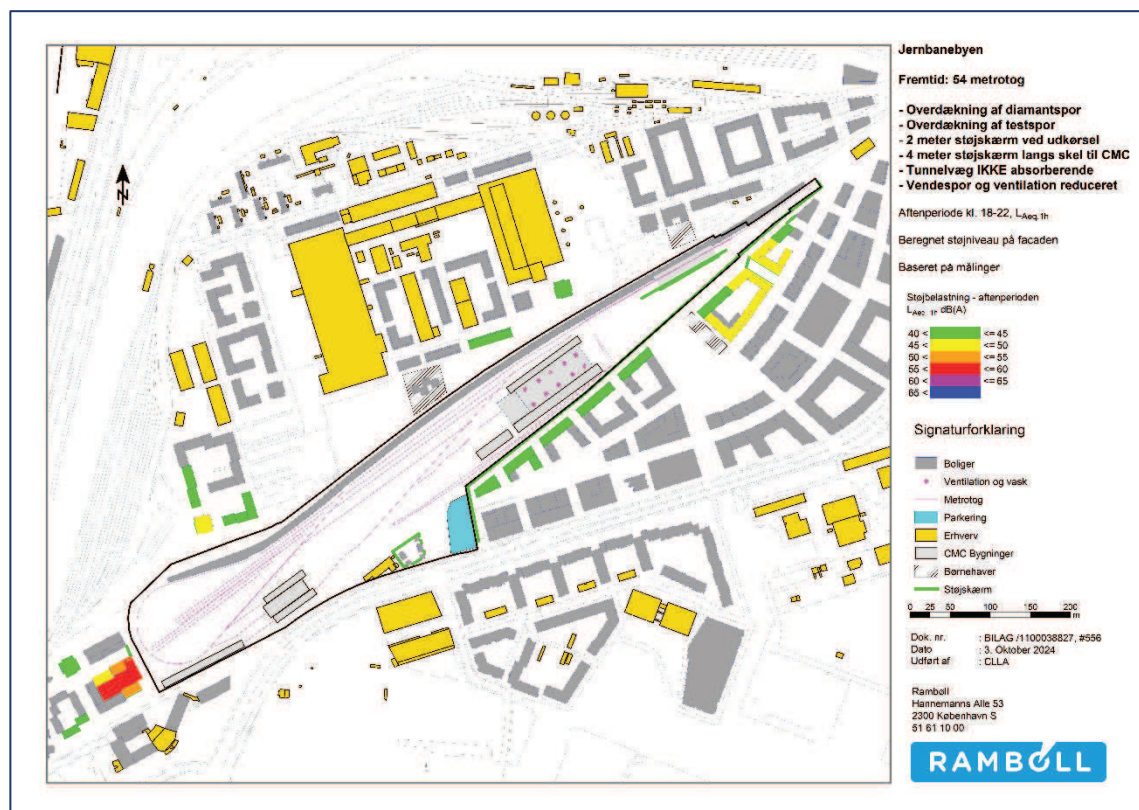
Figur 19-7. Scenarie: Reduceret støj med overdækning. Beregnet støjniveau 1,5 meter over terræn i dagperioden.



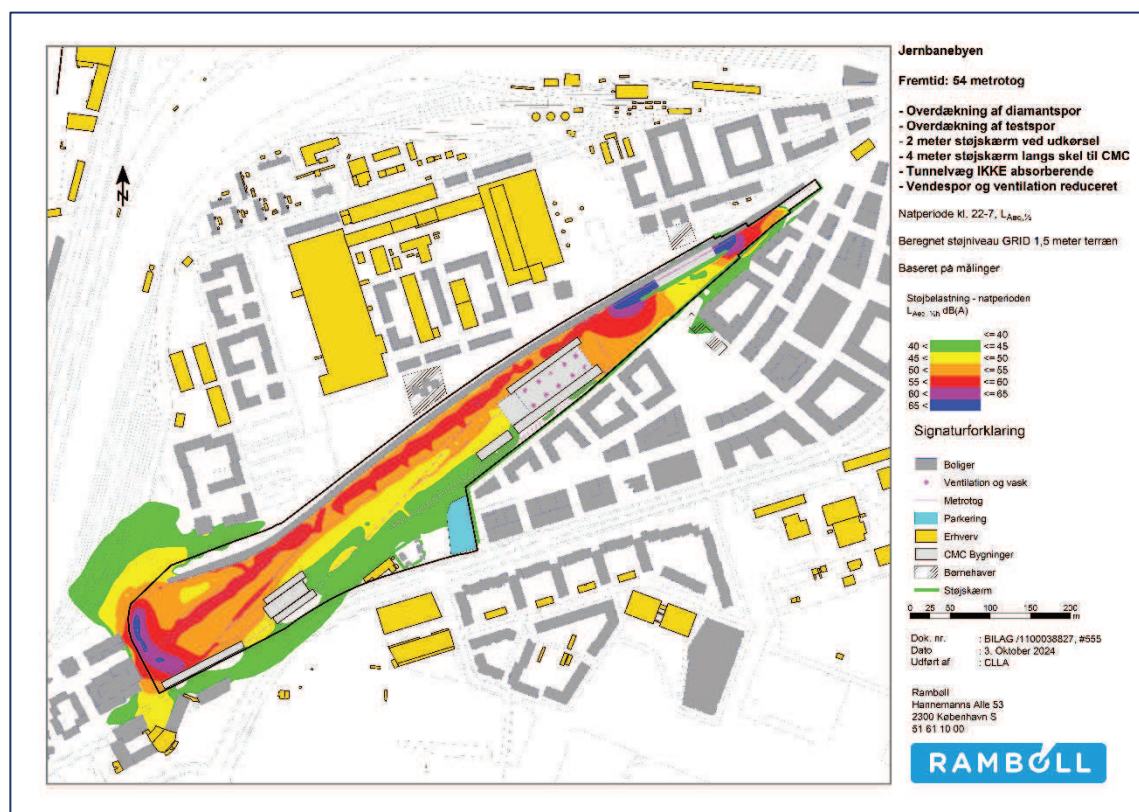
Figur 19-8. Scenarie: Reduceret støj med overdækning Beregnet støjniveau på facaden i dagperioden.



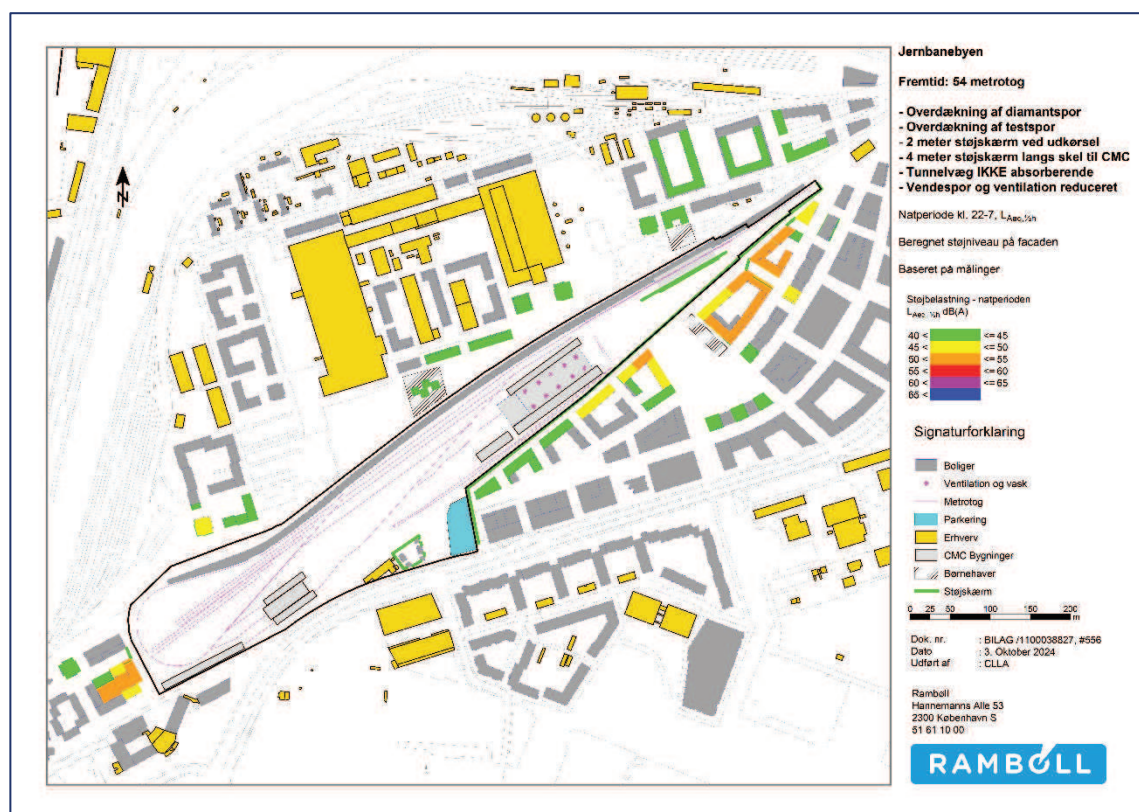
Figur 19-9. Scenarie: Reduceret støj med overdækning. Beregnet støjniveau 1,5 meter over terræn i aftenperioden.



Figur 19-10. Scenarie: Reduceret støj med overdækning. Beregnet støjniveau på facaden i aftenperioden.



Figur 19-11. Scenarie: Reduceret støj med overdækning. Beregnet støjniveau 1,5 meter over terræn i natperioden.

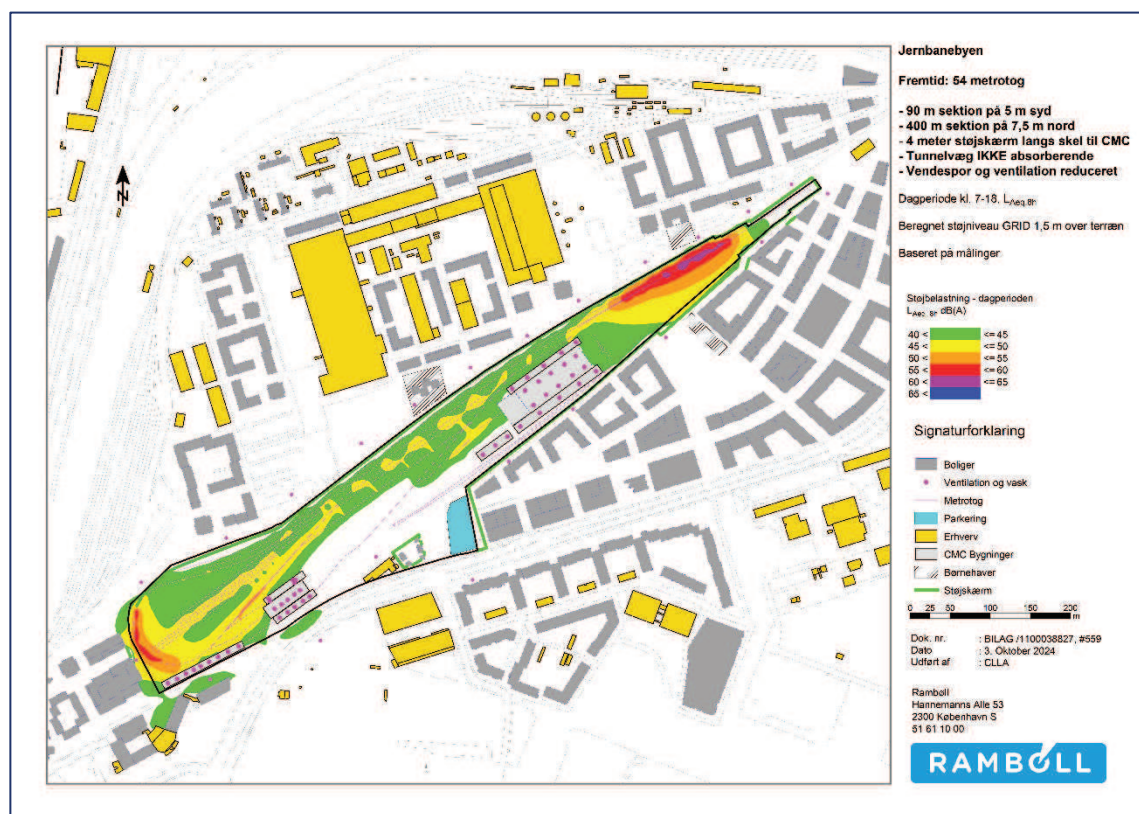


Figur 19-12. Scenarie: Reduceret støj med overdækning Beregnet støjniveau på facaden i natperioden.

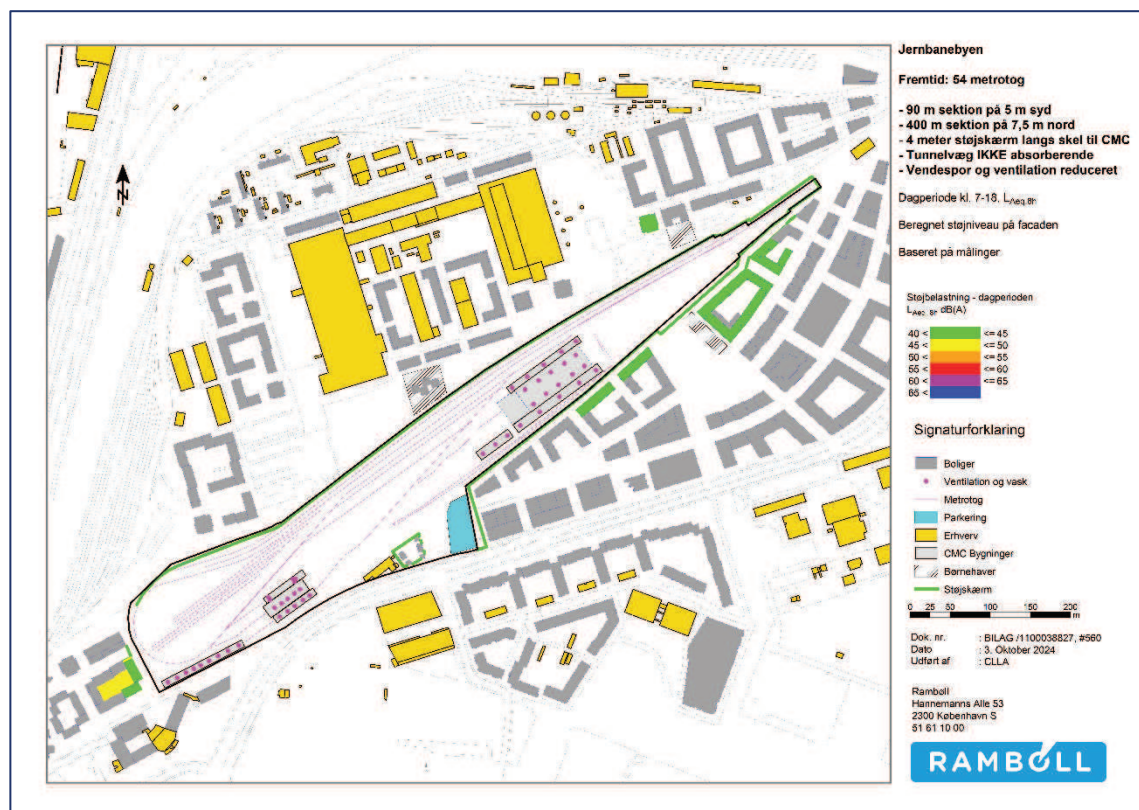
19.3 Reduceret støj uden overdækning

På de følgende sidder er indsat støjkonturkort og støjkort med facadeniveauer for scenariet reduceret støj uden overdækning:

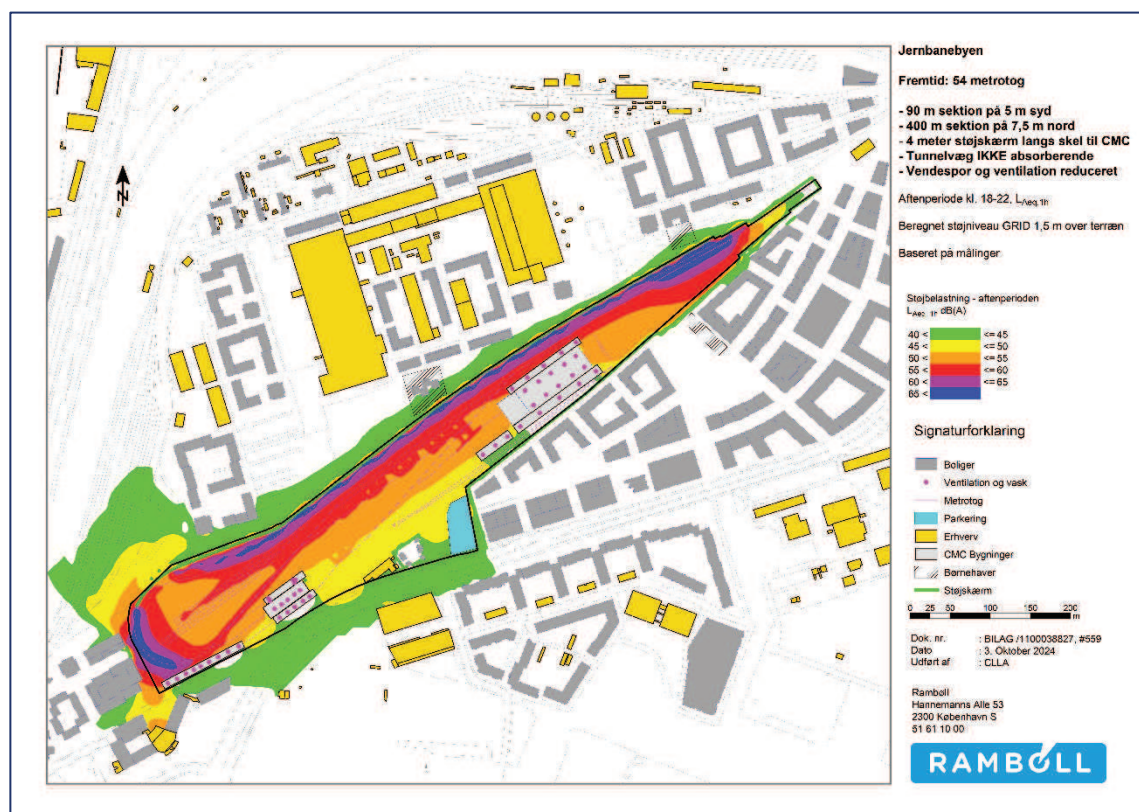
- Indretning og drift som beskrevet i afsnit 8.
- Støjdæmpende tiltag:
 - 4 meter høje støjskærme.
 - Håndtering af støj fra vendespor (måling udført 4. september 2023 efter slibning).
 - Reduktion af støj fra ventilationsenheder.
 - 5 meter og 7,5 meter højde støjskærme.



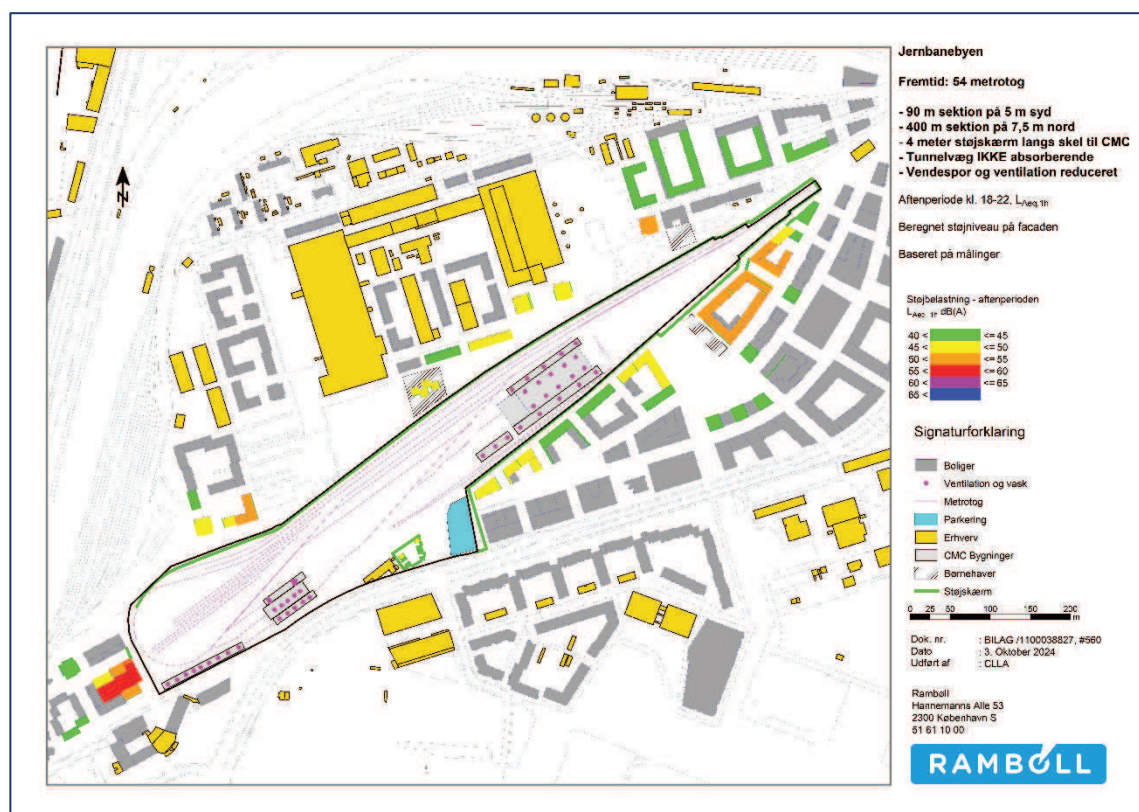
Figur 19-13. Scenarie: Reduceret støj uden overdækning. Beregnet støjniveau 1,5 meter over terræn i dagperioden.



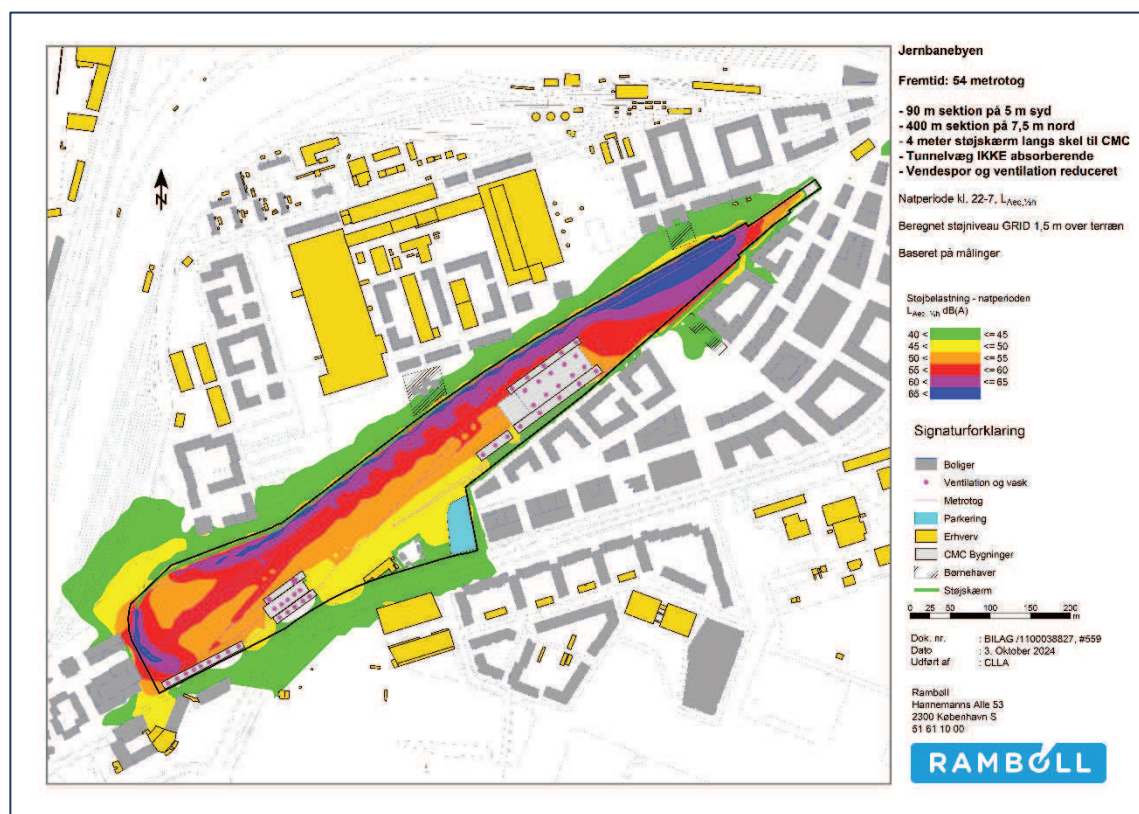
Figur 19-14. Scenarie: Reduceret støj uden overdækning. Beregnet støjniveau på facaden i dagperioden.



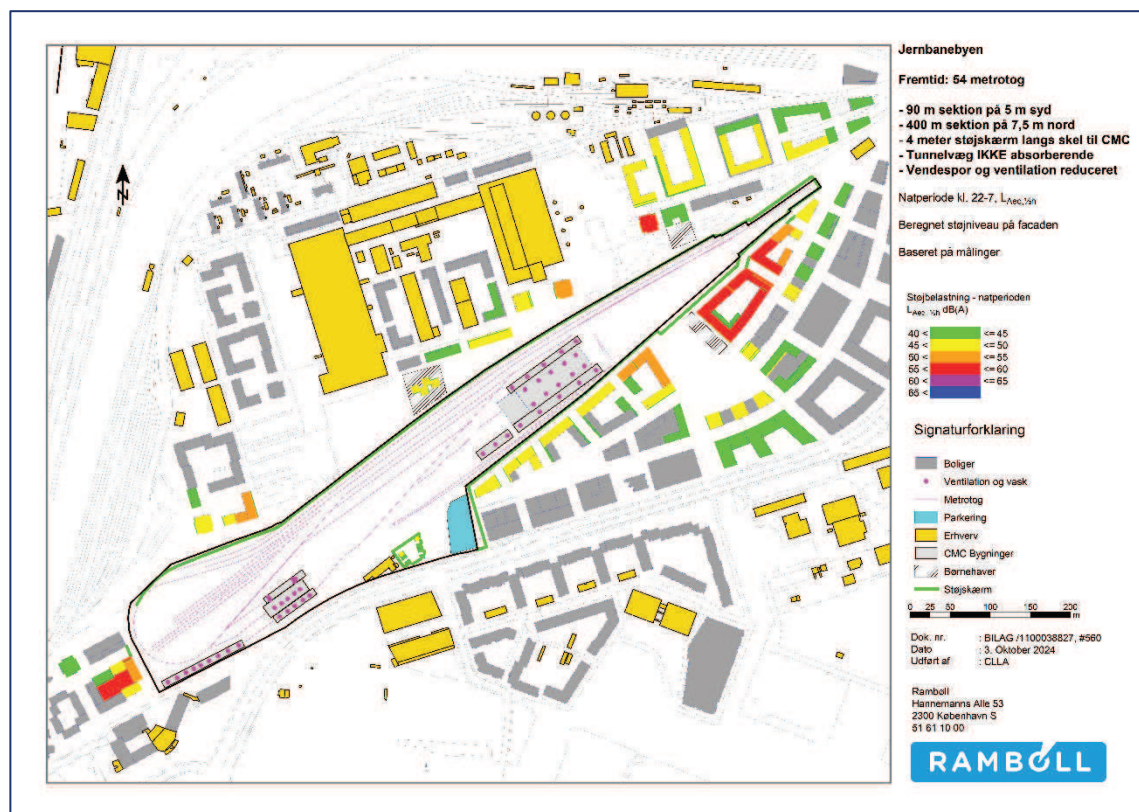
Figur 19-15. Scenarie: Reduceret støj uden overdækning. Beregnet støjniveau 1,5 meter over terræn i aftenperioden.



Figur 19-16. Scenarie: reduceret støj uden overdækning. Beregnet støjniveau på facaden i aftenperioden.



Figur 19-17. Scenarie: Reduceret støj uden overdækning. Beregnet støjniveau 1,5 meter over terræn i natperioden.

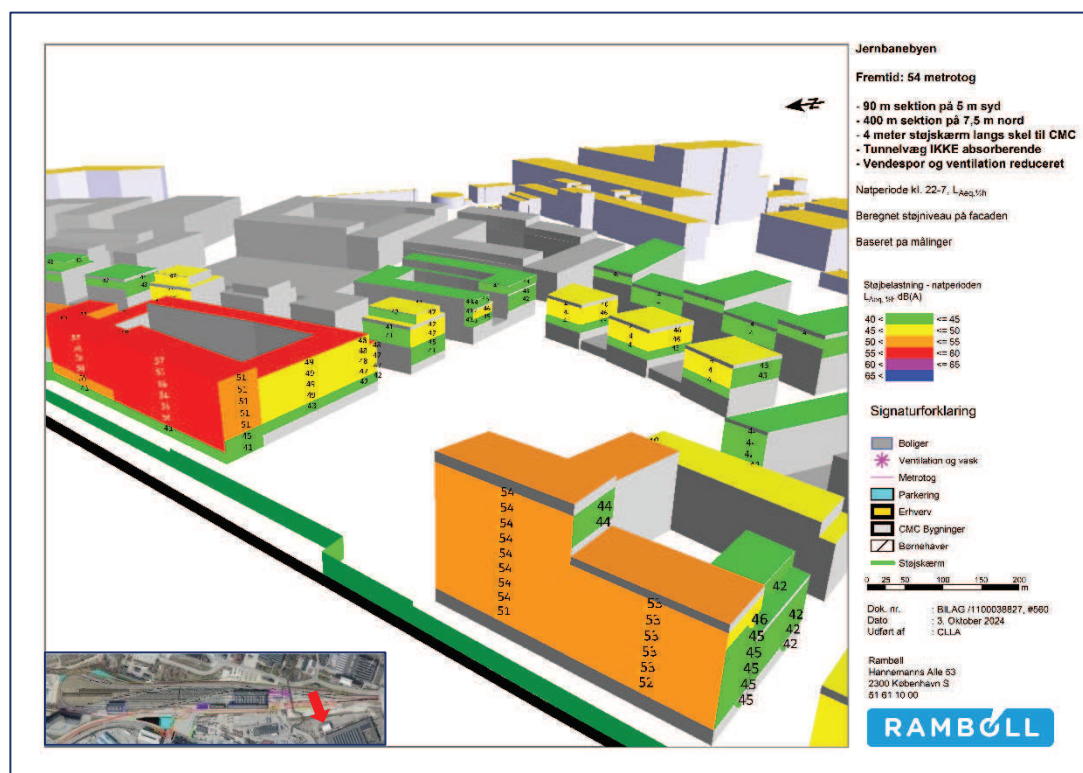


Figur 19-18. Scenarie: Reduceret støj uden overdækning. Beregnet støjniveau på facaden i natperioden.

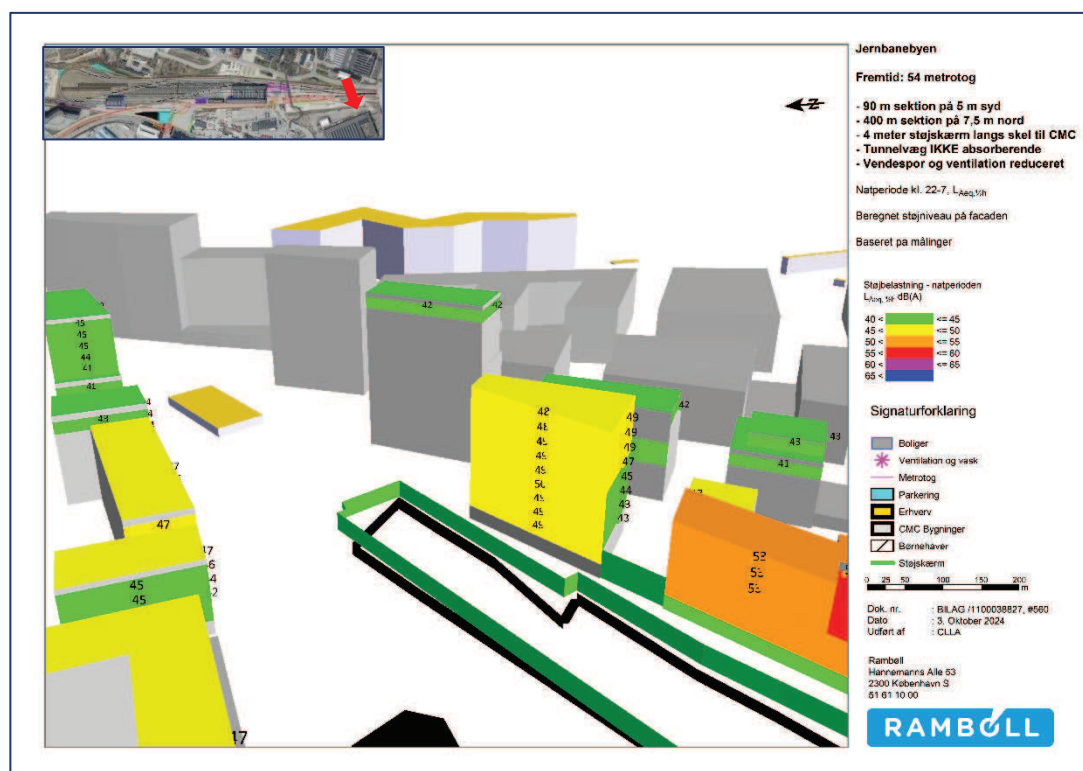
19.4 3D opstalter med facadestøjniveauer

I det følgende er indsat vises 3D opstalter, der viser detaljerede støjniveauer på facader i natperioden i scenariet reduceret støj uden overdækning.

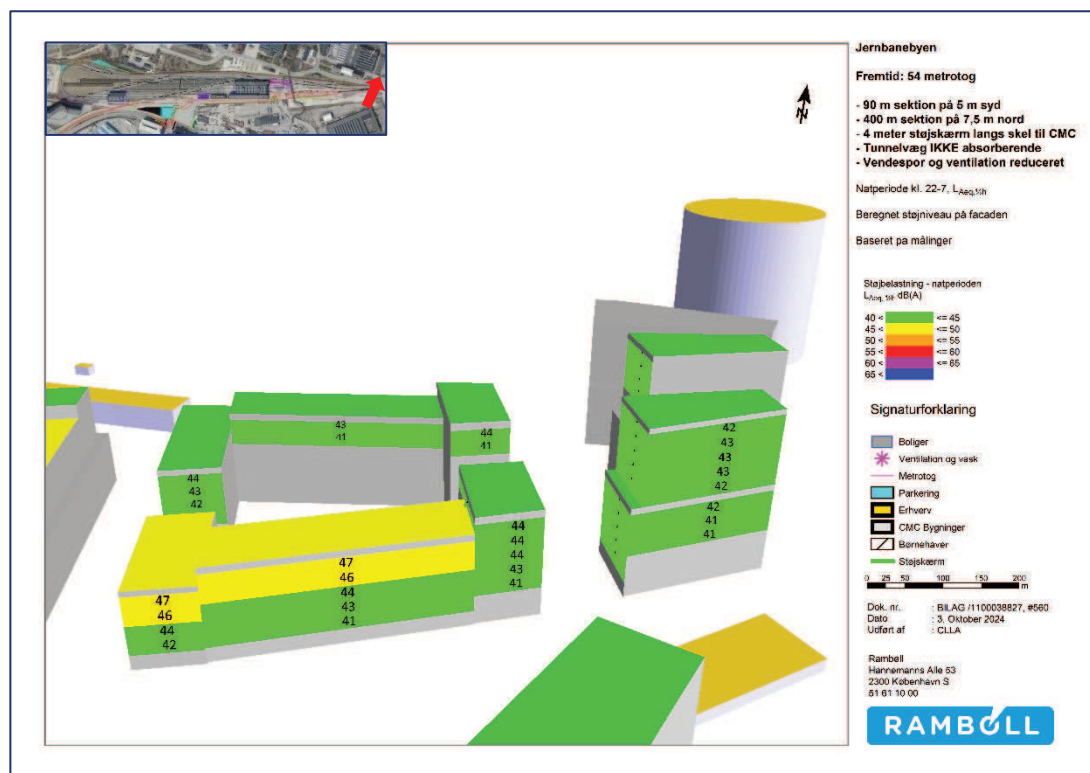
3D opstalter starter ved indkørsel til Cityringen mod øst og bygningerne er vist fra syd mod nord indtil vendespor i vest. Derefter vises bygningerne fra nord mod syd indtil indkørsel til Cityringen mod øst.



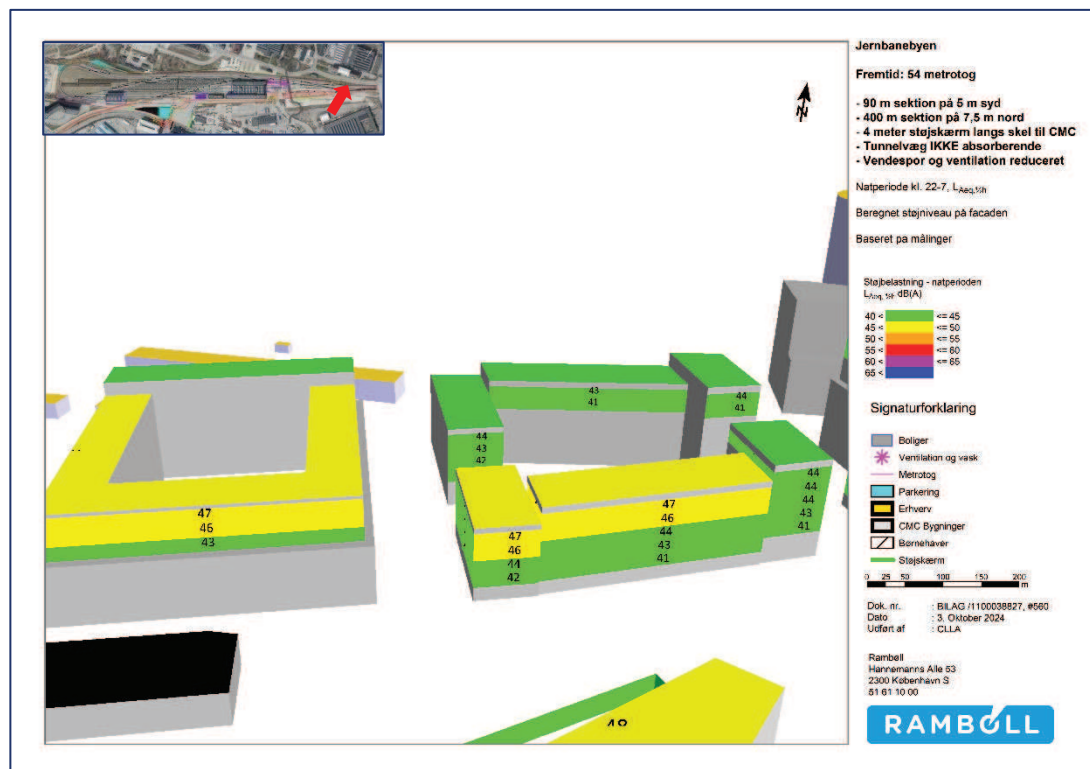
Figur 19-19. Scenarie: Reduceret støj uden overdækning. 3D opstalt af beregnet støjniveau på facaden i natperioden. Grå facader er udsat for støj med niveauer under 40 dB. Opstalten viser bygninger på sydøst siden af CMC set fra CMC området med tunnelrampen til venstre (sammenlign evt. med Figur 19-18).



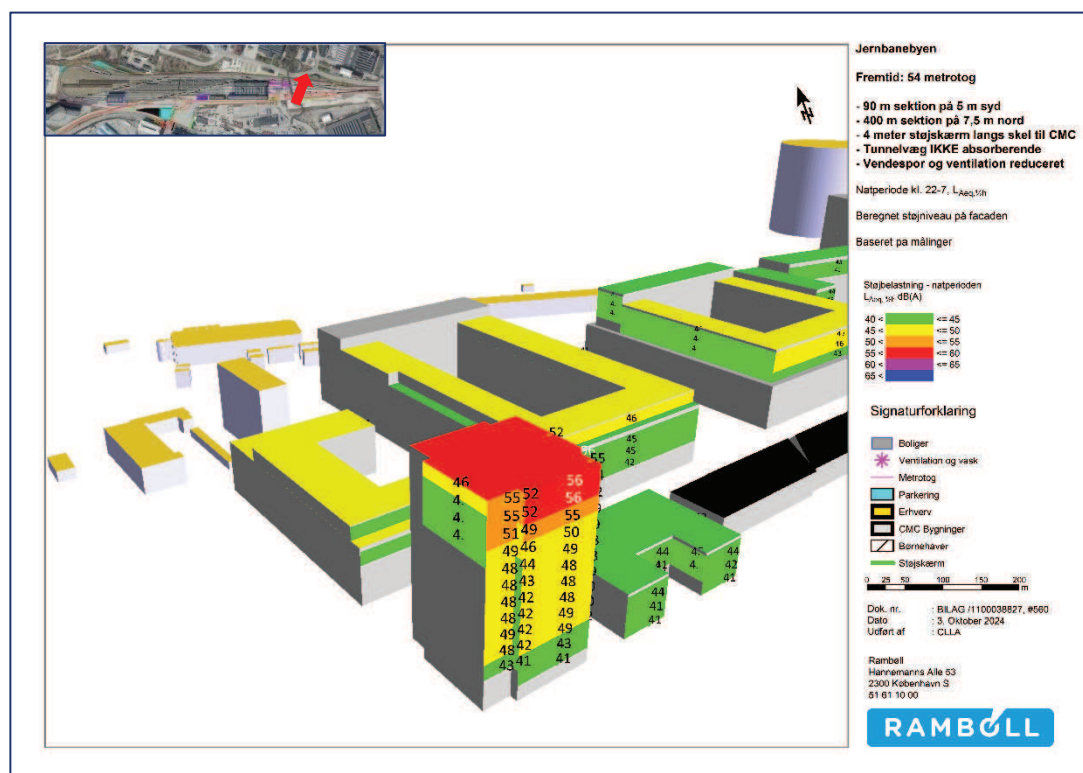
Figur 19-20. Scenarie: Reduceret støj uden overdækning. 3D opstalt af beregnet støjniveau på facaden i natperioden. Grå facader er udsat for støj med niveauer under 40 dB. Opstalten viser bygninger i sydenden af CMC ved tunnelrampen (sammenlign evt. med Figur 19-18).



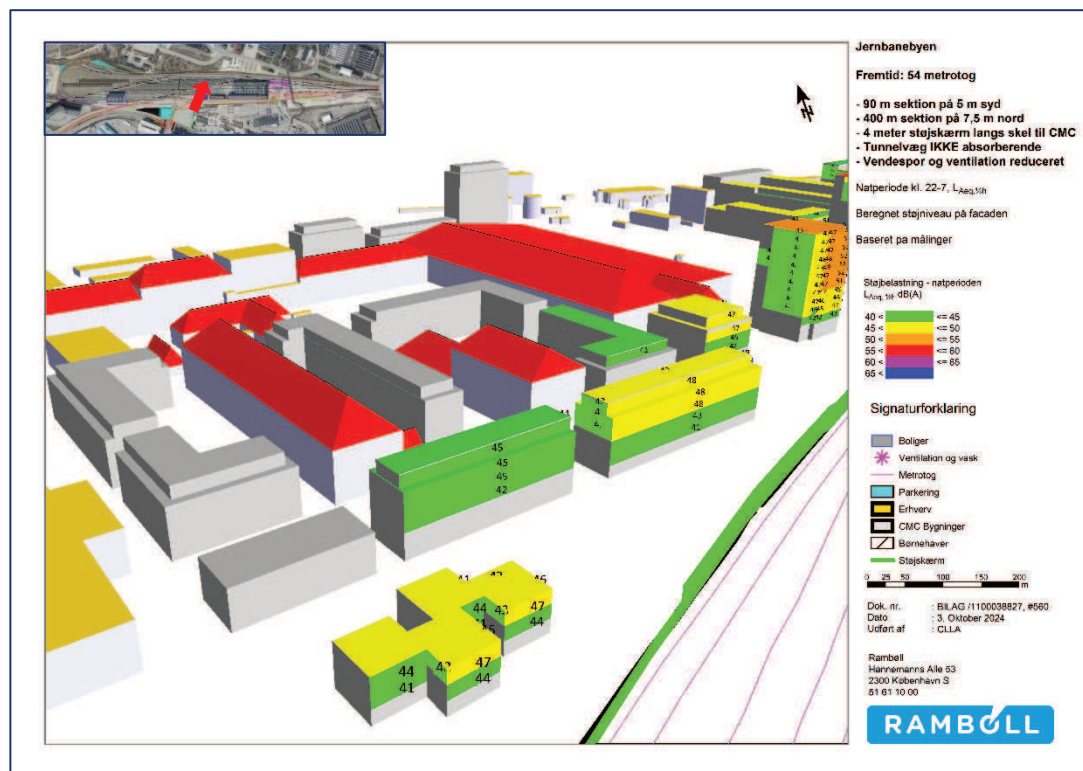
Figur 19-21. Scenarie: Reduceret støj uden overdækning. 3D opstalt af beregnet støjniveau på facaden i natperioden. Grå facader er udsat for støj med niveauer under 40 dB. Bygninger nord for tunnelrampen.



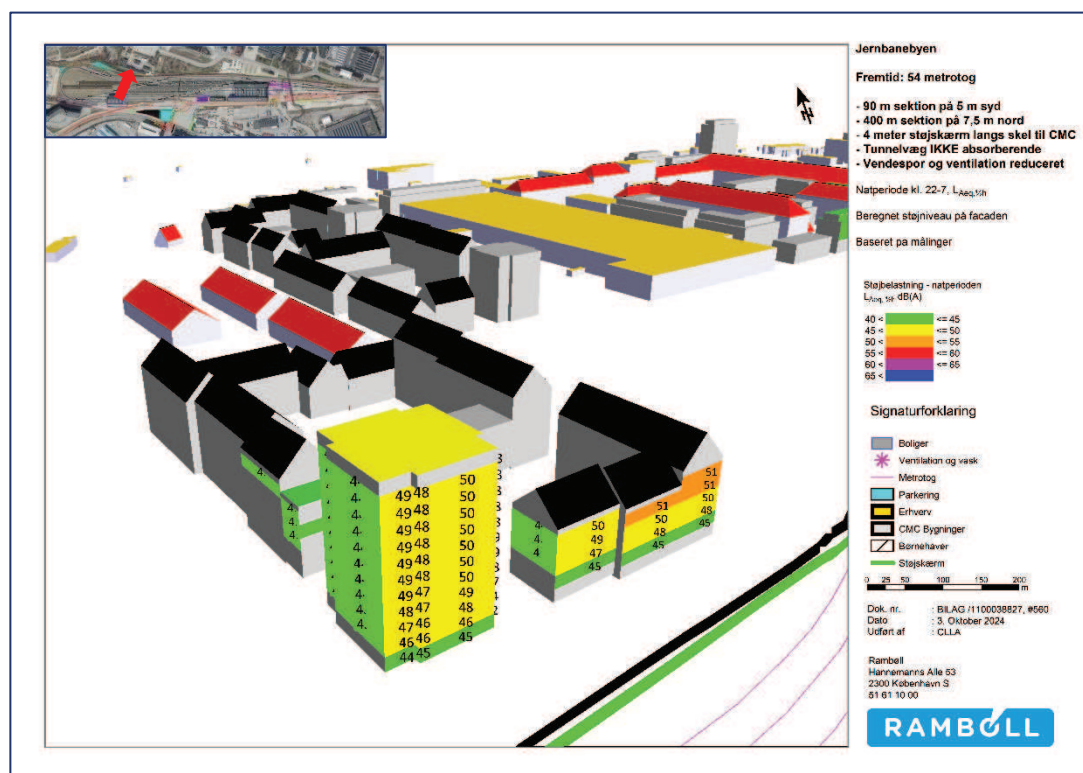
Figur 19-22. Scenarie: Reduceret støj uden overdækning. 3D opstalt af beregnet støjniveau på facaden i natperioden. Grå facader er udsat for støj med niveauer under 40 dB. Bygninger nord for tunnelrampen.



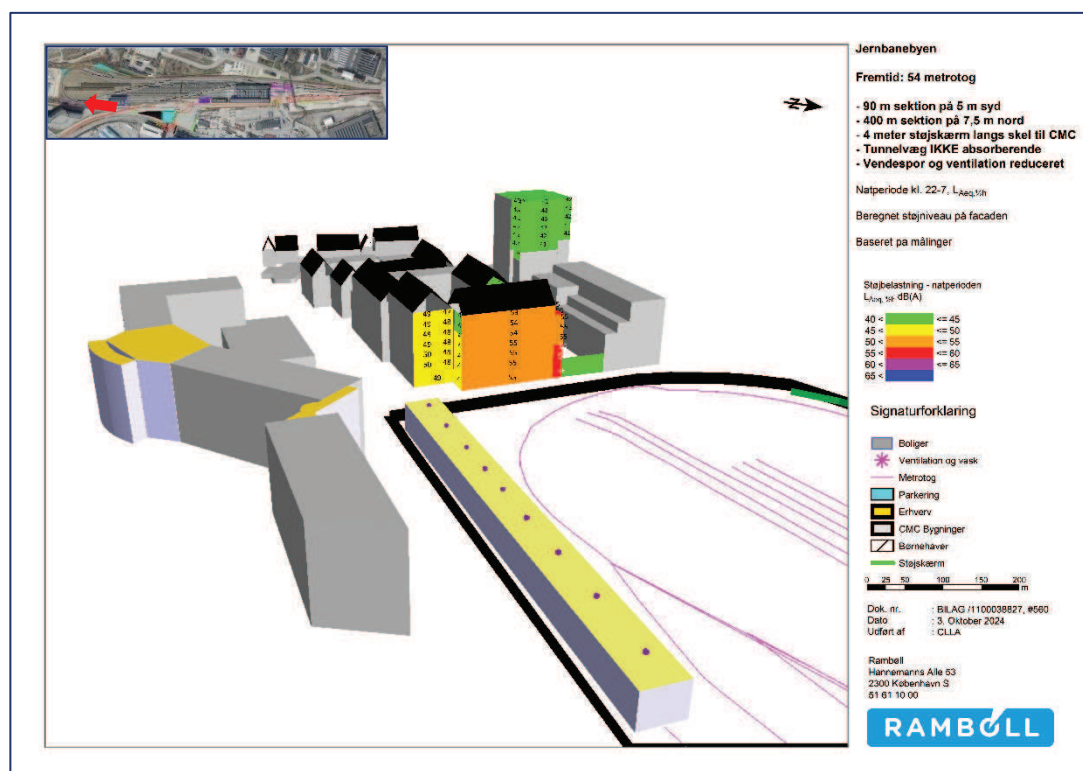
Figur 19-23. Scenarie: Reduceret støj uden overdækning. 3D opstalt af beregnet støjniveau på facaden i natperioden. Grå facader er udsat for støj med niveauer under 40 dB. Bygninger nordøst for CMC.



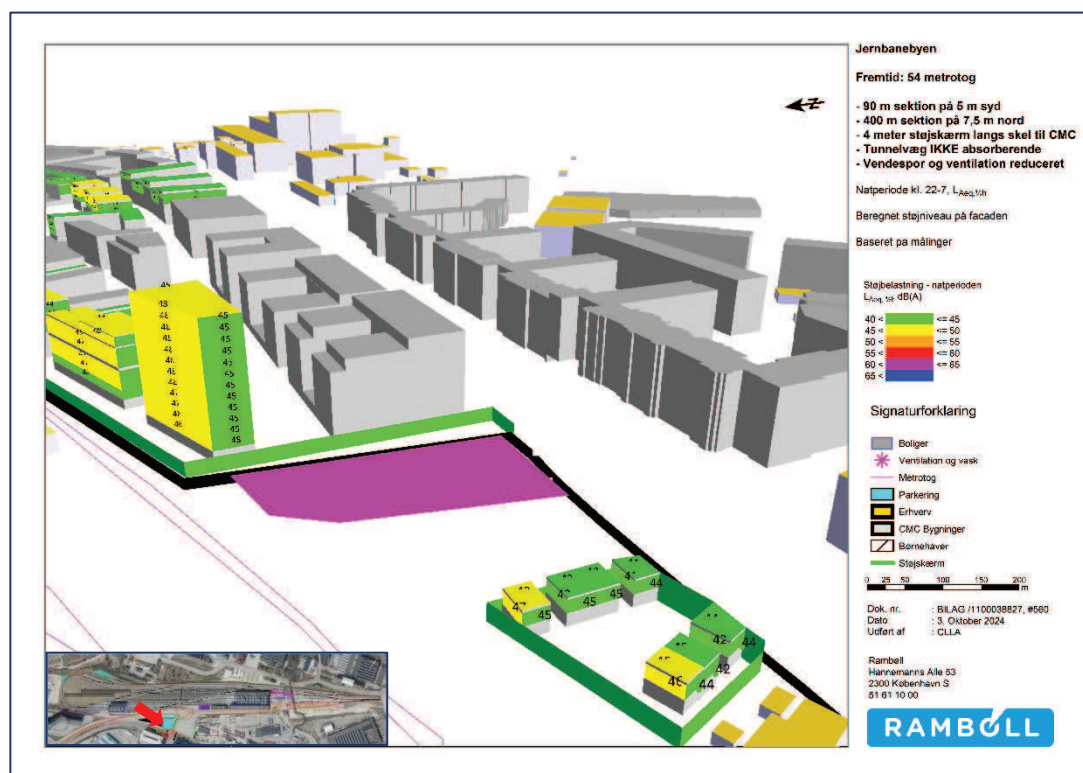
Figur 19-24. Scenarie: Reduceret støj uden overdækning. 3D opstalt af beregnet støjniveau på facaden i natperioden. Grå facader er udsat for støj med niveauer under 40 dB. Bygninger ved Lokomotivværkstedet nordøst for CMC.



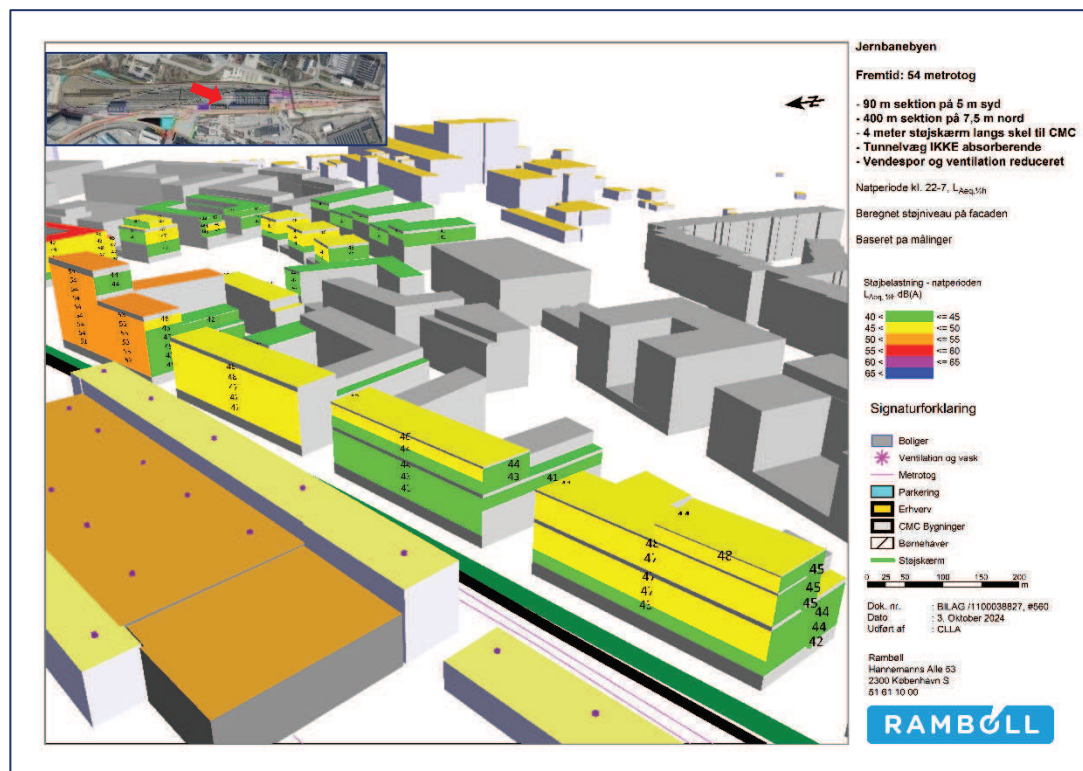
Figur 19-25. Scenarie: Reduceret støj uden overdækning. 3D opstalt af beregnet støjniveau på facaden i natperioden. Grå facader er udsat for støj med niveauer under 40 dB. Bygninger ved tidligere DSB-værksted nordøst for CMC.



Figur 19-26. Scenarie: Reduceret støj uden overdækning. 3D opstalt af beregnet støjniveau på facaden i natperioden. Grå facader er udsat for støj med niveauer under 40 dB. Bygninger sydvest for loop.



Figur 19-27. Scenario: Reduceret støj uden overdækning. 3D opstalt af beregnet støjniveau på facaden i natperioden. Grå facader er udsat for støj med niveauer under 40 dB. Bygninger på sydøst side midt for CMC.



Figur 19-28. Scenario: Reduceret støj uden overdækning. 3D opstalt af beregnet støjniveau på facaden i natperioden. Bygninger på sydøst siden ud for CMC værkstedsbygning.

20. BILAG 1 OVERSIGT OVER STØJKILDER

Tabellen herunder indeholder lydeffektniveauer for de støjklider, der indgår i de udførte støjberegninger.

Tabel 20-1. Kildestyrke (lydeffekt, L_{WA} i dB re. 10^{-12} W) for de støjklider, der indgår i støjberegningerne.

Kilde	L_{WA}	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz
Arbejdstog, tomgang, målt.	105	72	82	89	95	98	99	99	97
Arbejdstog, kørsel, målt.	87	54	64	72	77	80	82	81	79
Metrotog, holdende, målt.	74	64	61	62	66	70	66	59	49
Metrotog, holdende, aktiv ventilation, målt.	93	63	74	82	86	87	85	86	78
Metro 15 km/t, målt.	96	62	71	83	90	87	92	88	71
Metro 60 km/t, målt.	116	76	83	95	112	110	111	102	93
Ventilation, værksted. Målt.	80	24	35	51	69	68	71	74	74
Ventilation, vaskehal. Målt.	75	47	55	57	71	70	68	63	55
Indvendig rengøring. Test af horn, målt.	108	65	74	81	104	103	104	98	92
Ikke benyttet.									
Metro udkørsel, 40 km/t. Før diamantkrydsning. Målt.	116	81	91	103	102	111	111	109	105
Metro udkørsel, 40 km/t. Gennem diamant-krydsning. Målt.	119	84	94	99	109	112	112	113	111
Metro udkørsel, 40 km/t. Efter diamantkrydsning. Målt.	116	81	91	103	102	111	111	109	105
Metro indkørsel, 40 km/t. Gennem diamant-krydsning. Målt.	116	79	91	96	107	106	110	110	108
Metro, 15 km/t. Gennem vendespor. Målt 28. marts 2022.	116	64	74	88	89	96	95	116	95
Metro, 15 km/t. Gennem vendespor. Efter slibning. Målt 4. september 2024.	111	81	87	92	100	105	108	97	94
Ventilation (karakteristisk værdi). Graffiti fjernelse. Hjulafdrejning. Indvendig rengøring. Kontor.	80	47	57	64	70	73	74	74	72
Personbil, parkering. Katalogværdi.	85	69	76	75	77	78	77	75	69

21. BILAG 2 TEST AF HORN

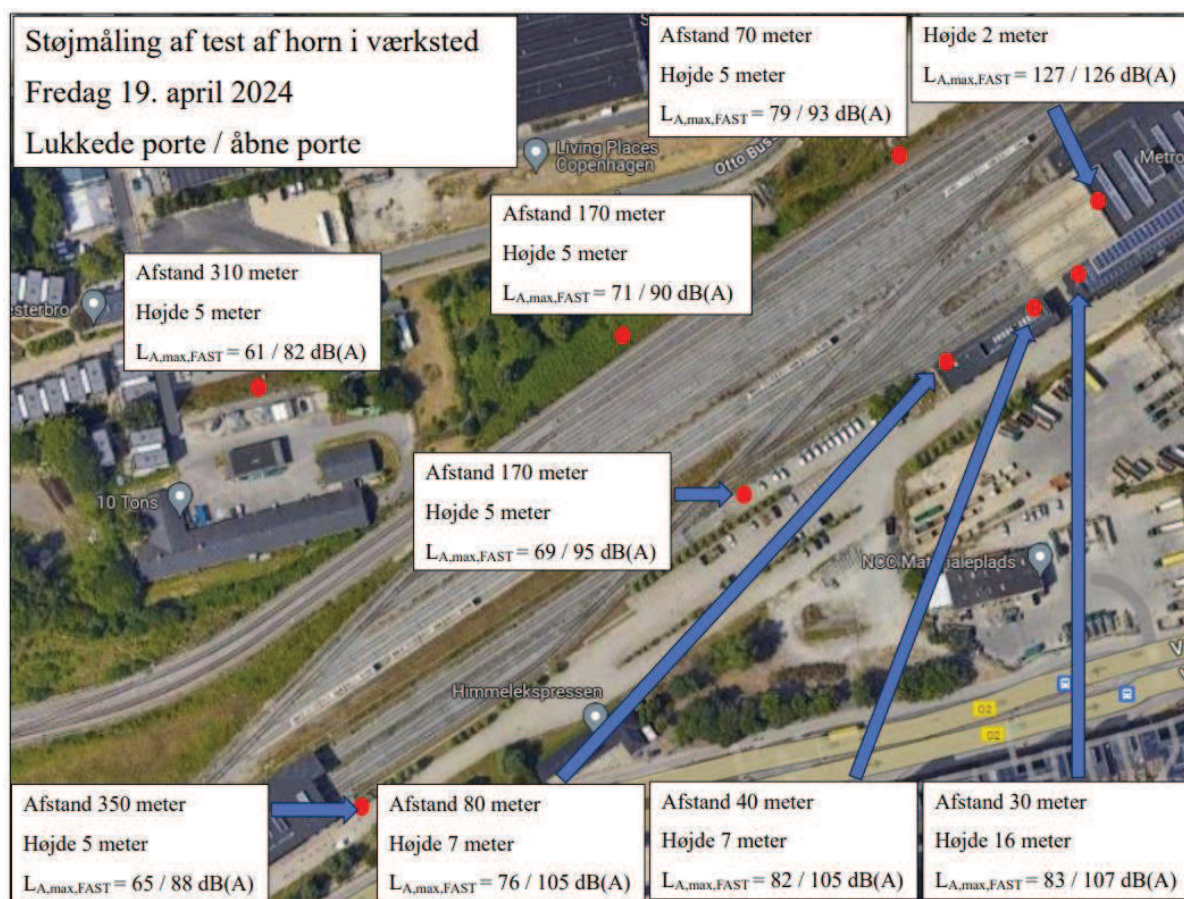
Fredag den 19. april 2024 blev målt støj fra test af horn i værksted med lukkede og åbne porte.

Støjmåling er udført med parameteren $L_{Amax,FAST}$ for at vurdere om grænseværdi om natten kl. 22-7 $L_{Amax,FAST} \leq 55$ dB er overholdt. Der er vurderet at støj fra test af horn ikke har signifikant indflydelse på L_{Aeq} for natperioden, da varighed af test af horn højst er et par sekunder.

Analyse af støj fra test af horn viser at støjen er en impuls, baseret på stejlhed og niveaudifferens i henhold til NT ACOU 112 "Prominence of Impulsive Sounds and for Adjustment of L_{Aeq} ," maj 2002.

På Figur 21-1 er vist resultat af støjmåling af test af horn i værksted med lukkede og åbne porte. Som eksempel " $L_{Amax,FAST} = 69 / 95$ dB(A)" betyder $L_{Amax,FAST} = 69$ dB(A) med lukkede porte og $L_{Amax,FAST} = 95$ dB(A) med åbne porte.

Som vist på figur 21-1 er der målt $L_{Amax,FAST} \geq 55$ dB(A) selv med lukkede porte for samtlige målepunkter.



Figur 21-1. Resultat af støjmåling af test af horn i værksted med lukkede og åbne porte. Som eksempel " $L_{Amax,FAST} = 69 / 95$ dB(A)" betyder $L_{Amax,FAST} = 69$ dB(A) med lukkede porte og $L_{Amax,FAST} = 95$ dB(A) med åbne porte. Selv med lukkede porte så er der målt $L_{Amax,FAST} \geq 55$ dB(A) for samtlige målepunkter.

Svar til: Høring 64997 af: Team Cobe på vegne af grundejerne

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

47

INDSENDT AF

Team Cobe på vegne af grundejerne

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Team Cobe på vegne af grundejerne

BY

Nordhavn

POSTNR.

2150

ADRESSE

Orientkaj 4

HØRINGSSVAR

Der blev opdaget mangel i forrige høringssvar "svarnummer 40". Hermed uploades nyt høringssvar, som træder istedet for tidligere uploadede materiale.

Beklager forvirringen.

Mvh Team Cobe på vegne af Freja Ejendomme A/S, DSB Ejendomsudvikling A/S og Baneby

MATERIALE:

jbb hoeringssvar.pdf

jbb hoerringssvar bilag ss3.pdf

jbb hoerringssvar bilag ss4-5.pdf

jbb hoerringssvar bilag ss6.pdf

jbb hoerringssvar bilag ss7.pdf

jbb hoerringssvar bilag ss8.pdf

JERNBANEBYEN HØRINGSSVAR

31.10.2024

Rev. A: 01.11.2024

På vegne af Freja Ejendomme A/S, DSB Ejendomsudvikling A/S og Baneby (herefter grundejerne) fremsendes hermed høringssvar til lokalplanen for Jernbanebyen.

Grundejerne har de seneste år arbejdet intenst og i tæt samarbejde med Københavns Kommune, lokaludvalg og en lang række specialiserede fagfolk om at udvikle Jernbanebyen til en bydel – til glæde og gavn for byens nuværende og kommende beboere.

Jernbanebyen er blevet udviklet ud fra en dyb respekt for den unikke industrihistoriske forankring, der udgør Jernbanebyens DNA og sjæl. Tilgangen til arbejdet har altid været med en udtalt bevidsthed om, at bydelens særlige historik og unikke bygninger og kendetegn vil være en central og differentierende markør for denne nye bydel og kommende beboere og brugere i fremtiden.

Grundejernes plan for Jernbanebyen er udviklet på basis af flere års borgerinddragelse, hvor man i tæt samarbejde med Københavns Kommune og andre aktører ved flere lejligheder har givet borgerne mulighed for at give input til fremtidens Jernbanebyen. En proces der også fra flere sider er blevet kvitteret positivt for.

Det har fra starten været grundejernes vision, at Jernbanebyen skal blive en grøn og attraktiv bydel for alle københavnere med mange boligformer og med fokus på en bæredygtig og miljøvenlig udvikling af den delvis bilfri bydel, hvor også fokus på sundhed og fællesskaber borgerne imellem vejer tungt.

Vi mener, at denne gode lokalplan skaber muligheden for at vores oprindelige vision for Jernbanebyen kan virkeliggøres.

Det er dog samtidig grundejernes opfattelse, at lokalplanen med få ændringer kan blive endnu bedre for børnefamilier, for et grønnere København, som en delvis bilfri bydel med en særlig arkitektonisk egenart og med fokus på en bæredygtig og klimavenlig udvikling der understøtter den grønne omstilling.

Familier i byen



Det er vigtigt, at Jernbanebyen kan tilbyde boliger til mange familieformer. Det betyder boliger i varierende størrelser og ejerformer. Til børnefamilierne savner vi dog f.eks., at de en dejlig sommerdag kan spise sammen på altanen og at gårdrummet kan lukkes af, så børnene trygt kan sendes alene i gården for at lege. De nuværende bestemmelser rummer ikke mulighed for dette.

En grøn by



Grundejerne ønsker at støtte et grønnere København med større biodiversitet. Derfor er det vigtigt for os, at lokalplanen rummer og understøtter tanken om en grøn by. Hvis valget står mellem mere grønt eller mere belægning, bør valget være mere grønt. Vi mener dette i højere grad bør være synligt i lokalplanens bestemmelser. Dette kan f.eks. opnås ved at lade kommunale bygninger have samme mængde grønt som resten af Jernbanebyen, aldrig kræve 100% belagte flader samt skærme de større grønne arealer for gennemkørende trafik. Prioritering af grønne arealer i lokalplanen vil som positiv sideeffekt medvirke til at reducere varmeeffekten.

Delvis bilfri by

Jernbanebyen skal prioritere gående og cyklister før biler for at understøtte livet mellem bygningerne og give plads til det grønne. De overordnede principper for trafikfordelingen i lokalplanen kan således med fordel styrkes f.eks. langs sydsiden af CMC og særligt i Vasbyhave, hvor bløde trafikanter og den grønne parkstruktur i højere grad skal prioriteres i lokalplanens bestemmelser og tegninger. Vi ønsker, at særligt håndteringen af den tunge trafik til dagligvareforretninger og nærgenbrugsstation optimeres, så den delvis bilfrie bydel styrkes.

Det er væsentligt for os, at servicegaderne bliver grønne og at de mange nødvendige elementer kan indarbejdes, men ikke overdrevent som f.eks. kravet om bænke for hver 50 m. I servicegaderne skal indsnævring sammen med varelevering medvirke til at reducere hastigheden.

Fremtidens klimavenlige by / bæredygtighed

Den grønne bydel Jernbanebyen reducerer varmeøffekten, f.eks. ved at der foreslås yderligere facadebeplantning, og de grønne prioriteringstiltag beskrevet ovenfor vil reducere varmeøffekten yderligere. Skal der ske yderligere reduktioner skal materialevalget på de store eksisterende shedtage ændres eller muligheden for solceller øges, hvilket grundejerne er positive for.

Der foregår i dag en rivende udvikling af arkitekturen i byggeriet, drevet af behovet for at arbejde med nye materialer for at kunne nå klimamål. Det stiller krav om en lokalplan, der ikke hindrer nye materials anvendelse. Det gælder både ved en meget begrænset materialetilladelse eller ved tekniske forhindringer, f.eks. er der behov for at tillade højere bygninger ved anvendelse af trækonstruktioner end ved gængse betonkonstruktioner.

Plads til forskellighed / Arkitektonisk egenart

I helhedsplanen for Jernbanebyen er der lagt vægt på, at hvert kvarter har en egenart samtidig med, at der er en sammenhæng på tværs af hele bydelen. Vi ser gerne, at de simple arkitektoniske tiltag fra helhedsplanen fastholdes og at nye arkitektoniske tiltag ikke udvisker dette, eller sætter begrænsninger der mindsker mulighederne for diversitet indenfor egenarten.

For at fremme egenarten ønsker vi generelt, at lokalplanen muliggør rejste tage, og at de højere bygninger kan have skjult teknik ved afskærmning i facadelinjen. Den visuelle sigtelinje i delområde 5 med de mange bevaringsværdige bygninger ønskes respekteret, også af skolebyggeriet.

Der er for Jernbanebyen lavet en indledende detailhandelsstrategi, der lægger vægt på at handel og oplevelser primært samles to steder. Grundejerne vil, med ejerskab til alle de publikumsorienterede serviceerhvervs-lokaler, arbejde for et varieret og rigt udbud. Grundejerne er bekymrede for, at lokalplanens udlægning af publikumsorienteret serviceerhverv ikke understøtter denne strategi. Tomme stuelokaler uden aktivitet i flere år er uønskede. Vi ser gerne, at de lokaler enten skifter anvendelse til serviceerhverv eller får en bredere anvendelsesbeskrivelse for publikumsorienteret serviceerhverv.

De konkrete forslag til ændringer af lokalplanen fremgår af vedlagte skema og redegørelser samt illustrationer af vedlagte bilag. For at skabe oversigt fremgår det også, hvilket af ovenstående temaer ændringen understøtter.

§3 Anvendelse

Bestemmelse	Forslag til ændringer Rød tekst slettes og grøn tekst tilføjes	Begrundelse
Stk. 6 – almene boliger, samt tegning 2d	Stk. 11 – almene boliger, samt tegning 2d Der tilføjes et muligt byggefelt i delområde I	Grundet TMU's ændringsforslag til lokalplanen, der slår fast at plejehjem tæller bolig, og hermed udløser almen bolig, udvides mulige byggefelter til almen bolig med ét ekstra byggefelt i delområde I. At plejehjemmet udløser almen bolig, er en ændring af forudsætningerne for lokalplansarbejdet, og det vurderes derfor, at der kan blive brug for mere plads og fleksibilitet i forhold til placeringen af almen bolig i planen. Se bilag 3.01
Stk. 11 – tegning 2a I område I må de enkelte udvalgswarebutikker ikke overstige 1.000m ² og de enkelte dagligvarebutikker ikke overstige 500m ² . I det på tegning 2a viste område i delområde I gælder dog, at de enkelte dagligvare- og udvalgswarebutikker ikke må overstige hhv. 3.500m ² og 2.000m ²	Stk. 11 (+ tegning 2a) <i>Markeringen på kortet udvides.</i>	Den nuværende markering på kort 2a, der anviser hvor store dagligvarebutikker kan placeres, kan ikke indeholde en butik af en størrelse på 3.500m ² , som ellers tillades i bestemmelsen. Markeringen foreslås derfor udvidet mod nord, så der er plads til en butik af 3.500m ² . Kommunens ønske om at få en nærgenbrugsstation placeret i Spor10 og samt byggefelt udlagt til parkering i delområde I, sammenholdt med ønsket om at stueetagen i 1.12 udnyttes til mobilitetshus-funktioner (jf. Bilag) medfører, at en dagligvarebutik sandsynligvis ikke kan placeres i byggefelt 1.12 (mobilitetshuset). Der skal derfor skabes mulighed for at en dagligvarebutik kan placeres i stueetagen på byggefelt 1.08 Se bilag 3.02 for udvidelse af anvendelsen Se bilag 4.02 for løsning på varelevering ved supermarked på byggefelt 1.08
Stk. 12 – tegning 2a (option A) For stueetager (1. etage) vist på tegning 2a gælder... ... Denne andel af stueetagen (1. etage) må ikke anvendes til liberale erhverv, såsom pengeinstitutter, advokat- og ejendomsmæglervirksomhed, forsikringskontorer, klinikker, og til udadvendte funktioner af social,	Stk. 12 – tegning 2a <i>Markeringerne på tegning 2a ændres, så den følger detailsstrategien.</i>	Der er ambitionen, at Jernbanebyen skal være en levende bydel for beboere, besøgende og folk der arbejder her. Vi skal derfor undgå at ende med tomme erhvervslokaler i stueetagen, der skaber døde facader. De nuværende bestemmelser for placering af publikumsorienteret

kulturel eller fritidspræget karakter, såsom klub-, udstillings- og beboerlokaler.		serviceerhverv gør dette svært, da placeringen af publikumsorienteret serviceerhverv på tegning 2a ikke understøtter den detailstrategi, der er udformet for området. Samtidig er definitionen af publikumsorienteret serviceerhverv meget snæver, hvilket vil øge risikoen for, at lokalerne ikke kan udfyldes. Se bilag 3.03
Stk. 12 (option B) Publikumsorienterede serviceerhverv i stueetagen For stueetager (1. etage) vist på tegning 2a gælder, at mindst [...] % skal anvendes til publikumsorienterede serviceerhverv, såsom butikker, restauranter og caféer. Denne andel af stueetagen (1. etage) må ikke anvendes til liberale erhverv, såsom pengeinstitutter, advokat- og ejendomsmæglervirksomhed, forsikringskontorer, klinikker, og til udadvendte funktioner af social, kulturel eller fritidspræget karakter, såsom klub-, udstillings- og beboerlokaler.	Stk. 12 Publikumsorienterede serviceerhverv med mulighed for liberale erhverv i stueetagen (1. etage) For stueetager (1. etager) vist på tegning 2a gælder, at mindst [...] % skal anvendes til publikumsorienterede serviceerhverv, såsom butikker, restauranter og caféer. Endvidere må denne andel af stueetagen (1. etager) anvendes til liberale erhverv, såsom pengeinstitutter, advokat- og ejendomsmæglervirksomhed, forsikringskontorer, klinikker og lignende samt til udadvendte/fælles funktioner af social, kulturel eller fritidspræget karakter, såsom klub-, udstillings- og beboerlokaler.	Der er ambitionen, at Jernbanebyen skal være en levende bydel for beboere, besøgende og folk der arbejder her. Vi skal derfor undgå at ende med tomme erhvervslokaler i stueetagen, der skaber døde facader. De nuværende bestemmelser for placering af publikumsorienteret serviceerhverv gør dette svært, da placeringen af publikumsorienteret serviceerhverv på tegning 2a ikke understøtter den detailstrategi, der er udformet for området. Samtidig er definitionen af publikumsorienteret serviceerhverv meget snæver, hvilket vil øge risikoen for, at lokalerne ikke kan udfyldes. Hvis ikke tegning 2a ændres, skal definitionen af publikumsorienteret serviceerhverv udvides, så der også kan placeres udadvendte funktioner af kulturel eller social funktion (fx galleri, udstilling, kulturhus mm) langs markeringen på tegningen. Funktioner der lige så vel som en café eller butik vil kunne sikre liv og diversitet i bydelens udbud.
Tegning 2A (byggefelt vest for Spor10) Anvendelse på byggefelt vest for Spor10 i stueetagen langs vævet.	Tegning 2A ((byggefelt vest for Spor10) Der kan kun placeres serviceerhverv i stueetage på byggefelt vest for Spor10 i 12m bælte langs vævsgaderne, i stedet for nuværende anvendelse der rummer mulighed både bolig og serviceerhverv.	Det er formålet med denne ændring af sikre en stærk arkitektonisk helhedsløsning, der understøtter delområdets <i>egenart</i>. Kravet om tilbagetrækning på facaden mod vævsgaderne (servicegader) på det store byggefelt syd for Spor10 skal fjernes for at sikre, at bebyggelsen kan skabe gennemgående vandrette linjer, langs hele bygningens forløb. Dette vil understøtte og forstærke kvarterets buede vævsgader, der er en gennemgående identitet for kvarteret. For at imødekommer denne ændring i tilbagetrækninger, og

		sikre gode dagslysforhold i alle boliger, ændres anvendelse i stueetagen i boligfeltet overfor, så der er stueetagen mod vævsgaderne kun kan være serviceerhverv, og bolig fra 1. sal (2. etage). Se bilag 3.04 for illustrationer <i>Denne motivering hænger sammen med ændringsforslag under §7 vedr. Tilbagetrækninger i facade.</i>
Tegning 2A (Vognværkstedet) Anvendelse i stueetagen af vognværkstedet	Tegning 2A (Vognværkstedet) Ny placering af serviceerhverv i stueetagen	Muligheden for serviceerhverv og udadvendt serviceerhverv i vognværkstedet skal være med til at sikre en aktivering af facaden mod Skydebroparken. Derfor skal muligheden for placering af serviceerhverv jf. tegning 2a begrænses til at ligge her. Se bilag 3.05 for alternativ tegning 2a

§4 Veje

Bestemmelse	Forslag til ændringer Rød tekst slettes og grøn tekst tilføjes	Begrundelse
Stk. 1. Intern vejstruktur og udlæg af arealer til vej Der må ikke være andre vejadgange end de på tegning 3a1 viste, og der må ikke etableres overkørsler til Vasbygade. <i>Samt:</i> Tegning 3b2 Veje III, XI Vejarealer	Stk. 1. Intern vejstruktur og udlæg af arealer til vej Der må ikke være andre vejadgange end de på tegning 3a1 viste, og der må ikke etableres overkørsler til Vasbygade Bortset fra én overkørsel til metrotog, med placering på Vasbygade. Tegning 3b2 Veje III, XI Overkørsel til metrotog med placering langs Vasbygade skal indtegnes som anvist i bilag.	Forslag til ændring understøtter <i>den delvis bilfrie by og sikrer areal til "skæve boliger"</i>. En særlig indkørsel til levering af nye metrotog er forudsætning for dimensionering af krydset ved Vestre Teglgade. Krydset ved Vestre Teglgade/Vasbygade bliver markant bredere og uhensigtsmæssigt ift. bløde trafikanter, hvis den direkte overkørsel til metrotogene ikke tillades. Krydset Vestre Teglgade / Vasbygade er i lokalplanudkastet ikke dimensioneret til håndtering af metrotog, da det har været en forudsætning at metrotogene kan håndteres jf. vores ændringsforslag. Det er afgørende for, at der er tilstrækkelig plads til placeringen af "de skæve boliger", at krydset Vestre Teglgade / Vasbygade ikke skal udbygges yderligere. Der vil ved denne sjældne levering af metrotog være tale om en særtransport, der håndteres i samarbejde med

		myndigheder, samt at det er en væsentlig forudsætning, at der er forberedt for vejadgang med disse særtransporter som foreslået af vores ændringsforslag. Se bilag 4.01 for forslag til placering.
Stk. 1. Intern vejstruktur og udlæg af arealer til vej Der må ikke være andre vejadgange end de på tegning 3a1 viste, og der må ikke etableres overkørsler til Vasbygade.	Stk. 1. Intern vejstruktur og udlæg af arealer til vej Der må ikke være andre vejadgange end de på tegning 3a1 viste, og der må ikke etableres overkørsler til Vasbygade. <i>Der kan dog tillades én højre ud udkørsel nordøst for mobilitetshuset i delområde 1.</i>	Forslag til ændring understøtter <i>den delvis bilfri by</i>, idet en "højre ud" løsning til Vasbygade vil begrænse mængden af store lastbiler til dagligvareforretninger i vævsgaderne (serviceveje) i delområde 1. I delområde 1 er stort set alle funktioner, der vil påkræve tung lastbiltrafik til servicering og levering af varer placeret omkring Kortløbsindkørslen. At alle disse lastbiler skal køre unødvendigt igennem vævsgaderne (serviceveje), for at kunne komme ud igen, arbejder imod alle planens grundlæggende principper og visioner om en delvist bilfri by, hvor cyklende, gående og legende børn kan opholde sig frit og sikkert i kvarterets gader. Cowi's trafikale vurdering af højre ud: Konklusionen er at højre ud fra Jernbanebyen til Vasbygade for større køretøjer, vil have en positiv indflydelse på reduktion af antallet af større køretøjer i vævsgaderne som er blandet med mange lette trafikanter. Dette vil have en positiv effekt for trafiksikkerheden for trafikken i vævsgaderne. Det er vurderet, at tilladelse af højre ud til Vasbygade på et overordnet niveau ikke vil have betydning for trafikafviklingen på Vasbygade Se bilag 4.02 for uddybende illustrationer samt tekst.
Stk. 2 Fastlæggelse af vej Vejtype C1 fastlægges i en bredde af 5,5 m med fælles færdselsareal og skal indrettes, som vist i snit C på tegning 3c3. Vejen skal have forskydninger i et bugtende forløb fordelt i vejens længderetning. Afvanding må ikke placeres i midten af vejen. Affaldsstationer skal placeres udenfor færdselsarealet. Hvor der placeres	Stk. 2 Fastlæggelse af vej <i>Ønske til kommentar efter bestemmelsen i lokalplanen:</i> Vejtype C1 og C2 udformes "med bugtende forløb i vejens længderetning". Dette betyder, at kørearealet kan udformes med lokale indsnævring ned til 3 meters bredde eller anden hastighedsdæmpende tiltag.	Forslag til ændring understøtter en <i>grøn by, delvis bilfri by</i> og <i>familier i byen</i>, idet det vil skabe lommer til grønt samt sænke hastigheden, som giver tryghed. Vejtype C1 og C2 skal understøtte de bløde trafikanters bevægelse i vævsgaderne (serviceveje). Derfor er

handicapparkering, kan færdselsarealet udvides til højst 9 m. Der skal være en tydelig visuel adskillelse mellem færdselsarealet og de tilstødende arealer. Vejtype C2 fastlægges i en bredde på mindst 8,5 m med mindst 6 m færdselsareal og mindst 2,5 m fodgængerareal i vejens ene side. Fodgængerarealet skal være fysisk adskilt fra færdselsarealet. Vejens samlede bredde afhænger af bredden på den fysiske adskillelse samt, hvor der placeres handicapparkering.	Det understøtter muligheden et langsommere trafik-flow, og skaber et trygt miljø for gående og cyklende i færdselsarealerne.	indsnævringer eller lign. vigtige elementer. Det giver tryghed, at det ikke er lige vejstræk, hvor servicetrafik og andre motorkøretøjer opnår for høj hastighed. Det skaber bedre forhold for gående og cyklister og større tryghed for især børn. Der sigtes imod max 15 km/t. Der skabes mulighed for placering af handicapparkering samt afskærmning af "safezone" (vejtype C2) Se bilag 4.03 for illustrationer.
Stk. 2 Fastlæggelse af vej Vejtype C2 fastlægges i en bredde på mindst 8,5 m med mindst 6 m færdselsareal og mindst 2,5 m fodgængerareal i vejens ene side. Fodgængerarealet skal være fysisk adskilt fra færdselsarealet. Vejens samlede bredde afhænger af bredden på den fysiske adskillelse samt, hvor der placeres handicapparkering.	Stk. 2 Fastlæggelse af vej Vejtype C2 fastlægges i en bredde på mindst 8,5 m med mindst 6 m færdselsareal og mindst 2,5 m fodgængerareal i vejens ene side. Vejens skal have forskydninger i et bugtende forløb fordelt i vejens længderetning. Fodgængerarealet skal være fysisk adskilt fra færdselsarealet. Vejens samlede bredde afhænger af bredden på den fysiske adskillelse samt, hvor der placeres handicapparkering.	Forslag til ændring understøtter en <i>grøn by, delvis bilfri by</i> og <i>familier i byen</i>, idet det vil skabe lommer til grønt samt sænke hastigheden, som giver tryghed. Indsnævringer på vejforløb sænker hastigheden og bidrager dermed til større tryghed f.eks. for børn. Det vil også understøtte den delvis bilfri by, og skabe bedre forhold for gående og cyklister. Hvis der skal etableres safezone er der ikke tilstrækkelig plads i vejsnittet til at placere dem fysisk adskilt. Serviceveje uden indsnævringer og med retlinede forløb går imod den grønne vævsgadetanke. Hastigheden skal holdes lav i gadeforløbene. Det vil give et fint visuelt opbrud af det lineære forløb, samt bedre plads til beplantning og træer. Se bilag 4.03 for illustrationer.
Stk. 2 Fastlæggelse af vej Samt Tegning 3a2 De langsgående vejarealer, vist på tegning 3a2, i område I og II skal have befæstede arealer i samme materiale, som skal være i tegl, beton eller granit. Græsarmeringsbelægninger skal være i samme materialer som vejens befæstelse.	Stk. 2 Fastlæggelse af vej De langsgående vejarealer, vist på tegning 3a2, i område I og II skal have befæstede arealer i samme materiale, som skal være i tegl, beton eller granit. Undtaget er de langsgående stier gennem byrum I. Græsarmeringsbelægninger skal være i samme materialer som vejens befæstelse. Tegning 3a2 Belægninger Ligesom ved tegning 3a1, hvor stien igennem Vasbyhave ændres til "zone for placering af stiforbindelse",	Forslag til ændring understøtter <i>den grønne by</i> og <i>familier i byen</i>, idet parkerne skal være et grønt rekreativt "helle". Der argumenteres for, at det er det grønne, der binder byen sammen, så de grønne parker skaber bindeled til de grønne vævsgader. Ved overgang til Vasbyhave er der daginstitution, derfor også vigtigt med trafikdæmpning og smallere, slyngede stier og med mulighed for at smalle ind. Alle passager

	skal tegning 3a2 ligeledes vise en "zone for placering af belægning" gennem parken.	gennem Vasbyhave bør betegnes som stier og ikke veje. Parkens naturprægede formsprog skal kunne understøttes af andre belægningstyper, f.eks. grusstier eller lign. Vævgader i bydelen og stier i parkrum er forskellige typologier og bør kunne fremstå og understøtte forskellig brug og hastighed. Parken er ikke udformet, dermed er den præcise stiplacering endnu ikke afgjort. Der findes en central vejforbindelse syd for Vasbyhave som skal være den primære vej for cyklister mellem delområde 1 og 2. <i>Denne motivering hænger sammen med ændringsforslag til Tegning 3a1 vedr. placering af sti gennem Byrum 1.</i>
Stk. 2 Fastlæggelse af vej Stitype c fastlægges i en bredde på 3,5 m som fælles færdselsareal for cykler og fodgængere. Samt Tegning 3b1, Veje, I+II+VI Vejudlægget langs cmc	Stk. 2 Fastlæggelse af vej Stitype c fastlægges i en bredde på 3,5 m som fælles færdselsareal for cykler og fodgængere. Tegning 3b1, Veje, I+II+VI Vejudlægget syd for CMC fjernes.	Forslag til ændring understøtter <i>en grøn by og familier i byen.</i> Forbindelse langs CMC er ikke en af de primære cykelforbindelser, og der tabes rigtig meget grønt areal ved at udvide fra 3,5 – 5,5m (på en ca. 700m lang strækning). Udover at udfordre den grønne ambition for området, vil en asfalteret udvidelse af stien modvirke indsatsen mod varmeø-effekten. Selvom det kun er et vejudlæg giver det mange begrænsninger: Det er problematisk ift. placering af træer indenfor vejudlægget, samt finde plads til de mange ønskede elementer på strækningen: træer, grønne kantzoner, bede til klatreplanter langs støjskærm, bænke, cykelparkering mv. Det begrænser generelt muligheden for at skabe en attraktiv, grøn lokalgade langs cmc. Bredere sti opfordrer til højere hastighed, hvilket ikke er intentionen på dette smalle stræk. I høringssvar til startredegørelse, beskrives også de grønne rolige gader. Der er ydermere ikke en oplagt forbindelse og destination i den sydlige del af delområde 2.

Tegning 3a1 Veje	Tegning 3a1 Veje Sti igennem Vasbyhave skal ændres til "zone for placering af stiforbindelse" (på samme måde som i Lokomotivskoven) mellem delområde 1 og 2. Sti type b igennem Vasbyhave (5,5 meter) ændres til sti type c (3,5 m). Overkørsel til metrotog, placering på Vasbygade skal indtegnes.	Forslag til ændring understøtter <i>den grønne by</i> og <i>familier i byen</i>, idet parken primært skal være et grønt rekreativt rum fremfor gennemkørsel. Vasbyhave er først og fremmest et sammenhængende grønt område, og de grønne arealer skal derfor prioriteres højere end belagte. Princippet er, at cyklister primært anvender vævsgaden syd for parken, Vasbygade samt cykelstien igennem parkstrøget nord for CMC området. Parkens og stibroens udformning er ikke vedtaget, og placeringen af en forbindelsessti skal derfor have en grad af fleksibilitet, så den kan indarbejdes og forbinde de mest hensigtsmæssige steder i fremtiden. Med en 3,5 meter bred sti understøtter man parkens rolige, grønne og rekreative rum ved at opfordre til lavere hastighed for cyklister. Se bilag 4.01, der viser overkørsel.
-------------------------	--	---

§5 Bil- og cykelparkering

Bestemmelse	Forslag til ændringer Rød tekst slettes og grøn tekst tilføjes	Begrundelse
Stk. 1 Bilparkering	Stk. 1 Bilparkering Tilføje: Der gives mulighed for at etablere parkeringspladser til at opfylde parkeringsdækningen for eksisterende og kommende bebyggelser i nærområdet.	På grund af lokalplanens parkeringsstruktur, der samler parkeringspladserne i få centrale mobilitetshuse i periferien af området, ønskes der mulighed for, at mobilitetshuse kan bygges og ibrugtages inden den øvrige bebyggelse i delområderne er etableret.
Stk. 2 Cykelparkering Mindst 75 % af cykelparkeringen skal placeres højst 30 m fra indgangspartierne.	Stk. 2 Cykelparkering Mindst 75 % af cykelparkeringen skal placeres højst 30 m fra indgangspartierne. I erhvervsbebyggelser skal mindst 75 % af cykelparkeringen placeres højst 50 m fra indgangspartierne.	Erhverv har typisk kun én eller få indgange, det gør det derfor vanskeligt at opnå 75% af cyklerne inden for 30m afstand til indgang, idet koncentrationen af cykler bliver massive og dominerende omkring indgange.

	Hvis der er nedgang til cykelkælder i en bebyggelse, kan denne være mere end 30 m fra de enkelte indgangspartier.	Mulighed for en udvidelse til 50 m, vil give en mere grøn og varieret indretning af vævsgaderne særligt områder omkring indgange. Se bilag 5.01, for illustrationer til teksten.
Stk 2 Cykelparkering En del af det samlede antal cykelparkeringspladser til boliger kan placeres således i centrale parkeringsanlæg: Område I, II, III, IV og VI: Op til 4 % kan placeres i centrale parkeringsanlæg i p-huse og -kældre, vist på tegning 4a1-3. Der medregnes ikke pladser i disse anlæg, der ligger inden for 30 m fra indgangspartier til boliger.	Stk 2 Cykelparkering En del af det samlede antal cykelparkeringspladser til boliger kan placeres således i centrale parkeringsanlæg: Område I, II, III, IV og VI: Op til 4 % kan placeres i centrale parkeringsanlæg i p-huse og -kældre, vist på tegning 4a1-3. Der medregnes ikke pladser i disse anlæg, der ligger inden for 30 m fra indgangspartier til boliger .	Forslag til ændring understøtter <i>den delvis bilfrie by</i> , idet mobilitetshusene bringes mere i spil og dobbeltudnytted. Undtagelsesbestemmelsen om bolig bør udgå, så det også kan gælde erhverv.

§6 Bebyggelsens omfang og placering

Bestemmelse	Forslag til ændringer Rød tekst slettes og grøn tekst tilføjes	Begrundelse
Stk. 2 – bebyggelsens placering, samt tegning 5b1 (Toldkammer) a) Bebyggelsen skal placeres inden for byggefeltene, som vist på tegning 5b1-3	Stk. 2 – bebyggelsens placering, samt tegning 5b1 (Toldkammer) Byggefeltet til toldkammerbygning <i>forøges mod sydvest og Sydøst.</i>	Byggefeltet følger bevaringslinjen af bygningen. I fremtiden kommer der nye facader på bygningen, som med stor sandsynlighed vil placere sig uden på eksisterende søjler. Den præcise placering af fremtidig facade kendes endnu ikke, men der er i bilaget illustreret en udvidelse af byggefeltet mod sydvest og sydøst på 0,5m, for at sikre plads til fremtidig facade på max. 0,5m inden for byggefelt. Udvidelsen er tegnet som en byggefeltslinje, og ikke en bevaringslinje. Se bilag 6.01 for tegning
Stk. 2 – bebyggelsens placering + tegning 5b1 a) Bebyggelsen skal placeres inden for byggefeltene, som vist på tegning 5b1-3	Stk. 2 – bebyggelsens placering + tegning 5b1 <i>U-formede byggefelter langs CMC i delområde I+II ændres fra u-form til et firkantet byggefelt</i>	Dette forslag skal understøtte den <i>arkitektoniske egenart for området</i> , samt <i>familier i byen</i> ved at gøre det muligt at lave lukkede gårdmiljøer. De 3 u-formede byggefelter langs CMC i delområde I+II slører vævsgadernes bue-slag langs vævsgaden, ved ikke at følge kant, som resterende byggefelter i delområderne. Yderligere vil de åbne byggefelter have svært ved at skabe trykke,

		lukkede gårdmiljøer for beboerne i bygningerne. Byggefeltene bør tegnes som firkanter, så der er mulighed for at lukke gården af mod gaden, med en flot arkitektonisk integreret løsning, som fx mur, mindre overdækninger til cykelparkering, væksthuse mm. Se referencebilleder i bilaget. Se bilag 6.02
Stk. 2 – bebyggelsens placering (Vognværkstedet) j) Der kan etableres to gangbroer mellem påbygninger på bygning 5, vist på tegning 5a. Gangbroer kan placeres inden for feltet vist på tegning 5b3. Gangbroerne må højst være 5m brede og skal have en indbyrdes afstand på mindst 25m. Der skal være en frihøjde under hver gangbro på mindst 6m.	Stk. 2 – bebyggelsens placering (vognværkstedet) j) Der kan etableres to gangbroer mellem påbygninger på bygning 5, vist på tegning 5a. Gangbroer kan placeres inden for feltet vist på tegning 5b3. Gangbroerne må højst være 5m brede og skal have en indbyrdes afstand på mindst 25m. Der skal være en frihøjde under hver gangbro på mindst 6m. <i>Alternativt kan bestemmelsen ændres til følgende:</i> j) Der kan etableres <u>én</u> gangbro mellem påbygninger på bygning 5, vist på tegning 5a. Gangbroen skal placeres i midten og må højst være 5m bred. Overkanten af broen må ikke være mere end 1m over shedtagets overkant.	Det er ambitionen for Jernbanebyen, at understøtte den lokale <i>egenart</i>, og historie. De to fritstående påbygninger på vognværkstedet er med til at nedskallere bygningen, og skabe en tydelig differentiering mellem det eksisterende og det nye. Broerne er med til at sløre differentieringen, da påbygningen kommer til at fremstå lige så massiv og stor, som den eksisterende bebyggelse. Broerne slører ligeledes passagen igennem vognværkstedet, der før blev fremhævet af at være området på vognværkstedet, der ikke havde overbygning. Det er ligeledes intentionen at få så meget liv i Skydebroparken som muligt, hvilket de to broer vil modvirke. Se bilag 6.03 for illustrationer af broerne og deres påvirkning
stk. 7. Bevaringsværdige bygninger c) Endvidere kan der dispenseres til ændringer af bygning 25, vist på tegning 5a, hvis det er nødvendigt for driften af jernbanenettet.	stk. 7. Bevaringsværdige bygninger c) Endvidere kan der dispenseres til ændringer af bygning 25 <u>samt tekniske anlæg 27, 28 og 29</u>, vist på tegning 5a, hvis det er nødvendigt for driften af jernbanenettet.	Denne ændring har til formål at sikre den fremtidige drift af Jernbanenettet. De tekniske anlæg er en vital del af DSBs værkstedsfunktioner på Otto Busses Vej og derved opretholdelsen af den fremadrettede jernbanedrift. Anlæggene vil fortsat være i drift i en periode efter lokalplanens vedtagelse, hvorfor muligheden for fortsat vedligeholdelse og tilpasninger af anlæggene, af hensyn til jernbanedriften, skal sikres i lokalplanen. Tilføjjelsen ligger helt i tråd med den dispensationsmulighed, som allerede er beskrevet for bygning 25 i samme bestemmelse. Det skal understreges, at tilføjjelsen ønskes dels af hensyn til

		at smidiggøre evt. sagsbehandling i tilfælde af at tilpasninger af de tekniske anlæg blive nødvendige efter lokalplanens godkendelse, dels til at betrygge DSB SOV om muligheden herfor.
§6 Stk. 3 bebyggelsens højde	C) Stueetagen (1. etage) skal opføres i mindst 4 m, inklusive sokkel. Undtaget herfra er nye bygninger i område VII, område VIII og område XI, samt parkeringshuse.	Parkeringshuse skal kunne opføres med forskudte etager, og dermed vil en del af P-huset sandsynligvis ikke kunne opfylde kravet om 4 meters etagehøjde i stueetagen (1. etage). Af samme årsag er der i lokalplansforslaget heller ikke anført et antal etager for parkeringshuset, men udelukkende en bygningshøjde.
Stk. 3 Bebyggelsens højde	Stk. 3 Bebyggelsens højde <i>Tilføjelse</i> x) For delområde I, II og VI hvis bebyggelsen udføres med rejst tag, kan bebyggelsens højde overskrides med 3m.	Mulighed for sadeltage Dette forslag skal understøtte den <i>arkitektoniske egenart</i> med reference til stedets historie. Det skal være muligt at lave sadeltag i de områder, hvor der ikke er krav om dem. Der er en stærk historisk reference til de eksisterende sadeltage i området, og de gamle brokvarterer som Jernbanebyen lægger sig op ad. Sadeltage skal følge tilbagetrækningernes forløb, med en max hældning på 45grader, så sadeltaget ikke kaster yderligere skygge i gade- og gårdrum. Teknik skal kunne integreres i spidsen af taget, med mulighed for at overskride bygningshøjden med 3m, for den del af taget, der indeholder teknik. Se bilag 6.04 for illustrationer <i>Denne motivering hænger sammen med ændringsforslag under §7, stk. 1 vedr. Tilbagetrækninger i facade og mulighed for sadeltage.</i>
Stk. 3 Bebyggelsens højde samt tegning 5b1 (specifikt for mobilitetshus i delområde I) Mobilitetshus i delområde I er angivet til max 25m	Stk. 3 Bebyggelsens højde samt tegning 5b1 (specifikt for mobilitetshus i delområde I) Mobilitetshus i delområde I ændres fra 25m til max 27m mod Vasbygade.	Dette forslag skal understøtte den <i>(delvist) bilfri by</i> , ved at sikre nok areal i de allokerede mobilitetshuse til at dække p-normen, så bilerne ikke ender andre steder end de strategisk udvalgte placeringer i planen. Det er ambitionen at holde stueetagen fri for parkering, for at gøre plads til nærgenbrug, cykelparkering, værksted, supermarked og andre synergifunktioner i vævets gader.

		Det er et stærkt ønske at kunne arbejde med etagehøjder, der er højere end standard for parkeringshuse i mobilitetshuset, så der sikres muligheden for at benytte trækonstruktioner, og at bygningen i fremtiden har mulighed for at blive transformeret til anden brug end parkering. Med en højde 27 m mod Vasbygade vil mobilitetshuset stadig have en "højde-aftrappende" effekt mellem 29m og 25m, som er de tilladte højder på de tilstødende byggefeltet. Se bilag 6.05 for illustrationer
Stk. 3 Bebyggelsens højde samt tegning 5b1 (specifikt for Skydebrohallen i delområde VI) Der er tilladt én etage, uden max højde.	Stk. 3 Bebyggelsens højde samt tegning 5b1 (specifikt for Skydebrohallen i delområde VI) Forslås ændret til 2 etager, uden max højde.	I på tegning 5b1 er angivet at der kan være 1 etage (u. højde angivelse). Med en gavlhøjde på lige under 10 m. ville det være muligt bedre at udnytte højden med mere end én etage, der samtidig vil gå op i den eksisterende facade. Se bilag 6.06 for illustrationer

§7 Bebyggelsens ydre fremtræden

Bestemmelse	Forslag til ændringer Rød tekst slettes og grøn tekst tilføjes	Begrundelse
Bestemmelser for al nybyggeri i alle områder (stk. 1-4)		
stk. 1. Facader a) De øverste etager skal tilbagerykkes, som vist på tegning 6b1	stk. 1. Facader a) De øverste etager skal tilbagerykkes, som vist på tegning 6b1. <i>Opføres bebyggelse med sadeltag i delområde I+II+VI, kan kravet om tilbagerækninger frafalde, hvis taget har en max hældning på 45 grader.</i>	Mulighed for sadeltage Dette forslag skal understøtte den <i>arkitektoniske egenart</i> med reference til stedets historie. Det skal være muligt at lave sadeltag i de områder, hvor der ikke er krav om dem. Der er en stærk historisk reference til de eksisterende sadeltage i området, og de gamle brokvarterer som Jernbanebyen lægger sig op ad. Sadeltage skal følge tilbagerækningernes forløb, med en max hældning på 45grader, så sadeltaget ikke kaster yderligere skygge i gade- og gårdrum. Teknik skal kunne integreres i spidsen af taget, med mulighed for at overskride bygningshøjden med 3m, for den del af taget, der indeholder teknik.

		Se bilag 6.04 (under bilag til §6) <i>Denne motivering hænger sammen med ændringsforslag under §6, stk. 4 vedr. teknik på tage ved bebyggelse med sadeltage.</i>
stk. 1. Facader + tegning 6b1 (byggefelt syd for Spor10) a) De øverste etager skal tilbagerykkes, som vist på tegning 6b1 Tilbagetrækninger på tegning: Over 17m - tilbagetrækning på 4m fra byggefeltets kant Over 21m - tilbagetrækning på 8m fra byggefeltets kant	stk. 1. Facader + tegning 6b1 (byggefelt syd for Spor10) Krav om tilbagetrækninger på facade langs vævgaden på byggefelt syd for spor10 ændres fra: Tilbagetrækninger på tegning: Over 17m – tilbagetrækning på 4m fra byggefeltets kant Over 21m - tilbagetrækning på 8m 4m fra byggefeltets kant	Det er formålet med denne ændring af sikre en stærk arkitektonisk helhedsløsning, der understøtter delområdets <i>egenart</i>. Kravet om tilbagetrækning på facaden mod vævgaden på byggefeltet syd for Spor10 skal fjernes for at sikre, at bebyggelsen kan skabe gennemgående vandrette linjer, langs hele bygningens forløb. Dette vil understøtte og forstærke kvarterets buede vævgader, der er en gennemgående identitet for kvarteret. For at imødekommer denne ændring i tilbagetrækninger, og sikre gode dagslysforhold i alle boliger, ændres anvendelse i stueetagen i boligfeltet overfor, så der er stueetagen mod vævgader kun kan være serviceerhverv, og bolig fra 1. sal (2. etage.) Se bilag 7.01 for illustrationer <i>Denne motivering hænger sammen med ændringsforslag under §3 vedr. Anvendelse i stueetagen af byggefelt sydvest for Spor10, samt bilag 3.03</i>
stk. 1. Facader g) Gulvkoten i boliger skal være mellem 0,4 og 0,8 m mod tilstødende vej og byrum (gårdrum undtaget) målt fra vejens terræn. Gulvkoten for erhverv må være højst 0,8 m målt fra vejens terræn. Nye bygninger i område VII og område XI er undtaget herfra.	§7 stk. 1 Facader g) Gulvkoten i boliger skal være mellem 0,4 og 0,8m mod tilstødende vej og byrum (gårdrum undtaget) målt fra vejens terræn. Gulvkoten for erhverv må være højst 0,8m målt fra vejens terræn. Facaden mod Vasbygade på byggefelter langs Vasbygade i område I+II, samt nye bygninger i område VII og område XI er undtaget herfra. <i>Der kan evt. Tilføjes følgende, for at sikre åbne facader langs fortov:</i> Brystninger på facader langs Vasbygade må max være på 0,2 m under vinduer målt fra gulvkoten i bygningen.	Kantzone A mod Vasbygade definerer en max stuegulvkote på 0,8m mod tilstødende vej, hvilket medfører flere udfordringer, såfremt Jernbanebyens terræn hæves til kote 3.00. Niveauforskellen skal gerne optages i de første byggefelter mod Vasbygader, og dette vil kræve et større spænd for mulig gulvkote. Det vurderes ifølge snittet at ligge på max. 1.2m. Denne udvidelse af gulvkotebestemmelse, kan fx medføre en max brystningshøjde på 1,4meter over vejkode på Vasbygade på facaderne på bebyggelsen langs Vasbygade, for at sikre, at åbne og interessante facader mod Vasbygade. Se bilag 7.02 for snit.

Stk 2. Vinduer, døre og indgangspartier f) udvendig solafskærmning skal være markiser og markisoletter	Stk 2. Vinduer, døre og indgangspartier f) udvendig solafskærmning skal være markiser, markisoletter <i>eller et horisontalt fremspring på facaden på max 0,XX m</i>	Listen over mulige solafskærmninger forslås udvidet, så der er bedre mulighed for at skabe godt indeklima, overholde energiramme, og arbejde med klimavenlige byggesystemer indvendigt. For overtemperaturer i energirammeberegningen, og det termiske indeklima generelt, har bl.a. varmekapaciteten, inde i bygningen, betydning. Så jo "tungere" bygning er indvendigt, i form af tunge konstruktioner som beton, tegl mv., jo mindre er risikoen for overtemperaturer. For LCA-beregningen er det til gengæld bedre med en "let" bygning af f.eks. træ. Solafskærmende foranstaltninger kan her hjælpe med at mindske (risikoen for) overtemperaturer samtidig med, at der også kan bruges "lette" materialer inde i bygningen, så der kan findes en balance mellem energirammeberegningen, termisk indeklima og LCA. Hvis solafskærmning begrænses til de to typer, der er beskrevet i nuværende §7 bestemmelser, er der en risiko for, at der bl.a. må kompenseres med flere tunge konstruktioner indvendigt. Som mulighed til listen er tilføjet et afskærmende fremspring i facaden, som ligeledes ville kunne understøtte de horisontale linjer i delområde I+II. Se bilag 7.03 for referencer
Stk. 2. Vinduer, døre og indgangspartier g) Boligbebyggelsen skal have indgange i begge facader. Hvis der er under 10 meters afstand mellem gadedør og port eller anden passagemulighed til gårdrummet, kan indgangen fra gårdrummet udelades. Hvor der er terrasser i kantzone, jf §8, skal der være udgang fra 1. etage (stueetagen) til terrasse.	Stk. 2. Vinduer, døre og indgangspartier g) Boligbebyggelsen skal have indgange i begge facader. Hvis der er under 10 meters afstand mellem gadedør og port, eller anden passagemulighed til gårdrummet, kan indgangen fra gårdrummet udelades. <i>Er der en daginstitution i stueetagen, eller et serviceerhvervsareal på større end 500m2, kan indgangen fra gårdrummet ligeledes udelades.</i> Hvor der er terrasser i kantzone, jf §8, skal der være udgang fra 1. etage (stueetagen) til terrasse. <i>Som alternativ til undtagelsen kan afstanden til port øges:</i> g) Boligbebyggelsen skal have indgange i begge facader. Hvis	Dette forslag skal understøtte muligheden for at skabe gode boliger til <i>familier i byen</i> og <i>kvarterets egenart</i>. Ved daginstitution i stueetagen er det ikke muligt at lave passagemulighed til gårdrum fra indgangen ved gaden, uden skære igennem daginstitutionen. Ved at lave gennemgående indgange overalt, kan det blive svært at gøre plads til de større erhvervslejemål, supermarkeder mm i stueetagen, der skal sikre handelsliv og aktivitet i vævsgaderne. Der foreslås, at denne bestemmelse undtages ved større erhvervslejemål.

	der er under 10 40 meters afstand mellem gadedør og port eller anden passagemulighed til gårdrummet, kan indgangen fra gårdrummet udelades. Hvor der er terrasser i kantzone, jf §8, skal der være udgang fra 1. etage (stueetagen) til terrasse.	Alternativt kan afstanden til port, eller anden passagemulighed, øges til 40m. Se bilag 7.04 for tegninger.
stk 2 Vinduer, døre og indgangspartier i) Der må ikke være altangange, og der må ikke være udvendige trapper til boliger på 2. etage og op.	stk 2 Vinduer, døre og indgangspartier i) Der må ikke være altangange, og der må ikke være udvendige trapper til boliger på 2. etage og op. <i>Dog kan der til boliger over daginstitutioner og service erhverv med et samlet areal på 500 kvm eller mere etableres altangange med en samlet længde på op til 30 meter.</i>	<i>Denne argumentation hænger sammen med forrige punkt vedr. indgange.</i> Der skal være mulighed for at skabe sammenhængende arealer til erhverv og daginstitutioner i stueetagen uden opgange til boliger for hver 20 meter. Det skal derfor værres muligt at lave mindre altangange, hvor dette gøre så gældende.
Stk. 3. Altaner og karnapper f) Altaner må have en bredde på højst 2,5 m. g) Den samlede længde af altaner på en etage må maksimalt være 50 % af facadens samlede længde.	Stk. 3. Altaner og karnapper f) Altaner må have en bredde på højst 2,5 m. g) Den samlede længde af altaner på en etage må maksimalt være 50 % af facadens samlede længde.	Dette forslag skal understøtte muligheden for at skabe gode boliger til <i>familier i byen</i> og <i>kvarterets egenart</i> . Den samlede længde af altaner på facaderne er allerede reguleret i bestemmelse g), der fastsætter et samlet max på 50% af facadens længde - uanset altanens størrelse. Altaner med en bredde på 2,5m kan fungere for singlen, parret eller den meget lille familie. Brede altaner kan imødekomme de større familiers behov, som vi skal sikre plads til i byerne. Jernbanebyen har delvist indlæggende altaner mod samtlige gader og byrum med en udkragning på mellem 0,4-1,1m fra facadelinje. Det vurderes derfor ikke, at en udvidelse af altanens bredde vil have en stor lysmæssig påvirkning på gaderum. Ydermere, vil en bredere altan i delområde I+II være med til at understøtte bueslaget i vævsgaderne - en vigtig egenart for kvarteret i syd. Se bilag 7.05 for illustrationer
Områder I+II. Undtagen facade b (stk. 8-10)		
Stk. 8. Facader a) Materialerne skal være metal, tegl, klinker, træ, natursten, strå, tang, ler, kork, græs, træfibre, ler- og stråblokke, stampet ler,	Stk. 8. Facader a) Materialerne skal være metal, tegl, klinker, træ, natursten, strå, tang, ler, kork, græs, træfibre, ler- og stråblokke, stampet ler,	I visse tilfælde mener vi, at beton kan være en bedre løsning i facaden og bygningens samlede klima-aftryk.

ålegræs, hampeler. Sokler må være i synlig beton.	ålegræs, hampeler. Dele af facaden kan være i synlig beton. Sokler må være i synlig beton.	Vi ønsker at mindske behovet for at skulle inddække evt. bærende beton-konstruktion i facaden med andet materiale fra listen.
Stk. 8. Facader (option A) f) Facaderne skal markeres med gennemgående gesimser, der har et fremspring fra facaden mellem stueetagen (1. etage) og 2. etage og mellem næstøverste og øverste etage. Samt Stk. 1 Facader j) Gesimser må have et fremspring på mellem 0,1 m og 0,2 m.	Stk. 8. Facader f) Facaderne skal markeres med enten gennemgående vandrette bånd, gesims, skyggenot, tilbagetrækning af stueetage mm. har et fremspring fra facaden mellem stueetagen (1. etage) og 2. etage og mellem næstøverste og øverste etage. Stk. 1 Facader j) Gesimser må have et fremspring på mellem 0,1 m 0,01 og 0,2 m.	Forslag til ændring understøtter <i>kvarterets egenart</i>. De kurvede gader (vævgader), bliver en markant del af delområde I+II's egenart og identitet. Arkitekturen i disse delområder skal derfor være med til at understøtte de horisontale bueslag i gaderne. Det vurderes, at gesimskanten ikke nødvendigvis tilføjer nogen yderligere horisontalitet til facaderne, og der bør derfor åbnes op for flere måder at fremhæve dette på. Markeringen af base og krop i bebyggelsen er det gennemgående horisontale element i gaderne. Denne markering er allerede sikret gennem krav om skift i materiale eller farve, samt tilføjelse af særlig detaljering. Det skal sikres, at "gesims" ikke bliver et påklistret element, men at det vandrette element kan tilpasses det arkitektoniske helhedsgreb for den enkelte bebyggelse. Derfor foreslås det, enten at slette gesims-kravet, eller lave en udvidelse af tilladte vandrette arkitektoniske elementer, der kan arbejdes med. Dette gælder ligeledes bestemmelsen om gesimsens fremspring, der skal indeholde større fleksibilitet, så dens udspring fra facaden kan tilpasses det materiale der arbejdes med (jf. tegl, hampeler mm). Gesimskanten i toppen har ingen arkitektonisk effekt, da dens placering vil springe fra bygning til bygning. Se bilag 7.06 for illustrationer
Stk. 8. Facader (option B) f) Facaderne skal markeres med gennemgående gesimser, der har et fremspring fra facaden mellem stueetagen (1. etage) og 2. etage og mellem næstøverste og øverste etage. Stk. 1 Facader j) Gesimser må have et fremspring på mellem 0,1 m og 0,2 m.	Område I & II, Undtagen facade b Stk. 8. Facader f) Facaderne skal markeres med gennemgående gesimser, der har et fremspring fra facaden mellem stueetagen (1. etage) og 2. etage og mellem næstøverste og øverste etage. Stk. 1 Facader	Samme begrundelse som forrige punkt.

	j) Gesimser må have et fremspring på mellem 0,1 m og 0,2 m.	
Stk. 8. Facader c) Der skal være skift i detaljering og farve mellem hvert byggefelt	Stk. 8. Facader c) Der skal være skift i detaljering og farve mellem hvert tilstødende byggefelter.	Forslag til ændringen i teksten har til formål at fjerne misforståelser i bestemmelsen. Der er i helhedsplanen lagt op til, at byggefelter der ligger direkte op ad hinanden skal være forskellige, for at sikre diversitet i området. Det er ikke formålet at samtlige byggefelter i hele delområde I+II skal have hver sin farve, hvilket er således bestemmelses-teksten læses nu. Farver skal kunne gå igen rundt i kvarteret for at sikre en sammenhørighed og identitet i bebyggelsen.
Stk. 10. tage a) Materialerne på tage med hældning skal være træ, tagsten, der ikke er glaserede tegl, skærmtegl, skifer, strå, tang, ler, kork, græs, træfibre, ler- og stråblokke, stampet ler, ålegræs, hampeler i farverne rødbrun, brun, gul, sand, hvid, grå, sort eller i træets naturlige farve.	Stk. 10 tage a) Materialerne på tage med hældning skal være metalplader, tagpap, træ, tagsten, der ikke er glaserede tegl, skærmtegl, skifer, strå, tang, ler, kork, græs, sedum, træfibre, ler- og stråblokke, stampet ler, ålegræs, hampeler i farverne rødbrun, brun, gul, sand, hvid, grå, sort eller i træets naturlige farve.	Det skal være muligt at anvende sedum på tage med hældning. Tagpap og metalplader er nogle af de mest anvendte materialer på tage med hældning, og de skal også gerne kunne anvendes i JBB. Det gælder særligt på tage, hvor der opsættes solceller.
Byggefelter med facade b i område I og VI. (stk. 5-7)		
Stk. 5. Facader a) Materialerne skal være metal, tegl, klinker, træ, natursten, strå, tang, ler, kork, græs, træfibre, ler- og stråblokke, stampet ler, ålegræs, hampeler. Sokler må være i synlig beton.	Stk. 5. Facader a) Materialerne skal være metal, tegl, klinker, træ, natursten, strå, tang, ler, kork, græs, træfibre, ler- og stråblokke, stampet ler, ålegræs, hampeler. Dele af facaden kan være i synlig beton. Sokler må være i synlig beton.	I visse tilfælde mener vi, at beton kan være en bedre løsning i facaden og bygningens samlede klima-aftryk. Vi ønsker at mindske behovet for at skulle inddække evt. bærende beton-konstruktion i facaden med andet materiale fra listen.
Stk. 5. Facader d) Inden for de to øverste etager og de to nederste etager skal facaden varieres i materialer og detaljering og kan varieres i nuance af den valgte farve i forhold til facaden i øvrigt.	Stk. 5. Facader d) Inden for de to øverste etager og de to nederste etager På den nederste en til to etager og øverste en til to etager skal facaden varieres i materialer og eller særlig detaljering og kan varieres eller i nuance af den valgte farve i forhold til facaden i øvrigt.	Forslaget til ændring i bestemmelserne til kilebygningerne, skal sikre arkitektur der understøtter høje og slanke bygninger og dermed arkitektonisk egenart. Der skal være sammenhæng i materiale og farve fra base til krone for at understøtte bygningens vertikalitet. Kravet om materialeskift skal derfor fjernes. Markering af base og krone i de høje kilebygninger skal være mindre karikeret, for at sikre en vertikal arkitektonisk sammenhæng, og undgå

		horizontal lagdeling. Markeringen skal ske ved enten at lave et skift i detaljering, nuance eller materiale. Se bilag 7.07 for illustrationer <i>Denne motivering hænger sammen med næste punkt om værn på tagterrasser, samt ændringsforslag under §6 stk. 3. vedr. Højden på værn om tagterrasser</i>
Stk. 7. Tage d) Værn om tagterrasser skal være i forlængelse af facaden og være gennemsigtige med klart glas.	Stk. 7. Tage d) Værn om tagterrasser skal være i forlængelse af facaden og være gennemsigtige med klart glas. e) For facade b, m, e, h og k kan værn om tagterrasse være i 70% glas eller med 70% åbne felter.	Forslaget til ændring i bestemmelserne til kilebygningerne, skal sikre arkitektur der understøtter høje og slanke bygninger og dermed <i>arkitektonisk egenart</i>. Teknik på taget af de høje kilebygninger, samt høje punkthuse, skal kunne indgå som en del af bygningernes samlede arkitektoniske greb, så det undgås, at der kommer fritstående kasser på tagene af alle de høje bygninger. En forlængelse af facaden omkring teknik på taget, vil lade "teknik-etagen" indgå som den naturlige krone på bygningen, og samtidig understøtte der vertikale træk. Det skal derfor være muligt at kunne forlænge bygningens facade med 3m over bygningens højde, for at inddække teknik-kasse og evt. tagterrasse. Graden af åbenhed i den del af facaden, der forlænges over højdegrænsen kan fastsættes i bestemmelsen, så det ikke er en aflukket top. Se bilag 7.08 for illustrationer
Delområde VI (stk. 21-24)		
Stk. 21 Facader b) Facader skal være opdelt i felter med lodrette og vandrette profiler/ramme med en bredde på mindst 0,05 m og højst 0,4 m og en dybde på mindst 0,1 m og højst 0,4 m til den bagvedliggende facadeudfyldning. Lodrette og vandrette profiler skal have samme bredde. Felterne skal have en bredde på mindst 1,8 og højst 2,4m, og en højde svarende til etagehøjden. Inddelingen skal være gennemgående i hele bygningens højde og bredde	Stk. 21 Facader b) Facader skal være opdelt i felter med lodrette og vandrette profiler/ramme med en bredde på mindst 0,05 m og højst 0,4 m og en dybde på mindst 0,1 m og højst 0,4 m til den bagvedliggende facadeudfyldning. Lodrette og vandrette profiler skal have samme bredde. Felterne skal have en bredde på mindst 1,8 1,45 og højst 2,4m 4,05m, og en højde svarende til etagehøjden. Inddelingen skal være	Forslaget til ændringen har til formål at skabe større rumlighed og mulighed for diversitet i facadebestemmelsen og dermed <i>arkitektonisk egenart</i>. Den nuværende bestemmelse for rammer/profiler på alle facader i delområde VI er meget snæver, hvilket både her tekniske udfordringer og arkitektoniske udfordringer. Tekniske udfordringer er fx at gridet ikke går naturligt op i

	gennemgående i hele bygningens højde og bredde (Alternativt kan stueetage og øverste etage undtages den sidste sætning.)	klassiske 12m bred bolig bebyggelse, og at den nødvendige bredde på værelse-inddeling er bredere end facadens grid tillader. Arkitektonisk betyder det snævre definering, at alle facader for hele delområdet vil blive stort set ens i rytme, højde og bredde. Der vurderes, at det er nødvendigt at udvide bestemmelsens min. og max. bredde på felter, fra halv rum størrelse, til max bredden på felterne på de eksisterende facader (4.05m). Samtidig skal der tillades variation i grid på den enkelte bygning, så stueetagen og fx indgangspartier stå ud fra den øvrige bygningskrop. Se bilag 7.09 for illustrationer
Stk. 21 Facader c) Facade n, vist på tegning 6a1, skal være opdelt i felter med lodrette og vandrette profiler/rammer med en bredde på mindst 0,05 m og højst 0,4 m og en dybde på mindst 0,02 m og højst 0,1 m til den bagvedliggende facadeudfyldning. Lodrette og vandrette profiler skal have samme bredde. Hvor der er eksisterende facade under, skal profiler flugte med profiler i den eksisterende facade. Hvor der ikke er eksisterende facade under, skal der være en afstand mellem profiler på mindst 1,8 m og højst 2,4 m. Felter skal have en højde svarende til etagehøjden. Inddelingen skal være gennemgående i hele bygningens højde og bredde.	Stk. 21 Facader e) Facade n, vist på tegning 6a1, skal være opdelt i felter med lodrette og vandrette profiler/rammer med en bredde på mindst 0,05 m og højst 0,4 m og en dybde på mindst 0,02 m og højst 0,1 m til den bagvedliggende facadeudfyldning. Lodrette og vandrette profiler skal have samme bredde. Hvor der er eksisterende facade under, skal profiler flugte med profiler i den eksisterende facade. Hvor der ikke er eksisterende facade under, skal der være en afstand mellem profiler på mindst 1,8 m og højst 2,4 m. Felter skal have en højde svarende til etagehøjden. Inddelingen skal være gennemgående i hele bygningens højde og bredde.	Forslaget til ændringen har til formål at simplificere facadebestemmelserne til delområde VI, samt sikre muligheden for sammenhængende facadeudtryk og differentiering mellem eksisterende og ny bebyggelse. Bestemmelse c) siger næsten det samme som bestemmelse b). Det forslås at slette c) og i stedet udvide mulighederne i b). Dele af bestemmelsen ligger op til, at den nye bebyggelse skal mime den eksisterende (profiler skal flugte de eksisterende), og andre dele (dybden på profiler, samt krav om at den nye facade skal trækkes tilbage fra eksisterende) ligger op til, at den nye bebyggelse skal differentiere sig fra det eksisterende. Det er tvetydigt. Kravet om at profiler på ny bebyggelse skal følge grid på eksisterende facader bør fjernes, da kravet om tilbagetrækning af ny facade fra kant af den eksisterende alligevel vil gøre det svært at læse de to grid som sammenhængende. Ydermere skal det gøres muligt at den nye bebyggelse kan have samme grid og udtryk hele vejen rundt, om den ligger op ad eksisterende eller ej. Se bilag 7.10 for illustrationer

Stk. 21 Facader e) Materialerne skal i profiler/rammen være i beton, metal eller træ	Stk. 21 Facader e) Materialerne skal i profiler/rammen være i beton, metal, tegl eller træ	Tegl tilføjes materialelisten, se der er mere fleksibilitet i det arkitektoniske udtryk i området. Se bilag for reference-billeder. Se bilag 7.11 for illustrationer
Stk. 21 Facader g) Facadeudfyldningerne skal have et skift i materialer, vinduesformater eller farve mellem stueetagen (1. Etage) og øvrige etager. Resten af bygningen inden for byggefeltet skal have samme farve.	Stk. 21 Facader g) Facadeudfyldningerne skal have et skift i materialer, vinduesformater eller farve, eller profiler/rammer skal have et skift i farve eller materiale , mellem stueetagen (1. Etage) og øvrige etager. Resten af bygningen inden for byggefeltet skal have samme farve.	En stærk markering i basen kan lige så vel komme gennem et skift i profilerne/rammerne, som gennem skift i facadeudfyldningerne. Derfor tilføjes dette som en mulighed, for at sikre en større diversitet i bebyggelsen i delområde VI. Se bilag for referencer, hvor basen er markeret gennem et skift farve/materiale i profiler. Se bilag 7.11 for illustrationer
Stk. 22. Vinduer, døre og indgangspartier (specifikt for Skydebrohallen) c) Tag mellem facade o, vist på tegning 6a1, og bevaringsværdig facade, vist på tegning 5a, skal udformes som ét bueslag. Buen må ikke være højere end den bevaringsværdige facade. Buen skal have en afstand på mindst 1,5 m fra vinduer i den bevaringsværdige facade. Materialerne skal være tagpap i farverne mørkegrå eller sort.	Stk. 22. Vinduer, døre og indgangspartier (specifikt for Skydebrohallen) c) Tag mellem facade o, vist på tegning 6a1, og bevaringsværdig facade, vist på tegning 5a, skal udformes som ét bueslag eller et sadeltag . Buen eller sadeltaget må ikke være højere end den bevaringsværdige facade. Buen eller sadeltaget skal have en afstand på mindst 1,5 m fra vinduer i den bevaringsværdige facade. Materialerne skal være tagpap i farverne mørkegrå eller sort.	I bestemmelserne er angivet at tag skal udformes som et samlet bueslag. Et alternativt projekt, kunne være at imitere den nuværende gavlfigur og tagform, så påbygningen fik sadeltagshældning. Denne mulighed skal holdes åben i bestemmelsen. Se bilag 7.12 for illustrationer
Toldkammer (bygning 24) stk. 87.-89.		
Stk. 88. Vinder, døre og indgangspartier a) For facade a, vist på tegning 6d1, skal mindst 30% af stueetagens (1. Etages) facadelængde være gennemsigtigt, klart glas. For facade b, vist på tegning 6d1, skal mindst 50% af stueetagens (1. Etages) facadelængde være gennemsigtigt, klart glas. Facadelængden måles hver strækning for sig.	Stk. 88. Vinder, døre og indgangspartier a) For facaderne a, vist på tegning 6d1, skal mindst 30% af stueetagens (1. Etages) facadelængde være gennemsigtigt, klart glas. For facade b, vist på tegning 6d1, skal mindst 50% 35% af stueetagens (1. Etages) samlede facadelængde være gennemsigtigt, klart glas. Facadelængden måles hver strækning for sig.	Formålet med dette ændringsforslag er at fremtidig transformation af bygningen, der er historisk forankret samt kan leve op til nuværende bæredygtighedskrav. De nuværende minimumskrav til glas er høje og kan blive svære at imødekomme i henhold til krav til LCA og energiramme, især på syd facaden. Facadearealet skal beregnes som en samlet længde hele vejen rundt om bygningen og ikke tage hver facade for sig. Dette vil give mulighed for at arbejde differentieret med arkitekturen, på samme måde som man har gjort i den oprindelige Toldkammerbygning. Se bilag 7.13 for illustrationer

Stk 90. Støjafskærmning		
Stk. 90. b) Omkring CMC, ved Banedanmarks aktiviteter og ved DSB Værksted Godsbanegården, vist som støjskærm b på tegning 8. Over en højde på 1 m skal der være gennemsigtigt glas langs mindst 50 % af skærmens længde, og der må højst være 10 m mellem de gennemsigtige felter. Over en højde på 4 m skal 80 % af skærmen være i gennemsigtigt glas. Graden af gennemsigtighed kan være lavere, hvis det er nødvendigt for at dæmpe støjen. Skærmens lukkede partier skal være beklædt med træ. Den bærende konstruktion må også være i metal.	Stk. 90. b) Omkring CMC, ved Banedanmarks aktiviteter og ved DSB Værksted Godsbanegården, vist som støjskærm b på tegning 8. Over en højde på 1 m skal der være gennemsigtigt glas langs mindst 50 % af skærmens længde, og der må højst være 10 m mellem de gennemsigtige felter. Over en højde på 4 m skal 80 % af skærmen være i gennemsigtigt glas. Graden af gennemsigtighed kan være lavere, hvis det er nødvendigt for at dæmpe støjen. Skærmens lukkede partier skal være beklædt med træ. Den bærende konstruktion må også være i metal og beton, og soklen må være i synlig beton.	Beton skal tilføjes som muligt materiale til konstruktion, samt som muligt synligt materiale på soklen, da støjskærmen langs CMC og BDK, udover at skærme for støj, ligeledes skal kunne optage eventuelle små fremtidige niveauspring og kan komme til at have en eventuel vandsikrings-effekt i forhold til afledning af regnvand i de rigtige retninger mellem CMC, BDK og Jernbanebyen.

§8 Ubebyggede arealer

Bestemmelse	Forslag til ændringer Rød tekst slettes og grøn tekst tilføjes	Begrundelse
Stk 1. Friarealers størrelse Hævede dæk, tagterrasser og taghaver kan indregnes i friarealet, hvis de er fælles for flere beboere og brugere.	Hævede dæk, tagterrasser og taghaver kan indregnes i friarealet, hvis de er fælles for flere beboere og brugere. Tagterrasser til børneinstitutioner, grundskoler, plejecentre og plejeboliger kan indregnes i friarealet. Boldbaner indgår i beregningen af friarealer.	Der er behov for, at friarealer til børneinstitutioner, grundskoler, plejecentre og plejeboliger kan indregnes, da det vil give nogle friarealer, som har nærhed til brugerne. Præcisering således at der ikke er uklarhed herom.
Stk. 6 Placering og indretning af ubebyggede arealer Byrum og gårdrum skal være offentligt tilgængelige og må ikke ved skiltning eller hegning forbeholdes områdets beboere eller bestemte brugere, medmindre andet er angivet i stk. 7 og 8.	Stk. 6 Placering og indretning af ubebyggede arealer Byrum og gårdrum skal være offentligt tilgængelige og må ikke ved skiltning eller hegning forbeholdes områdets beboere eller bestemte brugere, medmindre andet er angivet i stk. 7 og 8.	Forslag til ændring understøtter familier i byen, idet lukning af gårdrum skaber tryghed, især for børnefamilier. Der ønskes mulighed for at man kan lukke gårdrum med f.eks. port eller låge i åbne sider af bebyggelsesstrukturen. Det giver tryghed, idet børn kan lege i gården uden risiko for at de løber væk eller ud i trafikbelastede områder. Dette forslag til ændring kan evt. suppleres med krav til grad af transparens af porte og låger. Der er fra politisk side stillet ændringsforslag om flere lukkede karreer, hvilket denne tilretning i paragrafteksten vil imødekemme.

Stk. 7 Byrum Byrum D	Der skal være et eller flere legearealer med et samlet areal på mindst 400 m ² .	Forslag til ændring understøtter <i>familier i byen</i> , med jævnt fordelte tilbud til børn. Der er en mindre koncentration legearealer i delområde 5 & 6, og det vil derfor være oplagt at have et i Byrum D (på samme måde som i Byrum I).
Stk. 7 Byrum Byrum N Der skal være 100 % fast belægning. Dog kan der være bede til træer. Byrum O1, O2 og O3 Der skal være 100 % fast belægning.	Stk. 7 Byrum Byrum N Der skal være 100 % maksimalt 80% fast belægning. Dog <i>Derudover</i> kan der være bede til træer. Byrum O1, O2 og O3 Der skal være 100 % maksimalt 80% fast belægning.	Forslag til ændring understøtter <i>en grøn by</i> . Der ønskes mulighed for højere grad af begrønning, som samtidig mindsker varmeøffekt. Byrummene vil stadig have en urban og delvist belagt karakter.
Stk. 7 Byrum Byrum X Indenfor det med gråt skraverede areal skal der være et trappeanlæg på mindst 100 m ² . Trappen skal have en dybde på mindst 6 m, målt vinkelret på terrænstigningen. Mindst 50 % af trappens areal skal være bede med beplantning.	Stk. 7 Byrum Byrum X Indenfor det med gråt skraverede areal skal kan der være et trappeanlæg på mindst 100 m ² . Trappen skal have en dybde på mindst 6 m, målt vinkelret på terrænstigningen. Mindst 50 % af trappens areal skal kan være bede med beplantning	Forslag til ændring understøtter <i>en grøn by</i> og <i>egenart</i> , idet der skal sikres plads til stedspecifik biodiversitet. Der skal være mulighed for, at der kan bibeholdes en lysåben sydvendt skråning med beplantning uden trappeanlæg, som har værdi for biodiversiteten, jf. Biodiversitetsstrategien og MeMe's forundersøgelser og anbefalinger. Se bilag 8.01 med uddrag af MeMes analyse og anbefaling.
Stk. 7 Gårdrum Mindst 40 % af gårdrummets areal skal være bede med beplantning. Gårdrum i Vognværkstedet, vist som bygning 5 på tegning 5a, er undtaget fra ovenstående. Her skal mindst 6 % af arealet være bede med beplantning.	Stk. 7 Gårdrum Mindst 40 % af gårdrummets areal skal være bede med beplantning. Gårdrum i Vognværkstedet, vist som bygning 5 på tegning 5a, er undtaget fra ovenstående. Her skal mindst 6% af arealet være bede med beplantning.	Forslag til ændring understøtter <i>en grøn by</i> med frodige gårdrum. Der ønskes et grønnere gårdrum, for at mindske varmeø-effekt, og opnå et generelt grønnere udtryk. Desuden ses det som positivt med grønne gårdrum ved skolen. Aktiviteter der kræver belagt areal kan foregå i byrum M1 og P.
Stk. 8, Indretning af Kantzoner og Flexzoner Kantzoner og flexzoner skal placeres, som vist på tegning 7b1, 7b2, 7b3, 7c1, 7c2 og 7c3. Hvis grænseværdier for støj ikke kan overholdes, må kantzoner ikke indrettes til ophold. Eventuelt fastlagt terrasseareal skal i så fald erstattes med bede med beplantning. Der må ikke opsættes støjskærme i kantzoner.	Stk. 8, Indretning af Kantzoner og Flexzoner Kantzoner og flexzoner skal placeres, som vist på tegning 7b1, 7b2, 7b3, 7c1, 7c2 og 7c3. Hvis grænseværdier for støj ikke kan overholdes, må kantzoner ikke indrettes til ophold. Eventuelt fastlagt terrasseareal skal i så fald erstattes med bede med beplantning eller belægning . Der må ikke opsættes støjskærme i kantzoner.	Forslag til ændring understøtter <i>en grøn by</i> , idet der, der hvor der er beplantning, skal være gode forhold. Der er dårlige forudsætninger for beplantning under altaner, grundet manglende vand. Beplantning vil ikke overleve, og der vil hurtigt opstå et bart areal. Hvis der tillades belægning, kan beboerne bedre anvende og indrette arealet. Se bilag for kort over, hvor det er gældende og fotoeksempler med bedareal placeret under altanfremspring.

		Se bilag 8.02 med kort og referencebilleder.
Stk. 8, Indretning af Kantzoner og Flexzoner Ved hver boligenhed skal der være mindst et vandret, fast og plant areal på mindst 1,5 m x 1,5 m i gulvhøjde i en kantzone. Kantzone b Der skal ved hver boligenhed være en hævet terrasse, med en højde på mindst 0,4 m og højst 0,8 m målt fra vejterræn. Kantzone c Der skal ved serviceerhverv, fællesfunktioner til boliger og ved hver boligenhed, være en terrasse på mindst 2 m². Kantzone j Der skal ved serviceerhverv, fællesfunktioner til boliger og ved hver boligenhed være en terrasse på mindst 2 m². Ved boliger skal terrassen være i en højde på mindst 0,4 m og højst 0,8 m målt fra vejterræn.	Stk. 8, Indretning af Kantzoner og Flexzoner Ved hver boligenhed skal der være mindst et vandret, fast og plant areal på mindst 1,5 m x 1,5 m i gulvhøjde i en kantzone mod enten vej eller gårdrum. Kantzone b Der skal ved hver boligenhed være en hævet terrasse, med en højde på mindst 0,4 m og højst 0,8 m målt fra vejterræn, medmindre der ved boligenheden er terrasse mod gårdrum. Kantzone c Der skal ved serviceerhverv, fællesfunktioner til boliger og ved hver boligenhed, være en terrasse på mindst 2 m², medmindre der ved boligenheden er terrasse mod gårdrum. Kantzone j Der skal ved serviceerhverv, fællesfunktioner til boliger og ved hver boligenhed være en terrasse på mindst 2 m². Ved boliger skal terrassen være i en højde på mindst 0,4 m og højst 0,8 m målt fra vejterræn, medmindre der ved boligenheden er terrasse mod gårdrum.	Nuværende formulering her kan misforstås, da det fremstår som der er krav om, at det faste areal skal være i kantzonen mod vej, samtidig er der kun krav om ét fast areal per bolig, hvormed dette minimum ene areal bør kunne placeres frit i kantzone eller mod gårdrum.
Stk. 8, Kantzoner Kantzone c Kantzonen skal have en dybde på mindst 2,3 m og højst 4 m, målt vinkelret på facaden.	Stk. 8, Kantzoner Kantzone c Kantzonen skal have en dybde på mindst 2,3 m og højst 4 m, målt vinkelret på facaden. Ud mod Vejtype C2 kan Kantzone C ved erhverv og serviceerhverv have en dybde på mindst 0,5m.	Forslag til ændring understøtter en <i>grøn by, delvis bilfri by og familier i byen</i>, fordi der kan skabes en grøn tryghedsskabende buffer mod trafikerede arealer med servicekørsel. Der ønskes mulighed for, at kantzonen kan indsnævres for at skabe plads til indsnævring af vej, samt bredere bufferzone mellem safezone og færdselsareal i C2, der skaber variation og tryghed. Se bilag 8.03 for uddybende tegning.
Stk. 8, Kantzoner Kantzone d, f, h og m Kantzonen skal være med 100 % fast belægning... Der må langs lukkede facadepartier være bede til facadebeplantning med en dybde på op til 0,5 m målt vinkelret på facaden, jf. stk. 9.	Stk. 8, Kantzoner Kantzone d, f, h og m Kantzonen skal være med 400% 80 % fast belægning, og 20% bede med beplantning. Der må derudover langs lukkede facadepartier være bede til facadebeplantning med en dybde på op til 0,5 m målt vinkelret på facaden, jf. stk. 9.	Forslag til ændring understøtter en <i>grøn by</i> med plads til beplantning i kantzonerne. Mere beplantning i kantzonerne særligt i delområde 5 for at mindske varmeeffekten, og generelt understøtte den grønne by.

Kantzoner i Kantzonen skal være med 100 % fast belægning... Der må langs lukkede facadepartier være bede til facadebeplantning med en dybde på op til 0,5 m målt vinkelret på facaden, jf. stk. 9.	Kantzoner i Kantzonen skal være med 100% 70 % fast belægning, og 30 % bede med beplantning. Der må derudover langs lukkede facadepartier være bede til facadebeplantning med en dybde på op til 0,5 m målt vinkelret på facaden, jf. stk. 9.	Obs. hvis der tilføjes facader med facadegrønt særligt i delområde 5, skal der kunne etableres bede til det, hvilket ikke er muligt med de nuværende bestemmelser. Se bilag 8.04 med kort over, hvor der ikke tillades beplantning i kantzonen.
Stk. 8, Kantzoner Kantzone g Langs facade a vist på tegning 6d1 skal dybden på plinten være mindst 2,5 m og højst 4 m, målt vinkelret på facaden. ... Ved niveauspring over 0,5 m skal der være trapper mellem plint og terræn i hele plintens længde. Mindst 30 % af trappearealet skal udformes med siddetrin i træ.	Stk. 8, Kantzoner Kantzone g Langs facade a vist på tegning 6d1 skal dybden på plinten være mindst 2,5 m og højst 4 m, målt vinkelret på facaden. Plint udgår, hvis der etableres rampe til kælderniveau langs facade a. ... Ved niveauspring over 0,5 m skal der være trapper mellem plint og terræn i hele plintens længde. Mindst 30 % af trappearealet skal udformes med siddetrin i træ.	Forslag til ændring understøtter en grøn by. Hvis der både skal være plint og rampe, ved siden af hinanden kommer det til at fylde uhensigtsmæssigt meget, og begrænser plads til træer og grønt. Der skal derudover være mulighed for punktvis at opføre lette trapper og ramper, hvorfor plinten ikke nødvendigvis udføres med trin. Forbindelse mellem terræn og plint etableres punktvis og ikke i hele plintens længde. Dermed er der mulighed for plads til mere grønt og træer.
Stk. 8, Flexzoner Der skal være en bänk mindst for hver 50 m.	Stk. 8, Flexzoner Der skal være en bänk mindst for hver 50m 100m	Forslag til ændring understøtter en grøn by, hvor der sikres plads til bl.a. træer i flexzoner. Der er krav om så mange bænke at det er svært med kun 50 m afstand at finde meningsfulde placeringer, og de kan komme til at stå i vejen for træer, affald, cykelparkering osv. Se bilag 8.05 for kort over mulig placering af bænke.
Stk. 8, Kantzoner i gårdrum Kantzonen skal ved boliger have en dybde på mindst 1,5 og højst 5 m, målt vinkelret på facaden. Der skal ved hver boligenhed være en terrasse på mindst 2,25 m2.	Stk. 8, Kantzoner i gårdrum Kantzonen skal ved boliger have en dybde på mindst 1,5 og højst 5 m, målt vinkelret på facaden. Der skal ved hver boligenhed være en terrasse på mindst 2,25 m2, mod enten vej eller gårdrum.	Nuværende formulering kan misforstås, da det fremstår som om der er krav om, at det faste areal skal være i kantzonen mod gårdrum, samtidig er der kun krav om ét fast areal per bolig, hvormed dette minimum ene areal bør kunne placeres frit i kantzonen eller mod gårdrum. <i>Denne motivering hænger sammen med kommentarer vedr. Stk. 8, Indretning af kantzoner og Flexzoner.</i>
Tegning 7a Byrum X	Tegning 7a Byrum X - Sund og Bælts anlæg bør udgå af den blå byrumsskravering.	Der er krav om, at 50% af byrummet skal være bede med beplantning. Sund og bælt anlægget og sikkerhedsarealer skal ikke indgå i dette, da det ikke er realistisk at opnå 50% grønt med dette, idet anlægget ikke kan beplantes.

Tegning 7d1 – 7d3 Beplantning	Tegning 7d1 – 7d3 Tilføjelse af facader med facadegrønt, forøgelse på ca. 26 %.	Forslag til ændring understøtter en <i>grøn by</i> , idet der sikres et grønt vertikalt udtryk i alle delområder. Der ønskes flere facader med facadegrønt, for at opnå et generelt grønnere udtryk og for at begrænse varmeøeffekten. Princip fortsættes, hvor de øst- vestgående langstrakte vævsgader samt facader mod parker og grønne byrum som udgangspunkt har facadegrønt. Eksisterende facader har ikke facadegrønt. Se bilag 8.06 med forslag til tilføjelse af facader med facadegrønt. Kortene viser delområder øges det fra 6.168 til 7.783 længdemeter, som er en forøgelse af grønne facader i alt for alle delområder lagt sammen = 26%

§ 12 Grundejerforening

Stk. 1 Der skal oprettes en grundejerforening for område I-VII med medlemspligt for samtlige ejere inden for områderne.	Stk. 1 Der skal oprettes en grundejerforening for område I- VII VI med medlemspligt for samtlige ejere inden for områderne.	Det vil ikke være hensigtsmæssigt at "Den gule By" bliver en del af grundejerforeningen for JBB, da de vil være i mindretal i forhold til de øvrige ejere af JBB, der ejes af stort set en ejer.
--	---	---

Jernbanebyen

Bilag

Høringssvar bilag § 3

31. oktober 2024

Høringssvar

Bilag 3.01

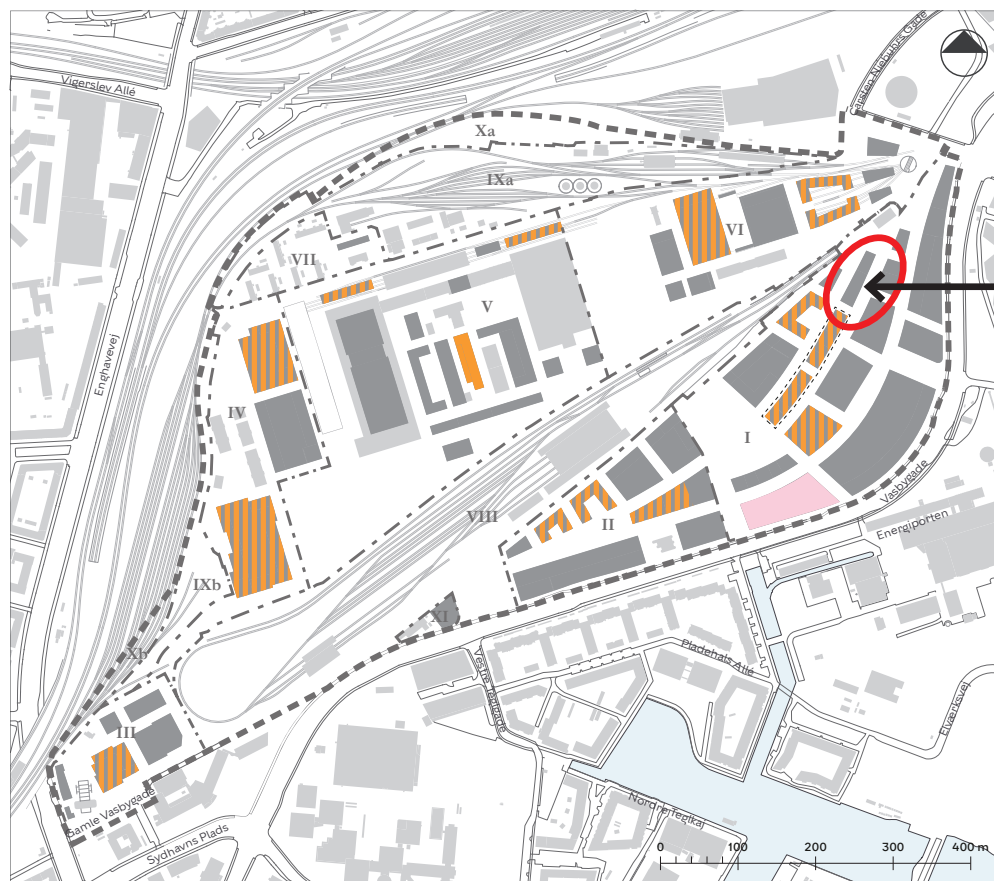
§3 stk. 6, Almene boliger samt tegning 2d

Herunder er der på tegning 2d peget på et ekstra byggefelt, der skal medtages som mulig placering for almen bolig.



Familier
i byen

Tegning 2d · Almene boliger



Udvidelse af markering

Dette byggefelt medtages som mulighed for placering af almen bolig, for at dække det ekstra behov, som plejehjemmet udløser, jf. ændringsforslag fra TMU.

- Mulighed for almen bolig
- Krav om almen bolig
- Krav om almen bolig som plejehjem
- Kun almene boliger i et byggefelt inden for afgrænsning

- Lokalplanrådets afgrænsning
- Grænse mellem delområder
- I-XI Delområde
- Eksisterende bygning

Høringssvar

Bilag 3.02

§3 stk. 11, og tegning 2a - store dagligvare- og udvalgswarebutikker

Den nuværende markering i tegning 2A muliggør en mindre dagligvarebutik i stueetagen af mobilitetshuset, samt max 2.900 m² på byggefelt nord for mobilitetshuset.

Det er mindre end de 3.500 m² som §3, stk. 11 tillader af max størrelse på en dagligvarebutik.

Den nye markering på tegning 2a skal muliggøre en dagligvarebutik på max

3.500m² på byggefeltet nord for mobilitetshuset - jf. §3, stk. 11

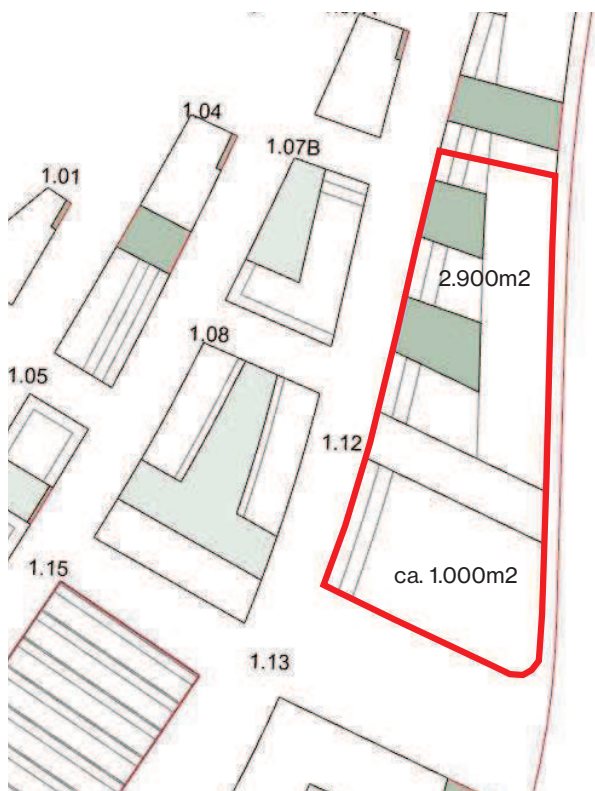
Markeringen dækker ca. 3.700m², så der er rum til at trække lidt areal fra, der kan blive nødvendigt til at servicere erhvervsarealet oven over (fx indgange, nødudgange, kerner, rør, teknik mm.)

Markeringen udvides til også at dække over byggefelt 1.08, i tilfælde af, at der ikke bliver plads til et supermarked i



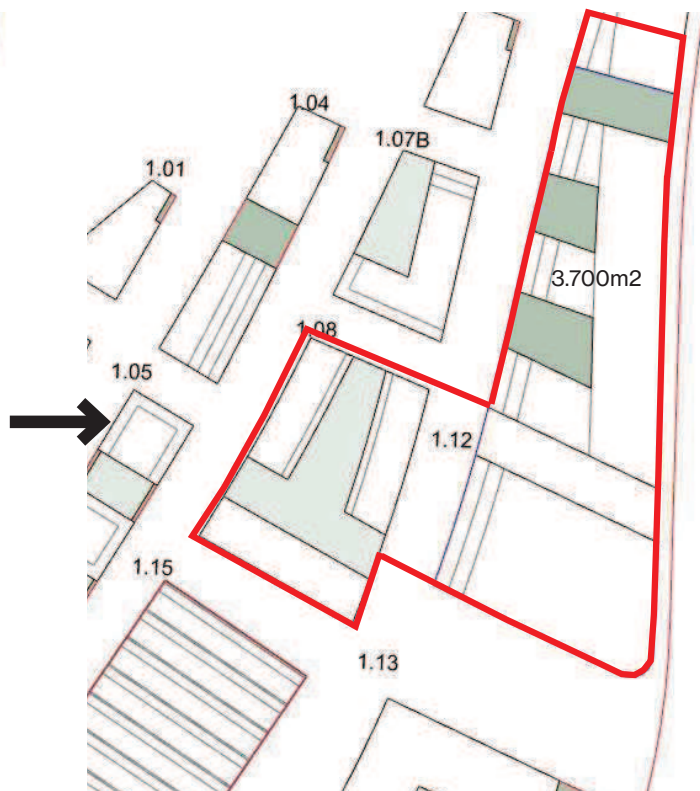
Familier
i byen

stueetagen af mobilitetshuset. Se næste side af bilaget. Se bilag 4.02, under §4, for løsning på varelevering ved et supermarked på byggefelt 1.08.



Nuværende markering i LP

Der er ikke plads til supermarked på 3.500m²



Ny markering

Der er gjort plads til mulighed for 3.500m² supermarked nord for mobilitetshus, samt mindre supermarked i byggefelt 1.08, i tilfælde af, at der ikke bliver plads i stueetagen af mobilitetshuset.

Høringssvar

Bilag 3.02 - fortsat

§3 stk. 11, og tegning 2a - store dagligvare- og udvalgswarebutikker

Udvidelse af markeringen til dagligvarebutikker i Jernbanebyen sker først og fremmest på baggrund af pladsen i mobilitetshuset.

I lokalplanen er der på nuværende tidspunkt afsat areal til dagligvarebutik i stueetagen af mobilitetshuset, hvilket der er en stor sandsynlighed for, ikke bliver realistisk.

Nedenstående illustrationer og tekst er udarbejdet af JaJa, der har stor erfaring med succesfulde mobilitetshuse.

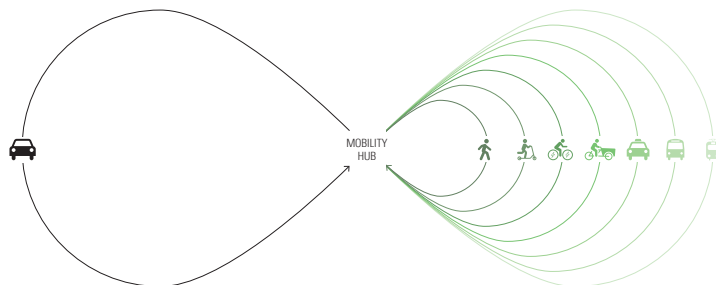
Notatet er en gennemgang af mobilitetshuset potentialer og udfordringer, og hermed anbefalinger til brug af stueetagens arealer.



Familier
i byen

Mobilitetshus

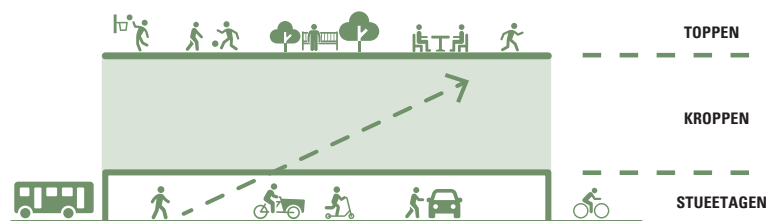
I Jernbanebyen ligger mobilitetshusene ved indgangen til bydelen, og fungerer som receptionsbygninger, der hilser en velkommen, tager sig af det praktiske, før man bevæger sig videre ind i bydelen. Et mobilitetshus er en specialiseret bygning, og bør derfor udnyttes til at skabe karakteristiske bygninger der bidrager til egenart og identitet i kvarteret.



Hvad er et mobilitetshus?

Et mobilitetshus udnytter bygningens mange bilrejsler, der enten starter eller slutter i huset, til at tilbyde et udvidet grønt mobilitetstilbud i form af delte tjenester såsom delebiler, dele cykler, dele ladcykler og micromobilitet.

Det udvidede mobilitetstilbud kan også omfatte erhvervskørsel, hvor bygningen tilbyder et mini logistikcentre med omfordeling af pakker til cykler samt pakkepost.



Tredeling

Mobilitetshuse i urban kontekst bliver ofte ret store, og derfor arbejdes der med en 3deling, der behandler bygningens stueetage, krop og topetage, og tilsammen skaber en imødekommende bygning, karakteristisk fremtræden og attraktiv mødested i bydelen.



Taget

En unik mulighed for at skabe et unikt mødested og destination i Jernbanebyen og København. Ved et offentligt tilgængeligt tilgængeligt tag er det vigtigt at skabe en synlig og tydelig forbindelse fra gaden til tagetagen.



Kroppen

Selve bygningsfacaden er ofte relativ stor, og det kan være en udfordrende skala i byudvikling med stor tæthed. Der skal derfor arbejdes målrettet med dybde og variation, for at skabe gode overgange til de nære omgivelser.



Stueetagen

Stueetagen ligger ved indgangen til Jernbanebyen, og skal fremstå åben og imødekommende, med inbydende kantzoner til butiksudstillinger, byinventar og ophold langs facaden.

Høringssvar

Bilag 3.02 - fortsat

§3 stk. 11, og tegning 2a - store dagligvare- og udvalgswarebutikker

Udvidelse af markeringen til dagligvarebutikker i Jernbanebyen sker først og fremmest på baggrund af pladsen i mobilitetshuset.

I lokalplanen er der på nuværende tidspunkt afsat areal til dagligvarebutik i stueetagen af mobilitetshuset, hvilket der er en stor sandsynlighed for, ikke bliver realistisk.

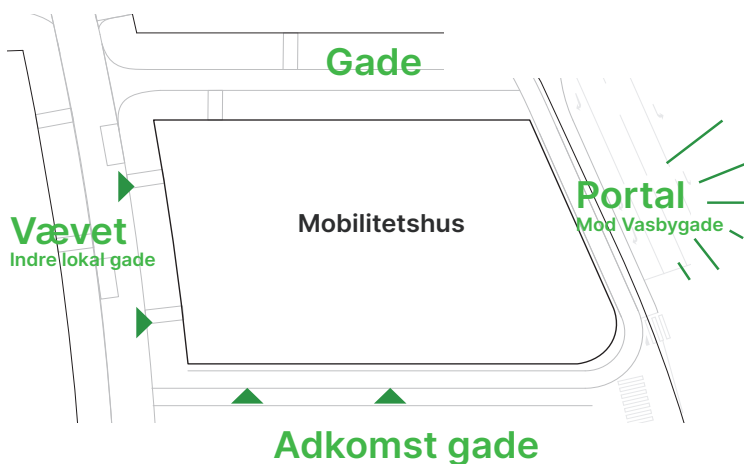
Nedenstående illustrationer og tekst er udarbejdet af JaJa, der har stor erfaring med succesfulde mobilitetshuse.

Notatet er en gennemgang af mobilitetshuset potentialer og udfordringer, og hermed anbefalinger til brug af stueetagens arealer.

Stueetagen

Det er ofte kamp om pladsen i stueetagen, da det er mange formål og funktioner der ligger godt i stueetagen på et mobilitetshus. Da det er et mobilitetshus, er det naturligt at en del af husets mobilitetstilbud ligger her. Skal vi få flere til at dele og cykle mm er det vigtigt at give disse tilbud de bedste forudsætninger og synlighed.

Vi ser for os en stueetage der kombinerer mobilitetstilbud med bydelsfunktioner og dermed indskrives mobilitetshuset sig som en del af hverdagen i Jernbanebyen. Under er der vist eksempler på relevante funktioner i stueetagen fordelt på rent mobilitetstilbud og bydelsfunktioner.



Mobilitetshuset ligger på et byggefelt med fire meget forskellige sider, og programmering af stueetagen må møde alle sider 4 sider og bidrage til gode overgange i samspil med nabobebyggelsen.

Receptionsbygning til Jernbanebyen

Mobilitetstilbud

Deletjenester - m2

Cykel værksted - m2

Cykel udleje - m2

Logistikhub - Omfordeling

Pakkepost central

Samkørsel stoppested

Bydelsfunktioner

Genbrugs station

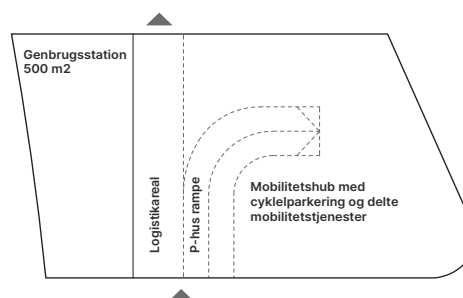
Nærbutik

Kiosk

Pakkepost central

Supermarked

Cafe med co-working



I denne disponering af stueetagen foreslås det en nærgenbrugsstation mod vævet. Centralt er der planlagt en et logistikareal koblet med rampeanlægget til parkeringsdelen. Resten af stueetagen planlægges som et mobilitetshub med cykelværksted, cykeludleje, cykelparkering og delte mobilitetstjenester.

Høringssvar

Bilag 3.03

§3 stk. 12, og tegning 2a - publikumsorienteret serviceerhverv

På kortet er markeret de streger, der ikke er understøttet af detailnotatet, og som bør udegå af lokalplanskortet 2a.



Familier
i byen

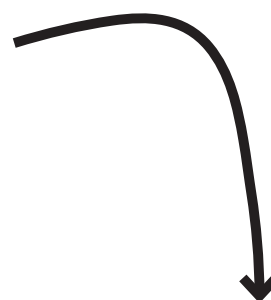


Delvis
bilfri by



Detailnotat

Placering af butikker i Jernbane-
byen jf. detailnotatet udarbejdet
for området.



Tegning 2a - Anvendelse i stueeta- gen (1. etage)

Der er placeret røde krydser over
de grønne markeringer i nuværen-
de anvendelseskort, der ikke stem-
mer overens med detailnotatet, der
ligger til grund for planen.



Høringssvar

Bilag 3.04

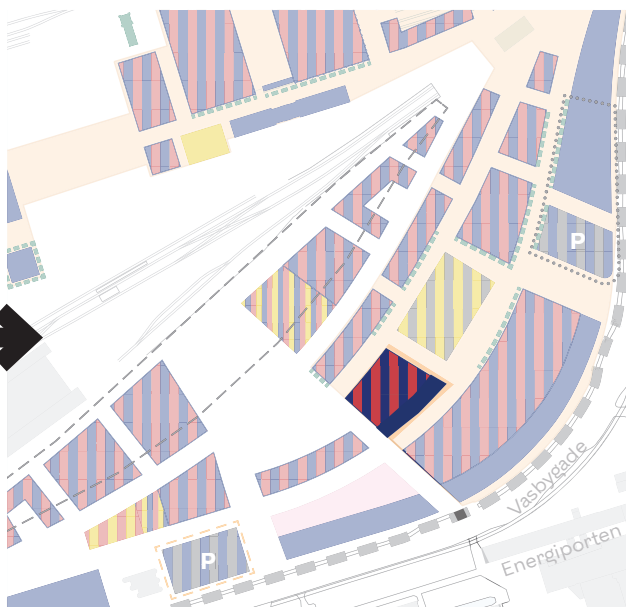
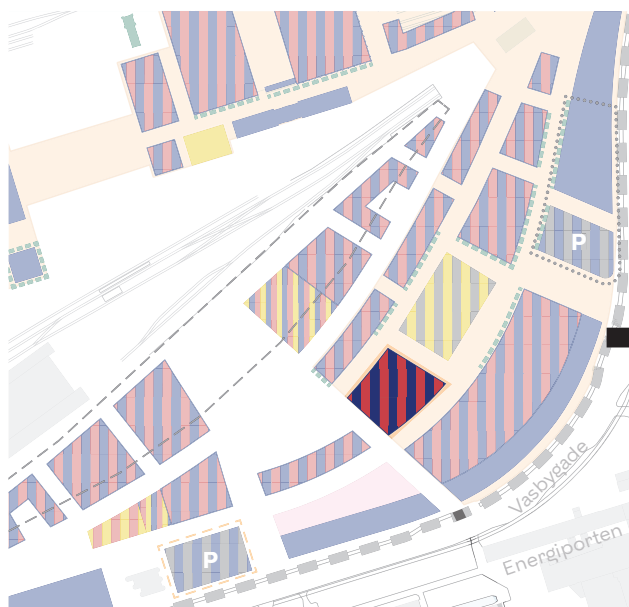
§3, tegning 2a - ændring af anvendelse i stueetagen af enkelt byggefelt

Denne motivering hænger sammen med ændringsforslag under §7 vedr. Tilbageføringer i facade på byggefeltet syd for dette.

Se bilag 7.01 under §7, for at få det fulde overblik over det samlede ændringsforslag.



Plads til forskellighed / Arkitektonisk egenart



Anvendelse i byggefelt vest for Toldkammer - nuværende LP

På nuværende tegning 2a er der muliggjort Bolig/serviceerhverv i hele stueetagen i byggefelt vest for Toldkammer.

Anvendelse i byggefelt vest for Toldkammer - forslag til ændring

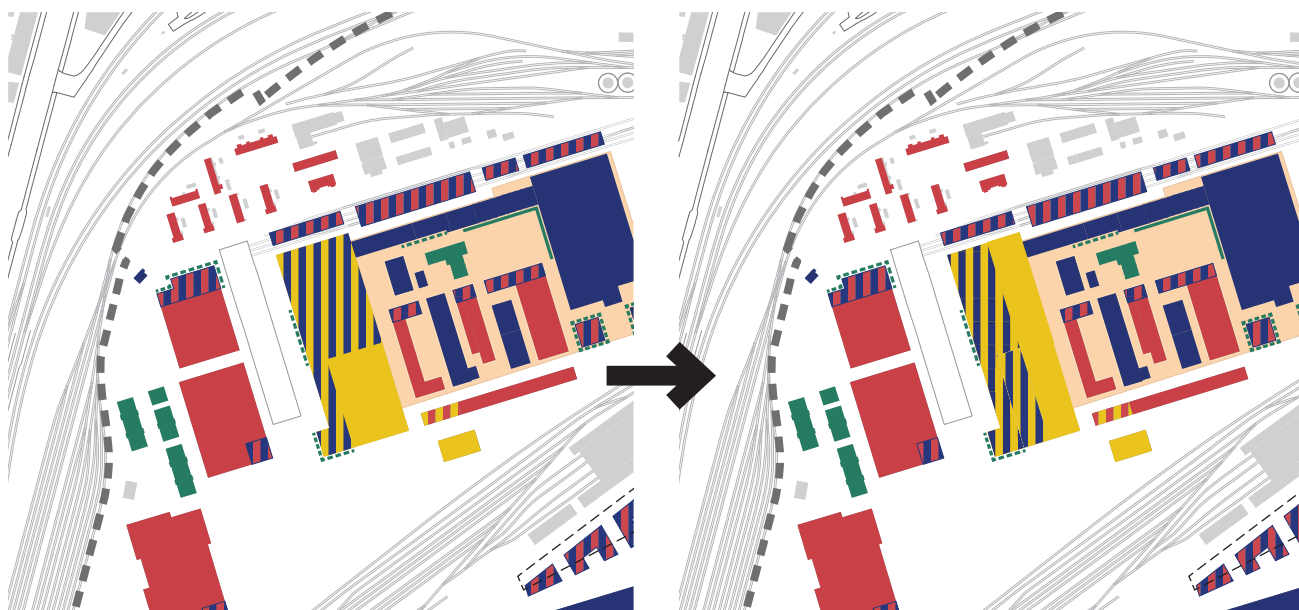
På byggefelt vest for Toldkammer ændres anvendelsen til udelukkende serviceerhverv i et 12m bredt bånd langs vævet.

Høringssvar

Bilag 3.05

§3, tegning 2a - anvendelse i Vognværkstedet

Muligheden for serviceerhverv i stueetagen af Vognværkstedet skal centreres mod Skydebroparken som anvist i tegningen.



Mulighed for serviceerhverv i Vognværkstedet - tegning 2a

Gennemgående mulighed for serviceerhverv i Vognværkstedet

Ny placering af serviceerhverv i Vognværkstedet - ændring til tegning 2a

Mulighed for serviceerhverv i stueetagen samles mod Skydebroparken, for at sikre muligheden for aktivering af facade mod byrm/park.

Jernbanebyen

Bilag

Høringssvar bilag § 4 - 5

31. oktober 2024

Høringssvar

Bilag 4.01

§4 stk. 1 - Intern vejstruktur og udlæg af arealer til vej

Overkørsel til metrotog fra Vasbygade bør indskrives i §4 Stk. 1. Intern vejstruktur og udlæg af arealer til vej.

Samt indtegnes på:

Tegning 3a1 Veje

Tegning 3b2 Veje III, XI

Nedenfor ses Cowi's forslag til placering af overkørsel til metrotog fra Vasbygade.



Delvis
bilfri by



Høringssvar

Bilag 4.02

§4 stk. 1 - Intern vejstruktur og udlæg af arealer til vej

Varelevering til 1.08/1.11/1.12 (se kort)

Muliggøre højre ud til Vasbygade

I alt ca. 17 lastbiler pr. dag til dagligvarebutikker samt nærgenbrug.

Lastbiler til dagligvarer: 15 stk./dag

Lastbiler til nærgenbrug: 2 stk./dag

- Der skal være mulighed for vareleverance til 1.08 på stikvej mellem 1.11 og 1.12
- Mulighed for at lastbiler kan køre højre ud på Vasbygade fra stikvej mellem 1.11 og 1.12, så lastbiler i vævet undgås.



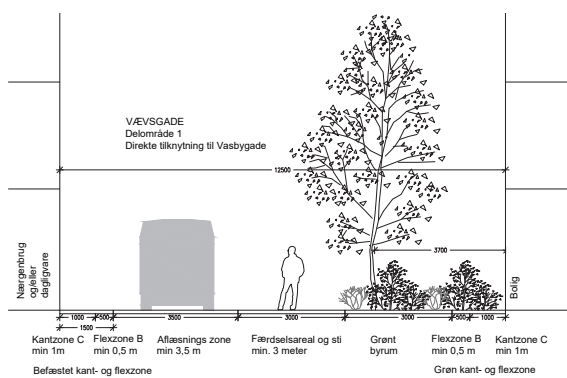
Grøn
by



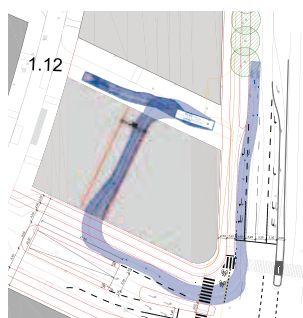
Familier
i byen



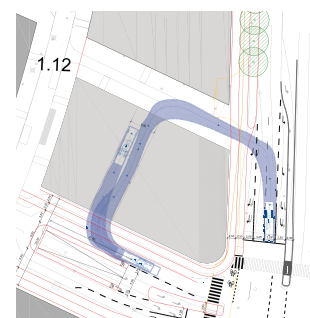
Delvis
bilfri by



Snit 1



Bakning imellem 1.11 og 1.12 til holdeplads for varelevering.

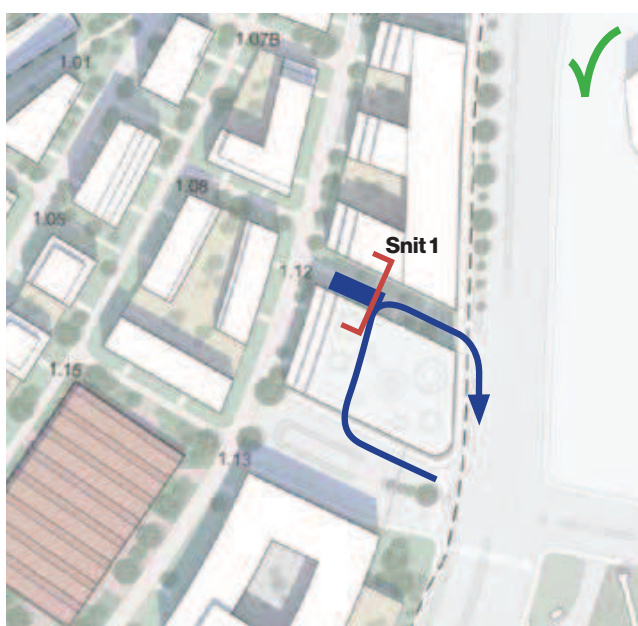


Kørekurve højre ud til Vasbygade/Kortløbskrydset.



A - Nuværende løsning:

Vævet belastes af lastbiler med ærinde til dagligvareforretninger samt en evt. nærgenbrug.



B - Foreslået løsning:

Højre ud til Vasbygade samt varelevering i sidegaden sparer vævet for tung trafik og understøtter de bløde trafikanter.

Høringssvar

Bilag 4.02

§4 stk. 1 - Intern vejstruktur og udlæg af arealer til vej

Nedenfor ses Cowi's trafikale vurdering af "højre ud".



Grøn
by



Familier
i byen



Delvis
bilfri by

Trafikale forudsætning

Trafikken på Vasbygade er beregnet for en 2 timers periode i morgen- og eftermiddagsmyldretiden - kl. 7-9 og 15-17.

- Trafikken for Vasbygade fra det nordlige ben af Vasbygade er beregnet til ca. 3000-3200 køretøjer i 2-timer perioden i 2035.

- Seneste tælling af cykeltrafikken på Vasbygade er fra 2016 med 360 cyklister fra kl. 7-9 og 575 fra kl. 15-17. Fremover, bl.a. med udbygning af Jernbanebyen forventes cykeltrafikken at stige, samt en naturlig stigning fra 2016.

- Størstedelen af cykeltrafikken til/fra Jernbanebyen forventes at afvikles i vævet.

- Udkørslen mellem byggefelt 1.11 og 1.12 er placeret 30 meter fra krydset ved Kortløb.

- Det er estimeret, at der kommer maks. 15-20 lastbiler dagligt fra dagligvarebutikken og nærgenbrugsstationen.

- Tidspunkter for varelevering kan reguleres til bestemte tidsrum, og forventes primært at ske udenfor myldretiderne.

Trafikal vurdering - Højre ud

- For at undgå, at vareleveringen skal igennem hele Vævet ønskes det, at muliggøre en udkørsel fra Vævet med højre ud fra servicevejen mellem byggefelt 1.11 og 1.12.

- En væsentlig del af vareleveringen forventes håndteret uden for myldretiden, hvor trafikintensiteten på Vasbygade vil være lavere. Det antages, at maksimalt 10% vil ske i myldretiden (op til 2 lastbiler).

- Grundet afstanden på ca. 250 meter til signalanlægget ved Havneholmen/Carsten Niebuhrs Gade forventes der være "naturlige" ophold i trafikken. Her vil det være forventeligt at afvikle højre udkørslen for vareleveringen.

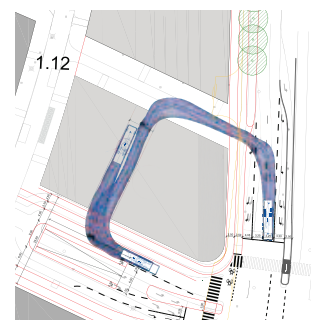
- Af hensyn til tryghed og sikkerhed mellem svingende lastbiler og cyklister, skal der skabes de nødvendige oversigtsforhold fra udkørslen mod venstre og for cyklisterne på Vasbygade.

- Højre udkørslen er placeret ca. 30 meter fra stopstregen på Vasbygade ved Kortløbet

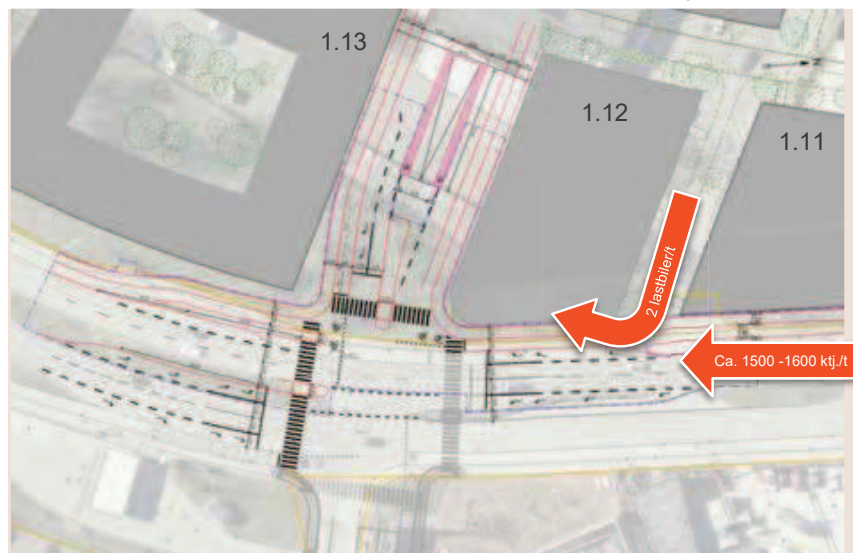
Konklusion

Konklusionen er at højre ud fra Jernbanebyen til Vasbygade for større køretøjer, vil have en positiv indflydelse på reduktion af antallet af større køretøjer i Vævet, som er blandet med mange lette trafikanter. Dette vil have en positiv effekt for trafikikkerheden for trafikken i Vævet.

Det er vurderet, at tilladelse af højre ud til Vasbygade på et overordnet niveau ikke vil have betydning for trafikafviklingen på Vasbygade.



Kørekurve højre ud



Høringssvar

Bilag 4.02

§4 stk. 1 - Intern vejstruktur og udlæg af arealer til vej

Eksempel med højre ud tæt på stort kryds:

Maskinfabrikken i Valby

• Eksempel fra byudviklingsprojektet ved Maskinfabrikken i forhold varehåndtering på lokalgade og dagligvaretransport ud til Tøftegårdsplads med ensrettet højre udkørsel syd for hovedkryds og busstoppested.

• Her kører der faktisk mange ligeudkørende cyklister på Gl. Køge Landevej end på Vasbygade samt mange udkørende biler kører fra lokalgade.



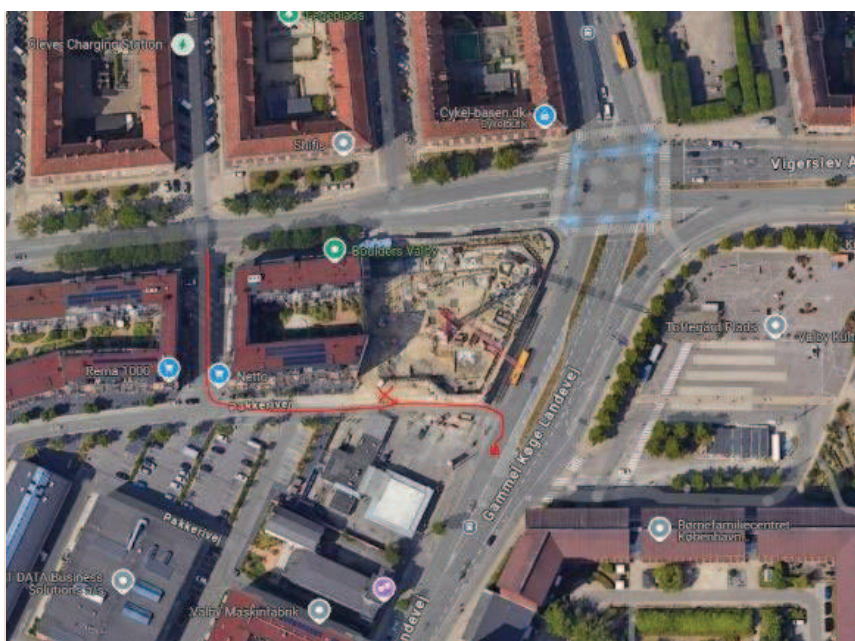
Grøn
by



Familier
i byen



Delvis
bilfri by



Maskinfabrikken i Valby

Høringssvar

Bilag 4.03

§4 stk. 2 Fastlæggelse af vej

Skitse 1: Vejtype C2 med tilføjelse af indsnævringer.

Princip for indsnævringer kan også gælde Vejtype C1 (der dog har færdselsareal på 5,5 m og ikke 6m som C2).

Skitse 2: Vejtype C2 med tilføjelse af indsnævringer,

samt smallere kantzone og dermed grøn buffer mellem færdselsareal og safe-zone.



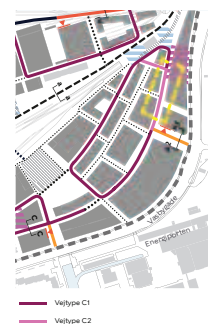
Grøn
by



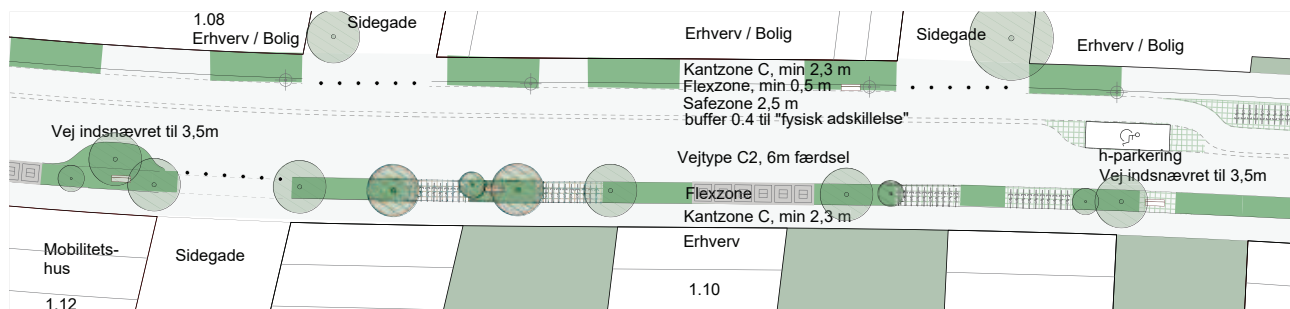
Familier
i byen



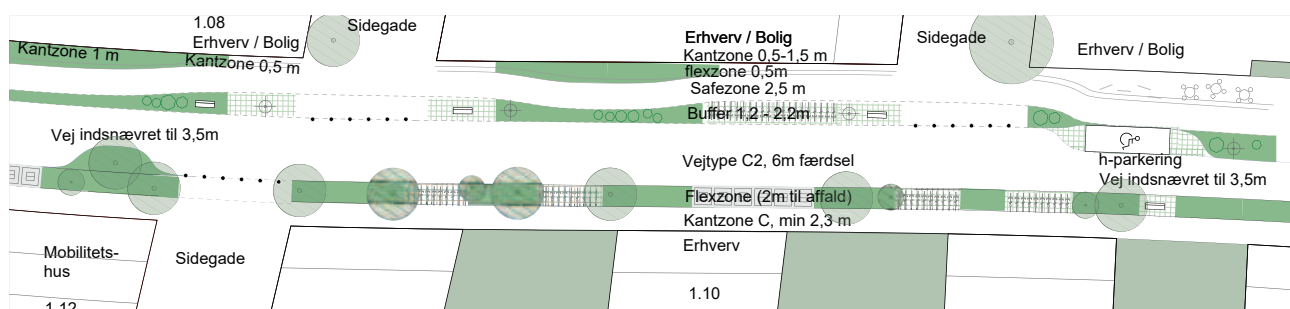
Delvis
bilfri by



Skitse 1



Skitse 2



Høringssvar

Bilag 5.01

§5 stk. 2 - Cykelparkering

Skitse på cykelparkering for byggefelt 113 - 114

Viser en udvidelse af afstand til indgang fra 30 til 50 m, hvor 75% af cykelparkeringen er placeret.



Grøn
by



Delvis
bilfri by

Eksempel byggefelt 113 - 114: Bebyggelsen skal have ca. 1.200 cykel-p pladser.

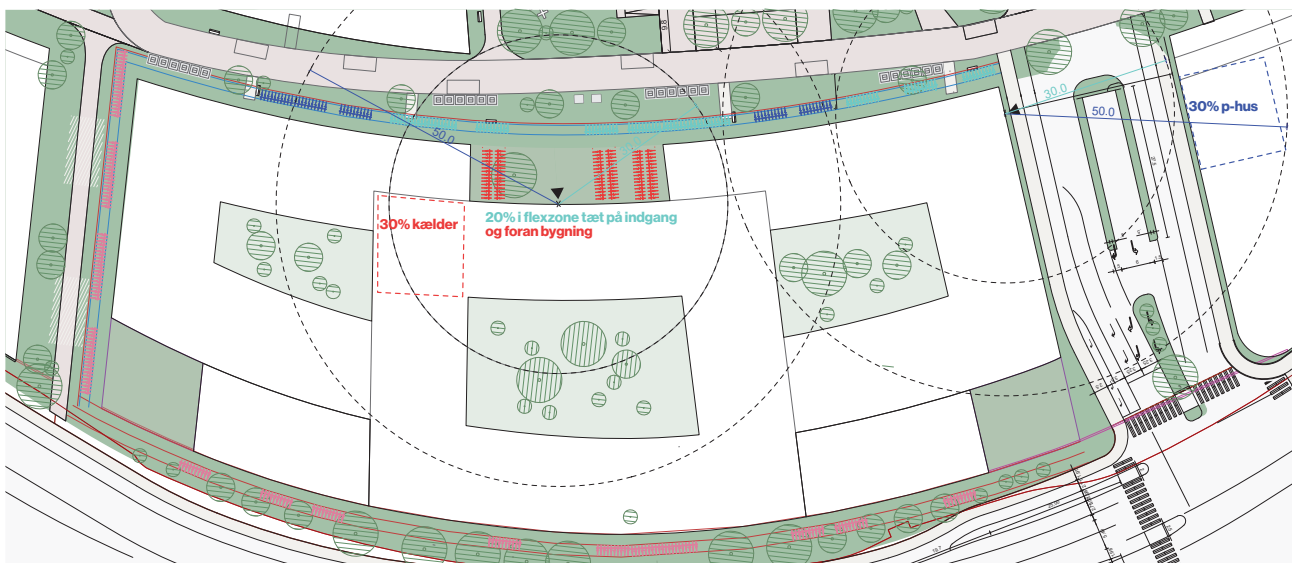
Cykel-p er placeret ud fra ønske til justering af bestemmelser. Skitsen her viser en fordeling på:

Krav: 75% højst 50 m fra facaden, inklusiv centralt parkeringsanlæg, her fordelt som:

- ■ ■ **20 %** omkring indgangen (7,5% inden for byggefelt og 7,5% i flexzone tæt på indgang)
- ■ ■ **60%** i bygning / kælder / p-hus (her ca. 500 m² ved toetages cykel-p i kælder)

Krav: 25% længere væk (i det omfang det giver mening), fordelt som:

- **20% i flexzoner** (må max fylde 30% af flexzonens areal antal vil variere efter flexzonens bredde)



Jernbanebyen

Bilag

Høringssvar bilag § 6

31. oktober 2024

Høringssvar

Bilag 6.01

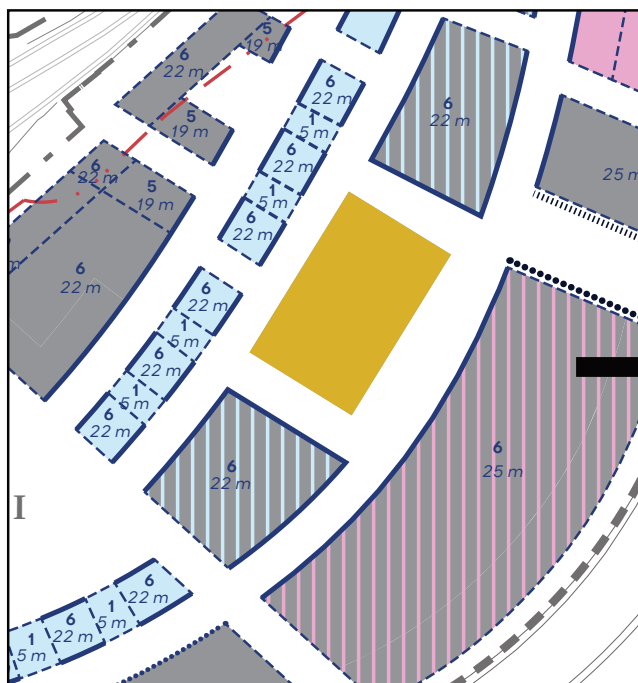
§6 stk. 2 - bebyggelsens placering, samt tegning 5b1 (toldkammerbygningen)

Helt specifikt - byggefelt til ombygningen af toldkammerbygningen.

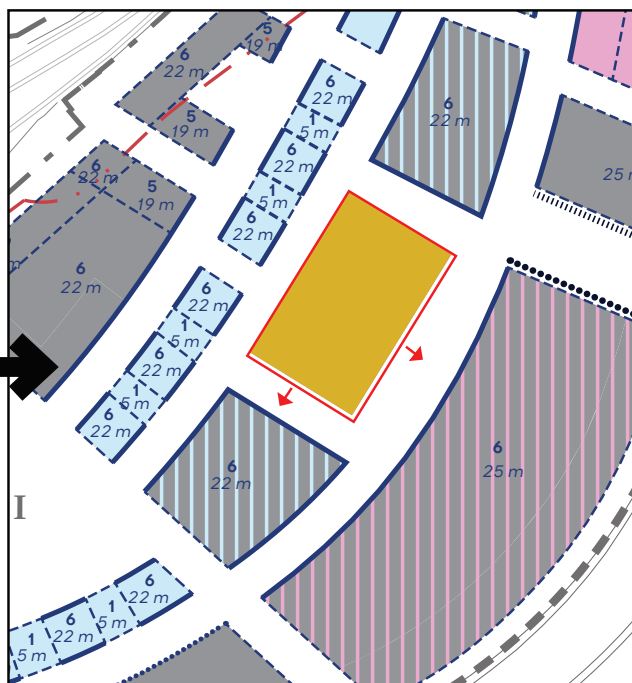
Herunder er der indtegnet forslag til udvidelse af byggefelt til toldkammerbygning. Byggefeltet er udvidet med 0,5 m mod sydøst og sydvest sammenlignet med den bevaringsværdige markering af bebyggelse (gul) på samme tegning.

Nederst på siden er et screenshot med opmåling af bygningen samt linjen i lokalplanen, der definerer byggefelt samt bevaringslinje.

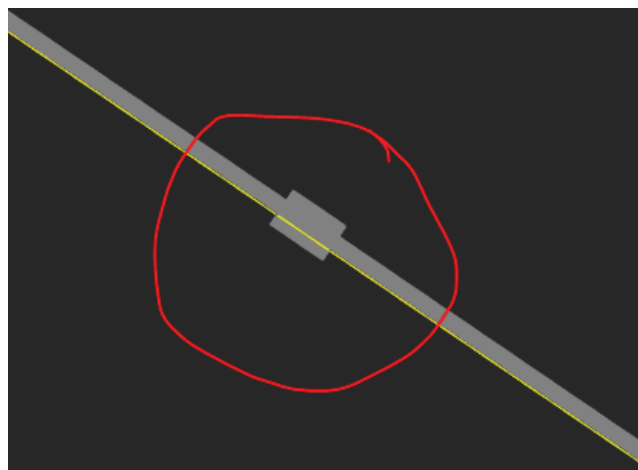
Som det kan ses på udsnittet, skærer denne linje gennem en eksisterende søjle. Ydermere er der en stor sandsynlighed for, at fremtidige ydermur placeres uden på søjlerækken. Derfor den 0,5m udvidelse af byggefelt.



Udsnit af tegning 5b1



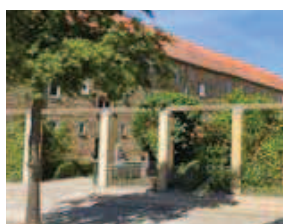
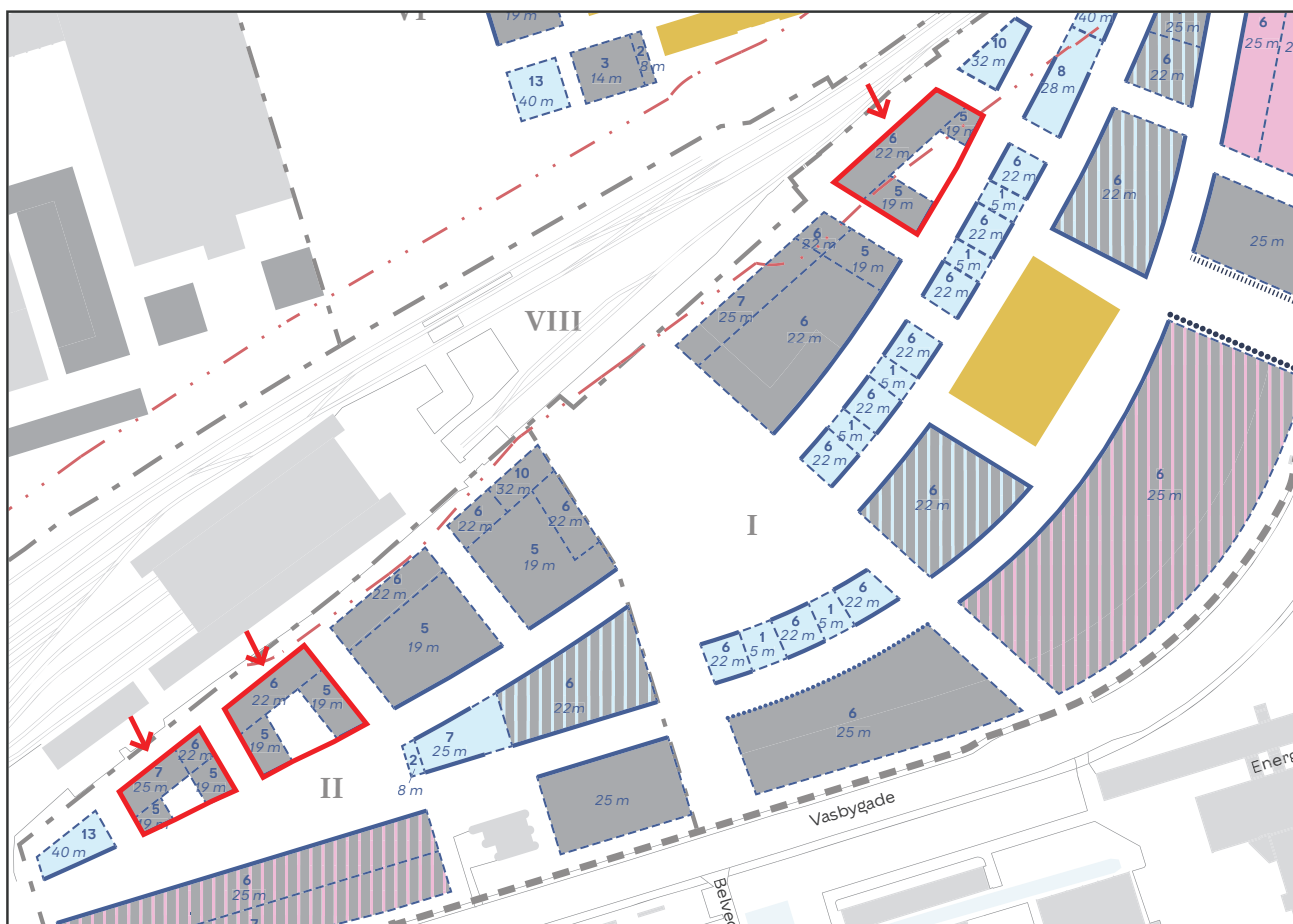
Udsnit af tegning 5b1 med udvidet byggefelt omkring Toldkammerbygningen, med 0,5m sydøst samt sydvest.



Udsnit af dwg tegning, hvor gul streg viser nuværende placering af byggefelt, og det grå er en opmåling af nuværende bebyggelse.

§6 stk. 2 - bebyggelsens placering, samt tegning 5b1
(u-formede byggefelter)

Plads til forskel-
lighed /
Arkitektonisk
egenart



Høringssvar

Bilag 6.03

§6 stk. 2 - bebyggelsens placering, Vognværkstedet

Herunder er Vognværkstedet visualiseret med og uden de to broer mellem påbygningen, som på nuværende tidspunkt er muliggjort i lokalplanen.



Plads til forskellighed /
Arkitektonisk egenart



Visualisering fra aksen i Centralen mod Vognværkstedet - med og uden broer på tværs



Visualisering fra Skydebroparken mod Vognværkstedet - med og uden broer på tværs

Høringssvar

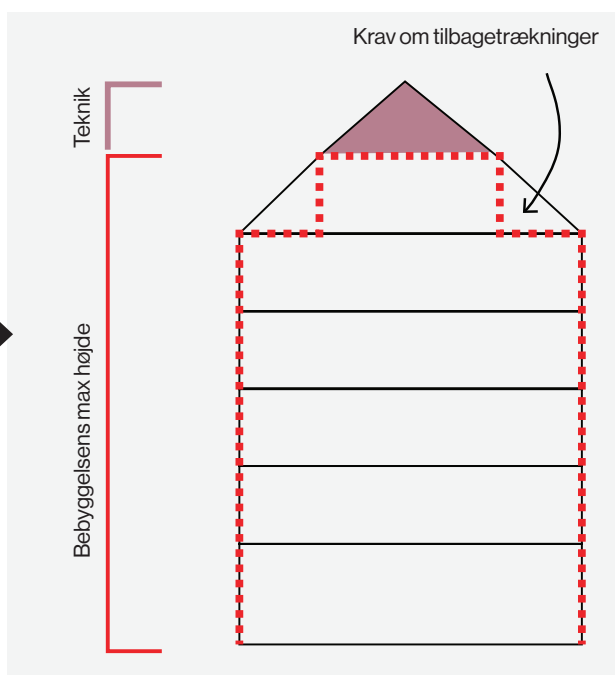
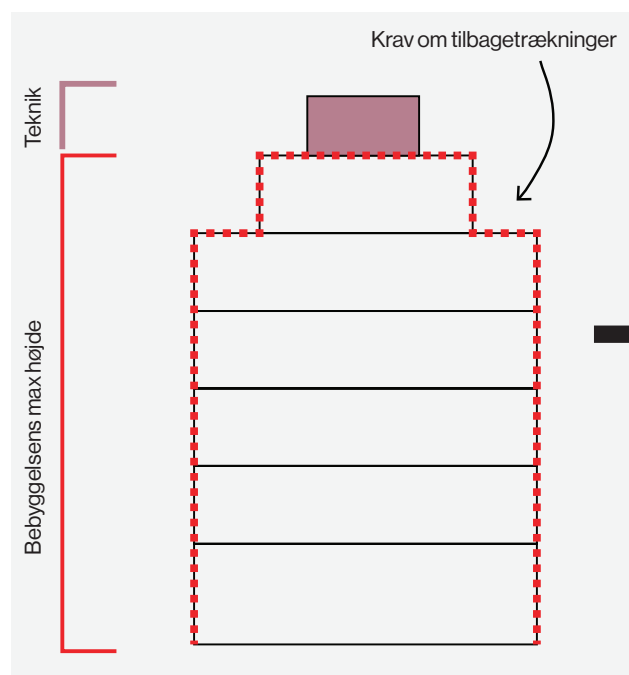
Bilag 6.04

§6 stk. 4 - teknik på tage (delområde I+II+VI)

Herunder er illustreret to principsnit for bebyggelse i delområde I+II+VI - et snit med flat tag, der følger nuværende bestemmelser for tilbagetrækning samt teknik på tag, og et snit hvor tilbagetrækninger og teknik på tag er integreret i t sadeltag.



Plads til forskel-
lighed /
Arkitektonisk
egenart



Bebyggelse med flat tag

Eksempel på udformning af bebyggelse udformet jf. nuværende bestemmelser for højder, tilbagetrækninger og teknik på tag.

Bebyggelse med saddeltag

Krav om tilbagetrækninger på etager samt tilbagetrækning på teknik, skal kunne erstattes af at saddeltag, der følger "hældningen" på tilbagetrækningerne.

Høringssvar

Bilag 6.05

§6 stk. 3 - bebyggelseshøjde (specifikt for mobilitetshus) samt tegning 5b1

Herunder er indsat forslag til rettelse til tegning 5b1 - højde på mobilitetshuset i delområde I.

Linjen gennem byggefeltet, der definerer området hvor der kan bygges op til 25m og op til 27m, skal følge linjen fra nordlige byggefelt.

Herved ændres der ikke på højder, skrå højdegrænseplan eller dagslys forhold

mod vævet. Det er udelukkende en ændring af højder mod Vasbygade.

Nederst på siden er to udsnit af bebyggelsen langs Vasbygade på hhv. 25m eller 27m for mobilitetshuset. Selv ved 27m på mobilitetshuset bibeholdes den aftrappende effekt på højderne langs Vasbygade.



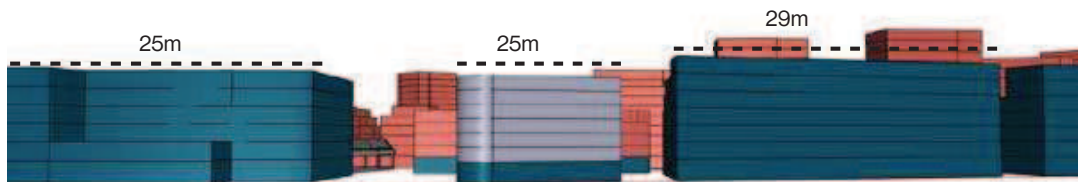
Tegning 5b1

Højder fastsat i nuværende lokalplan

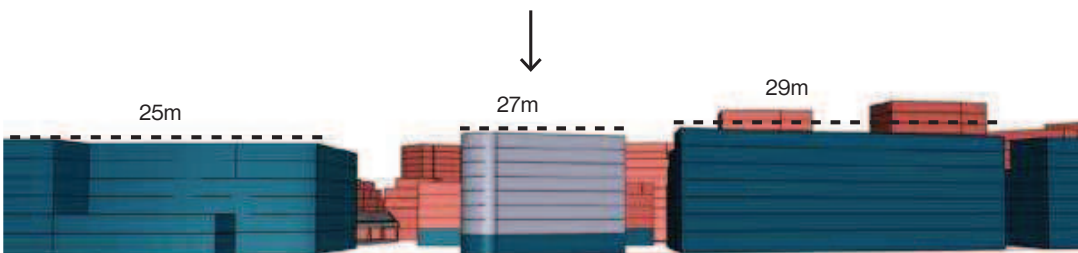
Tegning 5b1 - NY

Opdateret højder på mobilitetshus i delområde I, med fortsat 25m mod vævet og hævet til 27m mod Vasbygade.

Bebyggelse langs Vasbygade med nuværende max højder.



Bebyggelse langs Vasbygade med ny max højde på mobilitetshus.



Høringssvar

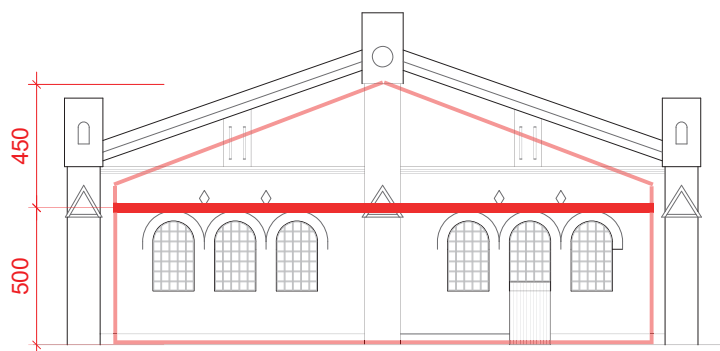
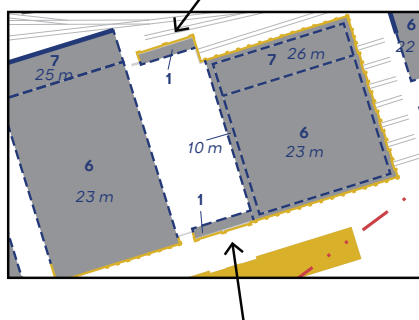
Bilag 6.06

§6 stk. 3 - bebyggelsens højde, samt tegning 5b1 (Skydebrohallen)

På lokalplanens tegning 5b1, er der angivet, at der kan være 1 etage (u- højde angivelse).

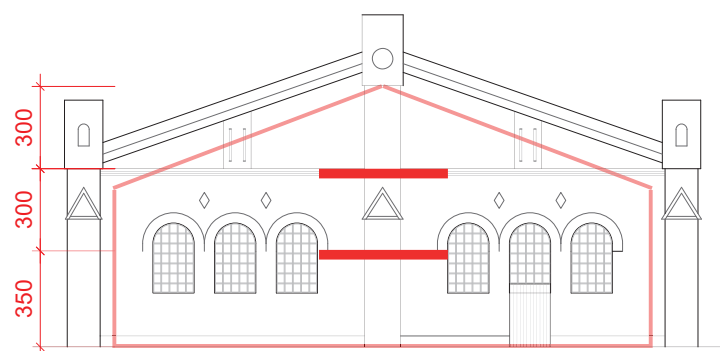
Herunder er der illustreret to måder man kunne se bebyggelsen opdelt i flere etager, inden for de knap 10m, som den eksisterende bygning måler.

Højder



Opstalt, eksisterende gavl

Etagedæk placeret over vinduer for at bevare gennemkig



Opstalt, eksisterende gavl

Etagedæk placeret som mindre indskudte dæk mellem vinduer

Jernbanebyen

Bilag

Høringssvar bilag § 7

31. oktober 2024

Høringssvar

Bilag 7.01

§7 stk. 1 a), tilbagetrækninger i facader, samt tegning 6b1

Ændringsforslaget gælder for bebyggelse syd for spor10.

Illustreret er lokalplanskort 6b1, hvor tilbagetrækninger er ændret.

Under kortet er illustreret et volumen med de nuværende krav om tilbagetrækninger, samt forslaget til det ændrede krav om tilbagetrækninger.

Da byggefelt sydvest for spor10 (jf. ændringsforslag til §3) ændres til erhverv

i stueetagen mod vævet, kan bestemmelse-erne til tilbagetrækninger på byggefeltet hæves til at gælde fra 21m, og stadig sikre dagslys til boliger.

Dette ændringsforslag hænger sammen med ændringsforslag under §3 vedr. ændring i anvendelse i stueetagen i byggefeltet syd-vest for Spor10

Se bilag 3.03 under §3, for at få det fulde overblik over det samlede ændringsforslag.



Plads til forskel-
lighed /
Arkitektonisk
egenart



Byggefelt syd for spor10 - nuværende tegning 6b1

Nuværende kort-bestemmelse

Over 17m - tilbagetrækning på **4m** fra byggefeltets kant

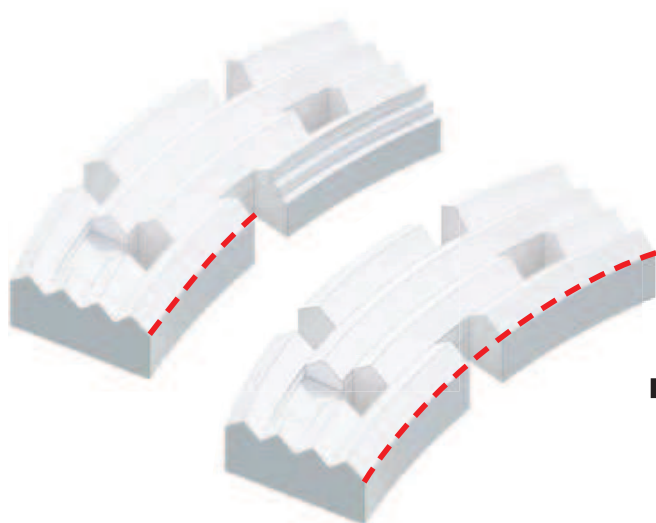
Over 21m - tilbagetrækning på **8m** fra byggefeltets kant



Byggefelt syd for spor10 - nyt tegning 6b1

Ny kort-bestemmelser:

Over 21m - tilbagetrækning på **4m** fra byggefeltets kant



To volumener illustreret med henholdsvis tilbagetrækninger fra nuværende lokalplansudkast, og forslag til ændring i tilbagetrækning

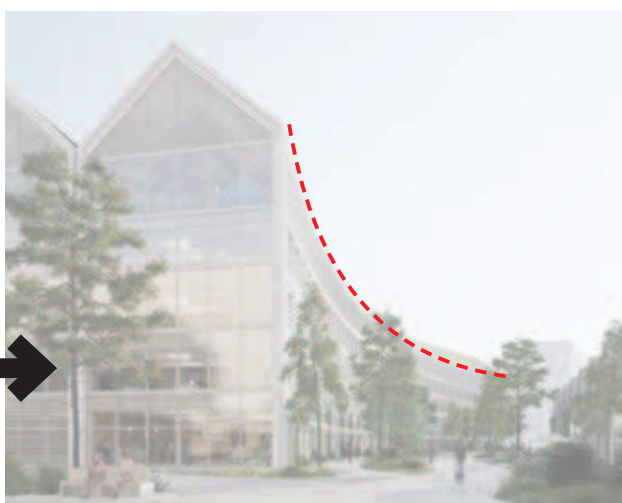


Illustration med mulig udformning af byggefeltet, hvor tilbagetrækning ved 17m er fjernet, og bebyggelsen understøtter vævets bueslag.

Høringssvar

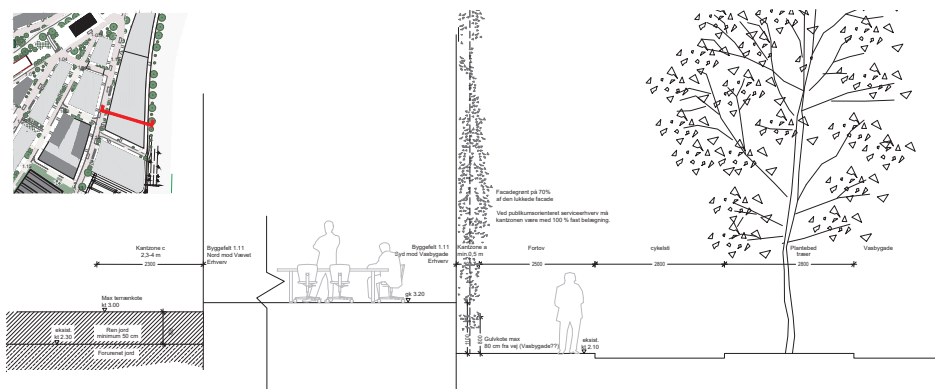
Bilag 7.02

§7 stk. 1, g) - Gulvkoten

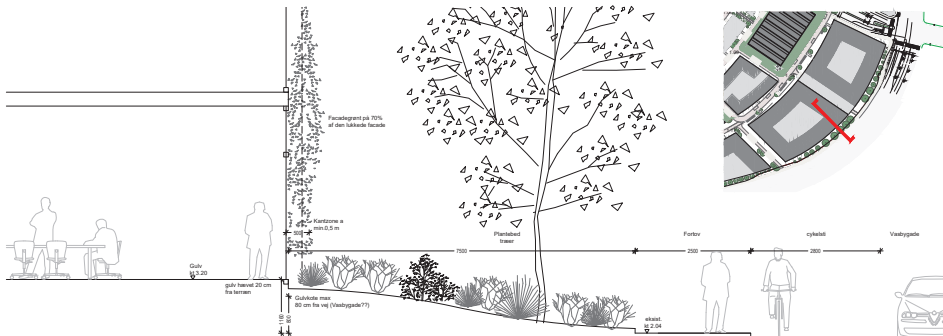
Nedenfor ses snit gennem kantzone og facade på erhvervsbebyggelse mod Vasbygade.
Gulvkoteforskel målt fra tilstødende fortov langs Vasbygade er ca. 1,2 m.

Gulvkoter mod Vasbygade

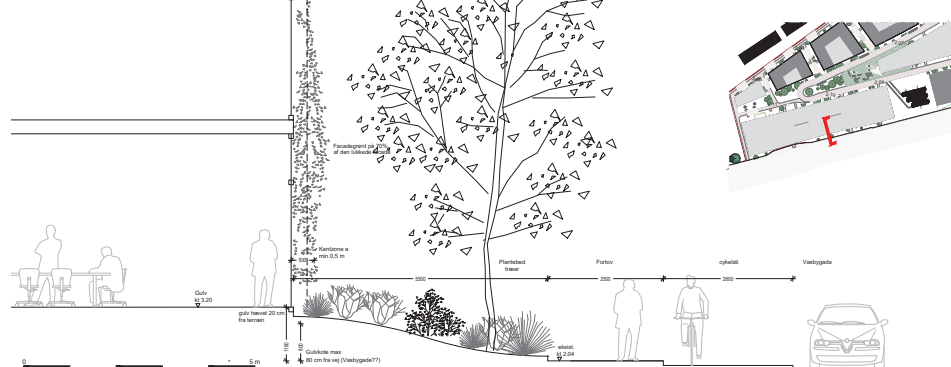
BF 1:11



BF 1:13



BF 2:10



Høringssvar

Bilag 7.03

§7 stk. 2 f) - Solafskærmning

Nedenfor er referencer på bebyggelse med fremspring i facaden for at afskærme for sol.



Fremtidens
klimavenlige by/
Bæredygtighed

PLH Arkitekter, København, DK:
Total Amerikaplads



Eksempel på vandret facade-element med fremspring, der skærmer for sol ind, uden at facaden fremstår aflukket.



Eksempel på vandret facade-element med fremspring, der skærmer for sol ind, uden at facaden fremstår aflukket.

C.F. Møller, Zürich, CH:
Bellerivestrasse 36



Solafskærmning giver bygningen et horisontalt udtryk.



Facade er beklædt med solpaneler, der samtidigt beskytter bygningens indre mod direkte sollys

Herzog de Meuron, Milan, IT:
Fondazione Giangiacomo Feltrinelli



Stærk horisontalt udtryk.



Fremspring på facaden kombineres med solafskærmning.

Høringssvar

Bilag 7.04

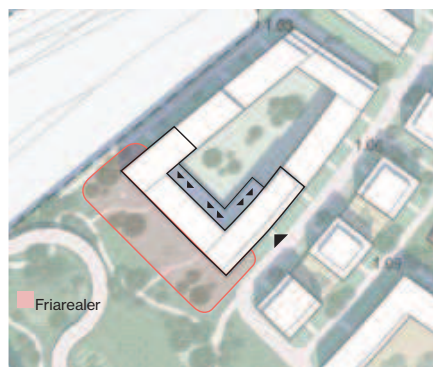
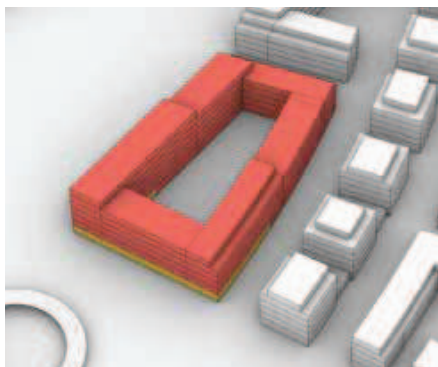
§7 stk. 2, g) - Indgange

Illustrationer nedfor viser scenarie hvor der er næsten umuligt at skabe indgang fra både gade og fra gårdrum i forhold til nuværende bestemmelse. Det gælder om daginstitutionen med boliger ovenpå, og i tilfælde af store erhvervslokale i stueetagen.



Familier
i byen

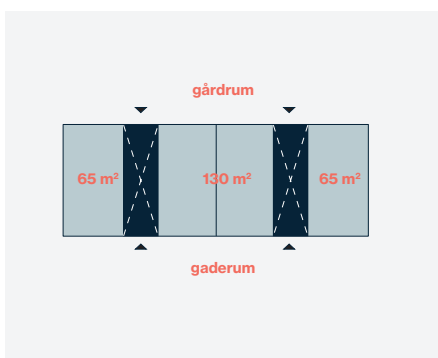
Daginstitution:



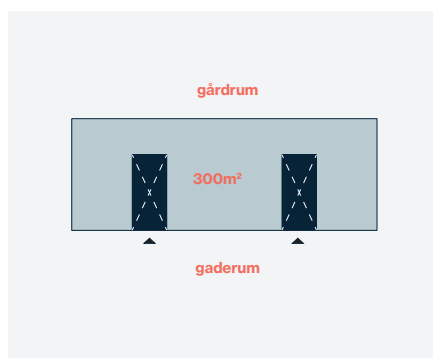
Eksempel på byggefelt ved CMC i delområde I med daginstitution i stueetagen.

Placering af friareal og indgange til boliger. I dette scenarie er indgange til lejligheder på 2. etage ovenpå daginstitutionen.

Store erhvervslokale:



Det er ikke muligt at etablere store erhvervslokaler, hvis der skal være adgang til gårdum ved hver indgang fra gade.



Her illustreret et større erhvervslokale i stueetagen, hvor to opgange til ovenliggende boliger vil have større afstand til port til gårdum.

Høringssvar

Bilag 7.05

§7 stk. 3, f) - Altan bredde

I studiet nedenfor er illustreret 3 scenarier for altaner langs vævsgaderne. I de tre studiere varierer bredden på altanerne fra 2,5m til 4,5 m, men alle tre scenarier overholder bestemmelsen om, at altaner max må være 50% af facadens længde.

Man kan altså sagtens have bredere altaner langs vævet, og stadig

overholde, at den samlede længde ikke overgår 50% af facadens længde. Bredere altaner kan understøtte horisontalitet, især i Sporkvarteret langs de kurvede grønne gade.

Altantegningerne viser altaner indrettet til henholdsvis singlen/parret holdt op imod altanen indrettet til familiebrug. En



Familier
i byen



Plads til forskel-
lighed /
Arkitektonisk
egenart

bredere altan er nødvendig for at kunne dække behovet for en familie.

Studier om bredde vs. samlede længde



50% - 2,5m bredde



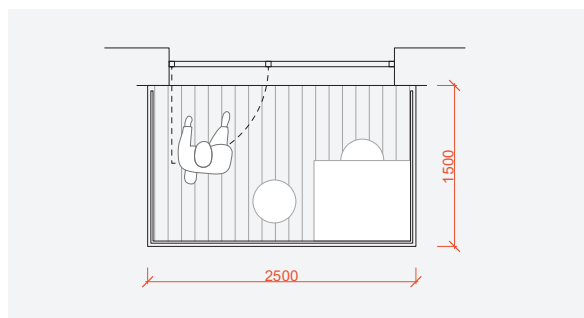
50% - 4,5m bredde



50% altan - 100% værn*

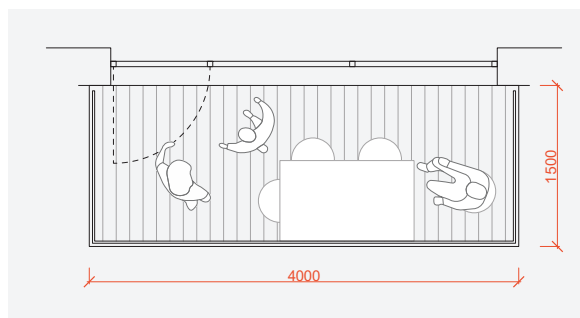
*stadig 50% altaner, men værn forsætter foran facaden

Studier om bredde



2,5m bredde

Der er ikke nok plads til flere mennesker .

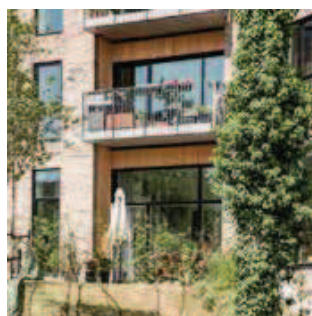


4 m bredde

Der er nok plads til hele familien.



Kronløbsøen, Nordhavn



Rothe Hus, Carlsberg Byen



Nordø, Nordhavn



Jacobsen Hus, Carlsberg Byen

Høringssvar

Bilag 7.06

§7 stk. 1, j) og 8, f) - Facade detaljering i områder I+II og gesims

Illustrationer nedenfor viser at gesims mellem næstøverste og øverste etage er ikke læsbart. Gesimskanten tilføje ingen yderligere horistontalitet til facaden. De klarer farvetone/materialskift selv. Altanbestemmelserne vil sikre stor grad af dybde, i form af indeliggende altaner, de er på mange måder "gesimskanten".

Der skal være mulighed for at tænke "gesims" som en del af den arkitektoniske helhed for hvert enkelte bygning, så den bliver integreret og giver mening. Her kan et negativt aftryk, en tilbage-trækning af stueetage eller øvrige etager kunne give samme effekt.



Plads til forskellighed / Arkitektonisk egenart

Betydning af gesims:

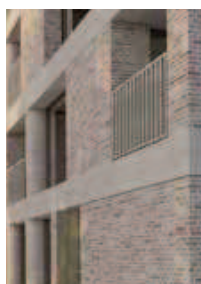
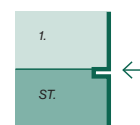
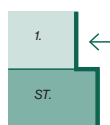
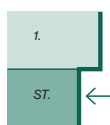
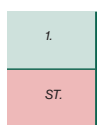
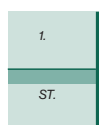


Gesims mellem stueetagen og 2. etage og mellem de næstøverste og øverste etage

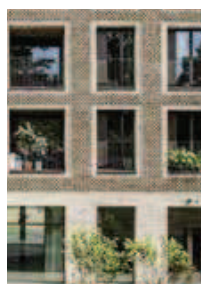


Gesims kun mellem stueetagen og 2. etage

Katalog af muligheder:



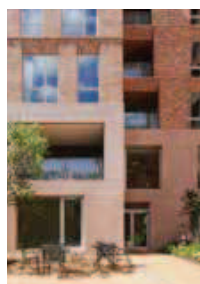
1. Horizontale bånd mellem etager



2. Detaljering, materialitet eller farvetone skift



3. Tilbagetrækning af basen



4. Tilbagetrækning af krogen



5. Gesims fremtrukket. Dybden kan blive forskelligt.



6. Tilbagetrykket gesims

Høringssvar

Bilag 7.07

§7 stk. 5, d) - Facader b detaljering

Med nuværende bestemmelser, er der ret stor forskel på det arkitektoniske udtryk, alt efter om tårnet bliver til bolig eller erhverv. Illustreret herunder.

Erhvervstårne har "kun" 9-10 etager, og med nuværende bestemmelser om materiale-skift samt detaljering, vil tårnet fremstå buttet og horisontalt opdelt.

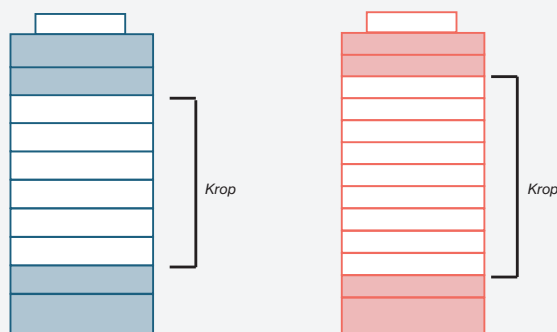
Intentionen med de høje bygninger er, at skabe høje og slanke bygninger. Bestemmelserne bør understøtte dette.



Plads til forskellighed / Arkitektonisk egenart

Bolig vs. erhverv:

Lokalplan nu



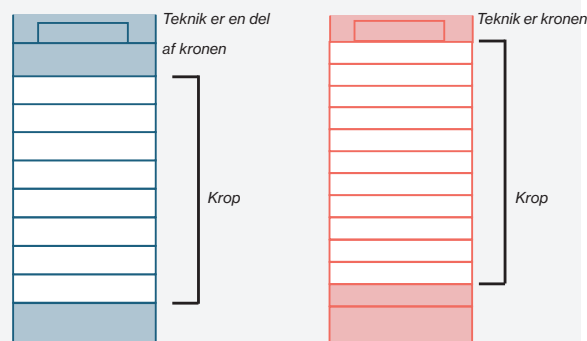
Erhverv-tårn

10 etager - 2 øverste og 2 nederste med særlig detaljering

Bolig-tårn

13 etager - 2 øverste og 2 nederste med særlig detaljering

Intentioner fra helhedsplanen



Erhverv-tårn

10 etager - teknik etage samt øverste etage og nederste med særlig detaljering

Bolig-tårn

13 etager - teknik og to nederste med særlig detaljering

Intentioner:

Lokalplan nu



Facader varieres inden for de to øverste etager og de to nederste etager i detaljering.

Intentioner fra helhedsplanen



Facader forlænges omkring teknik. Teknik etage samt øverste etage og nederste har særlig detaljering.

*OBS: kronen er 4m i stedet for 3m

Høringssvar

Bilag 7.08

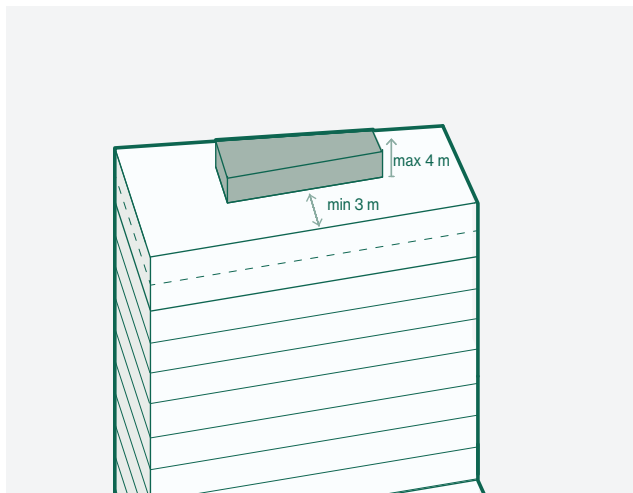
§7 stk. 7, d) - Tage

Vores intentioner fra helhedsplanen var, at teknik på tage skal være så diskret og usynligt som muligt. Bygningernes arkitektoniske udtryk må ikke kompromitteres af teknik mm på tag. Anlæg og installationer placeret på tag skal inddækkes og udformes så de fremtræder som integrerede dele af bygningens arkitektur.

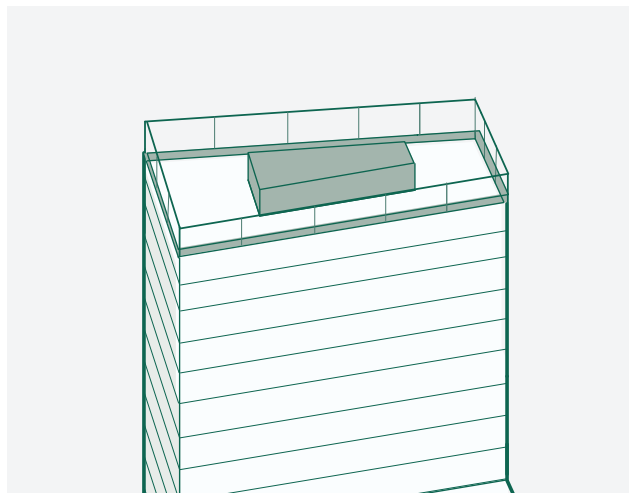


Plads til forskellighed /
Arkitektonisk
egenart

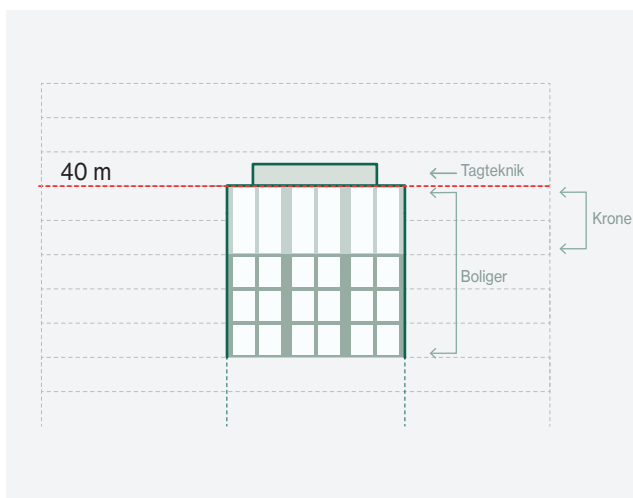
Intentionerne fra helhedsplanen:



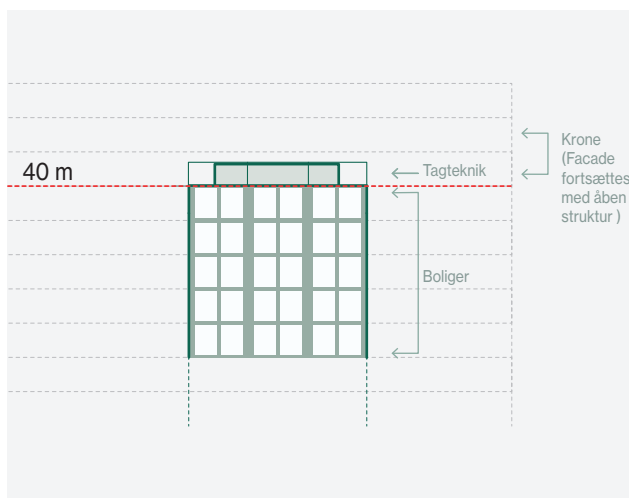
A - Teknik på tag i dybden. Øverste etager udgør Kronen



B - Teknik i dybden - med en åben struktur der fortsætter op. Den åbne struktur udgør Kronen.



A - Teknik på tag tilbagetrukket - går over byggegrænsen på 40 m.



B - Teknik på tag tilbagetrukket - den åbne strukturen går over 40 m.

Høringssvar

Bilag 7.07 og 7.08 tillæg §7 stk. 5, d) og 7, d) - Referencer

Referencer viser forskellige måder af detaljering og hvordan man kan indarbejde teknik på tag som en del af kronen.



Plads til forskellighed /
Arkitektonisk egenart

Detaljering:



3-delning, bearbejdet med forskellige materialer



Særlig markering af basen



Åben facadestruktur der udgør kronen



Base og top med en særlig bearbejdning i den samme materialitet

Kronen:



Teknik har form af kronen og den samme detaljering som resten af bygningen.



Forlængelse af facades med vinduer.



Geometrisk form af kronen



Material forskel omkring teknik / kronen.

Høringssvar

Bilag 7.09

§7 stk. 21, b) og g) - Område VI facader

Nuværende bestemmelse er for restriktivt og kunne skabe nogle tekniske udfordringer.

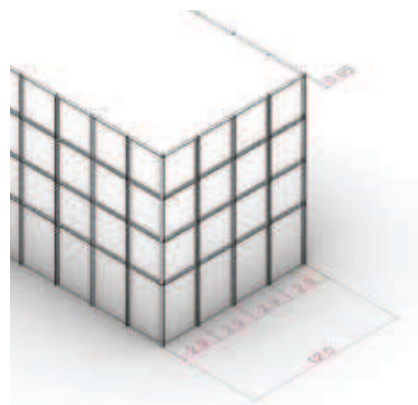
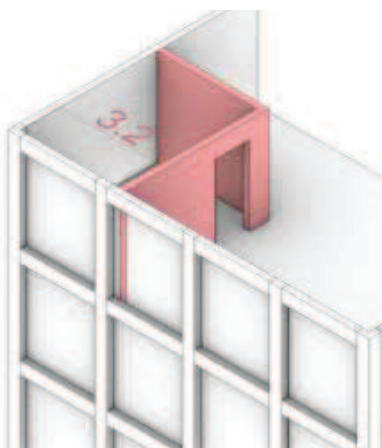
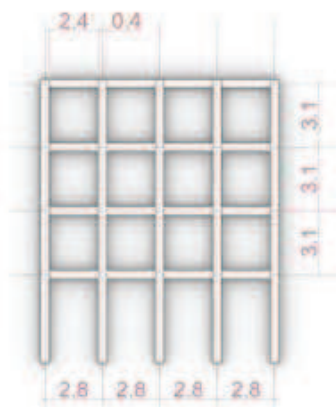
De bestemmelser tilføjer ikke meget til diversitet. Derfor vi vil gerne udfordre bestemmelser om bredde af felterne og profiler.

Der er mange måder hvordan man kan definere basen, hvilken kan tilføje til arkitektoniske udtryk af bygningen. De kan også hjælpe med artikulering af indgangspartier eller udadvendt programmering i stueetagen.



Plads til forskellighed / Arkitektonisk egenart

Tekniske udfordringer:



ikke tilladt

1. Ramme/profil bestemmelserne der kan skabe en perfekt firkant.

Forslag: tillade bredere feltstørrelser - så det kan være en firkant

2. Rammer/profiler, der afspejler lejligheds layout bag facaden.

Forslag: mulighed for bredere feltstørrelser, så det kan følge indvendig struktur med realistiske rumstørrelser

3. Gitterstørrelse giver mulighed for en regelmæssig opdeling af facaden.

Forslag: tillade bredere feltstørrelser (f.eks. 2,9 m), så det kan være jævnt fordelt på en gennemsnitlig gavl på 12m

Bredere katalog af muligheder:



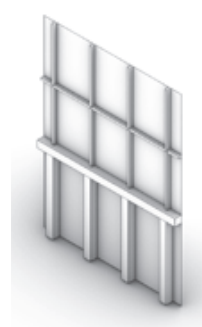
Skift i materialer, felter
tilladt



Skift i vinduesstørrelser
tilladt



Skift i materialer, profiler



Skift i profil størrelse



Skift i bredden på felter

På grund af ændringer i b) og g) er der flere muligheder for at variere gitteret inden for basen og kroppen.

Høringssvar

Bilag 7.09 - forsat

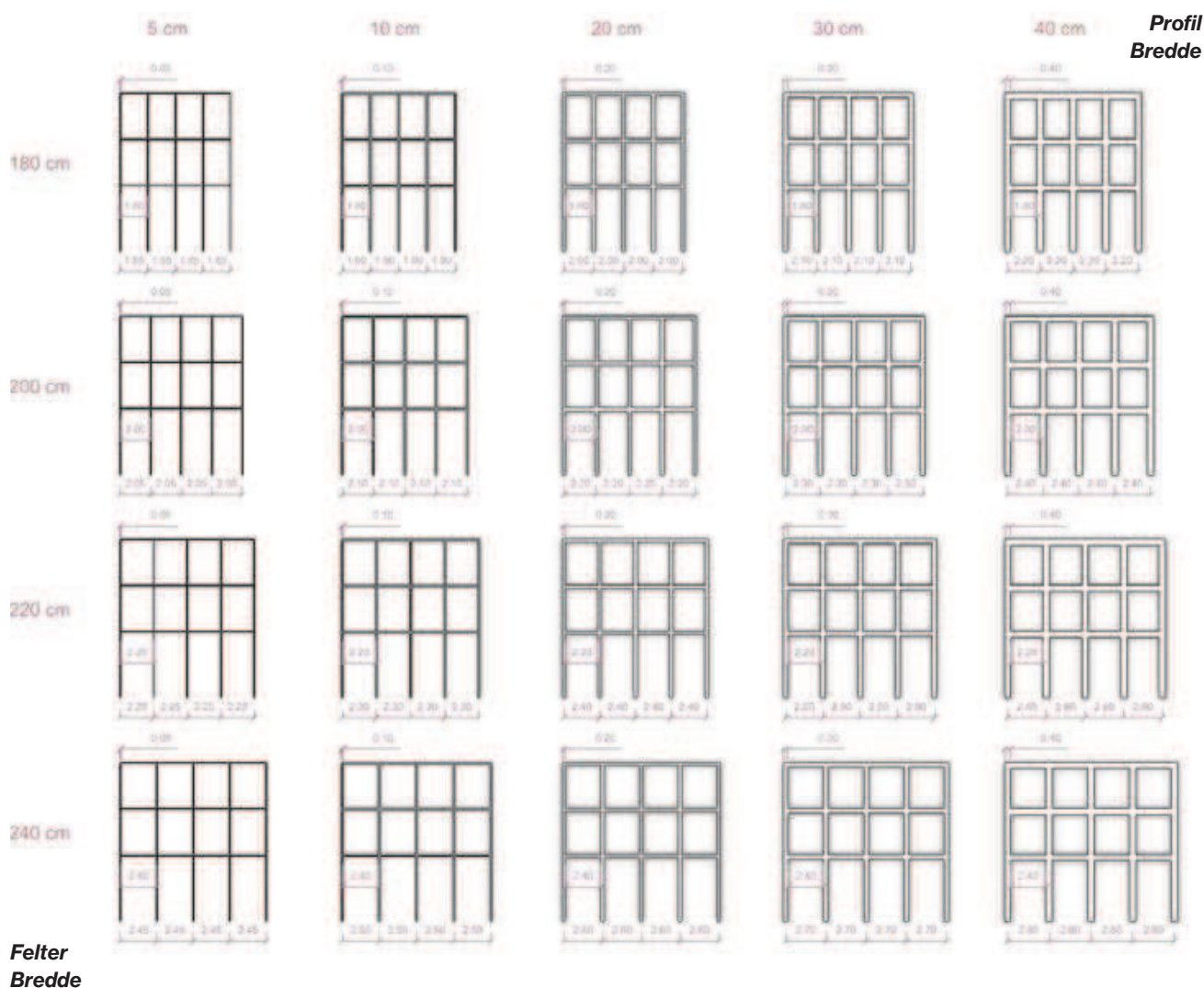
§7 stk. 21, b) - Område VI facader

Illustrationen viser alle forskellige varianter af gitter man kan skabe med de nuværende bestemmelser. Det er tydeligt at der er ikke en stor mængde af diversiteten mellem de forskellige gitter.



Plads til forskellighed /
Arkitektonisk
egenart

Nuværende bestemmelser om gitter størrelse:



Høringssvar

Bilag 7.10

§7 stk. 21, c) - Område VI, facader

Bestemmelse skaber ukontinuerende facader på bygninger med bevaringsværdi facader. Vi synes, at bygningen skal have det samme gitter hele vejen rundt, hvilket vil skabe et mere sammenhængende udtryk.

Det er ikke læsbart når profiler flugter med profiler i den eksisterende facade. Fordi pga. af tilbagetrækningen på den nye facade oven på den eksisterende, vil de to grid aldrig aflæses som ens fra gaden, selvom de følger hinanden.



Plads til forskellighed / Arkitektonisk egenart

Forhold til bevaringsværdige facader:

LP Bestemmelser:



Facadebestemmelser forholder sig til de eksisterende facader, som kun er delvist omkring en blok. Dette skabe en ukontinuerligt udtryk.

Ændring forslag:



Vores ønske er at bygningen skal have den samme udtryk rundt den hele byggefelt.

LP Bestemmelser:



Profiler flugter med profiler i den eksisterende facade

Ændring forslag:



Forskellige gitter på nye og bevaringsværdi facade

Høringssvar

Bilag 7.11

§7 stk. 21, b) e) g) - Referencer

Referencer nedenfor viser forskellige måder hvordan kan man arbejde med grid i facaden.

Referencer de viser ønskede variationer:



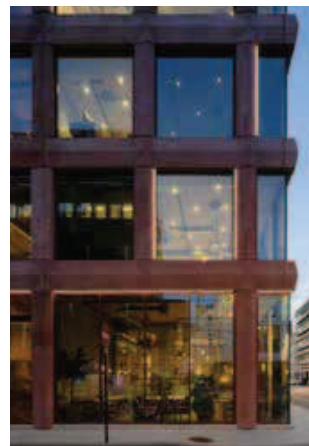
Forskellige brede af felterne.



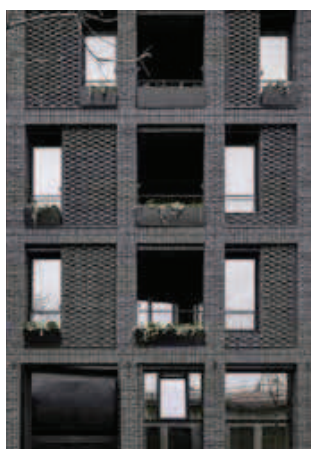
Dobbelt grid.



Forskellige brede af lodrette og vandrette profiler.



Varierede grid størrelser i basen.



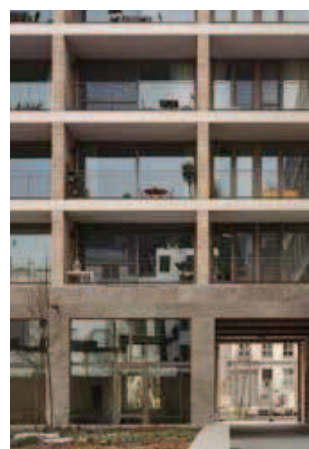
Tegl som grid material.



Gitter material ændrer sig mellem basen og i kroppen. Dobbelt grid omkring indgangen.



Tykkere gitter i basen.



Brede felter og forskellige materialer.

Høringssvar

Bilag 7.12

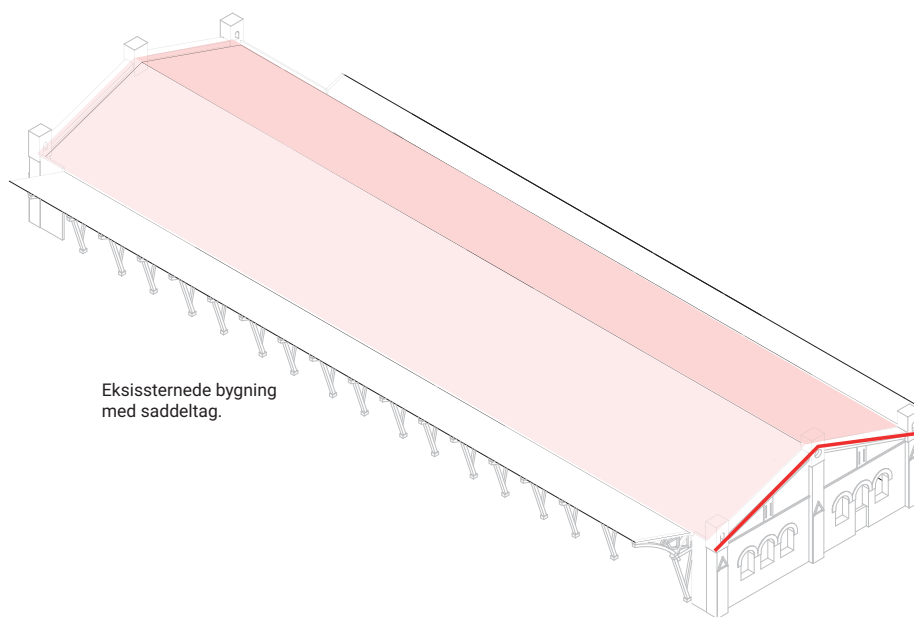
§7 stk. 22, a) - Skydebrohallen

I bestemmelserne er angivet at tag skal udformes som et samlet bueslag. Et alternativt projekt, kunne være at imitere den nuværende gavlfigur og tagform, så påbygningen fik saddehtagshældning.



Plads til forskellighed / Arkitektonisk egenart

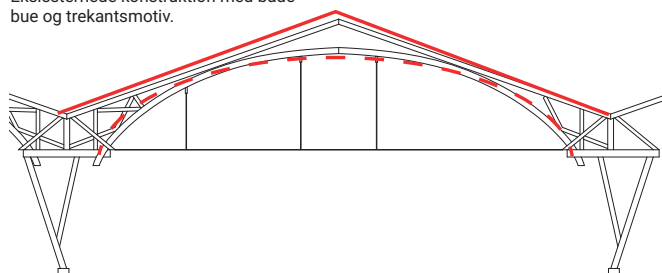
Muligheder for tagformer:



Eksisterende bygning med saddehtag.

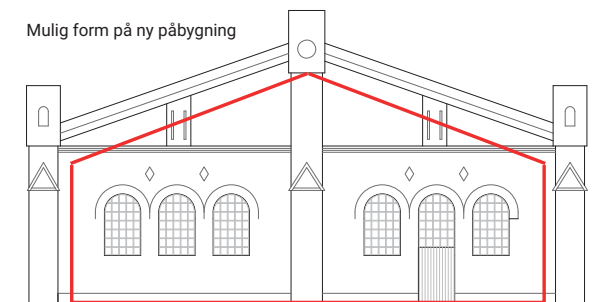
AXO, EKSISTERENDE BYGNING 1:400

Eksisterende konstruktion med både bue og trekantsmotiv.



OPSTALT, EKSISTERENDE KONSTRUKTION 1:200

Mulig form på ny påbygning



OPSTALT, NYT PROJEKT:200

Høringssvar

Bilag 7.13

§7 stk. 88, a) - Toldkammer

Facaderne på Koppels oprindelige bygning er forskellige og at vi derfor mener at det ville være unuanceret at arbejde med sammen åbenhed på alle fire facader.

Ved at beregne åbenheden i den samlede facader på hele Spor 10, ville der desuden være langt større fleksibilitet fremadrettet og man ville lettere kunne imødekomme f.eks. krav til energiramme, åbenhed ift. omgivelserne, tilpasning ift. orientering, justering ift. fremtidige anvendelser mm.



Fremtidens
klimavenlige by/
Bæredygtighed

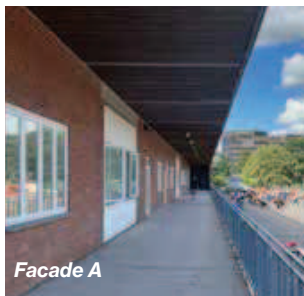
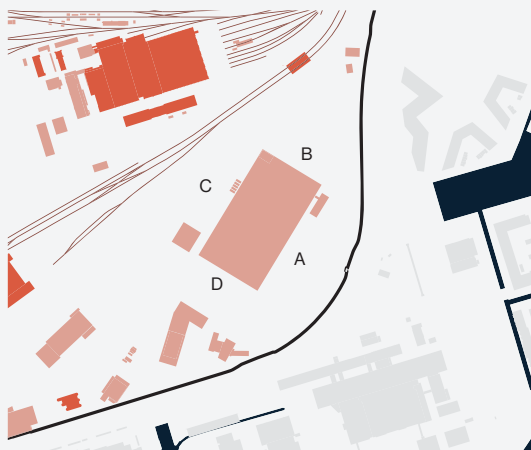


Plads til forskel-
lighed /
Arkitektonisk
egenart

Eksisterende facader:

Facadernes særkende

- Overdækning mod syd og vest (A & D)
- Fladen mod nord (C)
- Fremskudte forfinede detaljer mod øst (B)



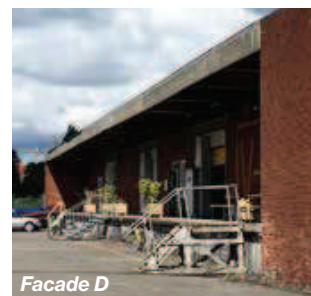
Facade A



Facade B

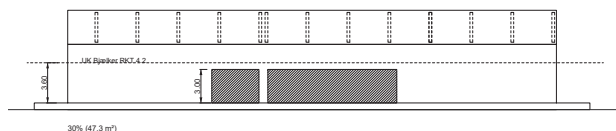


Facade C

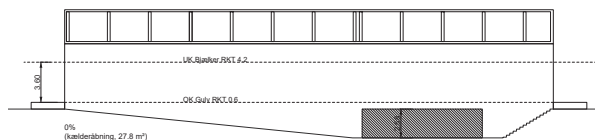


Facade D

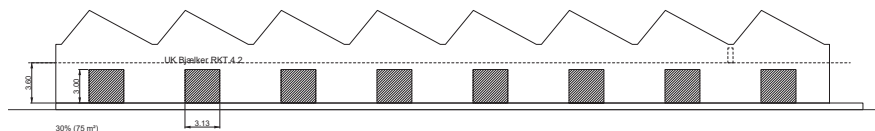
Åbenhed af 30% glas



Prinsipper for åbenhed i facade D/ Sydvest for Spor 10



Prinsipper for åbenhed i facade B/ Nordøst for Spor 10



Prinsipper for åbenhed i facade A og C / Sydstøst og nordvest for Spor 10

Jernbanebyen

Bilag

Høringssvar bilag § 8

31. oktober 2024

Høringssvar

Bilag 8.01

§8 - Ubebyggede arealer

Stk. 7 - Byrum - Byrum X

MeMe har af flere omgange beskrevet den lysåbne skråning i delområde 3 som værende af høj biodiversitets- og naturkvalitet.

Skråningens kvalitet fremgår i følgende dokumenter:

"Naturregistrering" (2021), "Vurdering af naturkvalitet og Habitatkvantificering" samt i "Biodiversitetsstrategien" (2023).

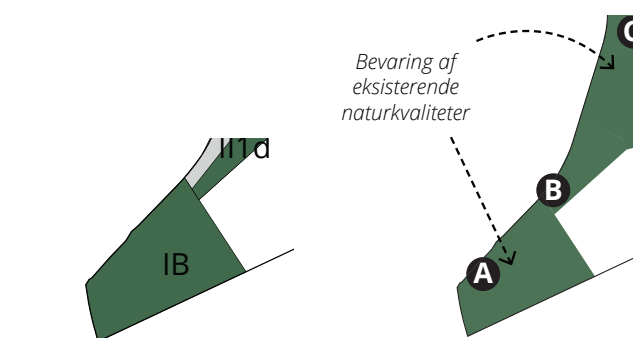
Nedenfor ses et lille udpluk af dette baggrundsmateriale, der beskriver den høje naturkvalitet af detop denne lysåbne sydvendte skråning.



Grøn
by

Vurdering af eksisterende naturkvalitet:
MeMe oktober 2023

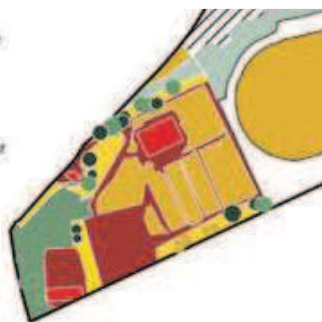
ID	Habitatkvalitet	Bevares	Minimeres	Repareres	Erstattes	Forbedres	US (Udviklings- strategi)
AI1	Middel - Lav				x	x	1, 2 + 3
AI2	Lav				x	x	1
IB	Middel-høj		x	x	x	x	1, 2, 3 + 4
II1a	Høj	x	x				1
II1b	Høj	x	x	x	x	x	1 + 3
II1c	Lav				x	x	1
II1d	Høj		x	x	x	x	1+4
II2a	Middel - lav				x	x	2
II2b	Høj	x	x			x	1, 2, 3 + 4
II3	Middel		x	x	x	x	1 + 4
XX1	Lav				x	x	1
XX2	Høj - middel				x	x	1, 3 + 4
XX3	Middel - høj	x	x	x		x	2
XX4	Lav					x	1



B1 - Næringsfattige substrater med rudernatur

Habitatskvantificering,
MeMe oktober 2023

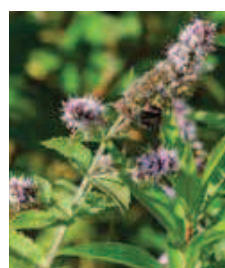
- A4 - Veludviklede artsdiverse (hjemmehørende) krat eller vedbevoksninger med skovkarakter
- A5 - Urtebevoksninger karakteristisk for lysåbne næringsfattige miljøer
- A7 - Stejle solbeskinnede skråninger med urtevegetation
- B1 - Næringsfattige substrater med rudernatur
- B4 - Krat og buske med blomstring
- B6 - Græsplaner med mange urteroesetter
- C1 - Ikke permeable overflader og befæstede områder uden substrat
- C2 - Monokulturer af afgrøder eller græsarealer uden urteroesetter
- C3 - Tagflader uden substrat



Matrix
MeMe oktober 2023

BEPLANTNINGSSTRATEGI	BIODIVERSITETSSTRATEGI	TILTAG
Karakter og udvikling	Fokusarter & udvikling	
Banebiotop - Eksisterende vegetation + nyanlæg Karakter: Byoverdrev + urbane bælte Karakterarter: Avnbeg, eg, fyr, æble, tjørn, kirsebær Øvrige arter: År, el, benved, kvalkved, hassel, ribs, geddeblad Sydvendt tørt overdrev udvikles med tiltag. Læghen tilplantes	Fokusarter + Solitær bier + Lille humlebille + Sommerfugle (sørgedløbe, dværgblåfugl, alm. blåfugl, admiral, randøje, koppeugle) + Selvgræshoppe + Hultugende fugle + Krattelevende fugle (drobler, finker, sangere) + Hare + Ræv	+ Bevare og styrke næringsfattig overdrevskarakter, som værdifuld lysåben naturtype + Forøg og styrk blomstring. Blanding af eksotiske og hjemmehørende bidragsarter (Byoverdrev) + Mikroklima + Bekæmpelse/ begrænsning af problemarter: Japansk pileurt, kvikgræs og gyldebris. + Bevare af opretstående dødt ved og kratstruktur.

Naturregistrering,
MeMe 2021-2022



Høringssvar

Bilag 8.02

§8 - Ubebyggede arealer

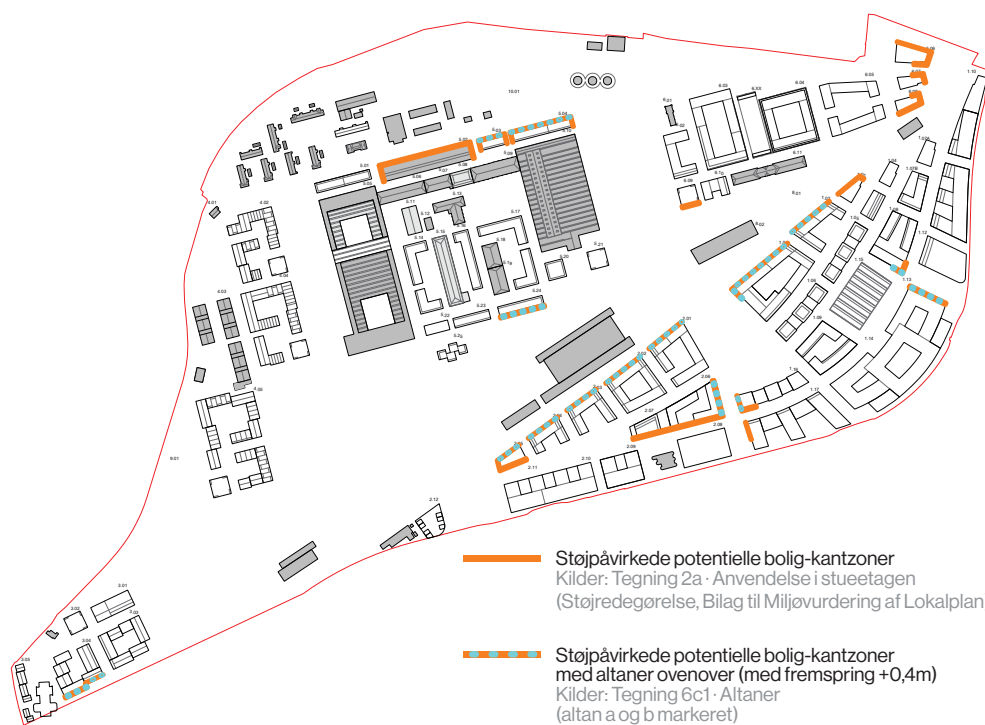
Stk. 8 - Indretning af Kantzoner og Flexzoner

Nedenfor ses et diagram over støjpåvirkede potentielle bolig-kantzoner, og hvilke der har krav om altan (+0,4m) ovenover .

Nederst på siden ses eksempler på død beplantning under altaner.



Grøn
by



Amager strand



Islands Brygge



Islands Brygge

Høringssvar

Bilag 8.03

§8 - Ubebyggede arealer

Stk. 8 - Indretning af Kantzoner og Flexzoner. Kantzone C

Nedenfor ses optegningen af vejtype C2, med tilføjelse af hhv. indsnævring i skitse 1, og derudover indsmalning af kantzone C ned til 0,5m i skitse 2.



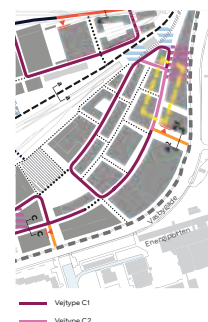
Grøn
by



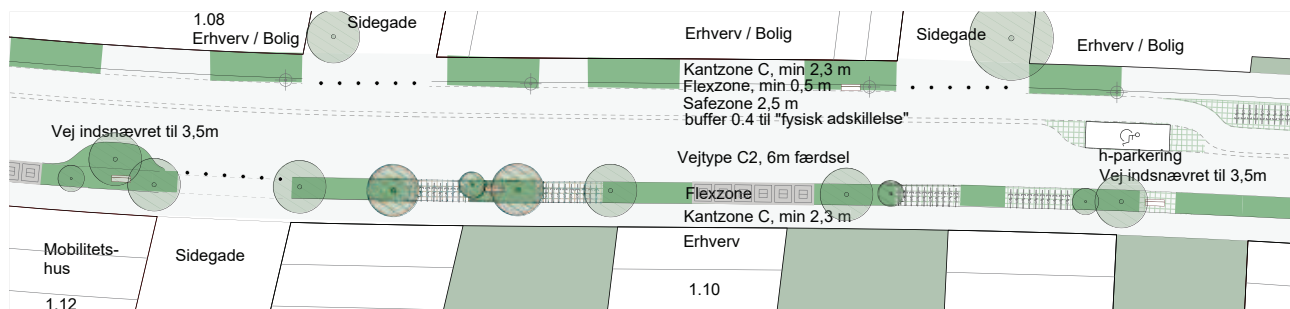
Familier
i byen



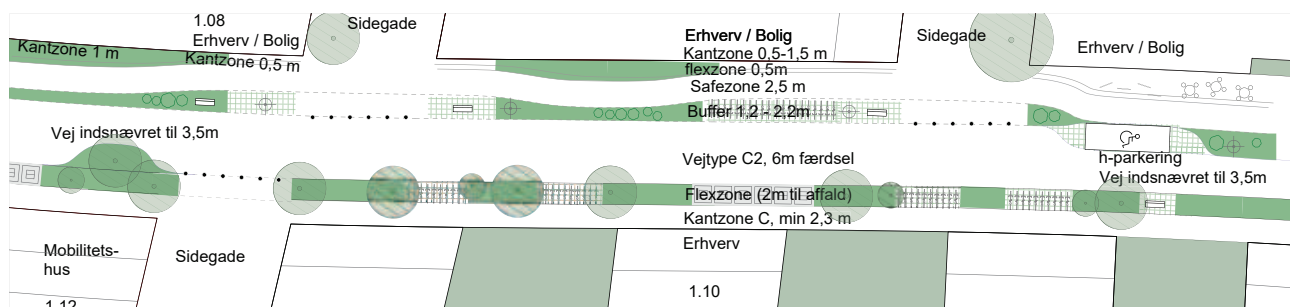
Delvis
bilfri by



Skitse 1: Vejtype C2 med tilføjelse af indsnævring.
Princip for indsnævring kan også gælde vejtype C1.



Skitse 2: Vejtype C2 med tilføjelse af indsnævring,
samt smallere kantzone C og dermed grøn buffer mellem færdselsareal og safe-zone



Høringssvar

Bilag 8.04

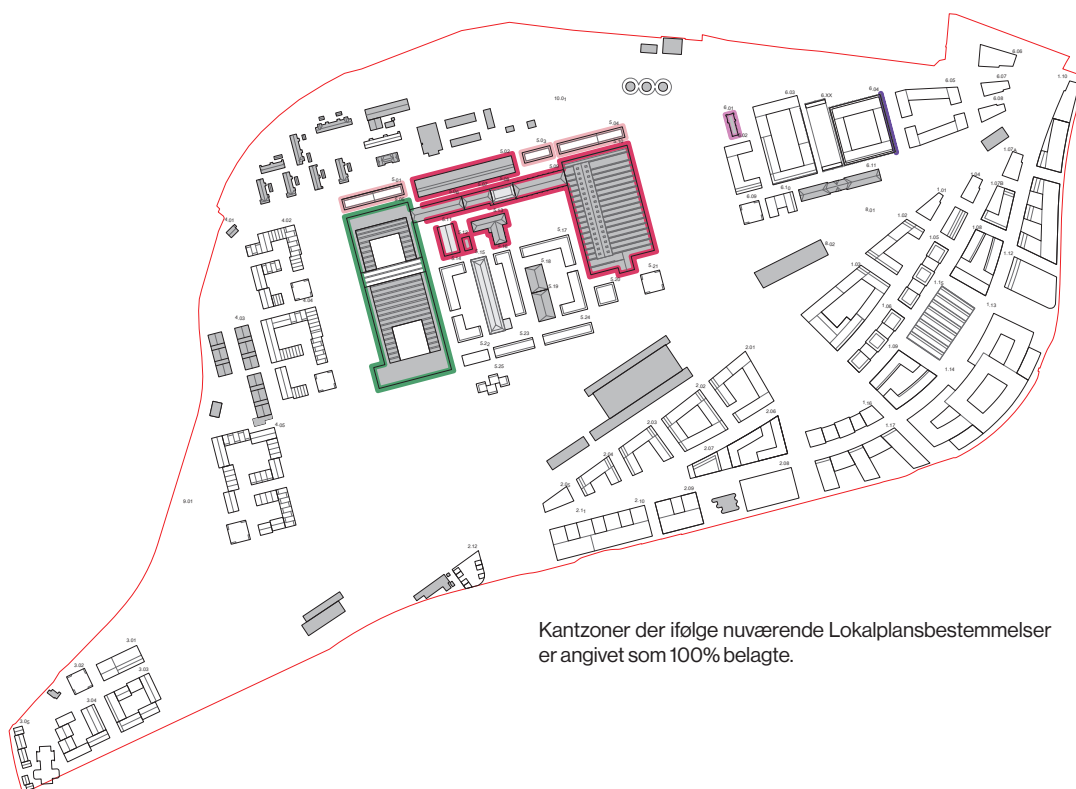
§8 stk. 8 - Kantzoner

Nedenfor ses et kort over hvilke kantzoner, der ud fra nuværende bestemmelser er 100% belagte.

Nederst ses eksempler på smalle grønne kantzoner ved eksisterende bygninger.



Grøn
by



Kantzoner der ifølge nuværende Lokalplansbestemmelser er angivet som 100% belagte.



Lokomotivværkstedet med Rådhusvin



Hævede plantebede med kanter



Motiv af vild natur der "pibler op" i smalle bede langs facaden

Høringssvar

Bilag 8.05

§8 - Ubebyggede arealer

Stk. 8 - Bænke

Nedenfor ses en diagrammatisk optegning af hhv, bænke pr 50 og pr 100 meter i flexzonerne.

Sammenligningsgrundlag ved LP krav 50 m

Antal bænke pr. ha.

Jernbanebyen 7,4 stk/ha

Stejlepladsen 4,2 stk/ha

Sammenligningsgrundlag ved foreslået 100 m

m

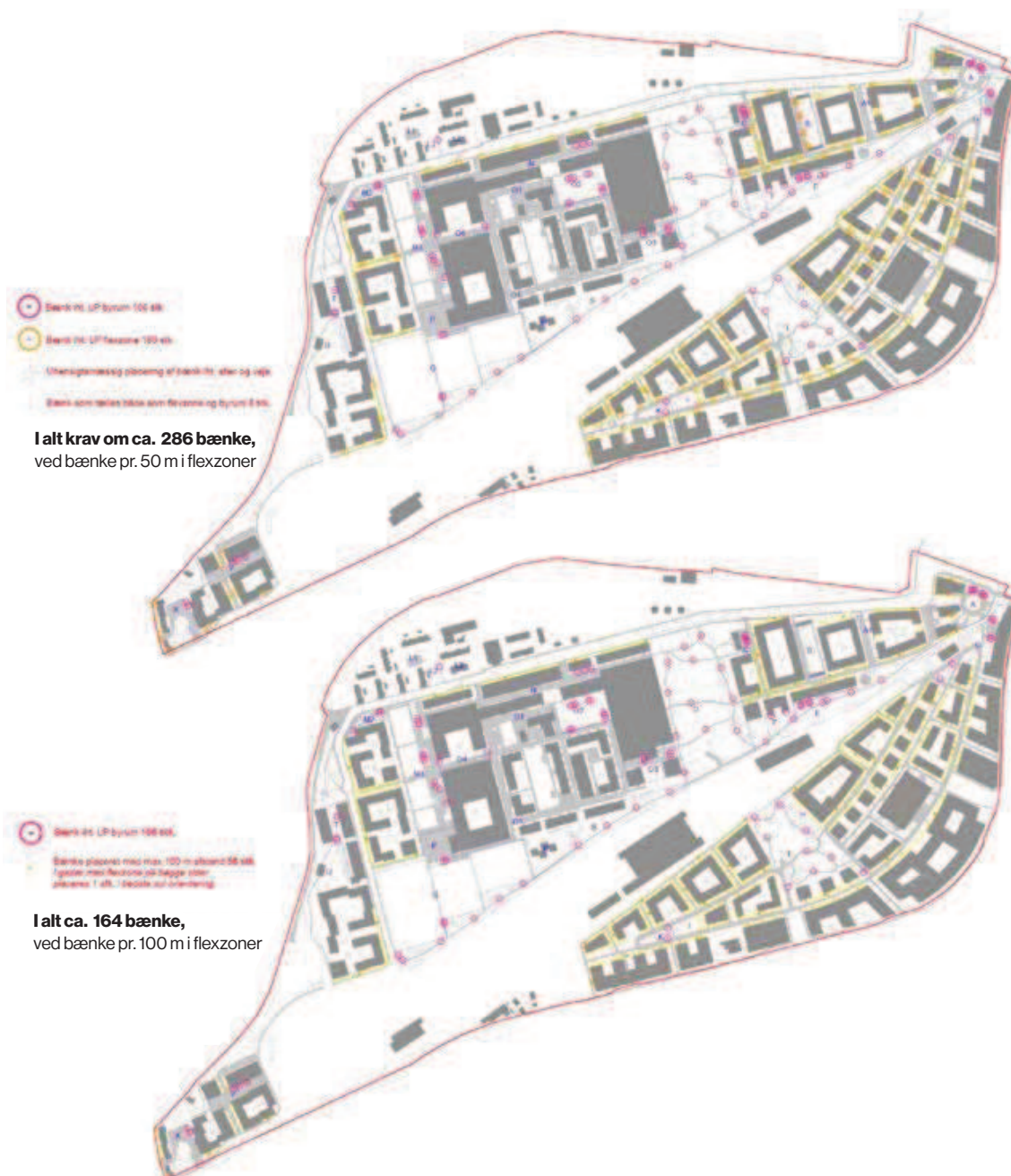
Antal bænke pr. ha.

Jernbanebyen 4,3 stk/ha

Stejlepladsen 4,2 stk/ha



Grøn
by



Høringssvar

Bilag 8.06

Tegning 7d1 Beplantning

Nedenfor ses en diagrammatisk optegning af ønske til tilføjelse af ekstra facader med krav om facadegrønt i delområde 1, 2 og 6.

Delområde 1 og 2 er der ikke forslag om ekstra facadegrønt.

Delområde 6 er der forslag om en forøgelse på 97% ekstra facadegrønt.

Dette er en diagrammatisk undersøgelse af mulige ekstra facader til facadebegrønning, øvrige faktorer og sammenspil med f.eks. biogene facadematerialer osv. skal undersøges.



Grøn
by

Tegning 7d1 • Beplantning • I, II, VI



..... Beplantning til begroening af facade/støjskærm

• • • • • mulige yderlige facader med facadebeplantning

Høringssvar

Bilag 8.06

Tegning 7d2 Beplantning

Nedenfor ses en diagrammatisk optegning af ønske til tilføjelse af ekstra facader med krav om facadegrønt i delområde 3.

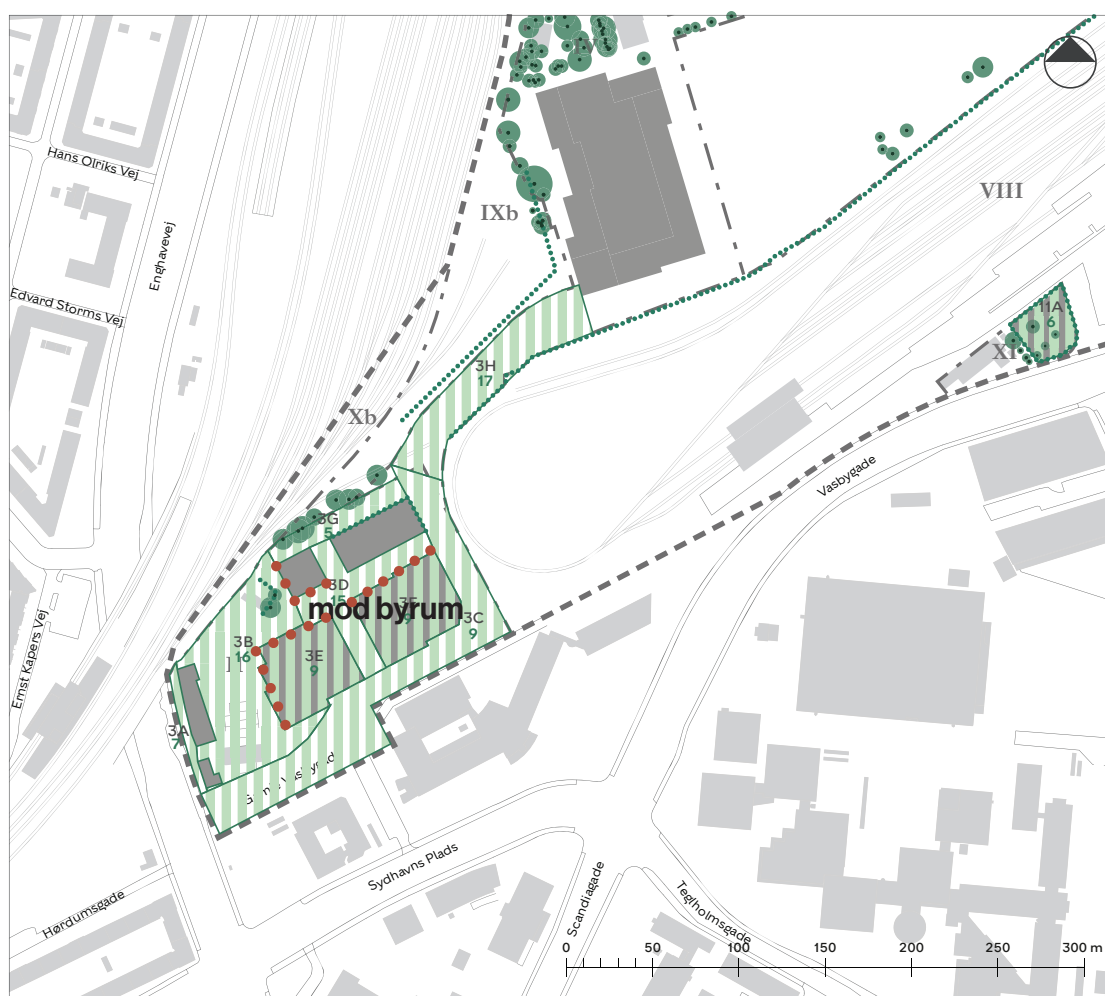
Delområde 3 er der forslag om en forøgelse på 46% ekstra facadegrønt.



Grøn
by

Dette er en diagrammatisk undersøgelse af mulige ekstra facader til facadebegrønning, øvrige faktorer og sammenspil med f.eks. biogene facadematerialer osv. skal undersøges.

Tegning 7d2 • Beplantning • III, XI



..... Beplantning til begroening af facade/støjskærm

• • • • • mulige yderlige facader med facadebeplantning

Høringssvar

Bilag 8.06

Tegning 7d3 Beplantning

Nedenfor ses en diagrammatisk optegning af ønske til tilføjelse af ekstra facader med krav om facadegrønt i delområde 4 og 5.

Delområde 4 er der forslag om en forøgelse på 118% ekstra facadegrønt.

Delområde 5 er der forslag om en forøgelse på 131% ekstra facadegrønt.

Dette er en diagrammatisk undersøgelse af mulige ekstra facader til facadebegrønning, øvrige faktorer og sammenspil med f.eks. biogene facadematerialer osv. skal undersøges.



Grøn
by

Tegning 7d3 • Beplantning • IV, V, VII



..... Beplantning til begrønning af facade/støjskærm

••••• mulige yderlige facader med facadebeplantning

Svar til: Høring 64997 af: Børne- og Ungdomsforvaltningen

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

46

INDSENDT AF

Børne- og Ungdomsforvaltningen

BY

København V

POSTNR.

1600

ADRESSE

Gyldenløvesgade 15

HØRINGSSVAR

Hermed høringssvar fra BUF

Bh. Birgitte Clasen

MATERIALE:

lokalplanforslag jernbanebyen hoeringssvar fra buf.pdf



Notat

Lokalplanforslag Jernbanebyen - høringssvar fra BUF

31. oktober 2024

Sagsnummer
2017-0027333

Dokumentnummer
2017-0027333-83

BUF har følgende bemærkninger til lokalplanforslaget:

Byrum s. 26

- Der fremgår denne formulering: 'Arealet omkring graven er planlagt som en åben plads, med træbeplantning, hvor Vognværkstedets fremtidige funktioner kan trække ud.'
BUF har ønske om, at arealet kan møbleres med faste elementer til fx fagrelaterede udearealer samt evt. legeredskaber.
- Skydebroparken, byrum M1 tænkes at have funktion af regnvandsbassin – her bør der være fokus på sikkerhed omkring regnvandsbassinet.

§8 Ubebyggede arealer

stk. 7 Indretning af byrum og gårdrum

Byrum F, H, J og R (legepladser til daginstitutioner)

- Ved udeareal på tag skal værn kunne være 2 m højt
- Bænke bør ændres til sidde muligheder (som fx plinte) for mere fleksibilitet i legepladsindretningen
- Krav om 25 % bede med beplantning bør ændres til 20 % *
- Faldunderlag må ikke være sort eller mørkt, da det bliver overophedet i solskin

Byrum M1 (Skydebroparken)

- BUF forudsætter at bestemmelserne om byrummet giver mulighed for møblering med faste elementer til fx fagrelaterede udearealer samt evt. legeredskaber
- Bemærkning til denne formulering: 'Skydebrograven må terrænreguleres til 1 m under omgivende terræn. Hvor Skydebrogravens bund ligger mere end 0,6 m under omgivende terræn, kan der indenfor Skydebrogravens inderside være trin':
Der skal være en særlig opmærksomhed omkring regnvandsbassinet i form af en tydelig markering som fx ved havne, så man ikke uforvarende kan falde i. Trinnene nede i fordybningen skal være tydelige, så de er nemme at finde, hvis et barn skulle falde i. De yngste skolebørn vil ikke kunne bunde på en meters dybde

Administrativt Ressourcecenter
Kapacitet
Gyldenløvesgade 15
1600 København V

EAN-nummer
5798009380012

Byrum M1 og P

- Regulering af cykelparkering beskrives således: 'Cykelparkering må højst udgøre 2 % af byrummet':
BUF forudsætter, at der sikres tilstrækkelig cykelparkering nær indgangene til skolen og øvrige funktioner i Vognværkstedet.
- Faldunderlag må ikke være sort eller mørkt, da det bliver overoplydet i solskin

Byrum O4

- Hvis der etableres glastag over byrum O4, skal belægninger i mørke farver undgås pga. overophedning

*BUF har formuleret krav til beplantede arealer på denne måde i Funktionsprogram for Daginstitutioner:

Det beplantede areal skal minimum udgøre 1/4 af det samlede areal. Vertikalt beplantede flader kan tælle med, men græsplæner og grønne tage uden adgang for børnene medregnes ikke. Det giver mulighed for at facadebegrønning kan tælle med, så det ikke kun er bede i terræn – tidligere regnede BUF kun med bede i terræn.

Svar til: Høring 64997 af: Nille With Barrientos

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

45

INDSENDT AF

Nille With Barrientos

VIRKSOMHED / ORGANISATION

HOFOR A/S

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ørestads Boulevard 35

HØRINGSSVAR

Vedhæftet er høringssvar fra HOFOR til udkast til lokalplan, udkast til udledningstilladelse samt miljørapporten for Jernbanebyen

MATERIALE:

hofor hoeringssvar til jbb 01.11.2024.pdf



Modtager: Københavns Kommune
Afsender: HOFOR A/S

Byudvikling
Direkte tlf. 27954253
E-mail nillba@hofor.dk
Dato: 01.11.2024

HOFOR A/S: Høringssvar til lokalplan for Jernbanebyen samt tilknyttet udkast til udledningstilladelse og miljørapport

1. Bemærkninger til udkast til lokalplan

Resumé

HOFOR ønsker at bidrage til, at der bliver sikret de nødvendige planmæssige rammer for, at HOFOR kan opfylde den fremtidige forsyningspligt i Jernbanebyen, samt tilknyttede myndighedskrav.

Det er HOFORs vurdering, at der er behov for yderligere afklaringer før lokalplanen danner tilstrækkeligt grundlag for at sikre en fremtidig robust økonomisk, teknisk og driftssikker forsyning af Jernbanebyen.

Der er brug for, at HOFOR i samarbejde med Københavns Kommune og udvikler finder løsninger, der kan opfylde projektforudsætningerne i miljøkonsekvensrapporten vedr. placering af ledningsanlæg under terræn samt håndtering af overfladevand med hensyn til planlovens § 15, stk. 2, nr. 5 om beliggenhed af ledningsanlæg og § 15, stk. 1, vedrørende klimatilpasning.

Dertil kommer, at der ikke er afsat arealer til tekniske anlæg indenfor lokalplanområdet, ligesom bredden på vejene kan være vanskeligt forenelige med de forskellige behov, som skal opfyldes i lokalplanen (forsyningsledninger og træbeplantning).

1.1. Baggrund

I den fremtidige forsyning af Jernbanebyen leverer HOFOR drikkevand, afledning af sanitært spildevand, afledning af tag- og overfladevand, fjernvarme, fjernkøling, bygas og en lokal energicentral med varme- og køleproduktion.

Den samlede investering på tværs af HOFORs forsyninger er på nuværende grundlag estimeret til at udgøre mere end 1 mia. kr.

For drikkevand, afledning af sanitært spildevand, afledning af tag- og overfladevand og fjernvarme har HOFOR forsyningspligt og investeringerne er finansieret ved ejendomsejernes betaling af bidrag samt via takster (vand og fjernvarme), som betales af alle der er tilsluttet det kollektive net.

Udgangspunktet for HOFORs opfyldelse af forsyningspligten er, at investeringerne sikrer grønne, robuste og billigt mulige løsninger ofte med en meget lang levetid, op til 100 år.

1.2. Generelle vilkår og forudsætninger

Jernbanebyen er et relativt komplekst område at forsyne og en stor investering for HOFOR. Det skyldes bl.a. vilkår med omfattende jordforurening, højt grundvand og ustabil undergrund, der kræver særlige materialevalg og tekniske foranstaltninger for at sikre mod sætningsskader og opfyldelse af både arbejdsmiljømæssige og tekniske kravsspecifikationer. Det er særligt de dybereliggende forsyningsanlæg, som ofte er regn- og spildevandsledninger, der er udsat, da de er baseret på gravitering samt pumpestationer.

HOFOR gør opmærksom på, at der inden for lokalplansområdet ligger en forsyningskritisk spildevandstunnel, Belvedereledningerne. Ledningsanlægget er etableret i arealet i henhold til den af Indenrigsministeriet godkendte overenskomst mellem statsbanerne og Københavns Magistrat af 8. december 1892, hvorfor placeringen skal respekteres af den til enhver tid værende grundejer til arealet. Det vil derfor være nødvendigt, at der i realiseringen af Jernbanebyen på tilsvarende vis, som det var tilfældet ved etableringen af CMC inden for området for lokalplansforslaget bliver taget hensyn til, at fremtidige anlæg og arealanvendelse ikke forringer vilkårene for driften og vedligeholdelsen af Belvedereledningerne.

Mulige tiltag/løsninger

Når der i den sydlige del af Jernbanebyen planlægges for en helt ny infrastruktur og bebyggelse, er der gode muligheder for at indtænke de nødvendige fysiske rammer for indpasning af forsyningsanlæg både under og over jorden. Det kræver en dialog mellem HOFOR, udvikler og kommunen at finde de rette synergiløsninger.

1.3. Smalle vejudlæg

Forsyningsledninger kræver plads under jorden. Som udgangspunkt anlægger HOFOR forsyningsledninger i veje og hvis påkrævet også i tilstødende fortovs- og cykelstiarealer. Dels for at sikre nødvendige adgangsforhold for løbende drift og vedligehold, herunder adgangsforhold der kan håndtere køretøjer med en vægt op til 42 tons.

Forsyningsledningernes interne afstandskrav og afstandskrav til træbeplantning er fastsat i HOFORs kravsspecifikationer samt vejledende branchenormer, herunder DS 475, Norm for etablering af ledningsanlæg i jord.

Det er HOFORs vurdering, at ledningstracéer med den ønskede forsyning ikke kan etableres inden for de beskrevne bredder for vejudlæg i udkastet til lokalplanen. Det gælder generelt for hele området, men er særligt udfordret i delområde I-VI.

Med den planlagte træbeplantning i Jernbanebyen er der risiko for indtrængende træerødder i forsyningsledninger. HOFOR er forpligtet til at sikre, at ledningerne ikke bliver utætte. Den planlagte træbeplantning vil medføre et øget behov for opgravning til renovering og vedligehold for at opretholde forsyningssikkerheden for området. De øgede antal opgravninger vil desuden skade beplantningen.

Mulige tiltag/løsninger

Efter planlovens § 15, stk. 2, nr. 5, indeholder lokalplankataloget planlægning vedrørende beliggenhed af ledningsanlæg. Efter forarbejderne til lovbestemmelsen indeholder bestemmelsen ikke adgang for planmyndigheden til at fastlægge teknisk løsning, men bestemmelsen indeholder mulighed for at foretage arealreservation for i bredde at udlægge tilstrækkeligt areal til etablering af ledningsanlæg. Denne mulighed er ikke udnyttet i lokalplanen.

Hvis Københavns Kommune ønsker at fastholde vejbredderne i udkastet til lokalplanen, kan forsyningsledningerne alternativt deles op i flere tracéer og dermed fordeles ud i flere veje. Forsyningsledninger kan også anlægges uden for vejarealer, fx grønne arealer, hvilket vil kræve, at de deklareres for at give HOFOR de nødvendige rettigheder for fremtidig placering og adgangsforhold mv. Begge forhold vil betyde længere ledningsstræk og fordyre projektet for HOFOR.

HOFOR har forelagt udviklerne at undersøge muligheden for at etablere regnvandsledninger og potentielt benytte eksisterende spildevandsledning under CMC (Metroens klargøringscenter) for at frigøre mere plads i ledningstracéerne i vejene. For regnvandsledningerne vil det kræve arealer til nødvendige tekniske anlæg på begge sider af CMC i de grønne områder, mens det for spildevandsledningen vil kræve en teknisk vurdering af tilstand og forventet rest-levetid. Disse forhold er endnu ikke afklaret med udviklergruppen.

Det anbefales, at Københavns Kommune vurderer, om udvalgte vejudlæg i lokalplanen kan gøres bredere for at imødekøbe HOFORs pladsbehov under vejene eller, i hvilke særlige tilfælde det er nødvendigt (og muligt) med en opdeling i ledningstracéer med etablering i flere veje samt evt. deklarerede grønne arealer. HOFOR samarbejder gerne om kortlægning mv.

Det anbefales, at Københavns Kommune sammen med HOFOR identificerer de steder, hvor der kan blive behov for at afklare muligheder for anden begrønning end solitære træer for at sikre forsyningsledningerne. Det anbefales, at der inddrages viden fra det igangværende samarbejde mellem HOFOR og Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning (Område for Byudvikling), om beplantning i nærheden af forsyningsanlæg.

1.4. Manglende arealreservationer til tekniske anlæg

Til HOFORs forsyningsledninger er der tilknyttet en række større tekniske anlæg, der skal placeres på terræn. Dette omfatter bl.a. pumpestationer til afledning af sanitært spildevand til renseanlæg, pumpestationer til afledning af regnvand til havnen (Tømmergraven), opstuvning og rensning af regnvand på terræn samt en energicentral til lokal varme- og køleproduktion. Arealreservation til disse anlæg er en forudsætning for at der kan leveres forsyning.

Der er i udkast til lokalplanen ikke reserveret areal til følgende forsyningsanlæg:

- Jernbanebyen har et relativt fladt terræn. På arealerne beliggende nord for CMC forudsættes det fremtidige terræn uændret, mens det for den sydlige del forventes at terrænet lokalt hæves med op til 1 meter. Der er derfor behov for at etablere en række pumpestationer til lokal håndtering af sanitært spildevand og regnvand. På baggrund af jordforholdene og de deraf vanskelige anlægsforhold for gravitering, vil der forventeligt være behov for 5-8 pumpestationer til sanitært spildevand og 5-8 pumpestationer til regnvand. Hver pumpestation har et forventet fodaftryk på mellem ca. 8x16m til 15x30m. Antallet af pumpestationer afhænger af, hvad der er fysisk og økonomisk muligt ift. krydsning af eksisterende underjordiske anlæg.
- Inden for lokalplansområdet, skal der etableres et større teknisk anlæg så tæt som muligt på vejkrydset Kortløb/Vasbygade. Anlægget skal i henhold til udkast til udledningstilladelsen for Jernbanebyen sikre, at HOFOR kan aflede lokalplansområdets tag- og overfladevand ved krydsning af Vasbygade og ud til Tømmergraven. Anlægget forventes at have et fodaftryk på ca. 25x25m og med en frihøjde på op til 8m.
- HOFOR er i udkast til udledningstilladelsen for Jernbanebyen pålagt et rensekrav inden udledning af regnvand til havnen for bl.a. at sikre badevandskvaliteten. Derudover er der i udkast til udledningstilladelsen et krav om, hvor hurtigt regnvandet må ledes ud i havnen ved Tømmergraven for at undgå ophvirvling af forurenede partikler fra bundsediment i havnen. For at kunne opfylde udledningstilladelsen er der behov for at rense (ift. 'Best Available Technology – BAT) og forsinke regnvandet inde i lokalplansområdet.

Der er i lokalplanen afsat et areal på 500m² til en energicentral med varmepumpe med forventet tilslutning af et ATES-anlæg, der i synergi kan producere fjernkøling. Arealet er påtænkt integreret i det planlagte p-hus i delområde II. HOFOR forventer fortsat at kunne etablere anlægget inden for disse rammer. Ved etablering af et ATES-anlæg vil der være behov for etablering af op til 20 grundvandsboringer i lokalplansområdet. Til hver boring er der tilknyttet en mindre bygning på terræn af ca. 1x1x1m. Disse anlæg forventes at blive indpasset i byrummene uden særskilte arealreservationer eller krav om byggetilladelser, jf. lokalplanens bestemmelser om mindre bygninger under 25m² under §6, stk. 6.

Mulige tiltag/løsninger

Det er HOFORs erfaring, at tekniske anlæg kan indpasses i byrummet på en hensigtsmæssig måde og potentielt bidrage til andre ambitioner for området. Dette gælder i særdeleshed regnvandshåndteringen, hvor HOFOR og Københavns Kommune har gode erfaringer fra andre byområder, hvor anlæg til klimatilpasning skaber grønne og blå elementer i byrummet samt øget biodiversitet. Ligesom tilfældet med Energicentralen, vil nogle tekniske anlæg formentlig også kunne integreres i anden bebyggelse fx p-huse.

Det anbefales, at Københavns Kommune i henhold til Planlovens §15, stk. 2, nr. 2, sikrer de nødvendige arealer til HOFORs tekniske anlæg, herunder pumpestationer samt regnvandshåndtering og -rensning på terræn. Det kan ske ved at indskrive i lokalplanens bestemmelser, at der i delområde I-VII skal afsættes teknisk areal op til et vist m² (størrelsen skal fastlægges mellem HOFOR og udvikler).

1.5. Regnvandshåndtering

Af miljøkonsekvensrapportens punkt 4.3.7 fremgår det som en projektforsættning, at Jernbanebyen separatkloakeres og at regnvandssystemet dimensioneres til en femårshændelse (T5), samt at området sikres mod en skybrudshændelse med en gentagelsesperiode på 100 år (T100). Herudover fremgår det af miljøkonsekvensrapportens punkt 18.4.2, at når regnvandssystemets kapacitet (T5) er overskredet, vil regnvandet stuve op til overfladen og strømme videre på terræn og blive håndteret i anlagte lavninger i grønne arealer, der kan magasinere skybrudsvandet indtil der igen er plads i regnvandssystemet.

Det fremgår af Københavns Kommunes Skybrudsplan 2012 punkt 3.3 og punkt 8, at hensynet til skybrudssikring vil blive indarbejdet i lokalplaner og byudviklingsprojekter.

Endvidere fremgår det af forarbejderne til bestemmelsen i planlovens § 15, stk. 1, at:

"Der vil med en klimatilpasningsmæssig begrundelse om at undgå oversvømmelse f.eks. kunne stilles krav om ubefæstede arealer for at sikre vandets nedsivningsmuligheder, stilles krav om, at bygninger placeres med høj beliggenhed eller stilles krav om tage, der kan optage regnvand og reducere belastningen af kloakker som kan optage regnvand, lokalplanlægges for udlæg til etablering af kanaler til vandaflledning eller for udlæg til regnvandsbassin."

Det er HOFORs vurdering, at det vil være nødvendigt at foretage arealreservation i lokalplanen, der kan sikre et tilstrækkeligt forsinkelsesvolumen for opfyldelse af projektforsætningerne i miljørapporten. En sådan lokalplanlægning er implementeret i andre lokalplaner i Københavns Kommune.

Den skitserede regnvandshåndtering, der er præsenteret af udvikler over for HOFOR, hviler på et system med relativt lange gravitationsledninger, der kræver stor anlægsdybde og mange pumpestationer. Udover et væsentligt højt energiforbrug ved pumpningen, har systemet også en høj sårbarhed ift. potentielle nedbrud, hvor regnvandet ikke vil have alternative strømningsveje væk fra området. Konsekvensen ved nedbrud er lokale oversvømmelser. Det er HOFORs umiddelbare vurdering, at det system, som udvikler har fremlagt, ikke lever op til HOFORs gældende kravsspecifikationer og standarder, samt forsyningssikkerhed.

HOFOR er lovgivningsmæssigt forpligtet til at håndtere tag- og overfladevand inden for gældende serviceniveau svarende til en 5 årshændelse (T5). Regn-hændelser over T5, ofte betegnet som skybrud svarende til en 100 årshændelse (T100) er ikke HOFORs forpligtelse. Det fremgår ikke, hvordan håndteringen af regnvand ud over HOFORs forpligtende serviceniveau svarende til en 5-årshændelse (T5) vil blive håndteres.

Mulige tiltag/løsninger

Der kan sikres en robust regnvandshåndtering i Jernbanebyen ved at integrere regnvandet i elementer på terrænet. Det kan desuden imødekomme den politiske bestilling om flere grønne og blå elementer i byrummet samt potentielt bidrage til det politiske ønske om reducere af varmeø-effekten. Dette kan fx ske ved etablering af vertikale LAR-løsninger (Lokal Afledning af Regnvand), der kan integreres i støjskærme. Etablering af overfladeløsninger kræver tæt dialog med både udvikler og Københavns Kommune for at sikre synergier i arealanvendelsen inden for projektets rammer.

Såfremt tag- og overfladevand ud over HOFORs forpligtende serviceniveau (T5) ønskes håndteret i samme system og udledningspunkt, er der behov for en aftale med tredje part om at bekoste den ekstra anlægs- og driftsudgift.

Det anbefales, at der i Jernbanebyen planlægges regnvandshåndtering, der ikke udelukkende er afhængig af pumpestationer, da det udfordrer forsyningssikkerheden.

Det er en forudsætning for HOFORs senere overtagelse af forsyningsanlæggene, at der kan fremvises fyldestgørende dokumentation for, at de lever op til HOFORs drifts- og vedligeholdelsesforpligtelser og kravsspecifikationer.

Det anbefales, at Københavns Kommune i lokalplanen redegør for, hvordan regnvand, henholdsvis T5 og T100, skal håndteres.

Det anbefales, at Københavns Kommune i lokalplanens bestemmelser indskriver, at der skal være regnvandshåndtering på terræn for at sikre blå og grønne elementer i byrummet.

2. Bemærkninger til udkast til udledningstilladelse

Resumé

Der er behov for afklaring af mere konkrete rammer for HOFORs muligheder for opfyldelse af kravene i udkast til udledningstilladelsen, herunder sikring af nødvendige arealreservationer til opstuvning og rensning af regnvandet.

2.1. Baggrund

Det er i udkast til udledningstilladelsen forudsat, at rensning og forsinkelse sker inden for lokalplansområdet for Jernbanebyen. Såfremt HOFOR skal eje og drifte anlæg til disse funktioner, skal der indgås en aftale med grundejerne.

Der er i udkast til udledningstilladelse for Jernbanebyen lagt op til, at al det frakoblede regnvand skal transporteres i ledningsanlæg forbi Vasbygade og videre ud i havnen med udløb i bunden af Tømmergraven. Det er ikke afklaret, om løsningen kræver etablering af en luftledning over Vasbygade eller om det er teknisk muligt at finde plads i jorden under Vasbygade. Der foreligger derfor ikke relevante myndighedsgodkendelser ifm. eventuel etablering af luftledninger hen over Vasbygade.

I udkast til udledningstilladelsen er filtermuld nævnt som en mulig renseteknologi for opfyldelse af renskravene. Det er HOFORs forståelse, at der er mulighed for etablering af andre teknologier, så længe renskravet bliver opfyldt.

HOFOR gør opmærksom på, at der ikke er reserveret areal i lokalplanen til den rensning og forsinkelse, der er beskrevet som en forudsætning for opfyldelse af kravene i udledningstilladelsen.

Det anbefales, at der sikres overensstemmelse mellem forudsætningerne i udkast til udledningstilladelsen og at stillede krav kan realiseres inden for lokalplanens bestemmelser. HOFOR medvirker gerne til at afklare de punkter punkter.

3. Bemærkninger til miljørapport

HOFOR bemærker, at der i miljørapporten for Jernbanebyen i forbindelse med argumentationen for ikke at arbejde med sekundavand, bl.a. fremgår, at drikkevand ikke er en knap ressource i København. Det er imidlertid HOFORs vurdering, at der med den forventede befolkningsudvikling i København over de næste 50 år, inkl. Jernbanebyen med 10.000 nye beboere, samt erhverv, vil ske en væsentlig påvirkning af drikkevandsforsyningen.

HOFOR har derfor en forventning til, at drikkevand kan blive en knap ressource fremover. HOFOR arbejder allerede med langsigtede strategiske indsatser for at imødekomme Københavns drikkevandsbehov inden for de tilgængelige drikkevandskilder.

HOFOR gør opmærksom på, at de fremtidige pumpestationer i Jernbanebyen ikke er medtaget i Miljøkonsekvensrapporten. Grundet anlæggenes samlede fodaftryk er det HOFORs vurdering, at disse anlæg vil kræve en efterfølgende Miljøkonsekvensvurdering

Svar til: Høring 64997 af: Charlotte Køfer Kristensen

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

44

INDSENDT AF

Charlotte Køfer Kristensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Ejendomsselskabet Otto ApS

BY

Aalborg

POSTNR.

9000

ADRESSE

Danalien 1, 2. th.

HØRINGSSVAR

På vegne af Ejendomsselskabet Otto ApS, der ejer Den Gule By fremsendes indsigelser og bemærkninger til lokalplansforslaget til Jernbanebyen.

MATERIALE:

indsigelse til lokalplan jernbanebyen 2024-11-01.pdf

projektmappe supplerende mappe vedr. input til lokalplan.pdf

Projekt	Projekt: Den Gule By
Ansvarlig	-
Oprettet	2024.11.01
Revision	-
Rev. dato	-

Indsigelse og bemærkninger til lokalplansforslag til Jernbanebyen

Aalborg 01.11.24

På vegne af Ejendomsselskabet Otto ApS fremsendes hermed for Den Gule By (herefter kaldet DGB), indsigelser mod - og bemærkninger til - det offentliggjorte lokalplansforslag i den offentlige høringsperiode fra 30 august til 1. november 2024.

Vi har som bygningsejere ikke indsigt i planlovens muligheder og begrænsninger, hvorfor vi har tilknyttet landinspektør Kristian Baatrup fra Skel:DK landinspektører.

Baatrup oplyser at udgangspunktet for lokalplanlægningen er at en lokalplan alene omfatter fremtidige forhold og nye ændringer, hvorfor der ikke er handlepligt til at ændre eksisterende lovlige forhold. Lovlige eksisterende forhold (som allerede opførte bygninger, arealanvendelser og bebyggelser) er således beskyttet og kan derfor fortsætte uden at blive berørt af en ny lokalplan. Lokalplanen kan dermed kun fastsætte rammer for forandringer og kun gælde nybyggerier og fremtidige ændringer i form af om- og tilbygninger. Københavns kommune bedes derfor venligst bekræfte at lokplanen alene regulerer kun fremtidige dispositioner, samt at lovlig eksisterende bebyggelse og lovlig anvendelse, som er etableret før offentliggørelsen af lokalplansforslaget - kan fortsættes som hidtil.

Der lægges i lokalplanen op til at en del af vores private rekreative arealer (som anvendes af vore lejere) udlægges til offentlige arealer. Lokalplanlægningen er i udgangspunktet erstatningsfri regulering og efter planlovens § 15, stk. 2, nr. 2, kan der i en lokalplan foretages arealreservationer til offentlige formål. Sikringen af et areal til offentlige formål er imidlertid ikke omfattet af den erstatningsfrie regulering og vil – efter Baatrups vurdering - medfører, at kommunen sandsynligvis er forpligtet til at overtage arealet efter reglerne i planlovens § 48. Der er i planloven heller ikke hjemmel til at optage brugsrettigheder eller til at udlægge vej- og færdselsrettigheder.

Vi er i udgangspunkt meget lidt interesserede i at vore private arealer inddrages til offentlige formål. Vi er samtidig af dén opfattelse at der ikke er tilstrækkelig planmæssig begrundelse for at lokalplanen har det fornødne hjemmelsgrundlag til, at vore private ejendom skal overgå til offentlig brug eller indskrænke bestående brugermuligheder. Hvis Københavns kommune ønsker at inddrage privat ejendom til offentlig brug (som vej, park eller lignende), kræver det en ekspropriationsproces eller som minimum en proces i henhold til planlovens § 48. Ekspropriation kan kun ske, hvis der er en væsentlig offentlig interesse, og ejeren skal have kompensation.

Lokalplanen bærer på flere punkter præg af at tage afsat i de væsentlige ændringer der ønskes i den øvrige del af jernbanebyen.

Vi gør således kraftig indsigelse mod at områderne L1, L2 og L3 omkring den bestående, lovlige bebyggelse i Den Gule Bys udlægges til offentlige arealer. Det kan for bestående, lovlige opførte bebyggelser, som Den Gule

By, kun ske efter brug af planlovens § 48. DGB kan også have problemer med at begrænse nuværende beboeres råderet over byens område.

Indsigelsen bør ses på baggrund af, at vi ønsker at opdatere de nuværende udefaciliteter for beboerne for en del af de omtalte friarealer – aktuelt til udendørs orangeri, bold/badminton- bane, bedre legeplads og rum for andre fællesskaber for DGB's beboere og med respekt for den oprindelige arkitektur. En ny lokalplan for det store byggefelt syd for DGB, bør ikke hindre en naturlig opdatering af byens rekreative faciliteter.

Indsigelsen begrundes også med, at tage toppen af stigning i antal besøgende udefra, så indbliksgener ikke vokser for meget for de boliger, som har stueplans vinduer lige ud til veje og fællestier. Herunder at byens nuværende fællesfaciliteter stadig har kapacitet til egne beboere.

Vi gør også indsigelse mod de betydelige skyggegener, der vil opstå i vinterhalvåret især om formiddagen som følge af tilladelse til etageejendom på 5 etager lige overfor Den Gule By.

Vi ser en bedre harmoni i overgangen mellem DGB og det nye byggefelt syd for, hvor etagehøjder skal harmoniseres – f.eks. med en højde på 2 ½ etage på hver side. DGB har landsbypræg – så 1,5 til 2,5 etage i og op til vil give et mere harmonisk udtryk.

Vi gør indsigelse mod, at DGB's bebyggelsesprocent sættes ned og at byggefelter ikke kan justeres i forhold til faktisk ansøgt byggeri. Vi finder lidt mere fleksibilitet bør indgå for DGB og finder godt DGB kan bære et større volumen – se vedhæftede volumen studier i "supplerende materiale" på f.eks. 1010 m². nybyggeri. Derved kan den nyere omformerstationen / "fabriksbygningen" i 3-4 etager mod nord afskærmes mere. Den fylder voldsomt i bybilledet og understøtter ikke de arkitektoniske kvaliteter i DGB.

Vi skal også generelt gøre indsigelse mod at kravene til nybyggeriet i den helt nye bydel i Baneby Konsortiet i de nye byggefelter syd for Otto Bussevej også stilles til de bestående bygninger og friarealer i Den Gule By i det regulerede lokalplanområde. Vi ser ikke umiddelbart et planmæssig lovgrundlag herfor.

Vi håber at Københavns kommune har respekt for at "vi var her først og meget gerne vil blive liggende" og derfor vil vi gerne opfordre til positiv, konstruktiv dialog og indkalde til et dialogmøde forinden lokalplan udkastet sendes til politisk behandling. Fra Den Gule By vil deltage landinspektør Kristian Baatrup, arkitekt Søren Næser og repræsentant(er) for ejeren af Den Gule By. Vi tænker at dette er meget mere hensigtsmæssigt end at vi skal til at hyre advokater og køre langstrakte klagesager i Planklagenævnet med opsættende virkning.

Herunder vil vi komme med vore kommentarer, forslag og indsigelser på detaljer i lokalplansudkastet.

Nærværende indsigelse er udarbejdet i samarbejde med bygherres rådgivere.

REDEGØRELSE

Side 10 Illustrationen som viser den overordnet fremtidig vejstruktur i Jernbanebyen er vejen igennem Den Gule By angivet som dels lokalgade og dels dobbeltrettet fællessti. Illustrationen bør ændres til eksisterende uændrede forhold og angives som lokalgade / privat vej.

Side 23 *"Bebyggelsen tilpasses den eksisterende bebyggelse med krav om røde tegl på taget, facader i træ i farven rød, røde vinduer, kviste og mindre tilbygninger mod gaden."*

Det er alene et ønske fra København Kommunes side, at både tag, facade og vinduer skal være røde. Iht. tidligere fremsendte illustrationer og kommentarer er der et ønske om flere muligheder; facaden kan enten være rød, mørk eller natur og vinduer kan enten være rød, mørk eller hvid. Bygherren ønsker at fortsætte en harmoni med farverne i DGB.

Der gøres dermed indsigelse mod kravet om, at både facade, vinduer og døre samt tag skal udføres i farven rød. Den Gule By repræsenterer en palette af farver, hvor rød, hvid og gul kombineres, hvilket ligeledes foreslås til nybyggeriet. Afhængig af det konkrete byggeri, kunne det være en ide, at "vende farverne" således at taget blev gult og væggene røde. For at markere såvel forskel på nybyggeri og en tråd til det gamle. Hvide vinduer i den røde væg kunne være en god kontrast.

Side 43 Det varierer i lokalplansudkastet om skure i Den Gule By er bevaringsværdige eller ikke. Bygherre ønsker ikke, at skure er bevaringsværdige, hvilket fremgår delvist af redegørelsens illustration på side 43. Det bør præciseres, at med "skure" menes opvarmede, grundmurede udhuse med pulterrum i.

Side 53-56 Der er i lokalplansudkastet ikke medtaget skyggediagrammer fra vintersolhverv den 21. december. Efter anmodning hos København Kommune har vi fået tilsendt skyggediagrammer fra vintersolhverv. Disse skyggediagrammer viser massive skyggegener for Den Gule By, som skyldes nybyggeriet på modsat side af Otto Busses Vej.

Der gøres på baggrund af lokalplansudkastets skyggediagrammer og fremsendte skyggediagrammer for vintersolhverv indsigelse mod muligheden for at udføre 5 etager med en bygningshøjde på 19 m syd for Den Gule By. Nybyggeriet i Den Gule By er blevet begrænset til én lav bygningslængde med begrundelsen om bevaring af de grønne rekreative arealer. Den nye bebyggelse med en bygningshøjde på 19 m medfører netop massive skyggegener på bl.a. disse grønne rekreative arealer, hvilket er begrundelsen for vores indsigelse. Desuden vil den skalamæssige forskel mellem Den Gule By og 5 etager nybyggeri blive massiv, hvilket ligeledes udover skyggegenerne medføre indbliksgener.

BESTEMMELSER

§5 Bil- og cykelparkering

- Stk. 1 *"I parentes er angivet hvor mange pladser, der mindst skal være reserveret til delebiler, som alle skal være elbiler. Mindst 20 % af de øvrige pladser skal være reserveret til andre elbiler. Der skal være mindst 1 ladestander pr. 5 pladser. Alle andre pladser skal forberedes til ladeinfrastruktur.*
- Boliger: 1 plads pr. 312 m² (heraf delebiler 20%)"*

Der gøres indsigelse mod, at det ikke er angivet, at bestemmelsen ikke gør sig gældende for eksisterende parkering i Den Gule By.

I bestemmelsen er der angivet følgende for område VII (Den Gule By):

"I område VII må parkeringspladserne være på terræn, som vist på tegning 4a3."

Det bør præciseres i denne bestemmelse, at eksisterende parkeringspladser på terræn ikke er omfattet af bestemmelser omkring elbiler og delebiler.

- Stk. 2 *Cykelparkering*
- Boliger: 4 pladser (mindst 50% skal være overdækket)*

Vi forventer, at denne bestemmelse alene gør sig gældende for nybyggeriet i Den Gule By og ikke eksisterende boliger. Ellers gøres der ligeledes indsigelse mod bestemmelsen og der anmodes om, at det præciseres, at bestemmelsen ikke omfatter eksisterende boliger i Jernbanebyen.

§7 Bebyggelsens ydre fremtræden

- Stk. 1, d) *"Byrum, indgangspartier, portåbninger og portrum og passager skal belyses. Belysning må ikke blænde omgivelserne. Effektbelysning er ikke tilladt."*

Der gøres indsigelse mod, at der ikke er mulighed for effektbelysning i byrum. Generelt gøres der indsigelse mod de angivne byrum i Den Gule By – se nedenstående indsigelsespunkter.

Det er et ønske, at udearealerne i Den Gule By i fremtiden opgraderes bl.a. med up-light ved træer, hvilket udover at skabe en stemning medfører et tryghedsskabende element i Den Gule By.

- Stk. 25, c) *"Farven skal være rød."*

Iht. fremsendte illustrationer og input er der et ønske om, at nybyggeriets facade også må opføres i en mørk farve eller træets naturlige farve. Den mørke farve kan, ved at nybyggeriet i Den Gule By skal udføres i træ, skabe reference til "Trælager", som ligger i nær tilknytning til Den Gule By.

Generelt repræsenterer Den Gule By en palette af farver, hvor rød, hvid og gul kombineres. Det er præcist et af kendetegnene for Den Gule By, hvorfor der gøres indsigelse mod, at nybyggeriet skal udføres så gennemgående i én farve.

Stk. 27, c) *"Vinduer og døre skal være i farven rød."*

Iht. fremsendte illustrationer og input er der et ønske om, at nybyggeriets vinduer og døre også må opføres i farven sort/mørk og hvid. Mesterboligernes vinduer er bl.a. hvide. Se ovenstående indsigelse, som ligeledes gør sig gældende for nærværende bestemmelse. Der anmodes om, at bestemmelsen udvides, således det er muligt at udføre vinduer og døre i farverne rød, hvid og mørke.

Stk. 28, d) *"Inddækninger på kviste skal være i samme materiale og farve som facade"*

Der gøres indsigelse mod, at inddækninger på kviste skal udføres i træ. Byggeteknisk er det udfordrende at udføre en kvist med bræddebeklædning og arkitektonisk kan det medføre et "groft" udtryk, der adskiller sig markant for det udtryk, som eksisterende kviste i Den Gule By har. Med reference til fremsendte input til lokalplanen foreslås en moderne fortolkning af taskekvisten i Den Gule By, hvor flunke og inddækning på kvisten udføres i metal.

§8 Ubebyggede arealer, stk. 7 Indretning af byrum

Stk. 3 *"De på tegning 7d1-7d3 viste bevaringsværdige træer må udover sædvanlig pleje ikke beskæres, fældes eller flyttes."*

Der gøres indsigelse mod, at to thujaer i de private haver gøres bevaringsværdige. Det drejer sig om haverne til henholdsvis Otto Busses Vej 30 og 38 – træ 2031 og 2032. Der er tale om flerstammede thujaer, som ikke repræsenterer alder og blot er planter indkøbt af beboerne på en planteskole. Desuden er der tale om planter, der ikke er egnsbestemte for området.

Stk. 6 *"Byrum og gårdrum skal være offentligt tilgængelige og må ikke ved skiltning eller hegning forbeholdes områdets beboere eller bestemte brugere, medmindre andet er angivet i stk. 7 og 8."*

Der gøres indsigelse mod, at byrummene L1, L2 og L3 i Den Gule By gøres offentlige. En lokalplan kan ikke ændre eksisterende lovlige anvendelse og vedrører alene fremtidige dispositioner. En lokalplan kan derfor ikke fastlægge brugsrettigheder og hvis København Kommune ønsker at udlægge offentlige arealer, er de forpligtige til at overtage dem i henhold til planlovens §48.

Byrum L1 *"Mindst 50 % af det på tegning 7a viste areal skal være bede med beplantning."*

Der skal være et legereal på mindst 100 m². Befæstede arealer skal være i grus, træ, beton, granit, tegl i farven rød, eller gul eller asfalt i farven sort. Faldunderlag til legeareal skal være i farven sort, mørkegrå, gul eller rød.

Mindre dele som riste og belægningskanter kan være i metal i farven rødbrun, antracitgrå eller sort.

Cykelparkering må højst udgøre 2 % af byrummet."

Der gøres indsigelse mod lokalplanens bestemmelser for Byrum L1 (friareal tilhørende DGB), der dikterer brugen og udseende for ejendomsselskabets arealer og fremtidige dispositioner, hvilket vi ikke finder anvendeligt eller har en interesse i.

Der henvises til, at Byrum L1 udgår af lokalplanen og at ejere for ejendommen selv finder løsninger for byrum, som vi også har gjort det til d.d.

Der henvises i øvrigt til, at bestemmelserne i en lokalplan er bindende for ejere og brugere af de ejendomme, som planen omfatter. Den bindende virkning betyder, at planens bestemmelser skal overholdes ved fremtidig udstykning, bebyggelse, beplantning osv. Planen har derimod ikke virkning for en lovligt eksisterende bebyggelse eller anvendelse, der således kan fortsætte som hidtil uanset lokalplanen.

Der gøres samtidigt og igen indsigelse mod, at byrummene L1, L2 og L3 i Den Gule By gøres offentlige. Hvis København Kommune ønsker at udlægge offentlige arealer, er de forpligtige til at overtage dem i henhold til planlovens §48.

Byrum L2

"Mindst 50 % af det på tegning 7a viste areal skal være bede med beplantning.

Befæstede arealer skal være i grus, træ, beton, granit, tegl i farven rød, eller gul. Mindre dele som riste og belægningskanter kan være i metal i farven rødbrun, antracitgrå eller sort.

Der skal være mindst en fast bænk.

Cykelparkering må højst udgøre 2 % af byrummet."

Der gøres indsigelse mod bestemmelserne for Byrum L2, da de reelt ikke er mulige at gennemføre. Det er en forudsætning for lokalplanen, at vejen igennem Den Gule By gøres blind, hvorfor det er nødvendigt at anlægge en vendeplads for renovation på netop dette areal.

Der gøres samtidigt indsigelse mod lokalplanens bestemmelser for Byrum L2, der dikterer brugen og udseende for ejendomsselskabets arealer og fremtidige dispositioner, hvilke vi ikke finder anvendelige eller har en interesse i.

Der henvises til, at Byrum L2 udgår af lokalplanen og at ejere for ejendommen selv finder løsninger for byrum, som vi også har gjort det til d.d.

Der henvises i øvrigt til, at bestemmelserne i en lokalplan er bindende for ejere og brugere af de ejendomme, som planen omfatter. Den bindende virkning betyder, at planens bestemmelser skal overholdes ved fremtidig udstykning, bebyggelse, beplantning osv. Planen

har derimod ikke virkning for en lovligt eksisterende bebyggelse eller anvendelse, der således kan fortsætte som hidtil uanset lokalplanen.

Der gøres samtidigt og igen indsigelse mod, at byrummene L1, L2 og L3 i Den Gule By gøres offentlige. Hvis København Kommune ønsker at udlægge offentlige arealer, er de forpligtige til at overtage dem i henhold til planlovens §48.

Byrum L3

"Mindst 80 % af det på tegning 7a viste areal skal være bede med beplantning.

Befæstede arealer skal være i grus, træ, beton, granit, tegl i farven rød, eller gul. Mindre dele som riste og belægningskanter kan være i metal i farven rødbrun, antracitgrå eller sort.

Forslag til lokalplan Jernbanebyen, kommuneplantillæg og miljørapport Bestemmelser 109

Mod vejareal mod syd må der hegnes med hæk. Hækken må højst være 1,6 m høj, målt i forhold til det omgivende terræn.

Mod nordøst, øst og vest må der hegnes med hæk, eller faste hegn som tråd- eller tremmehegn. Hegn og hække må højst være 1,8 m høje, målt fra terræn.

Ved faste hegn skal der være bede med klatreplanter på mindst 80 % af hegnets længde. Bede skal have en dybde på mindst 0,5 m, målt vinkelret på hegnet.

Der skal være en stiforbindelse c, som vist på tegning 7a. Stien skal være mindst 1 m og højst 2 m bred og være i grus, beton, granit, tegl i farven rød eller gul."

Der gøres indsigelse mod lokalplanens bestemmelser for Byrum L3, der dikterer brugen og udseende for ejendomsselskabets arealer og fremtidige dispositioner, som vi ikke finder anvendelige eller har en interesse i skal bestemme for ændringer for ejendomsselskabets ejendomme.

Der henvises til, at Byrum L3 udgår af lokalplanen og at ejere for ejendommen selv finder løsninger for byrum, som vi også har gjort det til d.d.

Der henvises i øvrigt til, at bestemmelserne i en lokalplan er bindende for ejere og brugere af de ejendomme, som planen omfatter. Den bindende virkning betyder, at planens bestemmelser skal overholdes ved fremtidig udstykning, bebyggelse, beplantning osv. Planen har derimod ikke virkning for en lovligt eksisterende bebyggelse eller anvendelse, der således kan fortsætte som hidtil uanset lokalplanen.

Der gøres samtidigt og igen indsigelse mod, at byrummene L1, L2 og L3 i Den Gule By gøres offentlige. Hvis København Kommune ønsker at udlægge offentlige arealer, er de forpligtige til at overtage dem i henhold til planlovens §48.

TEGNINGER

På baggrund af ovenstående indsigelser og begrundelser gøres der naturligt indsigelse mod følgende tegninger, som illustrerer de bestemmelser, der gøres indsigelse mod:

- **Tegning 5a – Bevaring**

Der gøres indsigelse mod, at eksisterende udhuse gøres bevaringsværdige.

- **Tegning 5b3 – Bebyggelsens omfang og placering IV, V, VII**

Der gøres indsigelse mod, at det er muligt at opføre nybyggeri syd for Den Gule By i 5 etager og med en bygningshøjde på 19 m. Dette begrundet med massive skyggepåvirkninger og indbliksgener til eksisterende boliger og udendørs opholdsarealer i Den Gule By.

Der gøres desuden indsigelse mod den begrænset mulighed, der er givet til bygningshøjden for nybyggeriet i Den Gule By, som er angivet til 8 m. De eksisterende længehuse har en bygningshøjde på omkring 7,5 m., hvilket alene er iht. oprindelige tegninger. Idet det er nødvendigt og et ønske at opføre nybyggeriet efter gældende love og regler til bygningens konstruktion og energiforbrug vil det blive højere end eksisterende længehuse.

Alene isoleringen i tagkonstruktionen vurderer vi, vil bidrage med en forøgelse med 200-250 mm.

Desuden skal der tages hensyn til usikkerheden i de oprindelige tegninger. Ydermere skal gulvkoten hæves og dermed sokkel, hvilket også bidrager til bygningens total højde.

Derfor gøres der indsigelse og der anmodes om, at bygningshøjden øges til 9 m. for at give mulighed for at opføre et nutidigt længehus i Den Gule By.

- **Tegning 7a – Byrum**

Der gøres indsigelse mod, at byrummene L1, L2 og L3 i Den Gule By gøres offentlige.

En lokalplan kan ikke ændre eksisterende lovlige anvendelse og vedrører alene fremtidige dispositioner.

En lokalplan kan derfor ikke fastlægge brugsrettigheder og hvis København Kommune ønsker at udlægge offentlige arealer, er de forpligtige til at overtage dem i henhold til planlovens §48.

- **Tegning 7d3 – Beplantning IV, V, VII**

Der gøres indsigelse mod at gøre 2 Thujaer i private haver bevaringsværdige.

Vi håber, at København Kommune vil have ovenstående med i den videre bearbejdning af lokalplanen for Jernbanebyen og vi deltager gerne i et dialogmøde, hvor vores indsigelser og input kan gennemgås. Måtte I eventuelt have spørgsmål til det fremsendte, er I mere end velkomne til at kontakte bygherrerrepræsentant Charlotte Køfer Kristensen på mail ckk@dke.dk og landinspektør Kristian Baatrup på mail kb@skel.dk.

Venlig hilsen

Ejendomsselskabet Otto Aps.



Lars L. Nielsen



SUPPLERENDE MATERIALE PR. 27.10.2022

INPUT TIL LOKALPLAN

DEN GULE BY

EN GRØN OASE FOR BØRNEFAMILIER OG SENIORER

DATO 28.09.2022

BYGHERRE

Ejendomsselskabet Otto ApS
Danalien 1, 2 th.
9000 Aalborg
Telefon: 8833 4845
Mail: ckk@dkke.dk
Kontaktperson: Charlotte K. Kristensen

ARKITEKT

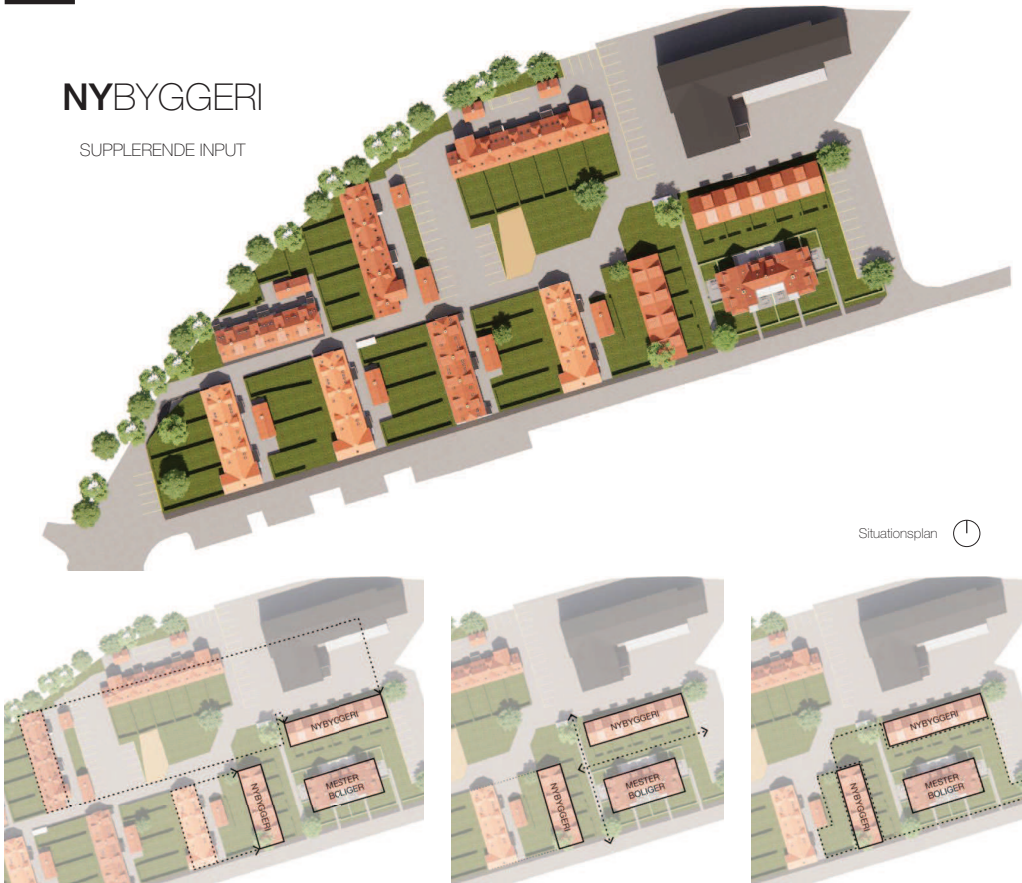
arkitekterne BJØRK & MAIGÅRD ApS
Gasværksvej 30C, 2. sal
9000 Aalborg
Telefon: 9816 8866
Mail: sn@bjork-maigaard.dk
Kontaktperson: Søren Næsser



arkitekterne
BJØRK & MAIGÅRD ApS

NYBYGGERI

SUPPLERENDE INPUT



Situationsplan

- 1 Bygningernes størrelser og højder afspejler eksisterende bygninger for at bevare Den Gule By skala
- 2 Bygningernes placering danner to akser rundt om mesterboligerne
- 3 Grønt område omkring mesterboligerne bevares og et haveanlæg defineres

Den Gule By er en lille oase beliggende centralt i København. Området er karakteriseret ved grønne arealer og en lav bebyggelsesprocent. Der er i startredegørelsen til den nye lokalplan for Jernbanebyen lagt op til en bebyggelsesprocent på 100% i og omkring Den Gule By. Med en eksisterende bebyggelsesprocent på 28% for Den Gule By vil det ikke være muligt at opnå en bebyggelsesprocent på 100%, uden at ændre områdets karakter markant.

Den Gule By bevares i modsætning til mange af Jernbanebyens andre bevaringsværdige industrihistoriske bygninger. Der er dog et stort ønske om at udbygge Den Gule By med to nye bygninger omkring mesterboligerne. Dette vil bringe bebyggelsesprocenten op til omkring 40%.

De to forslag for nybyggeriet har samme tværsnit som eksisterende bygninger, men er vist med to forskellige højder - 1½ og 2½ etage. Forslag to med 2½ etage skaber optrapning fra de lavere bygninger på 1½ etage til mesterboligerne og videre til transformestationen.

Nybyggeriet er i nærværende volumenstudie vist som nye rækkehuse i samme materialitet som eksisterende bygninger med gul facade og rødt tag. Ved en videre bearbejdning og detaljering vil nybyggeriet blive detaljeret og tilføjes moderne klassiske elementer som nutidsmarkører, som bevis for at bygningerne er opført i nutiden og ikke datiden.

Nybyggeriet er placeret med tanke på de eksisterende bygningers placering samt et ønske om at bevare det grønne rundt om mesterboligerne og Den Gule Bys identitet som en grøn oase i midtbyen. Den vestlige bygning (nord-syd bygningen) er samme længde med de resterende bygninger på rækken og er med til at bevare rytmen langs Otto Busses Vej samtidig med at have en distance mellem mesterboligerne og bygningen vest for. Den nordlige bygning (øst-vest bygningen) er placeret op mod vejen og transformestationen og bevare en akse langs mesterboligens vestlige facade, som giver plads til en gennemgående sti. Desuden vil den definere haverummet ved at boligerne henvender sig til det grønne og der dermed kan ske en interaktion boligerne imellem. I dag er haverummet ikke defineret, da vej og en ikke aktiv facade på transformestationen danner kant. Udover skala og placering af bygningerne er der valgt taskekviste for at bidrage til rytmen og helheden for Den Gule By.

Ved at definere haverummet vil Den Gule By fremadrettet have to kulturmiljøer, som vil styrke byens identitet som den grønne oase.

DESIGNFORSLAG 1



Designforslaget er i skala med eksisterende bygninger i Den Gule By og vil bringe 7-9 nye rækkehuse på 1 ½ etage med tilhørende haver.

PROJEKTDATA

Nord/syd bygning

Brutto areal	335 m²
Etager	1 1/2
Bygningslængde	27,0 m
Bygningsbredde	7,5 m
Antal boliger	3-4 stk
Bolig arealer	83-112 m²

Øst/vest bygning

Brutto areal	420 m²
Etager	1 1/2
Bygningslængde	34,0 m
Bygningsbredde	7,5 m
Antal boliger	4-5 stk
Bolig arealer	84-105 m²

Samlet forslag

Brutto areal	755 m²
Antal boliger	7-9 stk
Samlet bebyggelsesprocent	35 %

MULIGE BOLIGER

Bygning N/S:	Bygning Ø/V:
3 x 112 m² (af 1 1/2 etage)	4 x 105 m² (af 1 1/2 etage)
eller	eller
4 x 83 m² (af 1 1/2 etage)	5 x 84 m² (af 1 1/2 etage)

DESIGNFORSLAG 2



Designforslaget ligger op til en højere nordlig bygning på 2 ½ etage, som giver en optrapning fra de lavere bygninger til mesterboligerne op til transformerstationen.

PROJEKTDATA

Nord/syd bygning

Brutto areal	335 m²
Etagér	1 1/2
Bygningslængde	27,0 m
Bygningsbredde	7,5 m
Antal boliger	3-4 stk
Bolig arealer	83-112 m²

Øst/vest bygning

Brutto areal	675 m²
Etagér	2 1/2
Bygningslængde	34,0 m
Bygningsbredde	7,5 m
Antal boliger	5-7 stk
Bolig arealer	84-153 m²

Samet forslag

Brutto areal	1010 m²
Antal boliger	8-11 stk
Samlet bebyggelsesprocent	37 %

MULIGE BOLIGER

Bygning N/S:	Bygning Ø/V:
3 x 112 m² (af 1 1/2 etage)	1 x 102 m² (af 1 etage) + 1 x 153 m² (af 1 etage)
eller	+ 5 x 84 m² (af 1 1/2 etage)
4 x 83 m² (af 1 1/2 etage)	eller
	5 x 135 m² (af 2 1/2 etage)

Svar til: Høring 64997 af: Kgs. Enghave Lokaludvalg

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

43

INDSENDT AF

Kgs. Enghave Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Kgs. Enghave Lokaludvalg

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Wagnersvej 19

HØRINGSSVAR

Se vedlagte høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg

MATERIALE:

høringssvar fra kgs enghave lokaludvalg om lokalplan og tillæg til kommuneplan for jernbanebyen.pdf

Sekretariatet for Kgs. Enghave Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



Høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg til Jernbanebyen - lokalplanforslag og kommuneplantillæg

Kgs. Enghave Lokaludvalg har deltaget i processen forud for forslaget til lokalplan og kommuneplantillæg til Jernbanebyen ved at have repræsentanter i de arbejdsgrupper og ved de møder, der har været arrangeret af Vesterbro Lokaludvalg.

Da Jernbanebyen ligger i Vesterbro Bydel, har Kgs. Enghave Lokaludvalg i dette høringssvar valgt at fokusere på den del af høringen, der har konsekvenser for Sydhavnen.

Fremtidige trafikforhold omkring Jernbanebyen:

Kongens Enghave Lokaludvalg har flere bemærkninger om de fremtidige trafikforhold ud fra forslaget til lokalplan for Jernbanebyen.

- Generelt vurderer Kongens Enghave Lokaludvalg, at der ikke tages tilstrækkeligt hensyn til den øgede trafikmængde som etablering af Jernbanebyen vil medføre på de omkring liggende regionale veje. Som tidligere nævnt savnes en samlet trafikplan for området og den planlagte lukning af Dybbølsbro for biltrafik vil tilsvarende presse trafikmængden på Vasbygade, Enghavevej og de tilhørende indfaldsveje i Kgs. Enghave Lokaludvalgs område. Trafikken i området er i fare for at bryde sammen.
- Samtidig må vi understrege behovet for at sikre ordentlig kapacitet i de planlagte ind- og udkørselsveje for de bløde trafikanter. Der vil være behov stor kapacitet og god fremkommelighed for cyklister og gående fra Enghavevej via tunnelen, samt adgang fra syd via Vester Teglgade. Også adgangen fra Sydhavn Station skal være effektiv. Vi er opmærksomme på, at der etableres fælles skoledistrikt samt

1. november 2024

Sagsnr.
2024-0363622

Dokumentnr.
2024-0363622-1

Sagsbehandler
Anne Christine Brøndum

Sekretariatet for Kgs. Enghave
Lokaludvalg

Wagnersvej 19
2450 København SV

EAN nummer
5798009800503

www.kk.dk/lokaludvalg

fodboldbaner m.v. hvor børn- og unge skal sikres en sikker og enkelt adgang. Det betyder også behov for en stibro eller tunnel for passage af Vasbygade.

Placering af botilbud ved indgangen til jernbanebyen ved Sydhavn Station:

Det undrer lokaludvalget, at den konkrete placering af botilbuddet ikke er nævnt i høringsmaterialet. Vi har kun fået kendskab til den gennem oplysninger, der blev fremlagt på et borgermøde med titlen "Bland dig i Jernbanebyen" den 28. september 2024.

I forslaget til KP24 beskrives visionen om en blandet by. Derudover kan vi læse følgende i undertitlen til høringen på Bliv Hørt-Portalen: "Lokalplanen og Kommuneplantillægget skal gøre det muligt at omdanne Jernbanebyen til et blandet bykvarter med boliger og serviceerhverv."

Kgs. Enghave Lokaludvalg er enig i målsætningen om en blandet by, men det virker ikke som om intentionerne om en blandet by prioriteres, når der i øjeblikket er planer om 5 nye botilbud enten placeret i Sydhavnen eller lige på bydelsgrænsen, som det er tilfældet med forslaget om et botilbud placeret i Jernbanebyen.

Vi ønsker, at placeringen af et botilbud i Jernbanebyen lige ved Sydhavn Station overvejes igen. I området i nærheden af stationen er der allerede en del udfordringer i form af flere væresteder til socialt udsatte, den relativt nye plads - Den Grønne Plads - ved Hørdumsgade, samt hjemløse, der har ophold ved stationen.

Vi mener desuden, at hensynet til beboerne på det planlagte botilbud taler imod en placering på det nævnte sted. Det er i et krydsfelt, hvor 2 jernbaner (S-tog og Øresundsbane) mødes, og samtidig meget tæt på trafikken fra stærkt trafikerede indfaldsveje til København. Trafikstøjen vil sandsynligvis have en negativ effekt på beboernes helbred. Desuden er placeringen afsides i forhold til de fleste øvrige boliger, der er planlagt i Jernbanebyen, så intentionen med en blandet bydel modvirkes.

Placeringen af et botilbud så tæt op ad jernbanen og trafikstøjen fra Enghavevej og Sydhavnsgade virker ikke velovervejet, men mere som en løsning, hvor socialt udsatte borgere først i sidste øjeblik tænkes ind i byudviklingen, hvor kun de mindst attraktive grunde er til rådighed.

Sekretariatet for Kgs. Enghave Lokaludvalg Høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg til Jernbanebyen - lokalplanforslag og kommuneplantillæg 3/3

Af disse grunde opfordrer Kgs. Enghave Lokaludvalg forvaltningerne til at foranledige en anden placering af botilbuddet væk fra trafikstøj og sammen med andre boligformer i Jernbanebyen.

Svømmehal:

Desuden undrer det lokaludvalget, at den mulighed for en svømmehal ved Gl. Vasbygade, der nævnes i Kultur- og Fritidsudvalgets beslutning af 13. maj 2024, ikke fremgår af lokalplanen for Jernbanebyen. Lokaludvalget ser meget gerne en svømmehal på grunden, og vi mener at det er indlysende at anbringe en svømmehal i stedet for boliger på en stærkt støjplaget grund. Lokaludvalget henviser til, at en planlagt svømmehal også er fjernet fra startredegørelsen om Bådehavnsghadekvarteret.

UngeVærk:

Lokaludvalget bemærker, at planerne om et UngeVærk er taget ud af lokalplanen for Jernbanebyen. Dette giver os anledning til at pege på behovet for et UngeVærk på den nye skole i Borgmester Christiansens Gade, ligesom vi har gjort det blandt andet i høringssvaret til KP24.

Venlig hilsen

Joan Røge

Forperson, Kgs. Enghave Lokaludvalg

Svar til: Høring 64997 af: Thomas Warburg

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

42

INDSENDT AF

Thomas Warburg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

SF-Vesterbro

BY

København V

POSTNR.

1671

ADRESSE

Haderslevgade 45, 1. tv

HØRINGSSVAR

En rød og grøn Jernbaneby

- høringssvar fra SF-Vesterbro om lokalplan for Jernbanebyen

SF-Vesterbro glæder sig til en omformning af værkstederne på Otto Busses Vej fra et industriområde til et boligområde. Her er en enestående mulighed for at tilføre Vesterbro det, vi savner og mangler. Plads til bevægelse, grønne områder og inkludering af byens udsatte.

Desværre må vi konstatere, at jagten på profit trumfer vores drømme om en ansvarlig byudvikling. De grønne områder kæmper om pladsen med boliger og infrastruktur. Området er allerede nu en såkaldt varme-ø med de højeste temperaturer i byen. Planerne om Jernbanebyen ændrer ikke på det forhold. Træer og planter kunne modvirke varme-ø-effekten, men lokalplanforslaget konkluderer, at det også vil være et problem i fremtiden.

I det hele taget er bebyggelsesprocenterne for høje og det giver et meget tæt byggeri. Det er fx tydeligt i det planlagte område V ved Centralen. Almene boliger placeres for tæt på eksisterende bygninger og bevaringsværdige bygninger klemmes inde eller tilføjes flere etager. Centralen vil derfor være generet af skygger fra omkringliggende høje bygninger hele dagen og ikke være et oplagt rekreativt område.

Jernbanebyen skal have blandet boligformer og tage sin del af byens sociale ansvar. Det betyder, at der bør bygges flere end de planlagte 10 skæve boliger (som i øvrigt skal være i ét plan!) og at både de skæve boliger og det sociale bosted integreres bedre med resten af Jernbanebyen. De nuværende placeringer er for ekskluderende i forhold til livet i kvarteret og andre boliger i området.

Endelig er adgangen til området håbløs. Der mangler forbindelser til Vesterbro og det er helt uacceptabelt at lukke tunnelen til Enghavevej i op mod et år for at udvide den til den stigende færdsel. Der er brug for forbindelser til resten af byen, men der mangler også flere gode interne forbindelser over metroklargøringscentret, der kan få det delte område til at hænge bedre sammen.

Jernbanebyen mangler grønne områder og bebyggelsesprocenterne er for høje både i nord og syd. Flere boligområder bør udformes som karre-byggerier. Det giver bedre muligheder for fællesskab med naboer.

Kun ved at etablere flere grønne områder, stoppe den planlagte fortætning og skabe bedre inklusion af udsatte borgere, kan Jernbanebyen blive mere grøn og rød, som SF-Vesterbro ønsker sig.

Svar til: Høring 64997 af: Vesterbro Lokaludvalg

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

41

INDSENDT AF

Vesterbro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Vesterbro Lokaludvalg

BY

Københavns V

POSTNR.

1758

ADRESSE

Lyrskovgade 4, 4

HØRINGSSVAR

Vesterbro Lokaludvalg

- bemærkninger til lokalplanudspillet for Jernbanebyen

Godkendt på Vesterbro Lokaludvalgs ordinære møde d. 30. oktober 2024.

Indhold

[1: Indledning.. 3](#)

[Inddragelse af københavnernes. 4](#)

[Udvidet høring.. 5](#)

[Inddragelse i høringsperioden.. 5](#)

[En særlig stemme til børn og unge. 6](#)

[Overordnede bemærkninger. 7](#)

[2: Bemærkninger til formålsparagraffen.. 10](#)

[3: Bemærkninger til bestemmelserne vedr. anvendelser \(§3\). 11](#)

[Generelt vedr. anvendelsesbestemmelserne. 11](#)

[Bemærkninger til stk. 1 – 4 \(områderne I-VII\) og stk. 5 - 6. 11](#)

[Boliger. 11](#)

[Almene boliger og handelsliv. 12](#)

[Inkluderende \(Jernbane\)by. 12](#)

[Fremkommelighed.. 12](#)

[Skæve boliger. 12](#)

[Placering af socialt botilbud.. 13](#)

[Bemærkninger til stk. 7. Boligstørrelser. 14](#)

[Bemærkninger til stk. 8: Fællesarealer. 14](#)

[Bemærkninger til stk. 11-14: Erhverv og butikker. 14](#)

[Det indre liv i byggefelt V.. 14](#)

[4: Bemærkninger til bestemmelser vedr. veje samt bil- og cykelparkering \(§4 og §5\). 16](#)

[Fremtidige trafikforhold.. 16](#)

[Bemærkninger om veje \(§4\). 19](#)

[Bemærkninger om bil- og cykelparkering \(§5\). 20](#)

[5: Bemærkninger til bestemmelser vedr. bebyggelsens omfang og placering \(§6\). 21](#)

[Generel bemærkning. 21](#)

[Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 1. 21](#)

[Område I og II 21](#)

[Område VII 21](#)

[Spor 10.. 22](#)

[Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 3 - Bebyggelsens højde. 22](#)

[Tegning 5b1-3.. 22](#)

[6: Bemærkninger til bevaringsværdier \(§6 stk. 7 og §7 stk. 35-89\). 23](#)

[Særlige emner. 24](#)

[7: Bemærkninger vedr. varmepø-forhold.. 25](#)

[Konkrete ændringsforslag.. 25](#)

[8: Bemærkninger til bestemmelser vedr. ubebyggede arealer \(§8\). 27](#)

[Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 3: Bevaringsværdige træer. 27](#)

[Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 7 \(jf. også tegning 7a\) – Indretning af byrum og gårdrum 28](#)

[Byrum A + G.. 28](#)

[Inventar i byrummene. 31](#)

[Natur. 31](#)

[9. Bemærkninger til bestemmelser vedr. støj og anden forurening \(§9\). 32](#)

1: Indledning

Vores arbejde i Vesterbro Lokaludvalg i forbindelse med udviklingen af Jernbanebyen går helt tilbage til 2010, hvor vi forud for vores bydelsplan konstaterede, at mange borgere ønskede, at man her kunne rette op på efterslæbet på det rekreative område ved at udvikle og etablere faciliteter som københavnernes i omkringliggende områder i årevis havde sukket efter.

Vi satte gang i en inddragelsesproces for at lytte til københavnernes ønsker og behov og for sammen at drøfte og udvikle visioner for udviklingen af Jernbanebyen. Temamøder, bydelsfester m.v. gav input til en model, hvor en high-line skulle skabe forbindelse fra den gamle stenbro hen over banen til områdets grønne rekreative områder og videre til havnen. Vi døbte projektet Vester Remisepark.

Med Vester Remisepark drømte vi om at den unikke centrale placering kunne sammenbinde nye og ældre byområder, at det nye kvarter skulle være indbydende og inkluderende - en urban fælled, at området kunne udgøre stenbro-borgernes grønne baghave og samtidigt være en levende værkstedsby med platform for samarbejde mellem håndværksmæssige og kreative virksomheder og institutioner.

Den dialog vi havde skabt i bydelen, og som mundede ud i visionen for Vester Remisepark præsenterede vi for politikerne op til vedtagelsen af Kommuneplan 2019, som bl.a. skulle lægge rammerne for udviklingen af Jernbanebyen.

I Kommuneplan 2019 står der bl.a. at "Københavns Kommune ønsker, at Godsbaneterrænet bliver et fyrtårn for, hvordan kommunen fremover vil have fokus på det grønne, når nye byområder udvikles. Derfor skal der på Godsbaneterrænet etableres en grøn struktur med en offentlig park, begrønnede byrum og grønne offentligt tilgængelige private friarealer i størrelsesordenen 9-12 hektar. Desuden skal den vilde natur, der findes på Godsbaneterrænet så vidt muligt bevares."

Ligeledes står der at "I området er der en særlig selvgroet stemning, som skal bevares. De mange bevaringsværdige ejendomme er en unik kvalitet i området, som med byudviklingen kan få nyt liv til f.eks. offentlige og kulturelle formål, erhvervsliv, detailhandel og restaurationer."

Flere af punkterne fra vores vision blev medtaget i Kommuneplan 2019, og vi er glade for det aftryk, den lokale dialog medførte.

Forud for COBES vinderforslag til en helhedsplan for området, stod vi for afviklingen af et dialogmøde med ca. 80 centrale aktører. De ideer, der kom frem på mødet, vidner om stærke ønsker til større sammenhængende grønne områder, at bygge fleksibelt og transformativt, at området skal udvikles med fællesskaber som drivkraft, nænsomt at videreføre den industrielle arv og om at gøre plads til eksperimenter og alternative udviklingsmodeller.

I november 2022 var vi i lokaludvalget værter for et dialogmøde om håndværk og kreative virksomheder som bærende element i Jernbanebyens identitet. Mødet satte fokus på områdets egenart og kulturarv, herunder at give rum til, at områdets eksisterende udøvere af håndværk og kreative virksomheder også i fremtiden skal have en naturlig plads i området.

I januar 2023 tog vi initiativ til dialogmøde om byrum og livet mellem husene i Jernbanebyen. Mødet byggede videre på blandt andet et høringssvar, som vi i Vesterbro Lokaludvalg afgav den 28. august. 2021. Her påpegede vi at byrummene bør planlægges i sammenhæng med tilstødende bygningsfunktioner og bør udformes med en sådan fleksibilitet, at nye beboere og brugere selv har mulighed for over tid at tilpasse rummene, så de kan imødekomme nye ønsker og behov. Sådanne lokale 'kvarterpladser' har potentiale til at skabe identitet for kvarteret og blive samlingssted for omkringliggende beboelse.

Vi har de senere år været i tæt og løbende dialog med grundejerne, udviklerne, forvaltningerne og andre relevante aktører for hele tiden at holde os ajour og spørge ind til kardinalpunkterne for den kommende byudvikling.

Og nu ligger den her så. Lokalplanforslaget for Jernbanebyen. Resultatet af utallige analyser og forhandlinger og med københavnernes mulighed for at komme med deres respektive input. Men tager den i tilstrækkelig grad højde for påtrængende behov og ønsker i bydelen? Det er den røde tråd i de bemærkninger vi bringer til bords i dette høringssvar, for vores bemærkninger hviler på de drøftelser, debatter og indspil der har været i inddragelsesperioden før og under den offentlige høring af lokalplanudspillet.

Inddragelse af københavnernes

Det har gennem årene ligget Vesterbro Lokaludvalg på sinde, at planen ikke alene skulle udvikle Det har gennem årene ligget Vesterbro Lokaludvalg på sinde, at planen ikke alene skulle udvikle sig på baggrund af lukkede forhandlingsmøder mellem Rådhuset og grundejerkredsen. Vi har gjort en masse for at københavnernes fik mulighed for at medudvikle, fordi tusindvis af menneskers liv og hverdag skal udspille sig der i fremtiden.

Men det har ikke været en let opgave at inddrage københavnernes. Det er svært, at få folk til at interesse sig for et område, hvor der bor ganske få, og som ligger afsondret fra sine nabokvarterer. Alligevel er det lykket os at etablere et netværk bestående af mere end 100 interesserede følgere og en facebookgruppe Jernbanebyens Venner med 956 medlemmer, som vi har forsøgt løbende at opdatere og engagere. Og folk er kommet fra nær og fjern, når vi har annonceret og rakt ud for at

drøfte mange spændende vinkler på Jernbanebyens udvikling. Vi nævner her et udpluk af de arrangementer, der fandt sted:

- August 2020: Dialogmøde om byudviklingen af området ved Otto Busses Vej:
<https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2021-10/Rapport%20fra%20dialogm%C3%B8det%2031.%20august%202020.pdf>
- November 2022: Dialogmøde om håndværk og kreative virksomheder i Jernbanebyen / på Godsbaneterrænet:
https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2023-01/Rapport_Dialogm%C3%B8de%20om%20h%C3%A5ndv%C3%A6rk%20og%20kreative%20erhverv_low.pdf
- Januar 2023: Dialogmøde om byrum og livet mellem husene i Jernbanebyen / på Godsbaneterrænet:
https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2023-03/Rapport_Dialogm%C3%B8de_Byrum_Livet_mellem_husene.pdf
- Juni 2023: Københavnerpicnic (sikke en dejlig dag):
<https://www.facebook.com/profile/100054354955290/search/?q=k%C3%B8benhavnerpicnic>
- November 2023: Offentligt dialogmøde med den tidligere Stadsarkitekt Camilla van Deurs:
https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2023-11/Opsamling%20p%C3%A5%20m%C3%B8de%20d.%208.%20nov.%202023_0.pdf

Udvidet høring

Med Budget23 blev der på Vesterbro Lokaludvalgs foranledning afsat 1,5 mio. kr. til en udvidet høringsproces. Teknik- og Miljøforvaltningen har i tæt samarbejde med Vesterbro Lokaludvalg haft til opgave i første fase at sætte Jernbanebyen på Københavnerkortet, skabe engagement og inddragelse blandt lokale og bredt i byen, samt teste nye former for inddragelse med fokus på at inddrage en bred målgruppe.

Der har i den forbindelse været afviklet en række meget forskellige aktiviteter med fokus på temaer som sundhed, generationsboliger, den grønne dagsorden og fritidsaktiviteter.

Der findes en god og fyldestgørende afrapportering af den udvidede høringsperiodes første fase i bilag 17 til Borgerrepræsentationens behandling af Lokalplanforslaget d. 22. august 2024, under dagsordenspunkt nr. 6. Direkte link til afrapporteringen er:
https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/0d25ab98-7c12-4fb3-a2e7-86d814310517/484aa332-cfb1-4ca1-a894-4fa158d15a6d-bilag-17_0.pdf

Det er meget svært at få øje på, at den udvidede høring har sat sit præg på det foreliggende lokalplanudkast. Vi opfordrer til, at man på Rådhuset aktivt inddrager perspektiver fra den udvidede høring i den endelige behandling af lokalplanforslaget, og vi beder om, at få eftersendt dokumentation for de steder i planen, hvor den udvidede høring har medført konkrete aftryk.

Inddragelse i høringsperioden

Den offentlige høring af Lokalplanforslaget har været annonceret på portalerne Bliv Hørt og København Taler, på vores hjemmeside og vores sociale medier og på fysiske plakatstandere på Vesterbro. Der har i perioden været følgende aktiviteter:

- Indledningsvis blev der af Teknik- og Miljøforvaltningen afholdt et digitalt og et fysisk "klassisk" borgermøde.
- Lørdag d. 14. september inviterede Lokaludvalget offentligt til tre guidede ture i Jernbanebyen. Ca. 50 borgere deltog.
- Lørdag d. 28. september inviterede Lokaludvalget og Teknik- og Miljøforvaltningen til debatter og oplæg på BaneGaarden og ved Living Places om bl.a. bynatur, biodiversitet, den inkluderende by samt kulturarv og arkitektur. Vi vurderer, at op mod 100-150 deltog.
- Onsdag d. 2. oktober inviterede Lokaludvalget til paneldebatmøde om trafik og forbindelser i Jernbanebyen.
- Onsdag den 9. oktober inviterede Lokaludvalget til debatmøde om klima og varmeø-forhold i Jernbanebyen. Mødet tog udgangspunkt i et notat udarbejdet specifikt til formålet af professor Marina Bergen Jensen. Notatet findes her:
https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2024-10/Notat%20om%20Jernbanebyens%20varme_07.08.2024_opdateret%202.10.2024_0.pdf.
- Onsdag d. 16. oktober inviterede Lokaludvalget til åbent arbejdsrunde om kvarteret, fritiden og værkstedet. Indledningsvis var var Christian Pagh med på mødet med et indspil om lokalplanforslaget i forhold til bystruktur, nabolagskvalitet og programmering.

Afrapportering fra borgermøder i høringsperioden vil foreligge som bilag i den kommende politiske behandling af lokalplanforslaget.

En særlig stemme til børn og unge

Vi har gjort en dyd ud af at give en særlig stemme til børn og unge i inddragelsesprocessen. Det er jo ret beset dem, som byudviklingen på sigt er til for, og som Lokaludvalg ligger det os meget på sinde, at børn og unge finder det trygt og naturligt, at deltage i det lokale demokrati. Nedenfor listes fire konkrete nedslag om børne- og ungeinddragelsen:

- I november 2020 arrangerede Vesterbro Lokaludvalg en workshop for 14 unge i bydelen med fokus på at gøre Jernbanebyen til en ny bydel, hvor der også er plads til unge. Læs afrapporteringen her:
<https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2024-09/Opsamling%20af%20Ungeworkshop%20i%20Jernbanebyen%2024.nov%20%283%29.pdf>
- I forbindelse med den udvidede hørings første fase, arbejdede unge fra området omkring Jernbanebyen over seks heldagsworkshops, faciliteret af TMF og Hørt Ungdom med anbefalinger til Jernbanebyens udvikling som de præsenterede til en bydelspicnic den 11. juni 2023. Afrapporteringen findes her:
https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/0d25ab98-7c12-4fb3-a2e7-86d814310517/484aa332-cfb1-4ca1-a894-4fa158d15a6d-bilag-17_0.pdf
- Lørdag d. 28. september arrangerede vi et dialogmøde med unge om drømme og visioner for fremtidens måde at bo og leve i en storby. Mødet blev afholdt som et frokostmøde i CPH Village, Vesterbro. Opsamling fra mødet ligger i den samlede opsamling fra inddragelsesprocessen i høringsperioden.
- I ugen op mod efterårsferien deltog vi i undervisningen på Byens Steinerskole, da de i denne uge havde tema om netop lokalplanforslaget for Jernbanebyen. Undervisningen mandede ud i et høringssvar, som eleverne fra Steinerskolens udskoling har indsendt på Bliv Hørt-portal.

Vi opfordrer til at politikerne på Rådhuset læser børn- og unges input grundigt så det sikres, at deres gode og relevante input får direkte aftryk i lokalplanforslaget for Jernbanebyen.

Overordnede bemærkninger

Vi er opmærksomme på, at mange vigtige forhold i byens udvikling ikke kan nedfældes i bestemmelserne i en lokalplan. Derfor rummer vores indledende bemærkninger både konkrete forslag og mere generelle appeller til politikere og grundejere.

I vores indledende bemærkninger til grundejerne beder vi om, at der indføres hensigtserklæringer, der omfatter:

- At arbejdet med udviklingen af den sociale struktur sker tidsbevidst. Vi ved, at det tager tid at skabe kvalitet i nye bykvarterer. Den tid skal bruges bevidst. I en tidsbevidst byudvikling, tester og kvalificerer man den fremtidige bys muligheder. Spor10 er et herligt eksempel og en god begyndelse for dette. Men hvordan bliver Spor10 og andre sociale infrastrukturinitiativer organiseret og videreudviklet?
- At boliger som opføres, udover almene boliger, også bliver betalbare for lav- og mellemløstkomstgrupper.

Til politikerne skal vores forslag og appeller lyde:

- Skru op for de grønne ambitioner og få Vesterbro på niveau! Kommunen har selv lagt op til at Jernbanebyen skal være et grønt fyrtårn. Der er gode takter i lokalplanforslaget, men det er langt fra nok. Vi foreslår at bebyggelsens omfang sættes til 217.000 m² i Syd, så bebyggelsesprocenten nedsættes fra 175 til 160. Det vil skabe bedre plads til vild natur, byhaver og skolehaver. Det vil gøre det muligt at etablere reelle uderum i terræn til institutioner og en eventuel. friskole. Dette uddybes i vores bemærkninger til §6.
- Vi mener, at det er en absolut nødvendighed at forhandlingerne om ramper til stibroen over CMS-anlægget er på plads. Ingen lokalplan uden ramper til stien over CMC-anlægget!
- Selvfølgelig ingen lokalplan uden plads til skolen - men hvad er løsningen for børn i syd de første 5 år? Vi foreslår at der skitseres en konkret løsning for et skoletilbud i perioden frem til at den permanente skole står klar - eventuelt. ved brug af bestemmelserne skitseret i §3, stk. 14 vedrørende mulighed for midlertidig anvendelse i område IV.
- Vi kan forstå, at der på det seneste er sået tvivl om den ekstra idrætshal, som der var politisk opbakning til i forbindelse med startredegerørelsen for Jernbanebyen. Vi skal her henvise til KP24's udmelding om, at " Når man ser på borgernes adgang i København til offentlige kulturtilbud, idrætsfaciliteter, tilbud til børn, unge og ældre, faciliteter til foreningslivet og rekreative arealer sammenlignet med andre kommuner, så er der i dag et markant efterslæb, som målrettet skal afhjælpes som en del af den samlede udvikling af byen". Den ekstra idrætshal skal være med til at rette op på det yderligere efterslæb, der er opstået i forbindelse med byudviklingen i Carlsbergbyen og i de store nye boligområder i ved havnen.
- Endelig finder vi det i Vesterbro Lokaludvalg overordentligt klogt, at det er vedtaget, at der skal indgå en nærgenbrugsstation i anlægget af Jernbanebyen. Vi synes det er værd at overveje den løsning, der er implementeret i et parkeringshus i Nordhavn. Her er der både mulighed for genbrugsplads, byttestation med videre. Og der ville være adgang for helt lokale beboere, men også fra de øvrige kvarterer på havnen.

Til både politikere og grundejere:

- Lad os gå sammen om at sikre, at håndværk og kreative erhverv ikke bare *kan* blive en realitet,

men faktisk *bliver* en realitet i Jernbanebyen.

- Sørg for at finde findes plads til en friskole i Jernbanebyen. Og sørg for at finde plads til et ordentligt friareal til friskolen.
- Mange har på vores møder sagt, at lokalplanens illustrationer i redegørelsen slet ikke formidler Jernbanebyens egenart, men leder tankerne hen på uinspirerende forstadsbebyggelser fjernt fra storbyen og brokvartererne. Det må der strammes op på i den konkrete programmering, så Jernbanebyen kan skabe en ny fortolkning af den urbane storby i et område med en vigtig historie at fortælle.
- Jernbanebyen er fra starten udtænkt som en inkluderende bydel der til dels opvejer nogle af de mangler der pt. eksisterer på Vesterbro med hensyn til almene/betalbare boliger og grønne/rekreative områder. Derudover er det tanken at området skal blive delvist bilfri, i forlængelse af ønsket om at skabe verdens sundeste bydel, som annonceret af Novo Nordisk. Begge dele ting, vi kun kan bakke op om i Vesterbro Lokaludvalg. Vi ser vi dog gerne at der derudover også kommer ekstra fokus på fysisk og psykisk udfordrede borgere i lokalplansfasen. Hensynet til disse to borgergrupper mener vi derfor allerede nu skal indtænkes i langt højere grad, med konkret anvisning i lokalplanen af de institutioner, faciliteter, løsningsmodeller og byrum der tilgodeser disse grupper. Dertil bør der indsættes hensigtserklæringer vedr. dialog med relevante aktører i det fremadrettede arbejde med at gøre Jernbanebyen til en inkluderende bydel. Ovennævnte uddybes i kap. 3 under afsnittet: Inkluderende (Jernbane)by.
- Og endelig en opfordring til begge parter om den videre proces, for skal ambitionerne om Jernbanebyen som en socialt mangfoldig og bæredygtig bydel realiseres, så skal der en tænkning frem efterfulgt af handling, som bestræber sig på at involvere naboer, kommende beboere, interessenter og lokale aktører i programmeringen af de funktioner, der styrker de lokale fællesskaber i området. Skærp derfor fokus på udviklingen af nye organisations- og forretningsmodeller, der kan understøtte et mangfoldigt og karakterfuldt byområde, så man undgår endnu en generisk bydel. Og fortsæt med en åben og engagerende udviklingsproces.

Alt i alt står vi i Vesterbro Lokaludvalg med dette høringssvar på en solid og årelang inddragelse om en lang række tematikker, der alle vedrør den kommende byudvikling af Jernbanebyen. Vi har givet københavnernes mulighed for, på et oplyst grundlag, at drøfte byudviklingen og lokalplanforslaget, og det vi har hørt, diskuteret og blevet klogere af, danner grundlag for indholdet af dette høringssvar.

Men vi må også blankt erkende, at vi oplever at det er ganske svært for os i Lokaludvalget og for menig mand, at visualisere en udviklingsplan - f.eks. bestemmelserne i §7, som vedrører bebyggelsens ydre fremtræden. Vi håber, at andre høringssvar adresserer emner, som vi kan have overset i det omfattende materiale.

Det er svært at afgøre, om det er en fordel eller ulempe, at en så stor og langtidsvarende plan er byggeretsgivende. Men vi håber på, at en åben og fleksibel plan som denne, forhåbentlig kan åbne op for de skæve tiltag.

Vi ønsker at kvittere for, at der fra både forvaltningerne og grundejerne har været stor vilje til dialog igennem hele lokalplanens tilblivelsesproces.

Vi vil også gerne kvittere for selve udarbejdelsen af planen. Det er en stor plan – på en og samme tid en udviklingsplan og en bevaringsplan. Og en meget gennearbejdet plan – også set i forhold til den kompleksitet planen omfatter. Det vil vi gerne kvittere for.

Sluttelig ønsker vi at give en stor tak til alle de vesterbroere og københavnere, der igennem den langstrakte periode har givet os input til planerne for Jernbanebyen. For der skal mange gode kræfter til at gøre drømmene til virkelighed – og med lokalplanen er vi jo egentlig kun lige begyndt.

2: Bemærkninger til formålsparagraffen

En lokalplans formålsparagraf er vigtig, fordi den giver et indtryk af og overblik over, hvad de politiske beslutningstagere ønsker at opnå med de bestemmelser, der fastsættes i lokalplanen.

Vi så derfor frem til at læse lokalplanforslaget formålsparagraf og den politiske markering af de kardinalpunkter, der skal transformere området til et attraktivt byområde med en særegen identitetsmarkør.

Der er afgjort gode takter i formålsparagraffen hvor det slås fast, at der skal sikres adgang og sammenhæng med omkringliggende områder, og hvor der gives mulighed for, at kantzoner indrettes med plads til bynatur m.m. Men helt overordnet mener vi, at teksten er generisk og ikke tilstrækkelig retningsgivende. Vi foreslår derfor, at formålsparagraffen omformuleret med følgende tilføjelser angivet i kursiv:

Formålet med lokalplanen er:

- at fastlægge områdets anvendelse til boliger og serviceerhverv samt tekniske anlæg,
- at sikre adgang gennem området med et system af offentligt tilgængelige veje og stier, så der opnås gode adgangsforhold og sammenhæng med det omgivende område,
- *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,*
- *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,*
- *at sikre fastholdelse af bevaringsværdige træer,*
- 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,*
- *at bebyggelse og ubebyggede arealer forholder sig til de fem principper i helhedsplanen,*
- *at kravet om etablering af 25% almene boliger fastholdes, og at almene boliger som minimum opføres i samme takt som øvrige bebyggelser,*
- at nybyggeri og ændringer af eksisterende bebyggelse udformes, så de passer til Københavns og stedets egenart,
- at de ubebyggede arealer og byrum indrettes med mulighed for adgang, ophold (hvis det er muligt af hensyn til støj) og rekreation. Kantzoner indrettes i samspil med stueetagerne (1. etagerne) anvendelse og med mulighed for adgang, ophold (hvis det er muligt af hensyn til støj) og rekreation. Ubebyggede arealer, byrum og kantzoner indrettes med plads til bynatur,
- at sikre området mod oversvømmelse fra regnvand,
- *at sikre at området ikke er særskilt varmere, end andre bykvarterer i København.*

3: Bemærkninger til bestemmelserne vedr. anvendelser (§3)

Generelt vedr. anvendelsesbestemmelserne

Vesterbro Lokaludvalg konstaterer, at anvendelsesbestemmelserne er så bredt formuleret, så alle funktioner kan finde plads i alle de 6 kvarterer. Dette giver fleksibilitet i forhold til udviklingen af det store område over en 10-15-årig periode. Vi har oplevet særlig interesse omkring værkstedsfunktioner og værkstedsby-strategi på vores høringsmøder. Dialogerne har kredset om to forhold, som vi her har bemærkninger til:

- Stk. 10 omhandler et for lokaludvalget meget centralt spørgsmål i forhold til at skabe et byliv med blandede funktioner, ikke mindst håndværksbetonede og kreative erhverv, som også kan falde i miljøklasse 3. Lokalplanen åbner op for, at sådanne erhverv kan etableres, når det "skønnes forenelig med boliganvendelsen". Lokaludvalget frygter, at denne åbning har svært ved at sikre, at der kan komme sådanne værkstedsfunktioner i Centralen, hvor der er gjort plads til rigtig mange nye boliger mellem de gamle værkstedsbygninger. Lokaludvalget lægger derfor stor vægt på, at der fra grundejernes og kommunens side efter lokalplanens vedtagelse iværksættes konkrete undersøgelser af, hvordan dette i praksis kan lade sig gøre.
- I forhold til helhedsplanens "Værkstedsby"-strategi er det vigtigt at sikre plads til forskellige typer værksteder. Udover ovennævnte særlige håndværk, kunne der i forbindelse med parkeringshusene ved Vasbygade være plads til håndværk som elektriker, VVS, tømrer og smed, som vil blive efterspurgt af både beboere og virksomheder. Vi forestiller os også Makerspaces, socialøkonomiske værkstedsmiljøer og kunstnerværksteder.

Bemærkninger til stk. 1 - 4 (områderne I-VII) og stk. 5 - 6.

Boliger

Vesterbro Lokaludvalg ser med tilfredshed, at boliger skal være helårsboliger, hvilket modvirker at lejligheder bliver investeringsobjekter. Egentlig bopælspligt, hvor ejer skal have folkeregistertilmelding på adressen, kan dog ikke kræves, så ejer vil til hver en tid kunne opfylde sine forpligtelser ved at udleje lejligheder. Mere konkret for disse afsnit bemærker og foreslår vi:

- At der er stor frihed for grundejerne til at disponere boligandel fra 40 (50) - 75 % af etagearealet, og vi foreslår derfor, at der angives en mere klar målsætning for området, for fordeling mellem erhverv/service og boliger.
- At det er formålstjenligt at der er krav om at boliger kun er for studieaktive eller uddannelsessøgende.
- At hvis Jernbanebyen skal tilbyde betalbare boliger til "skolelærer- og sygeplejerskesegmentet", så skal almene boliger prioriteres. Såkaldte "almindelige indkomster" uden stor opsparing har ellers ikke mulighed for at få bopæl i Jernbanebyen. Almene boliger bør opføres samtidigt med andet boligbyggeri i de enkelte byggefelter i Jernbanebyen.

Almene boliger og handelsliv

Vesterbro Lokaludvalg finder det som en stor kvalitet, at lokalplanforslaget (tegning 2d) angiver, at de almene boliger placeres som en integreret del af de enkelte kvarterer og ikke isoleres for sig selv. Dette medfører, at de almene boliger i området I, IV og VI kommer til at ligge i bydelscenterområdet (tegning 2a) med vægt på publikumsorienteret servicehverv. Da de almene selskaber ikke må rumme

selvstændigt servicehverv, skal disse udskilles til privat bygherre.

Inkluderende (Jernbane)by

Fremkommelighed

Efter konsultation med Dansk Handicap Forbund er vi blevet opmærksomme på de mangler og løsninger man frygter, bliver overset i planen. Særligt bemærkes hensynet til fremkommeligheden og muligheden for lige deltagelse i byens liv for personer med bevægelsesudfordringer, gennem implementeringen af universelt design. Her tænkes bl.a. på:

- Tilstrækkelig højde ved indkørsel/udkørsel til parkeringshusene langs Vasbygade for høje køretøjer (3,3 m.), samt implementering af handicapparkering i stueetagen for at lette tilgængeligheden for borgere der er afhængige af handicaptransport.
- Derudover er ramper frem for elevatorer nødvendige, både ved broen over CMC og den ønskede bro over selve banelegemet mellem Ingerslevsgade og Remiseparken. En elevator der er ude af drift, kan medføre en uacceptabel hindring for kørestols- og elscooterbrugere, og mærkbart kompromittere gruppens mulighed for at leve og færdes i Jernbanebyen. En udvidelse af tunnelen fra Enghavevej til Otto Busses Vej er i forlængelse heraf også ønskværdig.
- Placeringen af serviceerhverv er også afgørende for muligheden for at leve og færdes på lige fod med andre borgere i Jernbanebyen. Adgange til detail og andre liberale erhverv håber vi således bliver indrettet med mulighed for lige anvendelse, både for borgere der har behov for særlige fysiske hjælpemidler som ramper, automatiske skydedøre, plads til kørsel med kørestole/elscootere, mv. Samt fysiske placeringer der tilgodeser borgere med psykiske/sociale handicap, der ofte kan medføre besvær med at bevæge sig langt fra egen bolig, eller udfordringer med at interagere med de andre borgere, der også bor og benytter Jernbanebyen.

Skæve boliger

Vesterbro Lokaludvalg har tidligere indsendt høringssvar om vores håb og ønske for flere skæve boliger i Jernbanebyen som en del af Vesterbro, der er hjemsted for mange i den tiltænkte borgergruppe. Med beslutningen om anlæggelse af 10 skæve boliger i Jernbanebyen, er Københavns Kommune kommet et skridt nærmere at skaffe de godt 110 boliger kommunen selv anslår at der mangler. Det ser vi positivt på fra Vesterbro Lokaludvalgs side. Derimod ærgrer det os, at man har valgt reducere fra 12 til 10, samt at bygge boligerne i to plan, med to beboere i hver. Herunder i direkte modstrid med den viden, kommunen selv tidligere har indhentet på området, hvor netop fysisk adskilte boliger, med en beboer i hver, blev anbefalet for at imødekomme hensynet og behovet hos den borgergruppe, tilbuddet om skæve boliger er tiltænkt. Anbefalinger Vesterbro Lokaludvalg selv har fået bekræftet i forbindelse med lokaludvalgets og teknik- og Miljøforvaltningens fælles rapport om skæve boliger, udarbejdet af den uafhængige boligsociale konsulentvirksomhed Carlberg. Vi frygter at den planlagte udformning af de skæve boliger i Jernbanebyen, vil reducere anvendeligheden for de udsatte borgere, der skal særligt visiteres til denne boligkonfiguration, på et tidspunkt hvor behovet aldrig har været større. Og hvor Københavns Kommune samtidig har forpligtiget sig til at sikre boliger til alle borgere, gennem tilslutningen til Homeless Bill of Rights. Derfor foreslår vi:

- At der som minimum opføres 12 skæve boliger, som oprindeligt foreslået.
- At boligerne opføres i ét plan af hensyn af hensyn til tilgængelighed, da ikke alle i målgruppen er lige mobile, og af hensyn til at reducere risiko for konflikter pga. nabostøj.
- At boligerne opføres i overensstemmelse med byggetekniske og socialfaglige anbefalinger i øvrigt.

Placering af socialt botilbud

Der har været tale om placering af et socialt botilbud i Jernbanebyen. Det kan lokaludvalget kun støtte, da Jernbanebyen ligesom det øvrige Vesterbro netop skal være en rummelig og inkluderende bydel. Vi kan dog ikke støtte, at botilbuddet allerede nu forudsættes placeret i det lille delområde III ved Sydhavnens Station, således som det angives på tegning 2a-c. Som vi forstår de nuværende planer, er lokationen i delområde I dog allerede udset til kulturelle formål. Vi havde håbet på at man havde indtænkt flere og også mere centralt beliggende lokationer for institutioner målrettet udsatte borgere. Placeringen af et tilbud rettet mod udsatte borgere i delområde III kolliderer samtidig med det forhold, at der pt. påtænkes at der bygges tre botilbud til udsatte borgere i den øvrige del af Sydhavnen (Det nærmeste kun ca. 500 m. væk ved Sjælør St. i form af et E-hus). Det må afhænge af en konkret vurdering – også af, om det vil være hensigtsmæssigt i forhold til det tilstødende område i Sydhavnen. Dette indebærer, at der flere steder på tegningerne 2a-c må angives mulighed for anvendelsen Bolig/Serviceerhverv/Institution, kulturelle- og idrætsformål”. Vi opfordrer derfor til:

- At man i kreds af beslutningstagere for lokalplanen, overvejer om man ikke kunne finde flere lokationer i den nordlige og nordøstlige del af området målrettet udsatte borgers behov. Det være sig i form af både boliger/botilbud og institutioner som sundheds- og misbrugsbehandling, mv.

Bemærkninger til stk. 7. Boligstørrelser

Vi konstaterer, at beregninger følger den gældende kommuneplan, og har følgende bemærkninger:

- Bofællesskaber bør prioriteres, ud fra forventet beboersammensætning, hvis denne tilnærmelsesvist følger det øvrige Vesterbro.
- Mere end 40% af alle boliger på Vesterbro bebos af kun én person. Sammen med erkendte problemer med ensomhed, samt efterspørgsel, taler det for en større andel af bofællesskaber. Grundejerne opfordres derfor til at indføre en hensigtserklæring i lokalplanforslaget vedr. oprettelse af bofællesskaber i boligområderne.

Bemærkninger til stk. 8: Fællesarealer

Vi bemærker med tilfredshed, at det i anvendelsesbestemmelsernes stk. 8 angives at fællesarealer til beboerne (som skal udgøre 1% af etagearealet) kan samles og være fælles for flere bebyggelser. Der er tale om ca. 2.500 m² i både nord og syd, og disse lokaler kan være med til at skabe fællesskaber på tværs og understøtte beboernes organisering. Vesterbro Lokaludvalg opfordrer til:

- At der skabes en åben proces i planlægningsprocessen, så kommende beboere, det lokale

'midlertidige' foreningsliv og evt. samarbejdspartnere kan involveres og være med til at finde ud af, hvordan fællesarealerne bedst disponeres, og hvilke faciliteter de skal indeholde.

Bemærkninger til stk. 11-14: Erhverv og butikker

Vesterbro Lokaludvalg finder det vigtigt, at der sker en kuratering af serviceerhvervene i stueetagen, så de bidrager til livet i hver af Jernbanebyens 6 kvarterer, og at handelslivet bliver mere og andet end supermarkeder og kædeforretninger. Der bør gives plads til små lejemål, lokal handel, socialøkonomiske virksomheder samt butikker og virksomheder, der spiller sammen med Jernbanebyens sundheds- og bæredygtighedsprofil, så de ligesom BaneGaarden bidrager til områdets liv og karakter.

Det indre liv i byggefelt V

Vi ønsker at forbedre muligheden for det indre liv i byggefelt V ved at tilføje ekstra krav til publikumsorienterede erhverv. Vi mener det er vigtigt at der i området findes et indre strøg, der leder op til pladsen ved Lokomotivværkstedet. Vi vil derfor indstille

- At der indføres et krav på minimum 50% af butiksarealet til publikumsorienterede serviceerhverv. §3, stk. 12-14 Udvidelse af kravet til publikumsorienterede serviceerhverv. 70/133. Rettelse på tegning 2a side 133. Ekstra streg ind med 50%, som skitseret her:

[Billedet findes i bilag på s. 15.]



4: Bemærkninger til bestemmelser vedr. veje samt bil- og cykelparkering (§4 og §5)

Fremtidige trafikforhold

Vesterbro Lokaludvalg har en række bemærkninger til afsnittet Fremtidige Trafikforhold på side 10 og følgende, samt mere specifikt i forhold til § 4.

Vi er frem for alt alvorligt bekymrede for den biltrafik, der vil blive genereret af beboeres og ansattes til- og frakørsel til Jernbanebyen, og som kommer oveni den i forvejen store trafikmængde på vasbygade og Enghavevej.

Vi har i Vesterbro Lokaludvalg fået udviklet vores egen prognosemodel for Vesterbro. Denne model er udviklet på den kommunale Compass-model, men er dog mere specifik. Og den ender med de samme prognoser for trafikafviklingen på Vasbygade som de tidligere prognoser: Den OTM-prognose, som kom som en del af anlæggelsen af CMC tilbage i 2007. Den Compass-prognose vi har set fra kommunen. Og den OTM-prognose som bygherrer nu har fået lavet som en del af denne lokalplanproces.

Alle peger prognoserne på, at biltrafikken på Vasbygade ender med at bryde sammen omkring år 2035 - cirka når byudviklingen på Engholmene og Jernbanebyen står færdig.

Med henblik på rimelige trafikvilkår for alle der dagligt skal ind og ud af København, herunder beboere og ansatte i Jernbanebyen, anbefaler Vesterbro Lokaludvalg derfor, at Københavns Kommune i samarbejde med de omkringliggende kommuner snarest udarbejder en trafikal helhedsplan for hele kommunen/Hovedstadsregionen, der finder løsninger på det stigende antal biler på gader og veje, og som det nuværende vejnet ikke er dimensioneret til.

Vi anbefaler også, der i en sådan trafikal helhedsplan for hele regionen fokuseres på offentlig transport og cykler.

Så vidt de eksterne trafikforhold. Nedenfor følger vores kommentarer til de interne trafikforhold som beskrevet i forslaget til lokalplanen.

I afsnittet Fremtidige Trafikforhold tales der meget om begrebet "delvis bilfri by" uden nærmere at gøre rede for, hvordan dette begreb skal præcis skal forstås. Der er parkeringsnormen, der er er nedsat og vejstrukturen er tilrettelagt således, at der ikke er gennemgåede biltrafik og således at familierne skal kunne køre til deres boliger, sætte varer af og dernæst kører til det nærliggende parkeringshus. Dvs. en model, der skal tilskynde til at familien ikke kører bil. Dette taler op imod den erfaring, at efterhånden som familierne bliver mere velstående så anskaffer nogle sig bil. Det vil sige, at selvom intentionerne er der, så kan man komme ud for en væsentlig bilkørsel i alle sidegaderne og til og fra Jernbanebyen. Derfor er det vigtigt for dette greb, at stierne internt i Jernbanebyen bliver lavet til gående og cyklende.

Vesterbro Lokaludvalg hilser det meget velkomment at der er arbejdet grundigt med cykelvejene, både internt i Jernbanebyen og eksternt, så der bliver gode cykelmuligheder til og fra Jernbanebyen. Herunder at der i lokalplansforslaget er muliggjort både en helt nødvendig bro over CMC, en bro hen over jernbaneterrænet til Ingerslevsgade, en bro hen over Carsten Niebuhrs Gade op til Dybbølsbro, samt en udvidelse af tunnelen over til Enghavevej.

Inden Vesterbro Lokaludvalg nedenfor kommenterer på de enkelte projekter skal vi gøre opmærksom på en svaghed ved den trafikmodel, som Cowi har anvendt: Det er en kendt sag, at denne trafikmodel i væsentlig grad undervurderer fodgænger og cykeltrafikken i modsætning til den trafikmodel, Compass-modellen, Københavns Kommune normalt anvender. Denne undervurdering betyder, at cykel- og fodgængertrafikken må vurderes betydeligt større end Cowis beregninger, og det har den konsekvens, at de foreslåede broer og tunnelen til Enghavevej vil blive mere end estimeret af Cowi - og dermed være underdimensionerede.

Særligt gælder det broen over CMC, som vil binde den nordlige del og den sydlige del sammen. Her skal alle skolebørn fra syd over, når den nye skole står færdig, sammen med idrætsfaciliteterne. Og her skal alle børn og voksne over, når de skal bruge faciliteterne ved Spor10. Denne bro bør stå færdigt i en tidlig fase og dimensioneres til det pres, som den samlede by forudsætter.

Vi foreslår:

•Ramper til broen over CMC

Det bør være sådan, at kørestolsbrugere har nem og uhindret adgang til de fælles faciliteter, og derfor bør der tages en forhandling med grundejerne om etablering af ramper. I Lokalplanen er der beskrevet etablering af elevatorer til broen, men det har i Lokaludvalgets dialog med københavnernes været fremhævet, at belastningen på disse vil resultere i konstante reparationer, hvorfor det virker meningsfuldt fra starten at etablere ramper. Det opfylder også behovet for

cyklister, barnevogne, gangbesværede m.m.

•Tunnel til Enghavevej

Mht. tunnelen over mod Enghavevej er den allerede en vigtig vej ind mod Jernbanebyen, især Banegården og de midlertidige skoler og er allerede i dag klart underdimensioneret især ved skoledagens start. Yderligere skal der tages højde for, at den nye skole i Jernbanebyen og Bavnehøj Skole skal indgå i en ny skolestruktur, samt at sportsklubberne ved Bavnehøj anlægget vil skulle bruge de nye idrætsanlæg i Jernbanebyen.

I Vesterbro Lokaludvalg glæder vi os over, at tunnelen skal udbygges, men vi vil pege på, at det bør undersøges om det – med den dimensionering, der reelt er brug for – kunne være fordelagtigt at bore eller udgrave endnu en tunnel parallelt med den nuværende, hvor den gamle tunnel kunne være for gående, og den nye tunnel kunne være for cyklende. Det vil dels betyde et mere sikkert system, dels betyde at den nuværende tunnel ikke skal lukkes i en længere periode, mens udvidelsen pågår. Prisen for denne løsning bør undersøges.

Tryghed bør også spille ind, når der planlægges så lange tunneller. Det gælder også udgangsområderne, der i forbindelse med passage gennem tunnelen i dag fremstår meget mørke – og dette for passage i begge retninger.

•Bro til Ingerslevsgade

Broen til Ingerslevsgade bliver der brug for. Det er derfor godt, at der er afsat midler til en grundig undersøgelse. Ideen eksisterede allerede da den nuværende lokalplan blev formuleret; den indgår i kommuneplanen og kan findes i mange af de øvrige kommunale planer. Det er derfor beklageligt at den ikke realiseres som en del af dette lokalplanforslag.

På side 12 i dette lokalplanforslag hedder det om broen, at "Den kan lande i et rampeanlæg i den nordlige del af området, fortsætte gennem den grønne park og forbinde videre via en bro over CMC for så at lande i det grønne areal syd for CMC." Det bør selvfølgelig sikres. Vi har derfor et forslag om, at dette også kan ske, selvom det skulle vise sig, at det vil koste en eller flere af de tre dieseltønder for enden af Lokomotivskoven.

Konkret foreslår vi følgende ændring: §6, stk. 7, litra c (s. 79). Det kursiverede tilføjes: "Endvidere kan der dispenseres til ændringer af bygning 25, vist på tegning 5a, hvis det er nødvendigt for driften af jernbanenettet. Og bygning 25 kan helt eller delvist nedrives, hvis det er absolut nødvendigt for etablering af broforbindelse med Ingerslevsgade".

Lokaludvalget finder, at det er af afgørende vigtighed, at denne forbindelse etableres først og fremmest for at forbinde det nye og det gamle Vesterbro, men også for at sikre Vesterbro adgang til grønne områder og idrætsfaciliteter.

•Sti langs med CMC

Mht. cykelstier er der en række gode tiltag. Især er der i den nordlige del af byen en tydelig cykelsti fra krydset Vasbygade/Otto Buses vej, som fører cyklisterne ned fra Dybbølsbro langs CMC og helt til Sydhavnens Station, hvor den kan få fat i stien langs banen til Sjælør Station og videre ud mod Valbyparken. Desværre må cykelstien på tegningen deles om pladsen med fordelingsvejen. Det bør undersøges om det ikke kan ændres.

Da der bliver markante støjvolde langs CMC's anlæg bør denne cykelsti tilpasses og gerne integreres i støjvolden, hvis det kan ske hensigtsmæssigt.

Stien indgår i det overordnede cykelnet som en del af Valbyruten. Og for at sikre at den bliver gennemført så hurtigt som muligt, vil vi derfor bede om, at den etableres som en del af byggefelt IV og V – og dermed ikke som en del af byggefelt IV, V og VI. I det sidste tilfælde vil stien være noget af det sidste der står klart.

Og netop fordi den indgår i det overordnede cykelstinet – og på sigt vil være aflastning for Vasbygade – så er det vigtigt, at stien er bred nok til både at være lokal og overordnet. Her ville 8 meters bredde til cykelstier, løberuter og gangareal nok være bedre end de 6,5 meter, som stien skal udgøre i dag.

På den sydlige side er der ikke planlagt en gennemgående cykelsti, men der er en række fælles stier langs CMC. Det bør i forbindelse med anlægget af støjvolden undersøges, om der ikke kan etableres en sammenhængende cykelforbindelse på denne side også.

Ligeledes kan der med fordel etableres en cykelrute fra broen over CMC ud til krydset ved Belvedere-kanalen og videre ud til cykelnettet syd om H.C. Ørsted-værket. Det betyder, at krydset ved Vasbygade må udformes, så det er sikkert og hensigtsmæssig for en ikke ubetydelig cykeltrafik.

Der bør sikres løberuter gennem Jernbanebyen. Her bør der ses på, hvordan veje og stier kan give meningsfulde ruter. Stien (a) på den nordlige side af CMC er oplagt at kombinere med andre veje. Det kunne både være langs med CMC på den sydlige side. Eller langs med Otto Busses vej mod banearealet øverst. Her er det vigtigt, at stierne og fortove udformes så der både er plads til gående, børn og motionister.

Bemærkninger om veje (§4)

Vesterbro lokaludvalg har følgende bemærkninger: Vesterbro Lokaludvalg er meget tilfredse med, at de langsgående vejarealer, vist på tegning 3a2, i område I og II skal have befæstede arealer i samme materiale, som skal være i tegl, beton eller granit. Græsarmeringsbelægninger skal være i samme materialer som vejens befæstelse. Det er en god løsning. Vi foreslår dog:

- at der indføres bemærkninger om handicapparkering og parkering af cykler og ikke mindst ladcyklers parkering på græsarmeringen. Det kunne overvejes at gøre nogle af disse gader ensrettet med en mindre vejprofil og dermed mere plads til udeareal.

Med hensyn til broen over CMC og de øvrige primære cykelstier er Vesterbro Lokaludvalg særdeles betænkelig ved, om bredden er tilstrækkelig som tidligere anført.

Vejnettet på den nordlige del af Jernbanebyen er præget af, at der her skal være adgangsveje og stiforbindelser til de forskellige institutioner som skolen, idrætsanlæg, Lokomotivværkstedet etc. Det ser overordnet fornuftigt ud. Og Lokaludvalget hilser med tilfredshed at Otto Busses Vej bliver med bump og forhindringer for gennemkørende trafik. Krydset ved tunnelen skal dog udformes, så der tages vidt muligt hensyn til gående og cyklende fra Enghavevej. Herunder en hensigtsmæssig belysning, så området bliver trygt at færdes i om aftenen og om natten.

Med hensyn til vejen ud til Sydhavnen St. er den foreslåede vejtype A3 en ret traditionel vejforbindelse med cykelstier og fortove. Vi foreslår:

- at cykelstien føres helt ud i et separat spor. Hvis det ikke er muligt blandt andet af matrikulære

årsager, bør der sikres en hensigtsmæssig overgang fra separat cykelsti til de foreslåede cykelstier langs vejen. Det kunne også overvejes at lave én dobbeltrettet cykelsti langs vejen på den sydlige side, som så kan lysreguleres i forbindelse med overgangen ved Enghavevej.

De forskellige tegninger i afsnittet side 142-144 viser, at der skal ske en begrønning af vejene med mange træer og særligt tegning 3c3, snit c giver et godt indtryk af intentionerne, denne fremstilling bør bygherren tage meget alvorligt i det videre arbejde.

Og så har vi følgende helt konkrete ændringsforslag vedr.:

- §11. Linjen: Område IV, V og VI: Den i §4, stk. 2 og på tegning 3a fastlagte stitype a. ændres til linjen: Område IV og V: Den i §4, stk. 2 på tegning 3a fastlagte stitype a.

Bemærkninger om bil- og cykelparkering (§5)

I overensstemmelse med intentionerne om at Jernbanebyen skal være "delvis bilfri by" er parkeringsnormen for biler nedsat.

Udgangspunktet er antal kvadratmeter etageareal. Og heraf en fin dækning af delebiler, som alle skal være elbiler. Der er desuden taget fint højde for el-biler, ved at mindst 20 % af de øvrige pladser skal være reserveret til andre elbiler. Der skal være mindst 1 ladestander pr. 5 pladser. Alle andre pladser skal forberedes til ladeinfrastruktur. Det kan dog være, at de kommende år vil give en anden batterikapacitet, og hvor en lynladestruktur vil gøre denne bestemmelse overflødig. Men det er et godt udgangspunkt.

Cykelparkering vil ske både overdækket og i det fri. Lokaludvalget har ingen bemærkninger til det foreslåede antal cykelparkeringspladser, bortset fra at det bør nævnes, at op mod 10 % bør være forbeholdt ladcykler både i terræn og i cykelkældrene, netop når der lægges op til at familier kan undgå køb af bil, hvor de kan erstatte den med en ladcykel.

5: Bemærkninger til bestemmelser vedr. bebyggelsens omfang og placering (§6)

Generel bemærkning

Kommuneplan 19 lagde vægt på, at Jernbanebyen bliver et fyrtårn for, hvordan kommunen fremover vil have fokus på det grønne, når nye byområder udvikles. I startredegørelsen blev det bl.a. besluttet, at bebyggelsesprocenten på 175 mod syd hænger sammen med, om "det er muligt at opnå visionen om en grøn bydel".

Det hed også i Kommuneplan 2019, at der arbejdes med "grønne potentialeområder på Vesterbro. Først og fremmest vil et nyt stort eller mellemstort område kunne indtænkes i udviklingen af Godsbaneterrænet" og at "den vilde natur, der findes på Godsbaneterrænet, så vidt muligt bevares."

Vesterbro Lokaludvalg udtrykker tilfredshed med, at der i lokalplanen arbejdes med et endog meget stort antal nye træer på området, herunder at der også stilles krav om, hvor mange der skal kunne opnå en væsentlig størrelse. Ad åre vil der være et betragteligt trædække, som vil være med til at karakterisere bydelen og give byen væsentlig viden om, hvordan det grønne element kan blive en vigtig del af den voksende metropol.

Men vi må pege på, at kommunens ambitionsniveau dalede i processen, da Lokomotivskoven med sine 2 hektar ikke er blevet et såkaldt "stort grønt område", men endte med at ligge i den helt lave ende som "et mellemstort grønt område", som i kommunens terminologi har en størrelse på mellem 2 og 10 hektar. Målet om flere store grønne områder i byens udvikling er vi derfor ikke kommet nærmere med Jernbanebyen.

Vi beklager inderligt, at det ser ud til, at meget af den oprindelige vilde natur forsvinder. En bebyggelsesprocent på 160 i syd ville give bedre plads til naturen.

Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 1.

Område I og II

- Vi anbefaler, at bebyggelsens omfang sættes til 217.000 m², så bebyggelsesprocenten nedsættes fra 175 til 160, hvilket vil give plads til:
- Bedre plads til vild natur, byhaver og skolehaver
- Reelle uderum i terræn til institutioner og en evt. friskole

Område VII

- Vesterbro Lokaludvalg støtter beboerforeningen i Den gule by i afvisningen af at etablere ny bygning i det gamle bevaringsværdige bymiljø.

Spor 10

- Vesterbro Lokaludvalg må se det som en problematisk praksis, at det friareal, som skal etableres i et område med relativ høj bebyggelsesprocent på 175, indskrænkes, idet de store parkeringshuse, den overdækkede cykelparkering og nu også Spor 10 ikke regnes med i bebyggelsesprocenten.

Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 3 - Bebyggelsens højde

Tegning 5b1-3

I området om Lokomotivskoven er der placeret 3 punkthuse på 40 meter. De vil være meget dominerende i forhold til oplevelsen af både skoven, Lokomotivværkstedet og Centralen. Umiddelbart giver det ganske enkelt ikke mening på den måde at tilføre Lokomotivskoven skygge, der ikke er fra træer, og vind, der typisk opstår omkring et punktbus. Derfor anbefaler Lokaludvalget, at bygningernes højde tilpasses de omkringliggende bygninger, det vil sige max. 5 etager.

Vi bemærker i §8 om ubebyggede arealer, at kantzonerne til disse bebyggelser, som stort set står med foden indenfor i Lokomotivskoven, angives til 1-2,5 meter. Der er ingen flexzone for noget af bebyggelsen, som vender ud mod skoven. For alle ejendommene (eksklusive Lokomotivværkstedet og Vandtårnet) er der tale om beboelsesejendomme med mulighed for serviceerhverv i stueetagen – og Lokomotivskoven må således fungere som disse huses udeareal.

Vesterbro Lokaludvalg oplever, at der er uklare overgange mellem den private bebyggelse og den kommunale skov. Vi opfordrer til, at den kommende programmering bliver en åben proces, som også involverer Lokomotivværkstedet.

6: Bemærkninger til bevaringsværdier (§6 stk. 7 og §7 stk. 35-39)

(Jf. også tegning 5a, tegning 6d1-d2)

Vesterbro Lokaludvalg er yderst tilfreds med den omfattende bevaringsplan i forhold til bygninger og spor fra DSB's centralværksted som en del af det nationale industriminde. Vi er glade for, at også den markante facaderække med betonrammer i område VI bevares. Vi kan af den grundige gennemgang i lokalplanen se, at både kommunen og grundejerne har lagt vægt på betydningen af denne kulturarv for byens og bydelens identitet. Lokaludvalget er bevidst om, at opgaven har bestået i både at bevare og give plads til nyt indhold, og at fortætningen i "Centralen" med nye bygninger til beboelse og erhverv kan skabe attraktive og inspirerende rum, forløb og mødesteder.

Lokaludvalgets bekymring går i retning af, om man med den bygningsvolumen, som tilføres i område 5, kommer til at gemme kulturarven for meget væk og skabe helt ændrede skalaforhold. Det er lokaludvalgets opfattelse, at bebyggelsesplanen i Carlsbergbyen i alt for høj grad har gemt kulturarven væk, og dette må ikke gentage sig i Jernbanebyen. Illustrationerne i lokalplanen giver ikke svar på dette.

Vores største bekymring går på

- placeringen af de tre enkeltstående punktbygninger på 40 meter mod øst og vest ved Lokomotivskoven – med foden indenfor skoven og uden eget udeareal (tegning 5b3).
- byggefeltet syd for Centralen, som helt skærmer for indblikket til Jernbanebyens vigtigste

attraktioner for både beboere og besøgende.

Der gives i lokalplanen mulighed for at ombygge/transformere nogle af de bevaringsværdige værkstedsbygninger ved at tilføje yderligere etager. Der har ved flere af høringsmøderne været udtrykt bekymring over, hvordan dette vil påvirke oplevelsen af det gamle kulturmiljø. Vesterbro Lokaludvalg er ikke afvisende overfor, at det kan ske med enkelte af bygningerne – og kan henvise til et vellykket projekt med transformation af en bevaringsværdig rød lagerbygning i Carlsbergbyen, hvilket lokaludvalget i sin tid bakkede op om.

Vesterbro Lokaludvalg opfordrer til:

- at den konkrete programmering bliver en åben og inddragende proces, som kan give byen ny indsigt i, hvordan "de bærende kulturhistoriske og arkitektoniske værdier i byudviklingsområderne sikres gennem bevaring og omdannelse, så identiteten i de nye bykvarterer bliver historisk forankret" (Kommuneplan 24).

Særlige emner

·Lokomotivværkstedet

Denne bygning bliver en væsentlig attraktion. På tegning 6d2 angives og i §7 stk 76c angives mulige døråbninger midt i bygningen mod øst og vest, men det er uklart, hvad der skal fungere som hovedindgang(e) til den næsten 10.000 m² store bygning. Hvordan ankommer fx gæster til konferencer eller koncerter? Hvis udefrakommende besøgende ankommer i bil, er der så taget højde for det i parkeringskælderens på Otto Busses Vej i område VI.

·Placering af bolig og erhverv i Centralen

På tegning 2a-c kan det tydeligt aflæses, hvilke bygninger som primært er tænkt til beboelse og til erhvervsformål. Den nye bygning mellem Vognværkstedet og Blanketlageret er beregnet til boligformål og kommer til at ligge klos op ad den nye skole. Lyntogsløftehallen (§7 stk. 45-47) kan have serviceerhverv i stuen, men forudsættes derudover anvendt til beboelse. Den særegne bygning med den helt særlige tagkonstruktion med buede betonspær ville måske bedst kunne komme til sin ret ved udnyttelse til erhvervsformål eller til kultur og undervisning.

Lokaludvalget foreslår, at der i tegning 2 a-c gives mere fleksibilitet i forhold til, hvilke bygninger som om måske 7-8 år er bedst egnede til bolig eller erhvervsformål set i sammenhæng med, hvilket samspil der skal være med de kommende byrum. Desuden giver denne fleksibilitet bedre mulighed for at sikre, at håndværk og kreative erhverv kan finde plads i Centralen – med henvisning til §3 stk. 10 om erhverv i miljøklasse 3.

•Kulturspor

Lokalplanen afspejler, at det er småt med bevarelse af de kulturspor, som markerer den indbyrdes sammenhæng mellem værkstederne, som har været et af områdets helt særlige kendetegn. Lokaludvalget anbefaler, at der identificeres yderligere kulturspor, som kan understrege disse sammenhænge. Vi kan især pege på de rør, som stråler ud fra Kraftcentralen og de rør, som omkranser kokehuset.

7: Bemærkninger vedr. varmeø-forhold

Arealet der nu er under udbygning, er det varmeste sted i byen. Det fremgik af den rapport, som Københavns kommune fik lavet tilbage i 2010. Der bør derfor tages så store hensyn til varme-ø effekten som muligt.

Vi har derfor gennemgået forslaget til lokalplan med dette for øje. Dels har vi et forslag om at sikre en større mængde grønne arealer på taget. Dels ønsker vi os, at der i forbindelse med den foranstående meget omfattende planlægning af støjhegn sikres mulighed for at benytte erfaringer fra Folehaven, med det grønne støjhegn der her er opsat på 5 år.

Vi synes det er vigtigt, at hegnet rundt om CMC nu bliver genstand for en optimering – hvor det kommer til at indgå som en ressource. Som det er nu, fremstår det tarveligt – og egentligt er det svært at se, hvordan det passer ind i den eksisterende lokalplans tillægs bestemmelser om, at "Bebyggelsen skal fremstå med et enkelt og nutidigt arkitektonisk udtryk, der indgår i en arkitektonisk acceptabel helhed med omgivelserne." Og at "Bygningen udformes og placeres, så den naturligt kan optage den hegning, der skal etableres rundt om centret, og på en sådan måde, at hegn og bygning integreres."

Endnu værre bliver det dog, hvis man sammenligner med den oprindelige tekst i den oprindelige lokalplan, hvori det hedder, at "CMC skal udformes i en høj arkitektonisk standard, der signalerer bymæssighed." Og at "Områdets potentialer som byudviklingsområde på længere sigt skal forberedes."

Det er svært at se, hvordan det nuværende hegn med dets pigtråd løfter områdets potentialer som byudviklingsområde. Det skal der selvfølgelig gøres noget ved nu.

I stedet for den udformning med pigtråd på toppen af stålhegnet vi kender i dag, så ønsker vi os et grønt hegn – gerne med de ruder i, der allerede er stillet krav om. Men netop fordi de varme sommerdage kan være ekstra varme her på arealet, ønsker vi os, at der arbejdes videre med og åbnes for at der skal være levende og konstant grønt/vådt hegn rundt om CMC. Her er der gode erfaringer at hente andre steder – for eksempel i Valby, hvor der langs Folehaven findes et levende støjhegn, der holdes grønt af regnvand fra de omkringliggende bygninger. Der bør selvfølgelig ses på, i hvor stor udstrækning der kan være tale om en udbygning af det allerede etablerede hegn. (men helst uden synlig pigtråd.)

Langs hegnet kan man også have legepladser, Udsmykninger/kunstværk, idrætsfaciliteter og drivhuse.

Konkrete ændringsforslag

Vesterbro Lokaludvalg foreslår følgende konkrete ændringsforslag

- §6, stk. 4, teknik på tage. Ændring til litra a. Lån fra litra d *"Der må ikke etableres teknik på taget bortset fra solenergianlæg og mindre, nødvendige afkast og indtag til ventilation. Det vil sige, at tekniske anlæg og installationer skal placeres inde i bygningen fx under taget."*
- §7, stk. 90, litra b se tilføjelse (side 104). Det kursiverede tilføjes: *"Graden af gennemsigtighed kan være lavere, hvis det er nødvendigt for at dæmpe støjen eller for at modvirke varme-ø effekten. Skærmens lukkede partier skal være beklædt i træ eller levende beplantning."*
- §9, stk.4. Det kursiverede tilføjes:
Det er en betingelse for ibrugtagning af ny og omdannet eksisterende bebyggelse, hvis overholdelse af støjgrænser afhænger af en eller flere af de §7, stk. 90 nævnte støjafskærmninger, at denne støjafskærmning er etableret. *Senere udbygningsmuligheder i form af drivhuse, idrætsfaciliteter, udsmykning/kunstværker, legeplads med videre kan være forberedt.*

8: Bemærkninger til bestemmelser vedr. ubebyggede arealer (§8)

Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 3: Bevaringsværdige træer

(Herunder også bemærkninger vedr. beplantning §8 stk. 9 samt tegning 7d1-7d3)

Vesterbro Lokaludvalg er glad for, at antallet af nyplantede træer i Jernbanebyen i den grad er blevet forøget, så der skal plantes 1500 nye træer – efter en detaljeret beplantningsplan som angivet på tegning 7d1-d3. Her kan man f.eks. se, at der skal være mindst 110 træer i Vasbyparken – og i §8 stk. 9 kan man se krav til stammeomkreds, træarter og minimumshøjde.

På høringsmøderne er der dog også givet udtryk for en stor modstand mod, at planen samtidig indebærer, at halvdelen af de eksisterende træer skal fældes. Dette gælder ikke mindst området sydøst for Spor10 ud mod Vasbygade, hvor der er en hel lund med smukke granvoksne træer. Det er også bemærket, at nogle af de meget store træer, som blev integreret i CPH Village-bebyggelsen, nu skal lade livet.

Vesterbro Lokaludvalg konstaterer, at det omfattende byggeri og etablering af en 'støjvold' af huse ud mod Vasbygade har konsekvenser for en del af de bevaringsværdige træer. Vi bemærker samtidig med glæde, at en række af de bevaringsværdige træer bliver passet ind i nybyggeriet i Centralen, så man også dér møder træer med alder og fylde. I områderne IX, III og IV fastholdes også bevaringsværdige træmiljøer – ligesom enkelte træer bevares i område VI.

Vi foreslår,

- at lokalplanen medtager en hensigtserklæring om, at der i den konkrete udformning af byggefeltene i område I og II kan blive plads til 3-4 bevaringsværdige træer. Som kan tilføre området karakter og historie – og som i de første mange år kan stå som signaler om den begrønning, som er på vej, men som tager tid.
- at man fastholder den fine træ-alle mod nord og bevarer 3 bevaringsværdige træer udfor

Lyntogsløftehallen på Otto Busses Vej, som i henhold til træregistreringen i Miljøkonsekvensrapporten skal fældes.

- at man nærmere undersøger, om brugen af nogle af de træarter, som nævnes i §8 stk. 9, bør begrænses af hensyn til allergier.

Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 7 (jf. også tegning 7a) - Indretning af byrum og gårdrum

Lokalplanen opererer med 30 byrum i Jernbanebyen, lige fra det store Lokomotivskoven på 2 hektar til Den gule Bys lille plads og legeareal.

Vesterbro Lokaludvalg er godt tilfredse med, at det fra starten er sikret, at der er reserveret plads til det rum for fællesskab, hverdag og fest, som er vigtig for det liv og naboskab, der skal udspille sig i Jernbanebyen. Vi ved godt, at den egentlige programmering først kommer senere – men lokalplanens bestemmelser er med til at definere noget af rummets karakter, vi finder det vigtigt allerede nu at se på, om der tegner sig et godt mangfoldigt byrumshierarki og en rollefordeling mellem dem.

Byrum A + G

Beplantningszone 6J, 1A og 1C

Dette område ved drejeskiven i det nordvestlige hjørne ud mod Vasbygade, Fisketorvet og Dybbølsbro bliver det store velkomstområde, hvor der for alvor skal kæmpes for at skabe et spændende, inviterende og brugbart byrum midt mellem høje huse, intens trafik og stort indkøbscenter – og for at undgå at det bliver et ingenmandsland, som tegningen på side 16 i lokalplanen giver indtryk af.

Vesterbro Lokaludvalg anbefaler:

- at de to byrum samtænkes for at skabe en fælles ankomst, og at Jernbanebyens grønne tema er tydeligt. Derfor foreslår vi også, at man her indarbejder i lokalplanen, at der i stedet for nogle af de nye træer i beplantningszone 6J, 1A og 1C sker træflytning f.eks. fra den store lund ved Vasbygade, så nogle af de truede bevaringsværdige træer på den måde får nyt liv. Samtidig vil træerne have en volumen, som kan spille op mod de høje bygninger og hjælpe med at bremse vinden, så vindforstærkninger undgås eller mildnes. Vi bemærker i øvrigt, at lokalplanens skyggediagrammer viser, at der er gode muligheder for her at nyde solen om eftermiddagen her helt fra forår til efterår.

Nyt byrum ved Spor10

Skal Spor10 både sommer og vinter spille den vigtige samlende rolle som omdrejningspunkt for den sociale infrastruktur i Jernbanebyen og specielt område I og II, så er det vigtigt med et større sammenhængende rum, der støder op til Spor10. Dette vil både være vigtigt i Jernbanebyens første leveår til 5-10-årsalderen, hvor livet i syd ikke endnu kan suppleres med attraktionerne og samlingsstederne mod nord – og fremover, når Spor10 for alvor fungerer som Jernbanebyens centrum for foreningsliv, aktivitet, bevægelse og socialt samvær. Også her er skyggediagrammerne gunstige,

og en pladسدannelse med liv og aktivitet vil formentlig være interessant for det publikumsorienterede erhverv, som støder op til mod nord.

Vesterbro Lokaludvalg foreslår:

- at byggefeltet lige nordøst for Spor10 gøres mindre og flyttes med sydsiden af parkeringshuset, som ligger lige syd for. Det foreslås, at der for at kompensere åbnes op for, at dette resterende byggefelt kan blive på 7 etager/25 meter, og at byggefeltet lige nord for kan blive på 8 etager/28 meter.

Vasbyhave byrum I

Vasbyhaven er med sine 10.000 m² et vigtigt grønt område både for syd og nord. Det skal indeholde aktiviteter og funktioner, som spiller sammen med de nærliggende institutioner og plejehjemmet, og som gør det oplagt for beboere i nord at søge herover. Det kunne f.eks. ske ved sørge for, at legepladsen har tilstrækkeligt omfang og format, og at der her kan blive plads til en danse- og musikpavillon og derudover motion, yoga, fitness og petanque. Vi kan ikke overskue, om disse aktiviteter betyder, at der bør slækkes på kravet om "Mindst 70 % af det på tegning 7a viste areal skal være bede med beplantning.

Vi anbefaler:

- at det i lokalplanen angives, at der skal være en legeplads af en størrelse der svarer til legepladsen i Enghave Parken eller som minimum 1600 m². Familier flytter sig gerne længere for større legepladser og en stor legeplads fungerer som samlingspunkt for børnefamilie og øger sandsynligheden for at møde legekammerater uplanlagt..

Byrum J og K

Der er her tale om et af de små byrum – men det eneste, der er til beboerne og erhvervslivet i område II. Det angives i lokalplanen som byrum, men på tegningerne beskrives det som en "mulig udformning af servicevej og bebyggelse mod vævet i delområde II".

Vi foreslår:

- at byrum J og K skal kunne noget mere – både for at kunne samtænkes med den institution, som antydes på tegning 2a-c, og for at levere udeareal til de bygninger, som ikke får gårdum. Byrummet kan fungere som et lille samlingssted for beboerne med borde og bænke til fællesspisning, børnefødselsdage m.m.

Byrum E, F, S, R og Q – Baneparken

Med den dominerende støjmur mod CMC-anlægget kan Baneparken opleves som et yderområde og ikke Jernbanebyens centrale grønne strøg fra nordøst til sydvest. Bebyggelsesplanen ser samtidig ud til at skabe en 'mur' mellem Centralens indre og Baneparken. Vi er bange for, at overgangen vil opleves uhyggelig og livløs. I helhedsplanen blev der lagt op til, at det i tillæg til fodboldbanerne kunne være et aktivitetsbånd med skaterbane, basketbane, fitness m.v. Dette kan være med til at

skabe en overgang mellem det grønne og den urbanitet, Centralen udgør. Det er svært for Lokaludvalget at gennemskue, om dette fortsat er muligt i den videre programmering med de krav til bede med beplantning, som er angivet for specielt byrum S og E. Vi går i øvrigt ud fra, at bestemmelserne vedr. byrum Q (fodboldbanerne) ikke forhindrer, at banerne kan bruges til andet formål som f.eks. "byfest".

Lokaludvalget vil samtidig pege på, at der er få funktioner, som henvender sig til for eksempel Baneparken – og for den sags skyld også Lokomotivparken og Vasbyhave, og vi kan frygte, at urbaniteten kommer til at vende ryggen til de grønne områder.

Byrum 02

I afsnittet omkring anvendelser stk. 11-14 påpeger Lokaludvalget behovet for at skabe et egentligt strøg midt gennem Centralen, som forbinder Lokomotivskoven og Lokomotivværkstedet med skole- og kulturcentret i Vognværkstedet og videre til Skydebroparken og BaneGaarden.

Dette er udset til at være den plads, som skal være samlingsstedet for hele Jernbanebyen – og dermed ligge øverst i byrumshierarkiet. Der er i lokalplanen fint lagt op til publikumsorienteret serviceerhverv ud mod pladsen – og livet der kan understøttes af det indhold i Kraftcentralen, Kølværkstedet, Plade- og Kedelsmedjen og ikke mindst Lokomotivværkstedet, som spiller sammen med pladsen.

Lokalplanen taler om en plads på 1700 m², mens der synes at være mindst en pladsmulighed på 2500 m²., som bør udnyttes fuldt ud.

Lokaludvalget vil desuden pege på den mulige konflikt, der kan være mellem liv og indimellem støjende aktivitet og det nybyggeri med altaner, som vender ud mod pladsen.

Byrum 01, 02 og 03

Vesterbro Lokaludvalg vil pege 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. Ligesom det er sket med BaneGården og deres fokus på det gode mad-håndværk i de gamle trælader.

På det ovenfor omtalte strøg gennem Centralen bør man – i forlængelse af helhedsplanens strategi "Værkstedsbyen" og i samspil med skolen og de offentlige værkstedsfaciliteter i Vognværksteder kunne finde plads til værksteder med særlige og sjældne håndværk, detailhandel med mindre butikker der handler med håndlavede varer og varer af høj kvalitet, gallerier og udstillingssteder for bl.a. kunsthåndværk.

En sådan fokus i prioriteringen af brugen af de eksisterende bygninger vil give området en identitet, som folk ville komme rejsende langvejsfra for at opleve.

Byrum B

Vesterbro Lokaludvalg har med glæde set, at den gamle skydebrohal i område VI bliver til et byrum inde bag de smukke facader – så Vesterbro både kommer til at have en skydebanehave og en

skydebrohave. Den kunne blive en plads for blomster, stilhed og refleksion – hvilket har været efterspurgt i forbindelse med Lokaludvalgets aktiviteter i forbindelse med Jernbanebyen.

Inventar i byrummene

Et klart ønske fra især de unge har været, at udearealerne i Jernbanebyen kommer til at have toiletter og vandposter. Vi vil gerne sikre os, at lokalplanens bestemmelser ikke forhindrer, at dette kan blive til virkelighed i Jernbanebyen.

Natur

- Der bør sikres muligheder for den vilde natur.

Meget store dele af Jernbanebyen er park, strøg, bebyggelse. Men det er endog meget svært at få øje på, hvor den vilde natur kan boltre sig. Der planlægges endda med, at friarealerne til daginstitutioner med videre skal findes på kvarterets tage.

I Kommuneplanen blev det vedtaget, at *"Desuden skal den vilde natur, der findes på Godsbaneterrænet så vidt muligt bevares."*

Det er ikke rigtigt til at finde? Hvor der præcis gøres plads til den fredede orkide, er ikke til at se. Netop for at gøre plads til blot en smule vild natur – en udvikling i egen ret – bør der planlægges med grønne tage. Og grønne tage i en væsentlig større udstrækning end der er lagt op til. Også derfor har vi et forslag om at tagene skal være grønne som udgangspunkt. Og ikke tage til tekniskakter og andet. Man kan sagtens have grønne tage under solceller. Også våde sedumtage.

Konkret vil vi i Vesterbro Lokaludvalg gerne stille følgende ændringsforslag:

- Som også nævnt under afsnittet om varmeø-forhold: §6, stk. 4, teknik på tage (s. 77/78). Ændring til litra a. lånt fra litra d *"Der må ikke etableres teknik på taget bortset fra solenergianlæg og mindre, nødvendige afkast og indtag til ventilation. Det vil sige, at tekniske anlæg og installationer skal placeres inde i bygningen fx under taget."*

9. Bemærkninger til bestemmelser vedr. støj og anden forurening (§9)

Jernbanebyen ligger omgivet af store veje og jernbane. Det vil naturligvis give en del trafikstøj især fra Vasbygade, Sydhavns Plads og Enghavevej. Støjniveauet er op til 73 dB på dele af friarealet og op til 73 dB på dele af facaderne, hvilket overstiger den vejledende grænseværdi på 58 dB for boliger og hoteller og 63 dB for erhverv. Derfor skal det sikres i planlægningen, at grænseværdierne for støjniveauer for de fremtidige bygninger og på udendørs opholdsarealer i umiddelbar tilknytning til boligerne kan overholdes. Det vurderes i lokalplansforslaget at der ikke er overskridelser af grænseværdierne for støj fra jernbanen.

Løsningen er at lave støjafskærmning af de udendørs områder, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne i form af støjskærme, der opsættes langs Vasbygade og ved Enghavevej og Sydhavns Plads. Det fremgår også at der skal være støjafskærmning ind mod CMC. Vesterbro Lokaludvalg foreslår:

- at disse støjafskærmninger må udformes således, at de bliver en del af det grønne areal, så der ikke opføres bastante mure, som vil skæmme helheden. Vesterbro Lokaludvalg forventer, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier overholdes for de forskellige anvendelser i Jernbanebyen, når byggeriet er færdigt. I MILJØRAPPORT FOR FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG/LOKALPLAN FOR JERNBANEBYEN vurderes at der vil være støj i anlægsfasen, når der skal fragtes affald, jord og byggematerialer, men da anlægsarbejderne vil strække sig over mere end ti år vurderes det, at lastbiler pr. dag være beskedent, og påvirkning af støj fra trafik vurderes at være lille. Det tillader Vesterbro Lokaludvalg sig at være skeptisk overfor. Da Carlsberg Byen blev realiseret, var der en meget stor støjgene for de omliggende beboere.

Mht. forurening er der et højt vidensniveau om forurening på grunden. Forureningen stammer fra dels opfyldning af området, dels de tidligere aktiviteter, hvor bl.a. DSB har sprøjtet mellem sporene. Vesterbro Lokaludvalg har tidligere udtrykt betænkhed ved jordforureningen.

Men det fremgår at den opgravede jord vil blive håndteret iht. Københavns Kommunes retningslinjer, anvisninger og den aftalte jordhåndteringsplan.

Miljøpåvirkningen vurderes på den baggrund at være lille. Vesterbro Lokaludvalg anbefaler dog:

- at der såvel i anlægsfasen, som når der senere skal udgraves, at der er særlig opmærksomhed mt. jordforureningen.

MATERIALE:

01.11.24 vesterbro lokaludvalgs høringssvar om lokalplan for jernbanebyen.pdf

Vesterbro Lokaludvalg

- bemærkninger til lokalplanudspillet for Jernbanebyen

Godkendt på Vesterbro Lokaludvalgs ordinære møde d. 30. oktober 2024.

Indhold

1: Indledning	3
Inddragelse af københavnernes	4
Udvidet høring	5
Inddragelse i høringsperioden.....	5
En særlig stemme til børn og unge	6
Overordnede bemærkninger	7
2: Bemærkninger til formålsparagraffen.....	10
3: Bemærkninger til bestemmelserne vedr. anvendelser (§3)	11
Generelt vedr. anvendelsesbestemmelserne	11
Bemærkninger til stk. 1 – 4 (områderne I-VII) og stk. 5 - 6.....	11
Boliger	11
Almene boliger og handelsliv	12
Inkluderende (Jernbane)by.....	12
Fremkommelighed	12
Skæve boliger.....	12
Placering af socialt botilbud	13
Bemærkninger til stk. 7. Boligstørrelser	14
Bemærkninger til stk. 8: Fællesarealer	14
Bemærkninger til stk. 11-14: Erhverv og butikker.....	14
Det indre liv i byggefelt V	14
4: Bemærkninger til bestemmelser vedr. veje samt bil- og cykelparkering (§4 og §5)	16
Fremtidige trafikforhold.....	16
Bemærkninger om veje (§4)	19

Bemærkninger om bil- og cykelparkering (§5)	20
5: Bemærkninger til bestemmelser vedr. bebyggelsens omfang og placering (§6)	21
Generel bemærkning	21
Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 1.....	21
Område I og II	21
Område VII	21
Spor 10.....	22
Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 3 - Bebyggelsens højde	22
Tegning 5b1-3.....	22
6: Bemærkninger til bevaringsværdier (§6 stk. 7 og §7 stk. 35-89)	23
Særlige emner.....	24
7: Bemærkninger vedr. varmeø-forhold	25
Konkrete ændringsforslag.....	25
8: Bemærkninger til bestemmelser vedr. ubebyggede arealer (§8)	27
Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 3: Bevaringsværdige træer	27
Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 7 (jf. også tegning 7a) - Indretning af byrum og gårdrum	28
Byrum A + G	28
Inventar i byrummene	31
Natur	31
9: Bemærkninger til bestemmelser vedr. støj og anden forurening (§9)	32

1: Indledning

Vores arbejde i Vesterbro Lokaludvalg i forbindelse med udviklingen af Jernbanebyen går helt tilbage til 2010, hvor vi forud for vores bydelsplan konstaterede, at mange borgere ønskede, at man her kunne rette op på efterslæbet på det rekreative område ved at udvikle og etablere faciliteter som københavnernes i omkringliggende områder i årevis havde sukket efter.

Vi satte gang i en inddragelsesproces for at lytte til københavnernes ønsker og behov og for sammen at drøfte og udvikle visioner for udviklingen af Jernbanebyen. Temamøder, bydelsfester m.v. gav input til en model, hvor en high-line skulle skabe forbindelse fra den gamle stenbro hen over banen til områdets grønne rekreative områder og videre til havnen. Vi døbte projektet Vester Remisepark.

Med Vester Remisepark drømte vi om at den unikke centrale placering kunne sammenbinde nye og ældre byområder, at det nye kvarter skulle være indbydende og inkluderende - en urban fælled, at området kunne udgøre stenbro-borgernes grønne baghave og samtidigt være en levende værkstedsby med platform for samarbejde mellem håndværksmæssige og kreative virksomheder og institutioner.

Den dialog vi havde skabt i bydelen, og som mundede ud i visionen for Vester Remisepark præsenterede vi for politikerne op til vedtagelsen af Kommuneplan 2019, som bl.a. skulle lægge rammerne for udviklingen af Jernbanebyen.

I Kommuneplan 2019 står der bl.a. at "Københavns Kommune ønsker, at Godsbaneterrænet bliver et fyrtårn for, hvordan kommunen fremover vil have fokus på det grønne, når nye byområder udvikles. Derfor skal der på Godsbaneterrænet etableres en grøn struktur med en offentlig park, begrønnede byrum og grønne offentligt tilgængelige private friarealer i størrelsesordenen 9-12 hektar. Desuden skal den vilde natur, der findes på Godsbaneterrænet så vidt muligt bevares."

Ligeledes står der at "I området er der en særlig selvgroet stemning, som skal bevares. De mange bevaringsværdige ejendomme er en unik kvalitet i området, som med byudviklingen kan få nyt liv til f.eks. offentlige og kulturelle formål, erhvervsliv, detailhandel og restaurationer."

Flere af punkterne fra vores vision blev medtaget i Kommuneplan 2019, og vi er glade for det aftryk, den lokale dialog medførte.

Forud for COBES vinderforslag til en helhedsplan for området, stod vi for afviklingen af et dialogmøde med ca. 80 centrale aktører. De ideer, der kom frem på mødet, vidner om stærke ønsker til større sammenhængende grønne områder, at bygge fleksibelt og transformativt, at området skal udvikles med fællesskaber som drivkraft, nænsomt at videreføre den industrielle arv og om at gøre plads til eksperimenter og alternative udviklingsmodeller.

I november 2022 var vi i lokaludvalget værter for et dialogmøde om håndværk og kreative virksomheder som bærende element i Jernbanebyens identitet. Mødet satte fokus på områdets egenart og kulturarv, herunder at give rum til, at områdets eksisterende

udøvere af håndværk og kreative virksomheder også i fremtiden skal have en naturlig plads i området.

I januar 2023 tog vi initiativ til dialogmøde om byrum og livet mellem husene i Jernbanebyen. Mødet byggede videre på blandt andet et høringssvar, som vi i Vesterbro Lokaludvalg afgav den 28. august.2021. Her påpegede vi at byrummene bør planlægges i sammenhæng med tilstødende bygningsfunktioner og bør udformes med en sådan fleksibilitet, at nye beboere og brugere selv har mulighed for over tid at tilpasse rummene, så de kan imødekomme nye ønsker og behov. Sådanne lokale 'kvarterpladser' har potentiale til at skabe identitet for kvarteret og blive samlingssted for omkringliggende beboelse.

Vi har de senere år været i tæt og løbende dialog med grundejerne, udviklerne, forvaltningerne og andre relevante aktører for hele tiden at holde os ajour og spørge ind til kardinalpunkterne for den kommende byudvikling.

Og nu ligger den her så. Lokalplanforslaget for Jernbanebyen. Resultatet af utallige analyser og forhandlinger og med københavnernes mulighed for at komme med deres respektive input. Men tager den i tilstrækkelig grad højde for påtrængende behov og ønsker i bydelen? Det er den røde tråd i de bemærkninger vi bringer til bords i dette høringssvar, for vores bemærkninger hviler på de drøftelser, debatter og indspil der har været i inddragelsesperioden før og under den offentlige høring af lokalplanudspillet.

Inddragelse af københavnernes

Det har gennem årene ligget Vesterbro Lokaludvalg på sinde, at planen ikke alene skulle udvikle Det har gennem årene ligget Vesterbro Lokaludvalg på sinde, at planen ikke alene skulle udvikle sig på baggrund af lukkede forhandlingsmøder mellem Rådhuset og grundejerkredsen. Vi har gjort en masse for at københavnernes fik mulighed for at medudvikle, fordi tusindvis af menneskers liv og hverdag skal udspille sig der i fremtiden.

Men det har ikke været en let opgave at inddrage københavnernes. Det er svært, at få folk til at interesse sig for et område, hvor der bor ganske få, og som ligger afsondret fra sine nabokvarterer. Alligevel er det lykket os at etablere et netværk bestående af mere end 100 interesserede følgere og en facebookgruppe Jernbanebyens Venner med 956 medlemmer, som vi har forsøgt løbende at opdatere og engagere. Og folk er kommet fra nær og fjern, når vi har annonceret og rakt ud for at drøfte mange spændende vinkler på Jernbanebyens udvikling. Vi nævner her et udpluk af de arrangementer, der fandt sted:

- August 2020: Dialogmøde om byudviklingen af området ved Otto Busses Vej: <https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2021-10/Rapport%20fra%20dialogm%C3%B8det%2031.%20august%202020.pdf>
- November 2022: Dialogmøde om håndværk og kreative virksomheder i Jernbanebyen / på Godsbaneterrænet: https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2023-01/Rapport_Dialogm%C3%B8de%20om%20h%C3%A5ndv%C3%A6rk%20og%20kreative%20erhverv_low.pdf

- Januar 2023: Dialogmøde om byrum og livet mellem husene i Jernbanebyen / på Godsbaneterrænet: [https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2023-03/Rapport Dialogm%C3%B8de Byrum Livet mellem husene.pdf](https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2023-03/Rapport%20Dialogm%C3%B8de%20Byrum%20Livet%20mellem%20husene.pdf)
- Juni 2023: Københavnerpicnic (sikke en dejlig dag): <https://www.facebook.com/profile/100054354955290/search/?q=k%C3%B8benhavnerpicnic>
- November 2023: Offentligt dialogmøde med den tidligere Stadsarkitekt Camilla van Deurs: <https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2023-11/Opsamling%20p%C3%A5%20m%C3%B8de%20d.%208.%20nov.%202023%200.pdf>

Udvidet høring

Med Budget23 blev der på Vesterbro Lokaludvalgs foranledning afsat 1,5 mio. kr. til en udvidet høringsproces. Teknik- og Miljøforvaltningen har i tæt samarbejde med Vesterbro Lokaludvalg haft til opgave i første fase at sætte Jernbanebyen på Københavnerkortet, skabe engagement og inddragelse blandt lokale og bredt i byen, samt teste nye former for inddragelse med fokus på at inddrage en bred målgruppe.

Der har i den forbindelse været afviklet en række meget forskellige aktiviteter med fokus på temaer som sundhed, generationsboliger, den grønne dagsorden og fritidsaktiviteter.

Der findes en god og fyldestgørende afrapportering af den udvidede høringsperiodes første fase i bilag 17 til Borgerrepræsentationens behandling af Lokalplanforslaget d. 22. august 2024, under dagsordenspunkt nr. 6. Direkte link til afrapporteringen er: https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/0d25ab98-7c12-4fb3-a2e7-86d814310517/484aa332-cfb1-4ca1-a894-4fa158d15a6d-bilag-17_0.pdf

Det er meget svært at få øje på, at den udvidede høring har sat sit præg på det foreliggende lokalplanudkast. Vi opfordrer til, at man på Rådhuset aktivt inddrager perspektiver fra den udvidede høring i den endelige behandling af lokalplanforslaget, og vi beder om, at få eftersendt dokumentation for de steder i planen, hvor den udvidede høring har medført konkrete aftryk.

Inddragelse i høringsperioden

Den offentlige høring af Lokalplanforslaget har været annonceret på portalerne Bliv Hørt og København Taler, på vores hjemmeside og vores sociale medier og på fysiske plakatstandere på Vesterbro. Der har i perioden været følgende aktiviteter:

- Indledningsvis blev der af Teknik- og Miljøforvaltningen afholdt et digitalt og et fysisk "klassisk" borgermøde.
- Lørdag d. 14. september inviterede Lokaludvalget offentligt til tre guidede ture i Jernbanebyen. Ca. 50 borgere deltog.
- Lørdag d. 28. september inviterede Lokaludvalget og Teknik- og Miljøforvaltningen til debatter og oplæg på BaneGaarden og ved Living Places om bl.a. bynatur, biodiversitet, den inkluderende by samt kulturarv og arkitektur. Vi vurderer, at op mod 100-150 deltog.

- Onsdag d. 2. oktober inviterede Lokaludvalget til paneldebatmøde om trafik og forbindelser i Jernbanebyen.
- Onsdag den 9. oktober inviterede Lokaludvalget til debatmøde om klima og varmeø-forhold i Jernbanebyen. Mødet tog udgangspunkt i et notat udarbejdet specifikt til formålet af professor Marina Bergen Jensen. Notatet findes her: https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2024-10/Notat%20om%20Jernbanebyens%20varme_07.08.2024_opdateret%202.10.2024_0.pdf.
- Onsdag d. 16. oktober inviterede Lokaludvalget til åbent arbejds møde om kvarteret, fritiden og værkstedet. Indledningsvis var var Christian Pagh med på mødet med et indspil om lokalplanforslaget i forhold til bystruktur, nabolagskvalitet og programmering.

Afrapportering fra borgermøder i høringsperioden vil foreligge som bilag i den kommende politiske behandling af lokalplanforslaget.

En særlig stemme til børn og unge

Vi har gjort en dyd ud af at give en særlig stemme til børn og unge i inddragelsesprocessen. Det er jo ret beset dem, som byudviklingen på sigt er til for, og som Lokaludvalg ligger det os meget på sinde, at børn og unge finder det trygt og naturligt, at deltage i det lokale demokrati. Nedenfor listes fire konkrete nedslag om børne- og ungeinddragelsen:

- I november 2020 arrangerede Vesterbro Lokaludvalg en workshop for 14 unge i bydelen med fokus på at gøre Jernbanebyen til en ny bydel, hvor der også er plads til unge. Læs afrapporteringen her: <https://vesterbrolokaludvalg.kk.dk/sites/default/files/2024-09/Opsamling%20af%20Ungeworkshop%20i%20Jernbanebyen%2024.nov%20%283%29.pdf>
- I forbindelse med den udvidede hørings første fase, arbejdede unge fra området omkring Jernbanebyen over seks heldagsworkshops, faciliteret af TMF og Hørt Ungdom med anbefalinger til Jernbanebyens udvikling som de præsenterede til en bydelspicnic den 11. juni 2023. Afrapporteringen findes her: https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/0d25ab98-7c12-4fb3-a2e7-86d814310517/484aa332-cfb1-4ca1-a894-4fa158d15a6d-bilag-17_0.pdf
- Lørdag d. 28. september arrangerede vi et dialogmøde med unge om drømme og visioner for fremtidens måde at bo og leve i en storby. Mødet blev afholdt som et frokostmøde i CPH Village, Vesterbro. Opsamling fra mødet ligger i den samlede opsamling fra inddragelsesprocessen i høringsperioden.
- I ugen op mod efterårsferien deltog vi i undervisningen på Byens Steinerskole, da de i denne uge havde tema om netop lokalplanforslaget for Jernbanebyen. Undervisningen mundedede ud i et høringssvar, som eleverne fra Stenerskolens udskoling har indsendt på Bliv Hørt-portalens.

Vi opfordrer til at politikerne på Rådhuset læser børn- og unges input grundigt så det sikres, at deres gode og relevante input får direkte aftryk i lokalplanforslaget for Jernbanebyen.

Overordnede bemærkninger

Vi er opmærksomme på, at mange vigtige forhold i byens udvikling ikke kan nedfældes i bestemmelserne i en lokalplan. Derfor rummer vores indledende bemærkninger både konkrete forslag og mere generelle appeller til politikere og grundejere.

I vores indledende bemærkninger til grundejerne beder vi om, at der indføres hensigtserklæringer, der omfatter:

- At arbejdet med udviklingen af den sociale struktur sker tidsbevidst. Vi ved, at det tager tid at skabe kvalitet i nye bykvarterer. Den tid skal bruges bevidst. I en tidsbevidst byudvikling, tester og kvalificerer man den fremtidige bys muligheder. Sport10 er et herligt eksempel og en god begyndelse for dette. Men hvordan bliver Sport10 og andre sociale infrastrukturinitiativer organiseret og videreudviklet?
- At boliger som opføres, udover almene boliger, også bliver betalbare for lav- og mellemindkomstgrupper.

Til politikerne skal vores forslag og appeller lyde:

- Skru op for de grønne ambitioner og få Vesterbro på niveau! Kommunen har selv lagt op til at Jernbanebyen skal være et grønt fyrtårn. Der er gode takter i lokalplanforslaget, men det er langt fra nok. Vi foreslår at bebyggelsens omfang sættes til 217.000 m² i Syd, så bebyggelsesprocenten nedsættes fra 175 til 160. Det vil skabe bedre plads til vild natur, byhaver og skolehaver. Det vil gøre det muligt at etablere reelle uderum i terræn til institutioner og en eventuel. friskole. Dette uddybes i vores bemærkninger til §6.
- Vi mener, at det er en absolut nødvendighed at forhandlingerne om ramper til stibroen over CMS-anlægget er på plads. Ingen lokalplan uden ramper til stien over CMC-anlægget!
- Selvfølgelig ingen lokalplan uden plads til skolen - men hvad er løsningen for børn i syd de første 5 år? Vi foreslår at der skitseres en konkret løsning for et skoletilbud i perioden frem til at den permanente skole står klar - eventuelt. ved brug af bestemmelserne skitseret i §3, stk. 14 vedrørende mulighed for midlertidig anvendelse i område IV.
- Vi kan forstå, at der på det seneste er sået tvivl om den ekstra idrætshal, som der var politisk opbakning til i forbindelse med startredegørelsen for Jernbanebyen. Vi skal her henvise til KP24's udmelding om, at "Når man ser på borgernes adgang i København til offentlige kulturtilbud, idrætsfaciliteter, tilbud til børn, unge og ældre, faciliteter til foreningslivet og rekreative arealer sammenlignet med andre kommuner, så er der i dag et markant efterslæb, som målrettet skal afhjælpes som en del af den samlede udvikling af byen". Den ekstra idrætshal skal være med til at rette op på det yderligere efterslæb, der er opstået i forbindelse med byudviklingen i Carlsbergbyen og i de store nye boligområder i ved havnen.
- Endelig finder vi det i Vesterbro Lokaludvalg overordentligt klogt, at det er vedtaget, at der skal indgå en nærgenbrugsstation i anlægget af Jernbanebyen. Vi synes det er værd at overveje den løsning, der er implementeret i et parkeringshus

i Nordhavn. Her er der både mulighed for genbrugsplads, byttestation med videre. Og der ville være adgang for helt lokale beboere, men også fra de øvrige kvarterer på havnen.

Til både politikere og grundejere:

- Lad os gå sammen om at sikre, at håndværk og kreative erhverv ikke bare *kan* blive en realitet, men faktisk *bliver* en realitet i Jernbanebyen.
- Sørg for at finde findes plads til en friskole i Jernbanebyen. Og sørg for at finde plads til et ordentligt friareal til friskolen.
- Mange har på vores møder sagt, at lokalplanens illustrationer i redegørelsen slet ikke formidler Jernbanebyens egenart, men leder tankerne hen på uinspirerende forstadsbebyggelser fjernt fra storbyen og brokvartererne. Det må der strammes op på i den konkrete programmering, så Jernbanebyen kan skabe en ny fortolkning af den urbane storby i et område med en vigtig historie at fortælle.
- Jernbanebyen er fra starten udtænkt som en inkluderende bydel der til dels opvejer nogle af de mangler der pt. eksisterer på Vesterbro med hensyn til almene/betalbare boliger og grønne/rekreative områder. Derudover er det tanken at området skal blive delvist bilfri, i forlængelse af ønsket om at skabe verdens sundeste bydel, som annonceret af Novo Nordisk. Begge dele ting, vi kun kan bakke op om i Vesterbro Lokaludvalg. Vi ser vi dog gerne at der derudover også kommer ekstra fokus på fysisk og psykisk udfordrede borgere i lokalplansfasen. Hensynet til disse to borgergrupper mener vi derfor allerede nu skal indtænkes i langt højere grad, med konkret anvisning i lokalplanen af de institutioner, faciliteter, løsningsmodeller og byrum der tilgodeser disse grupper. Dertil bør der indsættes hensigtserklæringer vedr. dialog med relevante aktører i det fremadrettede arbejde med at gøre Jernbanebyen til en inkluderende bydel. Ovennævnte uddybes i kap. 3 under afsnittet: Inkluderende (Jernbane)by.
- Og endelig en opfordring til begge parter om den videre proces, for skal ambitionerne om Jernbanebyen som en socialt mangfoldig og bæredygtig bydel realiseres, så skal der en tænkning frem efterfulgt af handling, som bestræber sig på at involvere naboer, kommende beboere, interessenter og lokale aktører i programmeringen af de funktioner, der styrker de lokale fællesskaber i området. Skærp derfor fokus på udviklingen af nye organisations- og forretningsmodeller, der kan understøtte et mangfoldigt og karakterfuldt byområde, så man undgår endnu en generisk bydel. Og fortsæt med en åben og engagerende udviklingsproces.

Alt i alt står vi i Vesterbro Lokaludvalg med dette høringssvar på en solid og årelang inddragelse om en lang række tematikker, der alle vedrør den kommende byudvikling af Jernbanebyen. Vi har givet københavnernes mulighed for, på et oplyst grundlag, at drøfte byudviklingen og lokalplanforslaget, og det vi har hørt, diskuteret og blevet klogere af, danner grundlag for indholdet af dette høringssvar.

Men vi må også blankt erkende, at vi oplever at det er ganske svært for os i Lokaludvalget og for menig mand, at visualisere en udviklingsplan - f.eks. bestemmelserne i §7, som

vedrører bebyggelsens ydre fremtræden. Vi håber, at andre høringssvar adresserer emner, som vi kan have overset i det omfattende materiale.

Det er svært at afgøre, om det er en fordel eller ulempe, at en så stor og langtidsvarende plan er byggeretsgivende. Men vi håber på, at en åben og fleksibel plan som denne, forhåbentlig kan åbne op for de skæve tiltag.

Vi ønsker at kvittere for, at der fra både forvaltningerne og grundejerne har været stor vilje til dialog igennem hele lokalplanens tilblivelsesproces.

Vi vil også gerne kvittere for selve udarbejdelsen af planen. Det er en stor plan – på en og samme tid en udviklingsplan og en bevaringsplan. Og en meget gennemarbejdet plan – også set i forhold til den kompleksitet planen omfatter. Det vil vi gerne kvittere for.

Sluttelig ønsker vi at give en stor tak til alle de vesterbroere og københavnere, der igennem den langstrakte periode har givet os input til planerne for Jernbanebyen. For der skal mange gode kræfter til at gøre drømmene til virkelighed – og med lokalplanen er vi jo egentlig kun lige begyndt.

2: Bemærkninger til formålsparagraffen

En lokalplans formålsparagraf er vigtig, fordi den giver et indtryk af og overblik over, hvad de politiske beslutningstagere ønsker at opnå med de bestemmelser, der fastsættes i lokalplanen.

Vi så derfor frem til at læse lokalplanforslaget formålsparagraf og den politiske markering af de kardinalpunkter, der skal transformere området til et attraktivt byområde med en særegen identitetsmarkør.

Der er afgjort gode takter i formålsparagraffen hvor det slås fast, at der skal sikres adgang og sammenhæng med omkringliggende områder, og hvor der gives mulighed for, at kantzoner indrettes med plads til bynatur m.m. Men helt overordnet mener vi, at teksten er generisk og ikke tilstrækkelig retningsgivende. Vi foreslår derfor, at formålsparagraffen omformuleret med følgende tilføjelser angivet i kursiv:

Formålet med lokalplanen er:

- at fastlægge områdets anvendelse til boliger og serviceerhverv samt tekniske anlæg,
- at sikre adgang gennem området med et system af offentligt tilgængelige veje og stier, så der opnås gode adgangsforhold og sammenhæng med det omgivende område,
- *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,*
- *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,*
- *at sikre fastholdelse af bevaringsværdige træer,*
- 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,
- *at bebyggelse og ubebyggede arealer forholder sig til de fem principper i helhedsplanen,*
- *at kravet om etablering af 25% almene boliger fastholdes, og at almene boliger som minimum opføres i samme takt som øvrige bebyggelser,*
- at nybyggeri og ændringer af eksisterende bebyggelse udformes, så de passer til Københavns og stedets egenart,
- at de ubebyggede arealer og byrum indrettes med mulighed for adgang, ophold (hvis det er muligt af hensyn til støj) og rekreation. Kantzoner indrettes i samspil med stueetagerne (1. etagerne) anvendelse og med mulighed for adgang, ophold (hvis det er muligt af hensyn til støj) og rekreation. Ubebyggede arealer, byrum og kantzoner indrettes med plads til bynatur,
- at sikre området mod oversvømmelse fra regnvand,
- *at sikre at området ikke er særsilt varmere, end andre bykvarterer i København.*

3: Bemærkninger til bestemmelserne vedr. anvendelser (§3)

Generelt vedr. anvendelsesbestemmelserne

Vesterbro Lokaludvalg konstaterer, at anvendelsesbestemmelserne er så bredt formuleret, så alle funktioner kan finde plads i alle de 6 kvarterer. Dette giver fleksibilitet i forhold til udviklingen af det store område over en 10-15-årig periode. Vi har oplevet særlig interesse omkring værkstedsfunktioner og værkstedsby-strategi på vores høringsmøder. Dialogerne har kredset om to forhold, som vi her har bemærkninger til:

- Stk. 10 omhandler et for lokaludvalget meget centralt spørgsmål i forhold til at skabe et byliv med blandede funktioner, ikke mindst håndværksbetonede og kreative erhverv, som også kan falde i miljøklasse 3. Lokalplanen åbner op for, at sådanne erhverv kan etableres, når det "skønnes forenelig med boliganvendelsen". Lokaludvalget frygter, at denne åbning har svært ved at sikre, at der kan komme sådanne værkstedsfunktioner i Centralen, hvor der er gjort plads til rigtig mange nye boliger mellem de gamle værkstedsbygninger. Lokaludvalget lægger derfor stor vægt på, at der fra grundejernes og kommunens side efter lokalplanens vedtagelse iværksættes konkrete undersøgelser af, hvordan dette i praksis kan lade sig gøre.
- I forhold til helhedsplanens "Værkstedsby"-strategi er det vigtigt at sikre plads til forskellige typer værksteder. Udover ovennævnte særlige håndværk, kunne der i forbindelse med parkeringshusene ved Vasbygade være plads til håndværk som elektriker, VVS, tømrer og smed, som vil blive efterspurgt af både beboere og virksomheder. Vi forestiller os også Makerspaces, socialøkonomiske værkstedsmiljøer og kunstnerværksteder.

Bemærkninger til stk. 1 - 4 (områderne I-VII) og stk. 5 - 6.

Boliger

Vesterbro Lokaludvalg ser med tilfredshed, at boliger skal være helårsboliger, hvilket modvirker at lejligheder bliver investeringsobjekter. Egentlig bopælspligt, hvor ejer skal have folkeregistertilmelding på adressen, kan dog ikke kræves, så ejer vil til hver en tid kunne opfylde sine forpligtelser ved at udleje lejligheder. Mere konkret for disse afsnit bemærker og foreslår vi:

- At der er stor frihed for grundejerne til at disponere boligandel fra 40 (50) - 75 % af etagearealet, og vi foreslår derfor, at der angives en mere klar målsætning for området, for fordeling mellem erhverv/service og boliger.
- At det er formålstjenligt at der er krav om at boliger kun er for studieaktive eller uddannelsessøgende.
- At hvis Jernbanebyen skal tilbyde betalbare boliger til "skolelærer- og sygeplejerskesegmentet", så skal almene boliger prioriteres. Sådanne "almindelige indkomster" uden stor opsparing har ellers ikke mulighed for at få bopæl i

Jernbanebyen. Almene boliger bør opføres samtidigt med andet boligbyggeri i de enkelte byggefeltter i Jernbanebyen.

Almene boliger og handelsliv

Vesterbro Lokaludvalg finder det som en stor kvalitet, at lokalplanforslaget (tegning 2d) angiver, at de almene boliger placeres som en integreret del af de enkelte kvarterer og ikke isoleres for sig selv. Dette medfører, at de almene boliger i området I, IV og VI kommer til at ligge i bydelscenterområdet (tegning 2a) med vægt på publikumsorienteret servicehverv. Da de almene selskaber ikke må rumme selvstændigt servicehverv, skal disse udskilles til privat bygherre.

Inkluderende (Jernbane)by

Fremkommelighed

Efter konsultation med Dansk Handicap Forbund er vi blevet opmærksomme på de mangler og løsninger man frygter, bliver overset i planen. Særligt bemærkes hensynet til fremkommeligheden og muligheden for lige deltagelse i byens liv for personer med bevægelsesudfordringer, gennem implementeringen af universelt design. Her tænkes bl.a. på:

- Tilstrækkelig højde ved indkørsel/udkørsel til parkeringshusene langs Vasbygade for høje køretøjer (3,3 m.), samt implementering af handicapparkering i stueetagen for at lette tilgængeligheden for borgere der er afhængige af handicaptransport.
- Derudover er ramper frem for elevatorer nødvendige, både ved broen over CMC og den ønskede bro over selve banelegemet mellem Ingerslevsgade og Remiseparken. En elevator der er ude af drift, kan medføre en uacceptabel hindring for kørestols- og elscooterbrugere, og mærkbart kompromittere gruppens mulighed for at leve og færdes i Jernbanebyen. En udvidelse af tunnelen fra Enghavevej til Otto Busses Vej er i forlængelse heraf også ønskværdig.
- Placeringen af serviceerhverv er også afgørende for muligheden for at leve og færdes på lige fod med andre borgere i Jernbanebyen. Adgange til detail og andre liberale erhverv håber vi således bliver indrettet med mulighed for lige anvendelse, både for borgere der har behov for særlige fysiske hjælpemidler som ramper, automatiske skydedøre, plads til kørsel med kørestole/elscootere, mv. Samt fysiske placeringer der tilgodeser borgere med psykiske/sociale handicap, der ofte kan medføre besvær med at bevæge sig langt fra egen bolig, eller udfordringer med at interagere med de andre borgere, der også bor og benytter Jernbanebyen.

Skæve boliger

Vesterbro Lokaludvalg har tidligere indsendt høringssvar om vores håb og ønske for flere skæve boliger i Jernbanebyen som en del af Vesterbro, der er hjemsted for mange i den

tiltænkte borgergruppe. Med beslutningen om anlæggelse af 10 skæve boliger i Jernbanebyen, er Københavns Kommune kommet et skridt nærmere at skaffe de godt 110 boliger kommunen selv anslår at der mangler. Det ser vi positivt på fra Vesterbro Lokaludvalgs side. Derimod ærgrer det os, at man har valgt reducere fra 12 til 10, samt at bygge boligerne i to plan, med to beboere i hver. Herunder i direkte modstrid med den viden, kommunen selv tidligere har indhentet på området, hvor netop fysisk adskilte boliger, med en beboer i hver, blev anbefalet for at imødekomme hensynet og behovet hos den borgergruppe, tilbuddet om skæve boliger er tiltænkt. Anbefalinger Vesterbro Lokaludvalg selv har fået bekræftet i forbindelse med lokaludvalgets og teknik- og Miljøforvaltningens fælles rapport om skæve boliger, udarbejdet af den uafhængige boligsociale konsulentvirksomhed Carlberg. Vi frygter at den planlagte udformning af de skæve boliger i Jernbanebyen, vil reducere anvendeligheden for de udsatte borgere, der skal særligt visiteres til denne boligkonfiguration, på et tidspunkt hvor behovet aldrig har været større. Og hvor Københavns Kommune samtidig har forpligtiget sig til at sikre boliger til alle borgere, gennem tilslutningen til Homeless Bill of Rights. Derfor foreslår vi:

- At der som minimum opføres 12 skæve boliger, som oprindeligt foreslået.
- At boligerne opføres i ét plan af hensyn af hensyn til tilgængelighed, da ikke alle i målgruppen er lige mobile, og af hensyn til at reducere risiko for konflikter pga. nabostøj.
- At boligerne opføres i overensstemmelse med byggetekniske og socialfaglige anbefalinger i øvrigt.

Placering af socialt botilbud

Der har været tale om placering af et socialt botilbud i Jernbanebyen. Det kan lokaludvalget kun støtte, da Jernbanebyen ligesom det øvrige Vesterbro netop skal være en rummelig og inkluderende bydel. Vi kan dog ikke støtte, at botilbuddet allerede nu forudsættes placeret i det lille delområde III ved Sydhavnens Station, således som det angives på tegning 2a-c. Som vi forstår de nuværende planer, er lokationen i delområde I dog allerede udset til kulturelle formål. Vi havde håbet på at man havde indtænkt flere og også mere centralt beliggende lokationer for institutioner målrettet udsatte borgere. Placeringen af et tilbud rettet mod udsatte borgere i delområde III kolliderer samtidig med det forhold, at der pt. påtænkes at der bygges tre botilbud til udsatte borgere i den øvrige del af Sydhavnen (Det nærmeste kun ca. 500 m. væk ved Sjælør St. i form af et E-hus). Det må afhænge af en konkret vurdering – også af, om det vil være hensigtsmæssigt i forhold til det tilstødende område i Sydhavnen. Dette indebærer, at der flere steder på tegningerne 2a-c må angives mulighed for anvendelsen Bolig/Serviceerhverv/Institution, kulturelle- og idrætsformål". Vi opfordrer derfor til:

- At man i kreds af beslutningstagere for lokalplanen, overvejer om man ikke kunne finde flere lokationer i den nordlige og nordøstlige del af området målrettet udsatte borgeres behov. Det være sig i form af både boliger/botilbud og institutioner som sundheds- og misbrugsbehandling, mv.

Bemærkninger til stk. 7. Boligstørrelser

Vi konstaterer, at beregninger følger den gældende kommuneplan, og har følgende bemærkninger:

- Bofællesskaber bør prioriteres, ud fra forventet beboersammensætning, hvis denne tilnærmelsesvist følger det øvrige Vesterbro.
- Mere end 40% af alle boliger på Vesterbro bebos af kun én person. Sammen med erkendte problemer med ensomhed, samt efterspørgsel, taler det for en større andel af bofællesskaber. Grundejerne opfordres derfor til at indføre en hensigtserklæring i lokalplanforslaget vedr. oprettelse af bofællesskaber i boligområderne.

Bemærkninger til stk. 8: Fællesarealer

Vi bemærker med tilfredshed, at det i anvendelsesbestemmelsernes stk. 8 angives at fællesarealer til beboerne (som skal udgøre 1% af etagearealet) kan samles og være fælles for flere bebyggelser. Der er tale om ca. 2.500 m² i både nord og syd, og disse lokaler kan være med til at skabe fællesskaber på tværs og understøtte beboernes organisering. Vesterbro Lokaludvalg opfordrer til:

- At der skabes en åben proces i planlægningsprocessen, så kommende beboere, det lokale 'midlertidige' foreningsliv og evt. samarbejdspartnere kan involveres og være med til at finde ud af, hvordan fællesarealerne bedst disponeres, og hvilke faciliteter de skal indeholde.

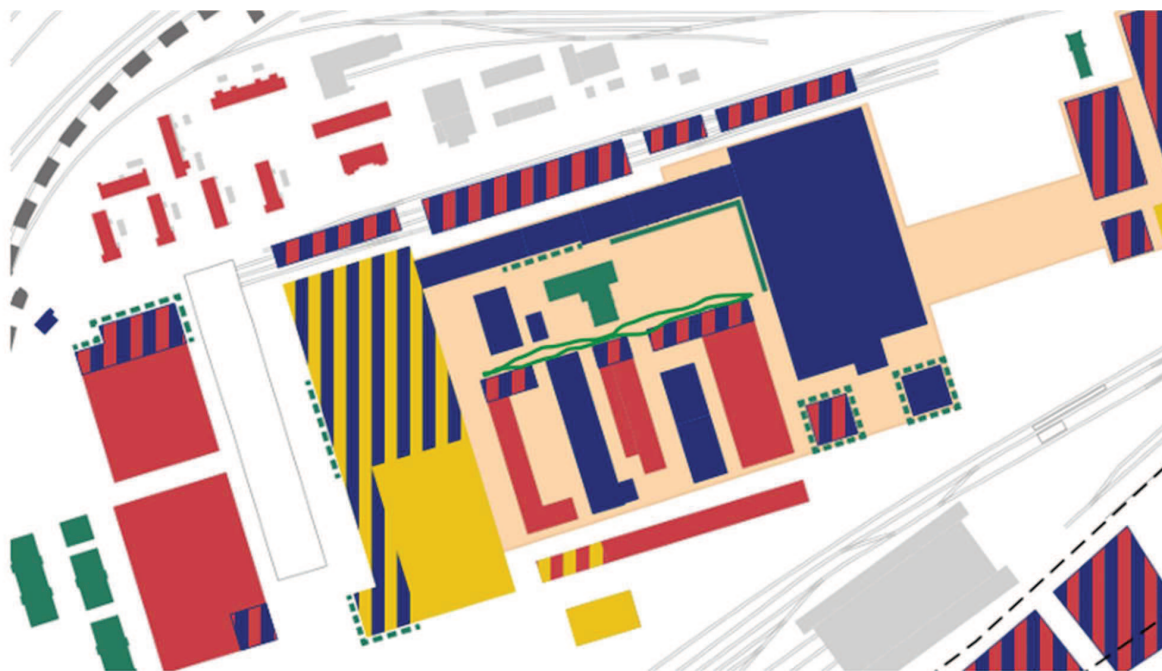
Bemærkninger til stk. 11-14: Erhverv og butikker

Vesterbro Lokaludvalg finder det vigtigt, at der sker en kuratering af serviceerhvervene i stueetagen, så de bidrager til livet i hver af Jernbanebyens 6 kvarterer, og at handelslivet bliver mere og andet end supermarkeder og kædeforretninger. Der bør gives plads til små lejemål, lokal handel, socialøkonomiske virksomheder samt butikker og virksomheder, der spiller sammen med Jernbanebyens sundheds- og bæredygtighedsprofil, så de ligesom BaneGaarden bidrager til områdets liv og karakter.

Det indre liv i byggefelt V

Vi ønsker at forbedre muligheden for det indre liv i byggefelt V ved at tilføje ekstra krav til publikumsorienterede erhverv. Vi mener det er vigtigt at der i området findes et indre strøg, der leder op til pladsen ved Lokomotivværkstedet. Vi vil derfor indstille

- At der indføres et krav på minimum 50% af butiksarealet til publikumsorienterede serviceerhverv. §3, stk. 12-14 Udvidelse af kravet til publikumsorienterede serviceerhverv. 70/133. Rettelse på tegning 2a side 133. Ekstra streg ind med 50%, som skitseret her:



4: Bemærkninger til bestemmelser vedr. veje samt bil- og cykelparkering (§4 og §5)

Fremtidige trafikforhold

Vesterbro Lokaludvalg har en række bemærkninger til afsnittet Fremtidige Trafikforhold på side 10 og følgende, samt mere specifikt i forhold til § 4.

Vi er frem for alt alvorligt bekymrede for den biltrafik, der vil blive genereret af beboeres og ansattes til- og frakørsel til Jernbanebyen, og som kommer oveni den i forvejen store trafikmængde på vasbygade og Enghavevej.

Vi har i Vesterbro Lokaludvalg fået udviklet vores egen prognosemodel for Vesterbro. Denne model er udviklet på den kommunale Compass-model, men er dog mere specifik. Og den ender med de samme prognoser for trafikafviklingen på Vasbygade som de tidligere prognoser: Den OTM-prognose, som kom som en del af anlæggelsen af CMC tilbage i 2007. Den Compass-prognose vi har set fra kommunen. Og den OTM-prognose som bygherrer nu har fået lavet som en del af denne lokalplanproces.

Alle peger prognoserne på, at biltrafikken på Vasbygade ender med at bryde sammen omkring år 2035 - cirka når byudviklingen på Engholmene og Jernbanebyen står færdig.

Med henblik på rimelige trafikvilkår for alle der dagligt skal ind og ud af København, herunder beboere og ansatte i Jernbanebyen, anbefaler Vesterbro Lokaludvalg derfor, at Københavns Kommune i samarbejde med de omkringliggende kommuner snarest udarbejder en trafikal helhedsplan for hele kommunen/Hovedstadsregionen, der finder løsninger på det stigende antal biler på gader og veje, og som det nuværende vejnet ikke er dimensioneret til.

Vi anbefaler også, der i en sådan trafikal helhedsplan for hele regionen fokuseres på offentlig transport og cykler.

Så vidt de eksterne trafikforhold. Nedenfor følger vores kommentarer til de interne trafikforhold som beskrevet i forslaget til lokalplanen.

I afsnittet Fremtidige Trafikforhold tales der meget om begrebet "delvis bilfri by" uden nærmere at gøre rede for, hvordan dette begreb skal præcis skal forstås. Der er parkeringsnormen, der er nedsat og vejstrukturen er tilrettelagt således, at der ikke er gennemgåede biltrafik og således at familierne skal kunne køre til deres boliger, sætte varer af og dernæst kører til det nærliggende parkeringshus. Dvs. en model, der skal tilskynde til at familien ikke kører bil. Dette taler op imod den erfaring, at efterhånden som familierne bliver mere velstående så anskaffer nogle sig bil. Det vil sige, at selvom intentionerne er der, så kan man komme ud for en væsentlig bilkørsel i alle sidegaderne og til og fra Jernbanebyen. Derfor er det vigtigt for dette greb, at stierne internt i Jernbanebyen bliver lavet til gående og cyklende.

Vesterbro Lokaludvalg hilser det meget velkomment at der er arbejdet grundigt med cykelvejene, både internt i Jernbanebyen og eksternt, så der bliver gode cykelmuligheder til og fra Jernbanebyen. Herunder at der i lokalplansforslaget er muliggjort både en helt

nødvendig bro over CMC, en bro hen over jernbaneterrænet til Ingerslevsgade, en bro hen over Carsten Niebuhrs Gade op til Dybbølsbro, samt en udvidelse af tunnelen over til Enghavevej.

Inden Vesterbro Lokaludvalg nedenfor kommenterer på de enkelte projekter skal vi gøre opmærksom på en svaghed ved den trafikmodel, som Cowi har anvendt: Det er en kendt sag, at denne trafikmodel i væsentlig grad undervurderer fodgænger og cykeltrafikken i modsætning til den trafikmodel, Compass-modellen, Københavns Kommune normalt anvender. Denne undervurdering betyder, at cykel- og fodgængertrafikken må vurderes betydeligt større end Cowis beregninger, og det har den konsekvens, at de foreslåede broer og tunnelen til Enghavevej vil blive mere end estimeret af Cowi – og dermed være underdimensionerede.

Særligt gælder det broen over CMC, som vil binde den nordlige del og den sydlige del sammen. Her skal alle skolebørn fra syd over, når den nye skole står færdig, sammen med idrætsfaciliteterne. Og her skal alle børn og voksne over, når de skal bruge faciliteterne ved Spor10. Denne bro bør stå færdigt i en tidlig fase og dimensioneres til det pres, som den samlede by forudsætter.

Vi foreslår:

- *Ramper til broen over CMC*

Det bør være sådan, at kørestolsbrugere har nem og uhindret adgang til de fælles faciliteter, og derfor bør der tages en forhandling med grundejerne om etablering af ramper. I Lokalplanen er der beskrevet etablering af elevatorer til broen, men det har i Lokaludvalgets dialog med københavnerne været fremhævet, at belastningen på disse vil resultere i konstante reparationer, hvorfor det virker meningsfuldt fra starten at etablere ramper. Det opfylder også behovet for cyklister, barnevogne, gangbesværede m.m.

- *Tunnel til Enghavevej*

Mht. tunnelen over mod Enghavevej er den allerede en vigtig vej ind mod Jernbanebyen, især Banegården og de midlertidige skoler og er allerede i dag klart underdimensioneret især ved skoledagens start. Yderligere skal der tages højde for, at den nye skole i Jernbanebyen og Bavnehøj Skole skal indgå i en ny skolestruktur, samt at sportsklubberne ved Bavnehøj anlægget vil skulle bruge de nye idrætsanlæg i Jernbanebyen.

I Vesterbro Lokaludvalg glæder vi os over, at tunnelen skal udbygges, men vi vil pege på, at det bør undersøges om det – med den dimensionering, der reelt er brug for – kunne være fordelagtigt at bore eller udgrave endnu en tunnel parallelt med den nuværende, hvor den gamle tunnel kunne være for gående, og den nye tunnel kunne være for cyklende. Det vil dels betyde et mere sikkert system, dels betyde at den nuværende tunnel ikke skal lukkes i en længere periode, mens udvidelsen pågår. Prisen for denne løsning bør undersøges.

Tryghed bør også spille ind, når der planlægges så lange tunneller. Det gælder også udgangsområderne, der i forbindelse med passage gennem tunnelen i dag fremstår meget mørke – og dette for passage i begge retninger.

- *Bro til Ingerslevsgade*

Broen til Ingerslevsgade bliver der brug for. Det er derfor godt, at der er afsat midler til en grundig undersøgelse. Ideen eksisterede allerede da den nuværende lokalplan blev formuleret; den indgår i kommuneplanen og kan findes i mange af de øvrige kommunale planer. Det er derfor beklageligt at den ikke realiseres som en del af dette lokalplanforslag.

På side 12 i dette lokalplanforslag hedder det om broen, at "Den kan lande i et rampeanlæg i den nordlige del af området, fortsætte gennem den grønne park og forbinde videre via en bro over CMC for så at lande i det grønne areal syd for CMC." Det bør selvfølgelig sikres. Vi har derfor et forslag om, at dette også kan ske, selvom det skulle vise sig, at det vil koste en eller flere af de tre dieseltønder for enden af Lokomotivskoven.

Konkret foreslår vi følgende ændring: §6, stk. 7, litra c (s. 79). Det kursiverede tilføjes: "Endvidere kan der dispenseres til ændringer af bygning 25, vist på tegning 5a, hvis det er nødvendigt for driften af jernbanenettet. Og bygning 25 kan helt eller delvist nedrives, hvis det er absolut nødvendigt for etablering af broforbindelse med Ingerslevsgade".

Lokaludvalget finder, at det er af afgørende vigtighed, at denne forbindelse etableres først og fremmest for at forbinde det nye og det gamle Vesterbro, men også for at sikre Vesterbro adgang til grønne områder og idrætsfaciliteter.

- *Sti langs med CMC*

Mht. cykelstier er der en række gode tiltag. Især er der i den nordlige del af byen en tydelig cykelsti fra krydset Vasbygade/Otto Buses vej, som fører cyklisterne ned fra Dybbølsbro langs CMC og helt til Sydhavnens Station, hvor den kan få fat i stien langs banen til Sjælør Station og videre ud mod Valbyparken. Desværre må cykelstien på tegningen deles om pladsen med fordelingsvejen. Det bør undersøges om det ikke kan ændres.

Da der bliver markante støjvolde langs CMC's anlæg bør denne cykelsti tilpasses og gerne integreres i støjvolden, hvis det kan ske hensigtsmæssigt.

Stien indgår i det overordnede cykelnet som en del af Valbyruten. Og for at sikre at den bliver gennemført så hurtigt som muligt, vil vi derfor bede om, at den etableres som en del af byggefelt IV og V – og dermed ikke som en del af byggefelt IV, V og VI. I det sidste tilfælde vil stien være noget af det sidste der står klart.

Og netop fordi den indgår i det overordnede cykelstinet – og på sigt vil være aflastning for Vasbygade – så er det vigtigt, at stien er bred nok til både at være lokal og overordnet. Her ville 8 meters bredde til cykelstier, løberuter og gangareal nok være bedre end de 6,5 meter, som stien skal udgøre i dag.

På den sydlige side er der ikke planlagt en gennemgående cykelsti, men der er en række fælles stier langs CMC. Det bør i forbindelse med anlægget af støjvolden undersøges, om der ikke kan etableres en sammenhængende cykelforbindelse på denne side også.

Ligeledes kan der med fordel etableres en cykelrute fra broen over CMC ud til krydset ved Belvedere-kanalen og videre ud til cykelnettet syd om H.C. Ørsted-værket. Det betyder, at krydset ved Vasbygade må udformes, så det er sikkert og hensigtsmæssig for en ikke ubetydelig cykeltrafik.

Der bør sikres løberuter gennem Jernbanebyen. Her bør der ses på, hvordan veje og stier kan give meningsfulde ruter. Stien (a) på den nordlige side af CMC er oplagt at kombinere med andre veje. Det kunne både være langs med CMC på den sydlige side. Eller langs med Otto Busses vej mod banearealet øverst. Her er det vigtigt, at stierne og fortove udformes så der både er plads til gående, børn og motionister.

Bemærkninger om veje (§4)

Vesterbro lokaludvalg har følgende bemærkninger: Vesterbro Lokaludvalg er meget tilfredse med, at de langsgående vejarealer, vist på tegning 3a2, i område I og II skal have befæstede arealer i samme materiale, som skal være i tegl, beton eller granit. Græsarmeringsbelægninger skal være i samme materialer som vejens befæstelse. Det er en god løsning. Vi foreslår dog:

- at der indføres bemærkninger om handicapparkering og parkering af cykler og ikke mindst ladcyklers parkering på græsarmeringen. Det kunne overvejes at gøre nogle af disse gader ensrettet med en mindre vejprofil og dermed mere plads til udeareal.

Med hensyn til broen over CMC og de øvrige primære cykelstier er Vesterbro Lokaludvalg særdeles betænkelig ved, om bredden er tilstrækkelig som tidligere anført.

Vejnettet på den nordlige del af Jernbanebyen er præget af, at der her skal være adgangsveje og stiforbindelser til de forskellige institutioner som skolen, idrætsanlæg, Lokomotivværkstedet etc. Det ser overordnet fornuftigt ud. Og Lokaludvalget hilser med tilfredshed at Otto Busses Vej bliver med bump og forhindringer for gennemkørende trafik. Krydset ved tunnelen skal dog udformes, så der tages vidt muligt hensyn til gående og cyklende fra Enghavevej. Herunder en hensigtsmæssig belysning, så området bliver trygt at færdes i om aftenen og om natten.

Med hensyn til vejen ud til Sydhavnen St. er den foreslåede vejtype A3 en ret traditionel vejforbindelse med cykelstier og fortove. Vi foreslår:

- at cykelstien føres helt ud i et separat spor. Hvis det ikke er muligt blandt andet af matrikulære årsager, bør der sikres en hensigtsmæssig overgang fra separat cykelsti til de foreslåede cykelstier langs vejen. Det kunne også overvejes at lave én dobbeltrettet cykelsti langs vejen på den sydlige side, som så kan lysreguleres i forbindelse med overgangen ved Enghavevej.

De forskellige tegninger i afsnittet side 142-144 viser, at der skal ske en begrønning af vejene med mange træer og særligt tegning 3c3, snit c giver et godt indtryk af intentionerne, denne fremstilling bør bygherren tage meget alvorligt i det videre arbejde.

Og så har vi følgende helt konkrete ændringsforslag vedr.:

- §11. Linjen: Område IV, V og VI: Den i §4, stk. 2 og på tegning 3a fastlagte stitype a. ændres til linjen: Område IV og V: Den i §4, stk. 2 på tegning 3a fastlagte stitype a.

Bemærkninger om bil- og cykelparkering (§5)

I overensstemmelse med intentionerne om at Jernbanebyen skal være "delvis bilfri by" er parkeringsnormen for biler nedsat.

Udgangspunktet er antal kvadratmeter etageareal. Og heraf en fin dækning af delebiler, som alle skal være elbiler. Der er desuden taget fint højde for el-biler, ved at mindst 20 % af de øvrige pladser skal være reserveret til andre elbiler. Der skal være mindst 1 ladestander pr. 5 pladser. Alle andre pladser skal forberedes til ladeinfrastruktur. Det kan dog være, at de kommende år vil give en anden batterikapacitet, og hvor en lynladestruktur vil gøre denne bestemmelse overflødig. Men det er et godt udgangspunkt.

Cykelparkering vil ske både overdækket og i det fri. Lokaludvalget har ingen bemærkninger til det foreslåede antal cykelparkeringspladser, bortset fra at det bør nævnes, at op mod 10 % bør være forbeholdt ladcykler både i terræn og i cykelkældrene, netop når der lægges op til at familier kan undgå køb af bil, hvor de kan erstatte den med en ladcykel.

5: Bemærkninger til bestemmelser vedr. bebyggelsens omfang og placering (§6)

Generel bemærkning

Kommuneplan 19 lagde vægt på, at Jernbanebyen bliver et fyrtårn for, hvordan kommunen fremover vil have fokus på det grønne, når nye byområder udvikles. I startredegørelsen blev det bl.a. besluttet, at bebyggelsesprocenten på 175 mod syd hænger sammen med, om "det er muligt at opnå visionen om en grøn bydel".

Det hed også i Kommuneplan 2019, at der arbejdes med "grønne potentialeområder på Vesterbro. Først og fremmest vil et nyt stort eller mellemstort område kunne indtænkes i udviklingen af Godsbaneterrænet" og at "den vilde natur, der findes på Godsbaneterrænet, så vidt muligt bevares".

Vesterbro Lokaludvalg udtrykker tilfredshed med, at der i lokalplanen arbejdes med et endog meget stort antal nye træer på området, herunder at der også stilles krav om, hvor mange der skal kunne opnå en væsentlig størrelse. Ad åre vil der være et betragteligt trædække, som vil være med til at karakterisere bydelen og give byen væsentlig viden om, hvordan det grønne element kan blive en vigtig del af den voksende metropol.

Men vi må pege på, at kommunens ambitionsniveau dalede i processen, da Lokomotivskoven med sine 2 hektar ikke er blevet et såkaldt "stort grønt område", men endte med at ligge i den helt lave ende som "et mellemstort grønt område", som i kommunens terminologi har en størrelse på mellem 2 og 10 hektar. Målet om flere store grønne områder i byens udvikling er vi derfor ikke kommet nærmere med Jernbanebyen.

Vi beklager inderligt, at det ser ud til, at meget af den oprindelige vilde natur forsvinder. En bebyggelsesprocent på 160 i syd ville give bedre plads til naturen.

Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 1.

Område I og II

- Vi anbefaler, at bebyggelsens omfang sættes til 217.000 m², så bebyggelsesprocenten nedsættes fra 175 til 160, hvilket vil give plads til:
 - Bedre plads til vild natur, byhaver og skolehaver
 - Reelle uderum i terræn til institutioner og en evt. friskole

Område VII

- Vesterbro Lokaludvalg støtter beboerforeningen i Den gule by i afvisningen af at etablere ny bygning i det gamle bevaringsværdige bymiljø.

Spor 10

- Vesterbro Lokaludvalg må se det som en problematisk praksis, at det friareal, som skal etableres i et område med relativ høj bebyggelsesprocent på 175, indskrænkes, idet de store parkeringshuse, den overdækkede cykelparkering og nu også Spor 10 ikke regnes med i bebyggelsesprocenten.

Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 3 - Bebyggelsens højde

Tegning 5b1-3

I området om Lokomotivskoven er der placeret 3 punkthuse på 40 meter. De vil være meget dominerende i forhold til oplevelsen af både skoven, Lokomotivværkstedet og Centralen. Umiddelbart giver det ganske enkelt ikke mening på den måde at tilføre Lokomotivskoven skygge, der ikke er fra træer, og vind, der typisk opstår omkring et punkthus. Derfor anbefaler Lokaludvalget, at bygningernes højde tilpasses de omkringliggende bygninger, det vil sige max. 5 etager.

Vi bemærker i §8 om ubebyggede arealer, at kantzonerne til disse bebyggelser, som stort set står med foden indenfor i Lokomotivskoven, angives til 1-2,5 meter. Der er ingen flexzone for noget af bebyggelsen, som vender ud mod skoven. For alle ejendommene (eksklusive Lokomotivværkstedet og Vandtårnet) er der tale om beboelsesejendomme med mulighed for serviceerhverv i stueetagen – og Lokomotivskoven må således fungere som disse huses udeareal.

Vesterbro Lokaludvalg oplever, at der er uklare overgange mellem den private bebyggelse og den kommunale skov. Vi opfordrer til, at den kommende programmering bliver en åben proces, som også involverer Lokomotivværkstedet.

6: Bemærkninger til bevaringsværdier (§6 stk. 7 og §7 stk. 35-89)

(Jf. også tegning 5a, tegning 6d1-d2)

Vesterbro Lokaludvalg er yderst tilfreds med den omfattende bevaringsplan i forhold til bygninger og spor fra DSB's centralværksted som en del af det nationale industriminde. Vi er glade for, at også den markante facaderække med betonrammer i område VI bevares. Vi kan af den grundige gennemgang i lokalplanen se, at både kommunen og grundejerne har lagt vægt på betydningen af denne kulturarv for byens og bydelens identitet. Lokaludvalget er bevidst om, at opgaven har bestået i både at bevare og give plads til nyt indhold, og at fortætningen i "Centralen" med nye bygninger til beboelse og erhverv kan skabe attraktive og inspirerende rum, forløb og mødesteder.

Lokaludvalgets bekymring går i retning af, om man med den bygningsvolumen, som tilføres i område 5, kommer til at gemme kulturarven for meget væk og skabe helt ændrede skalaforhold. Det er lokaludvalgets opfattelse, at bebyggelsesplanen i Carlsbergbyen i alt for høj grad har gemt kulturarven væk, og dette må ikke gentage sig i Jernbanebyen. Illustrationerne i lokalplanen giver ikke svar på dette.

Vores største bekymring går på

- placeringen af de tre enkeltstående punktbygninger på 40 meter mod øst og vest ved Lokomotivskoven – med foden indenfor skoven og uden eget udeareal (tegning 5b3).
- byggefeltet syd for Centralen, som helt skærmer for indblikket til Jernbanebyens vigtigste attraktioner for både beboere og besøgende.

Der gives i lokalplanen mulighed for at ombygge/transformere nogle af de bevaringsværdige værkstedsbygninger ved at tilføje yderligere etager. Der har ved flere af høringsmøderne været udtrykt bekymring over, hvordan dette vil påvirke oplevelsen af det gamle kulturmiljø. Vesterbro Lokaludvalg er ikke afvisende overfor, at det kan ske med enkelte af bygningerne – og kan henvise til et vellykket projekt med transformation af en bevaringsværdig rød lagerbygning i Carlsbergbyen, hvilket lokaludvalget i sin tid bakkede op om.

Vesterbro Lokaludvalg opfordrer til:

- at den konkrete programmering bliver en åben og inddragende proces, som kan give byen ny indsigt i, hvordan "de bærende kulturhistoriske og arkitektoniske værdier i byudviklingsområderne sikres gennem bevaring og omdannelse, så identiteten i de nye bykvarterer bliver historisk forankret" (Kommuneplan 24).

Særlige emner

- *Lokomotivværkstedet*

Denne bygning bliver en væsentlig attraktion. På tegning 6d2 angives og i §7 stk 76c angives mulige døråbninger midt i bygningen mod øst og vest, men det er uklart, hvad der skal fungere som hovedindgang(e) til den næsten 10.000 m² store bygning. Hvordan ankommer fx gæster til konferencer eller koncerter? Hvis udefrakommende besøgende ankommer i bil, er der så taget højde for det i parkeringskælderens på Otto Busses Vej i område VI.

- *Placering af bolig og erhverv i Centralen*

På tegning 2a-c kan det tydeligt aflæses, hvilke bygninger som primært er tænkt til beboelse og til erhvervsformål. Den nye bygning mellem Vognværkstedet og Blanketlageret er beregnet til boligformål og kommer til at ligge klos op ad den nye skole. Lyntogsløftehallen (§7 stk. 45-47) kan have serviceerhverv i stuen, men forudsættes derudover anvendt til beboelse. Den særegne bygning med den helt særlige tagkonstruktion med buede betonspær ville måske bedst kunne komme til sin ret ved udnyttelse til erhvervsformål eller til kultur og undervisning.

Lokaludvalget foreslår, at der i tegning 2 a-c gives mere fleksibilitet i forhold til, hvilke bygninger som om måske 7-8 år er bedst egnede til bolig eller erhvervsformål set i sammenhæng med, hvilket samspil der skal være med de kommende byrum. Desuden giver denne fleksibilitet bedre mulighed for at sikre, at håndværk og kreative erhverv kan finde plads i Centralen – med henvisning til §3 stk. 10 om erhverv i miljøklasse 3.

- *Kulturspor*

Lokalplanen afspejler, at det er småt med bevarelse af de kulturspor, som markerer den indbyrdes sammenhæng mellem værkstederne, som har været et af områdets helt særlige kendetegn. Lokaludvalget anbefaler, at der identificeres yderligere kulturspor, som kan understrege disse sammenhænge. Vi kan især pege på de rør, som stråler ud fra Kraftcentralen og de rør, som omkranser kogehuset.

7: Bemærkninger vedr. varmeø-forhold

Arealet der nu er under udbygning, er det varmeste sted i byen. Det fremgik af den rapport, som Københavns kommune fik lavet tilbage i 2010. Der bør derfor tages så store hensyn til varme-ø effekten som muligt.

Vi har derfor gennemgået forslaget til lokalplan med dette for øje. Dels har vi et forslag om at sikre en større mængde grønne arealer på taget. Dels ønsker vi os, at der i forbindelse med den foranstående meget omfattende planlægning af støjhegn sikres mulighed for at benytte erfaringer fra Folehaven, med det grønne støjhegn der her er opsat på 5 år.

Vi synes det er vigtigt, at hegnet rundt om CMC nu bliver genstand for en optimering – hvor det kommer til at indgå som en ressource. Som det er nu, fremstår det tarveligt – og egentligt er det svært at se, hvordan det passer ind i den eksisterende lokalplans tillægs bestemmelser om, at "Bebyggelsen skal fremstå med et enkelt og nutidigt arkitektonisk udtryk, der indgår i en arkitektonisk acceptabel helhed med omgivelserne." Og at "Bygningen udformes og placeres, så den naturligt kan optage den hegning, der skal etableres rundt om centret, og på en sådan måde, at hegn og bygning integreres."

Endnu værre bliver det dog, hvis man sammenligner med den oprindelige tekst i den oprindelige lokalplan, hvori det hedder, at "CMC skal udformes i en høj arkitektonisk standard, der signalerer bymæssighed." Og at "Områdets potentialer som byudviklingsområde på længere sigt skal forberedes."

Det er svært at se, hvordan det nuværende hegn med dets pigtråd løfter områdets potentialer som byudviklingsområde. Det skal der selvfølgelig gøres noget ved nu.

I stedet for den udformning med pigtråd på toppen af stålhegnet vi kender i dag, så ønsker vi os et grønt hegn – gerne med de ruder i, der allerede er stillet krav om. Men netop fordi de varme sommerdage kan være ekstra varme her på arealet, ønsker vi os, at der arbejdes videre med og åbnes for at der skal være levende og konstant grønt/vådt hegn rundt om CMC. Her er der gode erfaringer at hente andre steder – for eksempel i Valby, hvor der langs Folehaven findes et levende støjhegn, der holdes grønt af regnvand fra de omkringliggende bygninger. Der bør selvfølgelig ses på, i hvor stor udstrækning der kan være tale om en udbygning af det allerede etablerede hegn. (men helst uden synlig pigtråd.)

Langs hegnet kan man også have legepladser, Udsmykninger/kunstværk, idrætsfaciliteter og drivhuse.

Konkrete ændringsforslag

Vesterbro Lokaludvalg foreslår følgende konkrete ændringsforslag

- §6, stk. 4, teknik på tage. Ændring til litra a. Lån fra litra d "*Der må ikke etableres teknik på taget bortset fra solenergianlæg og mindre, nødvendige afkast og indtag til ventilation. Det vil sige, at tekniske anlæg og installationer skal placeres inde i bygningen fx under taget.*"

- §7, stk. 90, litra b se tilføjelse (side 104). Det kursiverede tilføjes: "Graden af gennemsigtighed kan være lavere, hvis det er nødvendigt for at dæmpe støjen *eller for at modvirke varme-ø effekten*. Skærmens lukkede partier skal være beklædt i træ *eller levende beplantning*."
- §9, stk.4. Det kursiverede tilføjes:
Det er en betingelse for ibrugtagning af ny og omdannet eksisterende bebyggelse, hvis overholdelse af støjgrænser afhænger af en eller flere af de §7, stk. 90 nævnte støjafskærmninger, at denne støjafskærmning er etableret. *Senere udbygningsmuligheder i form af drivhuse, idrætsfaciliteter, udsmykning/kunstværker, legeplads med videre kan være forberedt.*

8: Bemærkninger til bestemmelser vedr. ubebyggede arealer (§8)

Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 3: Bevaringsværdige træer

(Herunder også bemærkninger vedr. beplantning §8 stk. 9 samt tegning 7d1-7d3)

Vesterbro Lokaludvalg er glad for, at antallet af nyplantede træer i Jernbanebyen i den grad er blevet forøget, så der skal plantes 1500 nye træer – efter en detaljeret beplantningsplan som angivet på tegning 7d1-d3. Her kan man f.eks. se, at der skal være mindst 110 træer i Vasbyparken – og i §8 stk. 9 kan man se krav til stammeomkreds, træarter og minimumshøjde.

På høringsmøderne er der dog også givet udtryk for en stor modstand mod, at planen samtidig indebærer, at halvdelen af de eksisterende træer skal fældes. Dette gælder ikke mindst området sydøst for Spor10 ud mod Vasbygade, hvor der er en hel lund med smukke granvoksne træer. Det er også bemærket, at nogle af de meget store træer, som blev integreret i CPH Village-bebyggelsen, nu skal lade livet.

Vesterbro Lokaludvalg konstaterer, at det omfattende byggeri og etablering af en 'støjvold' af huse ud mod Vasbygade har konsekvenser for en del af de bevaringsværdige træer. Vi bemærker samtidig med glæde, at en række af de bevaringsværdige træer bliver passet ind i nybyggeriet i Centralen, så man også dér møder træer med alder og fylde. I områderne IX, III og IV fastholdes også bevaringsværdige træmiljøer – ligesom enkelte træer bevares i område VI.

Vi foreslår,

- at lokalplanen medtager en hensigtserklæring om, at der i den konkrete udformning af byggefeltene i område I og II kan blive plads til 3-4 bevaringsværdige træer. Som kan tilføre området karakter og historie – og som i de første mange år kan stå som signaler om den begrønning, som er på vej, men som tager tid.
- at man fastholder den fine træ-alle mod nord og bevarer 3 bevaringsværdige træer udfor Lyntogsløftehallen på Otto Busses Vej, som i henhold til træregistreringen i Miljøkonsekvensrapporten skal fældes.
- at man nærmere undersøger, om brugen af nogle af de træarter, som nævnes i §8 stk. 9, bør begrænses af hensyn til allergier.

Lokaludvalgets bemærkninger til stk. 7 (jf. også tegning 7a) – Indretning af byrum og gårdrum

Lokalplanen opererer med 30 byrum i Jernbanebyen, lige fra det store Lokomotivskoven på 2 hektar til Den gule Bys lille plads og legeareal.

Vesterbro Lokaludvalg er godt tilfredse med, at det fra starten er sikret, at der er reserveret plads til det rum for fællesskab, hverdag og fest, som er vigtig for det liv og naboskab, der skal udspille sig i Jernbanebyen. Vi ved godt, at den egentlige programmering først kommer senere – men lokalplanens bestemmelser er med til at definere noget af rummets karakter, vi finder det vigtigt allerede nu at se på, om der tegner sig et godt mangfoldigt byrumshierarki og en rollefordeling mellem dem.

Byrum A + G

Beplantningszone 6J, 1A og 1C

Dette område ved drejeskiven i det nordvestlige hjørne ud mod Vasbygade, Fisketorvet og Dybbølsbro bliver det store velkomstområde, hvor der for alvor skal kæmpes for at skabe et spændende, inviterende og brugbart byrum midt mellem høje huse, intens trafik og stort indkøbscenter – og for at undgå at det bliver et ingenmandsland, som tegningen på side 16 i lokalplanen giver indtryk af.

Vesterbro Lokaludvalg anbefaler:

- at de to byrum samtænkes for at skabe en fælles ankomst, og at Jernbanebyens grønne tema er tydeligt. Derfor foreslår vi også, at man her indarbejder i lokalplanen, at der i stedet for nogle af de nye træer i beplantningszone 6J, 1A og 1C sker træflytning f.eks. fra den store lund ved Vasbygade, så nogle af de truede bevaringsværdige træer på den måde får nyt liv. Samtidig vil træerne have en volumen, som kan spille op mod de høje bygninger og hjælpe med at bremse vinden, så vindforstærkninger undgås eller mildnes. Vi bemærker i øvrigt, at lokalplanens skyggediagrammer viser, at der er gode muligheder for her at nyde solen om eftermiddagen her helt fra forår til efterår.

Nyt byrum ved Spor10

Skal Spor10 både sommer og vinter spille den vigtige samlende rolle som omdrejningspunkt for den sociale infrastruktur i Jernbanebyen og specielt område I og II, så er det vigtigt med et større sammenhængende rum, der støder op til Spor10. Dette vil både være vigtigt i Jernbanebyens første leveår til 5-10-årsalderen, hvor livet i syd ikke endnu kan suppleres med attraktionerne og samlingsstederne mod nord – og fremover, når Spor10 for alvor fungerer som Jernbanebyens centrum for foreningsliv, aktivitet, bevægelse og socialt samvær. Også her er skyggediagrammerne gunstige, og en pladسدannelse med liv og aktivitet vil formentlig være interessant for det publikumsorienterede erhverv, som støder op til mod nord.

Vesterbro Lokaludvalg foreslår:

- at byggefeltet lige nordøst for Spor10 gøres mindre og flugter med sydsiden af parkeringshuset, som ligger lige syd for. Det foreslås, at der for at kompensere åbnes op for, at dette resterende byggefelt kan blive på 7 etager/25 meter, og at byggefeltet lige nord for kan blive på 8 etager/28 meter.

Vasbyhave byrum I

Vasbyhaven er med sine 10.000 m² et vigtigt grønt område både for syd og nord. Det skal indeholde aktiviteter og funktioner, som spiller sammen med de nærliggende institutioner og plejehjemmet, og som gør det oplagt for beboere i nord at søge herover. Det kunne f.eks. ske ved sørge for, at legepladsen har tilstrækkeligt omfang og format, og at der her kan blive plads til en danse- og musikpavillon og derudover motion, yoga, fitness og petanque. Vi kan ikke overskue, om disse aktiviteter betyder, at der bør slækkes på kravet om "Mindst 70 % af det på tegning 7a viste areal skal være bede med beplantning.

Vi anbefaler:

- at det i lokalplanen angives, at der skal være en legeplads af en størrelse der svarer til legepladsen i Enghave Parken eller som minimum 1600 m². Familier flytter sig gerne længere for større legepladser og en stor legeplads fungerer som samlingspunkt for børnefamilie og øger sandsynligheden for at møde legekammerater uplanlagt..

Byrum J og K

Der er her tale om et af de små byrum – men det eneste, der er til beboerne og erhvervslivet i område II. Det angives i lokalplanen som byrum, men på tegningerne beskrives det som en "mulig udformning af servicevej og bebyggelse mod vævet i delområde II".

Vi foreslår:

- at byrum J og K skal kunne noget mere – både for at kunne samtænkes med den institution, som antydes på tegning 2a-c, og for at levere udeareal til de bygninger, som ikke får gårdrum. Byrummet kan fungere som et lille samlingssted for beboerne med borde og bænke til fællesspisning, børnefødselsdage m.m.

Byrum E, F, S, R og Q – Baneparken

Med den dominerende støjmur mod CMC-anlægget kan Baneparken opleves som et yderområde og ikke Jernbanebyens centrale grønne strøg fra nordøst til sydvest. Bebyggelsesplanen ser samtidig ud til at skabe en 'mur' mellem Centralens indre og Baneparken. Vi er bange for, at overgangen vil opleves uhyggelig og livløs. I helhedsplanen blev der lagt op til, at det i tillæg til fodboldbanerne kunne være et

aktivitetsbånd med skaterbane, basketbane, fitness m.v. Dette kan være med til at skabe en overgang mellem det grønne og den urbanitet, Centralen udgør. Det er svært for Lokaludvalget at gennemskue, om dette fortsat er muligt i den videre programmering med de krav til bede med beplantning, som er angivet for specielt byrum S og E. Vi går i øvrigt ud fra, at bestemmelserne vedr. byrum Q (fodboldbanerne) ikke forhindrer, at banerne kan bruges til andet formål som f.eks. "byfest".

Lokaludvalget vil samtidig pege på, at der er få funktioner, som henvender sig til for eksempel Baneparken – og for den sags skyld også Lokomotivparken og Vasbyhave, og vi kan frygte, at urbaniteten kommer til at vende ryggen til de grønne områder.

Byrum O2

I afsnittet omkring anvendelser stk. 11-14 påpeger Lokaludvalget behovet for at skabe et egentligt strøg midt gennem Centralen, som forbinder Lokomotivskoven og Lokomotivværkstedet med skole- og kulturcentret i Vognværkstedet og videre til Skydebroparken og BaneGaarden.

Dette er udset til at være den plads, som skal være samlingsstedet for hele Jernbanebyen – og dermed ligge øverst i byrumshierarkiet. Der er i lokalplanen fint lagt op til publikumsorienteret serviceerhverv ud mod pladsen – og livet der kan understøttes af det indhold i Kraftcentralen, Kølerværkstedet, Plade- og Kedelsmedjen og ikke mindst Lokomotivværkstedet, som spiller sammen med pladsen.

Lokalplanen taler om en plads på 1700 m², mens der synes at være mindst en pladsmulighed på 2500 m²., som bør udnyttes fuldt ud.

Lokaludvalget vil desuden pege på den mulige konflikt, der kan være mellem liv og indimellem støjende aktivitet og det nybyggeri med altaner, som vender ud mod pladsen.

Byrum O1, O2 og O3

Vesterbro Lokaludvalg vil pege 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. Ligesom det er sket med BaneGården og deres fokus på det gode mad-håndværk i de gamle trælader.

På det ovenfor omtalte strøg gennem Centralen bør man – i forlængelse af helhedsplanens strategi "Værkstedsbyen" og i samspil med skolen og de offentlige værkstedsfaciliteter i Vognværksteder kunne finde plads til værksteder med særlige og sjældne håndværk, detailhandel med mindre butikker der handler med håndlavede varer og varer af høj kvalitet, gallerier og udstillingssteder for bl.a. kunsthåndværk.

En sådan fokus i prioriteringen af brugen af de eksisterende bygninger vil give området en identitet, som folk ville komme rejsende langvejsfra for at opleve.

Byrum B

Vesterbro Lokaludvalg har med glæde set, at den gamle skydebrohal i område VI bliver til et byrum inde bag de smukke facader – så Vesterbro både kommer til at have en skydebanehave og en skydebrohave. Den kunne blive en plads for blomster, stilhed og refleksion – hvilket har været efterspurgt i forbindelse med Lokaludvalgets aktiviteter i forbindelse med Jernbanebyen.

Inventar i byrummene

Et klart ønske fra især de unge har været, at udearealerne i Jernbanebyen kommer til at have toiletter og vandposter. Vi vil gerne sikre os, at lokalplanens bestemmelser ikke forhindrer, at dette kan blive til virkelighed i Jernbanebyen.

Natur

- Der bør sikres muligheder for den vilde natur.

Meget store dele af Jernbanebyen er park, strøg, bebyggelse. Men det er endog meget svært at få øje på, hvor den vilde natur kan boltre sig. Der planlægges endda med, at friarealerne til daginstitutioner med videre skal findes på kvarterets tage.

I Kommuneplanen blev det vedtaget, at *"Desuden skal den vilde natur, der findes på Godsbaneterrænet så vidt muligt bevares."*

Det er ikke rigtigt til at finde? Hvor der præcis gøres plads til den fredede orkide, er ikke til at se. Netop for at gøre plads til blot en smule vild natur – en udvikling i egen ret – bør der planlægges med grønne tage. Og grønne tage i en væsentlig større udstrækning end der er lagt op til. Også derfor har vi et forslag om at tagene skal være grønne som udgangspunkt. Og ikke tage til teknikskakter og andet. Man kan sagtens have grønne tage under solceller. Også våde sedumtage.

Konkret vil vi i Vesterbro Lokaludvalg gerne stille følgende ændringsforslag:

- Som også nævnt under afsnittet om varmeø-forhold: §6, stk. 4, teknik på tage (s. 77/78). Ændring til litra a. lån fra litra d *"Der må ikke etableres teknik på taget bortset fra solenergianlæg og mindre, nødvendige afkast og indtag til ventilation. Det vil sige, at tekniske anlæg og installationer skal placeres inde i bygningen fx under taget."*

9. Bemærkninger til bestemmelser vedr. støj og anden forurening (§9)

Jernbanebyen ligger omgivet af store veje og jernbane. Det vil naturligvis give en del trafikstøj især fra Vasbygade, Sydhavns Plads og Enghavevej. Støjniveauet er op til 73 dB på dele af friarealet og op til 73 dB på dele af facaderne, hvilket overstiger den vejledende grænseværdi på 58 dB for boliger og hoteller og 63 dB for erhverv. Derfor skal det sikres i planlægningen, at grænseværdierne for støjniveauer for de fremtidige bygninger og på udendørs opholdsarealer i umiddelbar tilknytning til boligerne kan overholdes. Det vurderes i lokalplanforslaget at der ikke er overskridelser af grænseværdierne for støj fra jernbanen.

Løsningen er at lave støjafskærmning af de udendørs områder, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne i form af støjskærme, der opsættes langs Vasbygade og ved Enghavevej og Sydhavns Plads. Det fremgår også at der skal være støjafskærmning ind mod CMC. Vesterbro Lokaludvalg foreslår:

- at disse støjafskærmninger må udformes således, at de bliver en del af det grønne areal, så der ikke opføres bastante mure, som vil skæmme helheden. Vesterbro Lokaludvalg forventer, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier overholdes for de forskellige anvendelser i Jernbanebyen, når byggeriet er færdigt. I MILJØRAPPORT FOR FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG/LOKALPLAN FOR JERNBANEBYEN vurderes at der vil være støj i anlægsfasen, når der skal fragtes affald, jord og byggematerialer, men da anlægsarbejderne vil strække sig over mere end ti år vurderes det, at lastbiler pr. dag være beskedent, og påvirkning af støj fra trafik vurderes at være lille. Det tillader Vesterbro Lokaludvalg sig at være skeptisk overfor. Da Carlsberg Byen blev realiseret, var der en meget stor støjgene for de omliggende beboere.

Mht. forurening er der et højt vidensniveau om forurening på grunden. Forureningen stammer fra dels opfyldning af området, dels de tidligere aktiviteter, hvor bl.a. DSB har sprøjtet mellem sporene. Vesterbro Lokaludvalg har tidligere udtrykt betænking ved jordforureningen.

Men det fremgår at den opgravede jord vil blive håndteret iht. Københavns Kommunes retningslinjer, anvisninger og den aftalte jordhåndteringsplan.

Miljøpåvirkningen vurderes på den baggrund at være lille. Vesterbro Lokaludvalg anbefaler dog:

- at der såvel i anlægsfasen, som når der senere skal udgraves, at der er særlig opmærksomhed mt. jordforureningen.

Svar til: Høring 64997 af: Team Cobe på vegne af grundejerne

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

40

INDSENDT AF

Team Cobe på vegne af grundejerne

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Team Cobe på vegne af grundejerne

BY

Nordhavn

ERSTATTET AF SVARNUMMER 47

POSTNR.

2150

ADRESSE

Orientkaj 4

HØRINGSSVAR

Læs venligst vedlagte høringssvar samt bilag.

Mvh

Team Cobe på vegne af Freja Ejendomme A/S, DSB Ejendomsudvikling A/S og Baneby

MATERIALE:

jbb hoeringssvar.pdf

jbb hoerringssvar bilag ss3.pdf

jbb hoerringssvar bilag ss4-5.pdf

jbb hoerringssvar bilag ss6.pdf

jbb hoerringssvar bilag ss7.pdf

jbb hoerringssvar bilag ss8.pdf

Svar til: Høring 64997 af: Rasmus Fenhnn

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

39

INDSENDT AF

Rasmus Fenhnn

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Fenhann Furniture

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Otto Busses Vej 31

HØRINGSSVAR

Se venligst høringssvar som PDF

MATERIALE:

hoeringssvar rasmus fenhann 2024.pdf

Værkstedsbym

I forbindelse med udviklingen af "Jernbanebyen", den nye bydel ved DSB's Lokomotivværksteder har planlæggerne og grundejerne chancen for at skabe en bydel med en unik selvstændig identitet. De smukke bevaringsværdige bygninger i området emmer af godt håndværk og man fornemmer en stor stolthed, der har dannet grundlaget i arbejdet med at vedligeholde de flotte DSB lokomotiver gennem tiden. Denne ånd vil kunne leve videre i området hvis man holder et skarpt fokus på, at de fremtidige aktiviteter omkring detailhandel, erhverv, uddannelse, kultur m.m kredser omkring kreativitet, kvalitet, vidensdeling, synergier og hvor håndens arbejde og de sjældne håndværksfag kunne give et stærkt bidrag.

Som lejer er jeg allerede en del af et fantastisk miljø af kreative håndværkere (Møbelsnedker/smed/modelbygger), der indenfor de senere år har fået mulighed for at leje en del af DSB's gamle batteriværksted på Otto busses Vej. En bygning med smukke lokaler, der er ideel til mindre kreative håndværksvirksomheder, men desværre er planlagt til at skulle rives ned. Jeg håber meget vores lille værkstedsmiljø bliver tænkt ind i den fremtidige plan for området.

København er i disse år ved at blive tømt for de sidste rester af steder, hvor det er muligt at lave håndværksmiljøer. En udvikling som meget få har været opmærksomme på og haft interesse i at forhindre. Desværre har vi, der udfører særlige og sjældne håndværk som faggruppe, svært ved at betale den samme husleje, som bolig, kontor og detail og derfor ryger håndværkerne ud når der skal fornyes og udvikles i byen. På en måde er det ligesom biodiversiteten, at man først opdager at vi er forsvundet, når der bliver underligt stille i dagtimerne og de små håndværksvirksomheder er væk. Det eneste arbejde der bliver udført i byen er kontor arbejde og det bliver næsten umuligt at få udført krævende og specielle håndværksopgaver.

DSB's værkstedsbygninger giver en unik mulighed for at skabe et miljø omkring håndværk, der vil kunne give en stærk identitet til området. Allerede nu har Banegården etableret sig med fokus på det gode mad-håndværk i de gamle træ lader.

Man kunne forestille sig 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 / Uddannelses institutioner 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. En form for fødekæde, der viser rollemodeller for de unge, udfoldelses muligheder for borgerne og afsætningsmuligheder for de kreative håndværkere.

Et sådan fokus i prioriteringen af brugen af de eksisterende bygninger vil give området en identitet, som folk ville komme rejsende langvejsfra for at opleve. En perle i byen, med en identitet, som mange gerne vil bo i nærheden af og alle Københavnerne ville værne om.

Da jeg endnu ikke har set nogle eksempler på at man har kunnet skabe sådanne miljøer i Københavns nybyggeri håber jeg, at man vil bruge Jernbanebyen som en mulighed for at gå nye veje og finde de løsninger, som København har hårdt brug for.

Scenarier for de mulige miljøer med kreative, kultur- og håndværkserhverv

Lokalplanen giver nogle interessante rammer og muligheder for at etablere værkstedsmiljøer, men også nogle udfordringer, der kræver stor opfindsomhed og velvilje fra grundejernes side. Hvis man tager afsæt i helhedsplanens tanke om en "Værkstedsby" kunne man forestille sig 3 omdrejningspunkter for bylivet i "Jernbanebyen":

- Det allerede etablerede Spor10 mod syd med foreningsdrevne kultur og fritidsfælleskaber,
- BaneGaarden mod nord som et grønt og gastronomisk laboratorium
- Centralen med fokus på håndværk midt i det gamle centralværkstedsområde.

Nedenfor har jeg beskrevet en vision for hvordan Centralen kunne blive Jernbanebyens kreative centrum med kreative skabende kræfter hvor de store støtter de små og til sidst et forslag til hvordan bydelens periferi kunne blive hjemsted for lokale håndværkere og socialøkonomiske virksomheder.

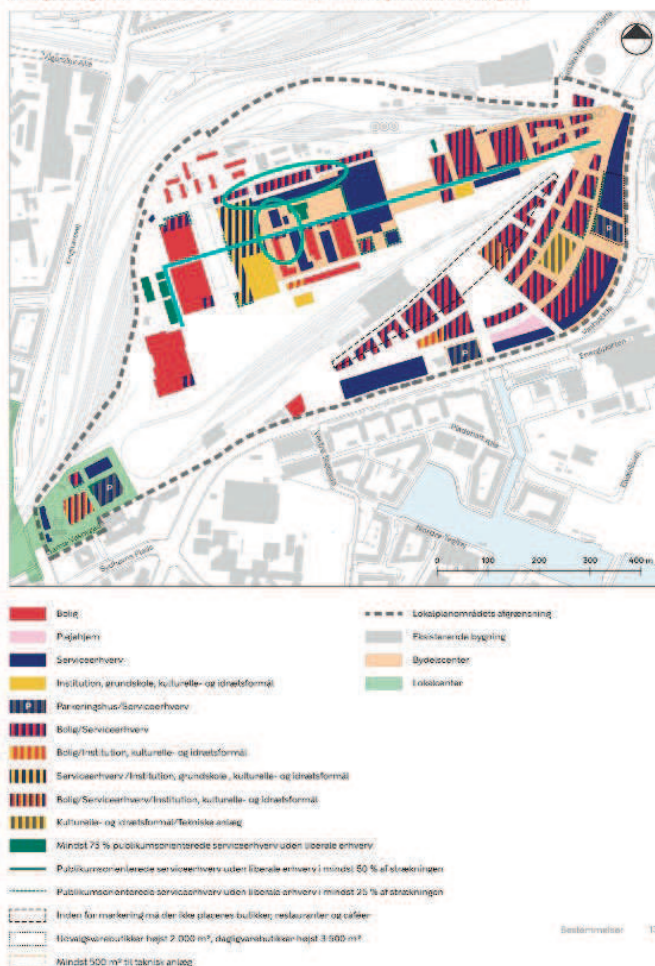
Centralen

Offentlige værkstedsmiljøer kombineret med Kreative håndværksmiljøer.

Lokalplanen viser at der skal etableres en 5 sporet skole i det gamle vognværksted med faglokaler og værksteder også til offentligt brug. Der er også planer om at etablere bruger-drevet værksted med åben adgang fab lab værksteder med plads til borgernes/amatøernes kreative udfoldelse i forbindelse med et kulturcenter med inspiration fra Copenhagen Fab Lab.

I umiddelbar nærhed af dette offentlige værkstedsmiljø ligger flere velegnede gamle bygninger, der ifølge lokalplanen skal udnyttes til serviceerhverv (markeret med grønne cirkler). Planen giver også et hint om at der kunne opstå et spændende strøg gennem byens midte (markeret med den grønne streg. I sådanne bygninger kunne man etablere et mindre kreativt håndværks og

Tegning 2a · Anvendelse i stueetagen (1. etage)



kunstnermiljø hvor der i stueetagen kunne rummes kreative håndværk som møbelsnedker, smed, keramiker m.v. med fælles showroom. Hvis man ikke placerer boliger i disse bygninger kan man undgå problemer med klager over støj. På første etage kunne kreative håndværk som smykkedesigner, guldsmed og kunstnerværksteder etableres.

Lejerne kunne f.eks. organiseres som et værkstedsfælleskab. En bidragende ide kunne være at værkstedsfællesskabet også har en udadvendt funktion og skal skabe et dynamisk samarbejde med skolen og borgerne i de åbne værksteder, som kan understøtte kreativitet og håndens arbejde og inspirere de unge i deres karrierevalg. Der kunne etableres fælles showroom til skiftende håndværks og kunst-udstillinger, som vender sig ind mod det fælles byrum, og stedet kunne også rumme et lokale til at kunne tage imod en gruppe borgere eller en skoleklasse, således at huset åbner sig mod "Centralen". I bygningerne kunne også huses kreative virksomheder som tegnestuer eller organisationer/ virksomheder med fokus på bæredygtighed med mulighed for samarbejde med BaneGaarden og dens vækstakademi.

Dette værksteds miljø kunne med fordel kurateres for at sikre mangfoldighed, således at lejerne havde en favorabel husleje i en tidsbegrænset periode på 10 år og krav om udadvendthed i form af f.eks. årligt tilbagevendende arrangementer.

Periferien – støjmuren

Hjemsted for lokale håndværkere

Et af Jernbanebyens store udfordringer er støj – mod Vasbygade, mod metroens klargøringscenter, mod jernbanen. Dette adresserer helhedsplanen ved at lade velegnede funktioner i byen være med til at skabe en støjmur ind mod byområdet. Det drejer sig bl.a. om p-huse og erhvervsejendomme.

Den nederste etage i disse erhvervsejendommene og især mod Vasbygade og evt. i P-husene vil der være en etagehøjde på 4 meter for at gøre dem velegnede til værksteder med håndværk, som kan betjene de nye byområder Carlsbergbyen, Havneholmen, Enghave Brygge, Teglholmen, Sluseholmen og Jernbanebyen. Dette vil spare en masse transport, idet mange af håndværkerne har måttet etablere sig udenfor København. Samtidig kan håndværkerne løse opgaver for de øvrige Københavnerne.

Der tænkes på baser for håndværk som f.eks. VVS, tømrer, murer, elektriker og smed. Alle vil have brug for kassebiler og kan dermed med fordel ligge lige ved eller i P-huse, og bør reserveres et område til håndværker-lejernes biler.

Socialøkonomisk virksomhed

Det indgår i den opdaterede helhedsplan at etablere erhvervslokaler velegnede til værkstedsformål i den sydvestlige ende af Jernbanebyen lige ved Sydhavns Station. Lokalerne udgør samtidig en støjmur, således at der bagved kan etableres byrum til beboere og handlende (der planlægges for en dagligvarebutik). Der tænkes endvidere i ejendommene på dette sted at etablere et botilbud for Københavns Kommune.

Værkstedslokalerne kunne danne ramme om socialøkonomisk værkstedsfællesskab med fokus på udsatte borgeres rettigheder og behov. Værkstederne kan bruges til at oparbejde brugbare kompetencer og samarbejde med virksomheder, hvor man kan komme i praktik med et mål om ordinær beskæftigelse, job i løntilskud, fleksjob, småjob m.v.

Lige på den anden side af Sydhavnsgade ligger Den grønne Plads, hvor Sydhavnskompagniet bl.a. laver socialøkonomisk virksomhed. Udfordringer/ anbefalinger

Udfordringer:

Jernbanebyens kvalitet er knyttet til en række aktører og miljøer som i dag holder til og producerer i området. Der er en stemning af det hjemmelavede og selvgroede i de gamle industribygninger. Hvordan kan de eksisterende kvaliteter og funktioner tænkes ind i den fremtidige bydel? Hvordan kan Jernbanebyen blive et sted, hvor man ikke bare kan konsumere, men også skabe, bygge, og reparere?

Høje lejeniveauer

Lejeniveauerne er blevet så høje i København at det reelt ikke er muligt at etablere værkstedsmiljøer på markedslejeniveau. Hvis der skal eksistere nogle værkstedsmiljøer i København i fremtiden, bliver kommunen nødt til at ændre deres nuværende tilgang hvor disse aktiviteter kun kan eksistere på markedsvilkår og indse at sådanne miljøer skal støttes på linje med andre kulturmiljøer.

Stramme regler

Reglerne for etablering af miljøklasse 3 værksteder gør, at der minimum skal være 50m til nærmeste beboelse. Hvis man tegner en cirkel på 50 meter rundt om al beboelse i Jernbanebyen er det minimalt hvor det vil være muligt at placere værkstedsmiljøer.

Før i tiden havde beboere en meget højere tolerance for andre aktiviteter end beboelse og jeg tror den store opdeling der har fundet sted i de senere år, gør at folk har vænnet sig til at når man bor i byen er det ligesom i en forstad. Dette er en udvikling der hæmmer mulighederne for en blandet by.

Tilkørselsforhold

Værkstedsmiljøer kræver en mulighed for levering og afhentning af materialer, produkter m.m. Dette begrænser mulighederne for at placere værkstedsmiljøer, så det er vigtigt at man husker at indtænke værkstederne de få steder hvor det praktisk er muligt.

Anbefalinger:

Undersøge om fonde kunne være med til at løfte opgaven.

En mulighed for at skabe lavere lejeniveauer er at formulere projekter der kan tiltrække fondes opmærksomhed på at gå ind i at f.eks. købe en eksisterende bygning og financiere indretningen til værkstedsmiljø for at støtte sjældne håndværk.

Analyser og udvikling af nye organisations- og forretningsmodeller.

Københavns Kommune kunne med fordel gå ind og udføre de nødvendige analyser, der kan finde frem til svar på spørgsmål som:

Hvordan undgår man at det bliver endnu en generisk bydel?

Hvordan man løser de store spørgsmål om støj og miljøklasser?

Hvilke drifts -og forretningsmodeller kan bidrage til et mangfoldigt og karakterfuldt byområde?

Hvem organiserer / drifter det?

Hvordan belønnes de aktører som bidrager?

Arbejde tidsbevidst.

Det tager tid at skabe en god by – og det er afgørende at bruge tiden bevidst. I stedet for at arbejde med 'midlertidige' aktiviteter bør man se alt som en del af en 'tidsbevidst byudvikling' hvor man tester og kvalificerer den fremtidige bys muligheder. Spor10 er en god start på dette.

Svar til: Høring 64997 af: Ina Rasmussen

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

38

INDSENDT AF

Ina Rasmussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Ørsted

BY

Fredericia

POSTNR.

7000

ADRESSE

Kraftværksvej 53

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede høringssvar fra Ørsted vedr. Jernbanebyen

Venlig hilsen

Ina Rasmussen

MATERIALE:

jernbanebyen hoeringssvar oktober 2024.pdf

Område for Byplanlægning
Njalsgade 13
Postboks 348
1503 København V
Danmark

31. oktober 2024
Vores ref.: ulrje,Ann-Britt, jacob,
Inara
Dok. Id: Deca00001789-
434509599-4020
Dok. ansvarlig: ulrje

Jernbanebyen høringssvar

Med henvisning til høringsmateriale af 30. august 2024 skal Ørsted hermed give sine bemærkninger til det af Københavns Kommune fremsendte høringsforslag vedrørende arealet, et areal der tidligere blev benævnt "Godsbaneterrænet", et område der nu i lokalplansforslag benævnes "Jernbanebyen".

Ørsted skal indledningsvis bemærke, at Ørsted og H.C. Ørsted Værket gennem længere tid har været i dialog med grundejere og Københavns Kommune om ændrede anvendelsesmulighed for "Godsbaneterrænet" i forhold til etablering af "Jernbanebyen".

Ørsted har i disse dialoger tilkendegivet, at Ørsted gerne vil arbejde proaktivt for, at etablering af Jernbanebyen kan realiseres.

Ørsted har dog samtidig understreget, at det er vigtigt, at en lokalplan og løsning for etablering af Jernbanebyen tilgodeser fortsat driftsmuligheder for H.C. Ørsted Værket, som i årtier har og stadig fortsat leverer afgørende infrastruktur i form af el og varme til Københavns området.

Indledende bemærkninger

Ørsted bemærkede i den forudgående høring indledende høring jf. brev af 30. august 2021, at anvendelse af frontbebyggelserne for Jernbanebyen ud mod H.C. Ørsted Værket bør fastlægges til ikke-støjfølsom anvendelse, og bør udføres i en udformning, højde og tæthed, så bebyggelsen bliver støjskærmende for bagvedliggende bebyggelser.

Gennem adskillige møderækker med grundejere af Jernbanebyen er der udvekslet informationer, hvilket har givet basis for grundige rapporter for støjudbredelser og styrker, med henblik for at finde muligheder for en god helhedsløsning for Jernbanebyen. En helhedsløsning der tilgodeser såvel Jernbanebyen som H.C. Ørsted Værket, og dermed samfundet, idet byens muligheder for udbygning og fastholdelse af rammer, der sikrer samfundsvigtig infrastruktur, dermed løses bedst muligt.

Desværre har indledende støjberegninger vist, at 50 db for frontbebyggelsen ud imod Vasbygade giver udfordringer for bagvedliggende bebyggelser.

I den tætte dialog med grundejere er der gennem genberegninger, revurderinger samt afdækning af muligheder for at etablere diverse tiltag omkring støjreduktioner på H.C. Ørsted Værket dog fundet positive resultater for at finde en løsning.

Ørsted vurderer derfor, at det er muligt for H.C. Ørsted Værket at fastholde den nødvendige ramme for, at H.C. Ørsted Værket kan varetage infrastruktur opgave, såfremt Lokalplanen regulerer ikke støjfølsomt anvendelse for bygninger ud imod Vasbygade med støjkrav på 50 dB, og 40 dB for bagvedliggende boliger.

Overordnede forudsætninger

Som Ørsted tidligere har tilkendegivet i den indledende høring, er det Ørsteds vurdering, at der ved etablering af Jernbanebyen ikke kan planlægges med støjfølsom anvendelse ud imod Vasbygade, og at det er afgørende, at frontbebyggelsen ud imod Vasbygade skal virke som støjværn imod bagvedliggende bebyggelse.

Som følge af de dialoger Ørsted har haft med Københavns Kommune og grundejerne, accepterer Ørsted trods indledende bemærkninger, at der i et enkelt byggefelt ud imod Vasbygade, hvor der er disponeret med plejecenter, kan være støjfølsomt anvendelse, forudsat at anvendelse til støjfølsom anvendelse håndteres med støjtiltag på bygningens facader af grundejer, således at støjkrav til H.C. Ørsted Værket til enhver tid er 50 dB på bygningens yderste facader (for eksempel ved etablering af støjafskærmning eller udførelse af dobbeltfacader), og at dette kan godkendes af involverede myndigheder.

I forbindelse med vedtagelse af lokalplanen skal Ørsted derfor venligst gøre opmærksom på, at der er helt afgørende for H.C. Ørsted værket

- at der opnås skriftlig aftale mellem Ørsted og grundejerne omkring de støjreduktioner, som Ørsted skal foretage på H.C. Ørsted Værket for at muliggøre Jernbanebyen og accept af støjkrav på 50 dB mod Vasbygade, og 40 dB for bagvedliggende boliger.
- at der i byggefelt ud imod Vasbygade, hvor der er disponeret med plejecenter og dermed er planlagt støjfølsom anvendelse sikres, at grundejerne skal etablere støjtiltag på bygningens facader, således at støjkrav til H.C. Ørsted Værket til enhver tid er 50 dB på bygningens yderste facader
- at H.C. Ørsted Værket generelt kan fortsætte sine aktiviteter, og hermed fortsat fungere som knudepunkt og produktionssted for el, varme og distribution af samme, til forsyning af København.

Overordnede betragtninger til Lokalplansforslaget

Baseret på løbende erfaringer for H.C. Ørsted Værket, skal Ørsted venligst opfordre til, at bestemmelserne i lokalplanerne udformes, så de er meget klare, således at risikoen for fejltolkning af anvendelsesmuligheder begrænses mest muligt.

Ørsted skal venligst gøre opmærksom på, at Miljømyndighederne for nærværende har klassificeret H.C. Ørsted Værket i områdekasse T2*.

I forhold til transformationsområdet jf. * skal Ørsted gøre opmærksom på, at det er Ørsteds bedste vurdering, at der også i de næste mange år vil være behov for produktion af varme og distribution af højspænding med henblik på forsyning af

København med varme og elektricitet. Der er derfor ingen udløbsdato på, hvornår områdets anvendelse til T2-formål ophører.

Vores ref.: ulrje,Ann-Britt, jacob,
Inara
Dok. Id: Deca00001789-
434509599-4020

Specifikke bemærkninger:

I lokalplansforslaget er der en nøjere beskrivelse af bygningernes udformning, højder og placeringer. Ørsted skal venligst bemærke, at de støjberegninger som har muliggjort en løsning for Jernbanebyen er baseret på den i lokalplanen specifikke beskrevne bebyggelse.

Udformning af bygninger må derfor fastholdes, medmindre der i dialog med Ørsted dokumenteres nye støjberegninger, der viser, at ændringen ikke har betydning for H.C. Ørsted Værket, og dette accepteres af Ørsted.

Det skal endvidere bemærkes, at Ørsted forudsætter, at der i øvrigt stilles vilkår om, at der ikke må etableres rekreativt område på tagflader, da dette også har afgørende betydning for de foretagne støjberegninger, som er lagt til grund for Ørsteds muligheder for at foretage støjreduktioner.

Støjberegninger for Jernbanebyens bagvedliggende boliger betinger, at frontbebyggelsen mod Vasbygade skal etableres før bagved liggende boliger tages i anvendelse. Grundejere og Ørsted skal indgå aftale om, hvorledes dette forhold håndteres, før Ørsted endeligt kan tilslutte sig lokalplanen.

Ørsted skal i den forbindelse bemærke, at den støjrapport, som er vedlagt lokalplanen ikke er den seneste og mellem Ørsted og grundejerne endeligt godkendte støjrapport, hvorfor lokalplanen bør opdateres på dette punkt.

Materialet der indgår i høringsmaterialet for lokalplan indeholder såvel Miljøkonsekvensrapport som Miljørapport.

Bemærkninger om tekster i Miljøvurderingsrapport

I Miljøkonsekvensrapport belyses støjpåvirkningen for Jernbanebyen.

Af afsnit 10 Støj fremgår af tabel 10-2, Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj. En analog tabel for vejledende grænseværdier for industristøj burde være en del af rapporten

For de omgivende virksomheder, der reguleres efter vejledende grænseværdier for industristøj, er det afgørende, at man også forholder sig til, hvorledes lokalplansområdet der planlægges påvirker og stiller krav til omgivende samfund.

Af konklusion i punkt 10.7.2 fremgår det at:

"På baggrund af ovenstående vil der i driftsfasen ikke være behov for afværgeforanstaltninger ved eksisterende boligområder, selvom vejtrafikken nogle steder forøges. Konklusionen tager ikke stilling til hvorvidt der er behov for afværgeforanstaltninger i forhold til industristøj".

En konklusion på behov for afværgeforanstaltninger i forhold til industristøj kunne med fordel være indarbejdet.

Miljørapport for forslag til lokalplan og kommuneplantillæg for Jernbanebyen.



Afsnit 4.4. Ørsted bemærker og bekræfter vigtigheden af, at det er en betingelse for endelig vedtagelse af lokalplanen, at der indgås en aftale med Ørsted Bioenergy & Thermal Power A/S.

Vores ref.: ulrje,Ann-Britt, jacob,
Inara
Dok. Id: Deca00001789-
434509599-4020

Afsnit 10.3 Eksisterende forhold:

Af teksten der beskriver H.C. Ørsted Værket beskrives der udfasning af anlæg. Ørsted skal bemærke, at H.C. Ørsted Værket er et aktivt forsyningsvirksomhed, og selvom der kan være udfasning af anlæg, så pågår der også aktuelle undersøgelser for etablering af nye anlæg.

Den i afsnittet beskrevne tekst i afsnittet kan efterlade det indtryk, at H.C. Ørsted Værket er under afvikling, hvilket på ingen måde retvisende, H.C. Ørsted Værket forventes at fortsætte aktivt deltagelse i levering af samfundsvigtige ydelser fremadrettet.

Afslutningsvis skal Ørsted bemærke, at der er tale om et større høringsmateriale, som Ørsted ikke har kunnet nå at gennemgå i detaljer. Nærværende høringssvar er derfor blot Ørsteds foreløbige høringsbemærkninger, idet Ørsted vil orientere sig nærmere i høringsmaterialet i den kommende tid og derfor kan have behov for at komme med yderligere bemærkninger.

På baggrund af nærværende høringssvar ser Ørsted dog frem til at fortsætte de konstruktive dialoger, således der kan tilvejebringes et grundlag for realisering af Jernbanebyen.

Såfremt der i øvrigt måtte være spørgsmål til nærværende høringsbrev stiller Ørsted sig naturligvis også til rådighed for en yderligere uddybning.

Med venlig hilsen
Ørsted, Bioenergy & Thermal Power

Jens Andersen Grymer
Vice President

JENAG@orsted.com
Tlf. +4599556825

Svar til: Høring 64997 af: R Christensen

APPLICATION DATE

1. november 2024

SVARNUMMER

37

INDSENDT AF

R Christensen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Otto Busses vej 50

HØRINGSSVAR

Jeg istemmer den grundige, detaljerede ennemgang i det høringssvar indsendt af Mario Guidarelli & Tine Willer vedrørende byggerier og stier omkring Den Gule by,.

At hele området skal bebygges og vil ændre sig er ikke til at komme uden om, men behold luft, lad være med at bygge for højt, minimer bil-trafik og behold alt det kan beholdes af den særlige kultur og stemning dette sted her. Behold noget af råheden, stedets indbyggede historie. Der er en særlig ro og udsyn til himmel, der er steder man kan gå på opdagelse. Der er historie. Når vi ser til andre storbyer rundt omkring i verden, fra Berlin til New York, hvor man har lykkedes med at beholde et kulturhistorisk steds ånd og ikke viske alt ud i pænhedens eller tankeløshedens navn eller bygge højt og firkantet i effektivitetens og vanens navn, kan vi se at disse steder får en stor værdi, de giver hele byen ånd og værdi. Steder som Brumleby i København eller Reykjaviks gamle bydel ville være blevet revet ned i 70'erne hvis det var stået til politikkerne, men folk protesterede og lykkedes heldigvis med det. Når det først er væk kommer det ikke tilbage.

Svar til: Høring 64997 af: Alex Bylander

APPLICATION DATE

31. oktober 2024

SVARNUMMER

36

INDSENDT AF

Alex Bylander

BY

København Sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Otto Busses Vej 12

HØRINGSSVAR

Læs vedhæftede høringssvar.

MATERIALE:

trafik otto busses vej.pdf

Allerede for nuværende er der meget cykeltrafik på Otto Busses Vej på strækningen mellem tunnelen mod Enghavevej og Dybbølsbro, der er kø både ind og ud af tunnelen hver morgen og eftermiddag, så det er ikke kun et fremtidigt vigtigt element for Jernbanebyen, det er en problematik for hele Vesterbro, der burde løses nu.

Jeg mener der burde graves/bores en ny tunnel til cykler på venstre side af den nuværende tunnel på billedet nedenfor, så der ikke skal lukkes helt af for trafik i perioden hvor denne skal etableres, som man ville skulle med en udvidelse af den nuværende tunnel.

Derefter vil man kunne bruge den oprindelige tunnel udelukkende til gående.

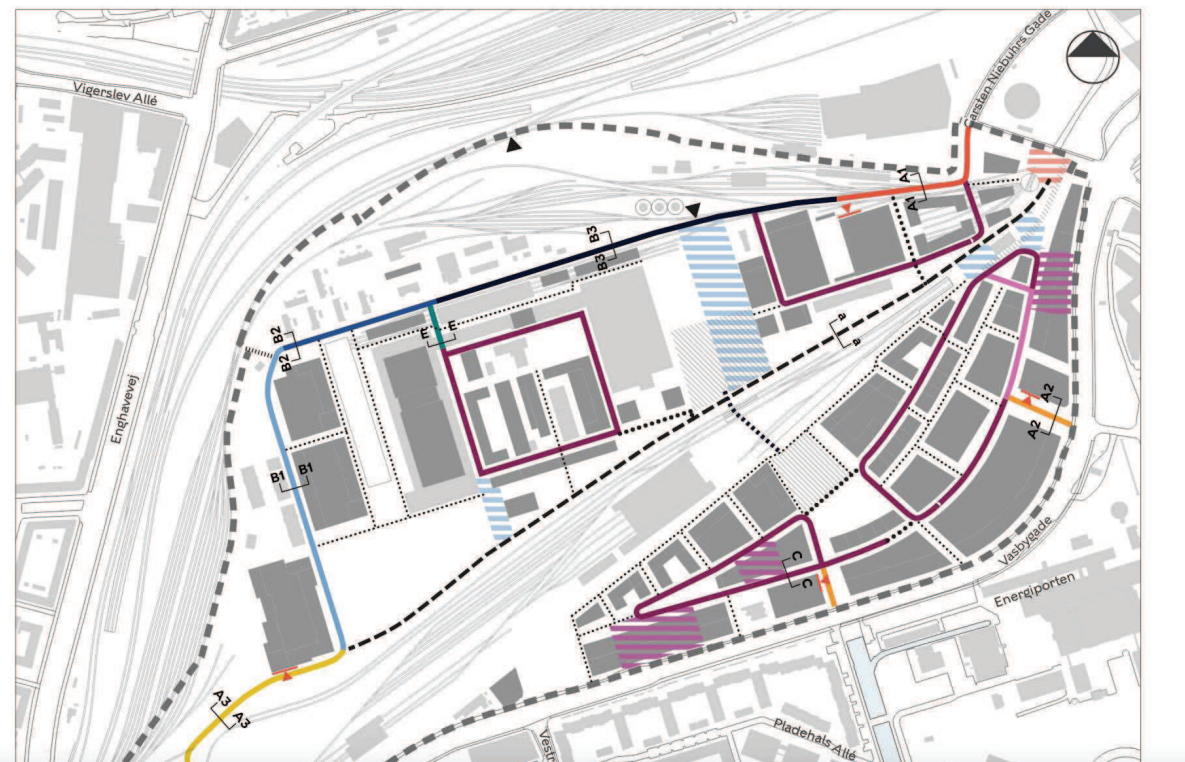


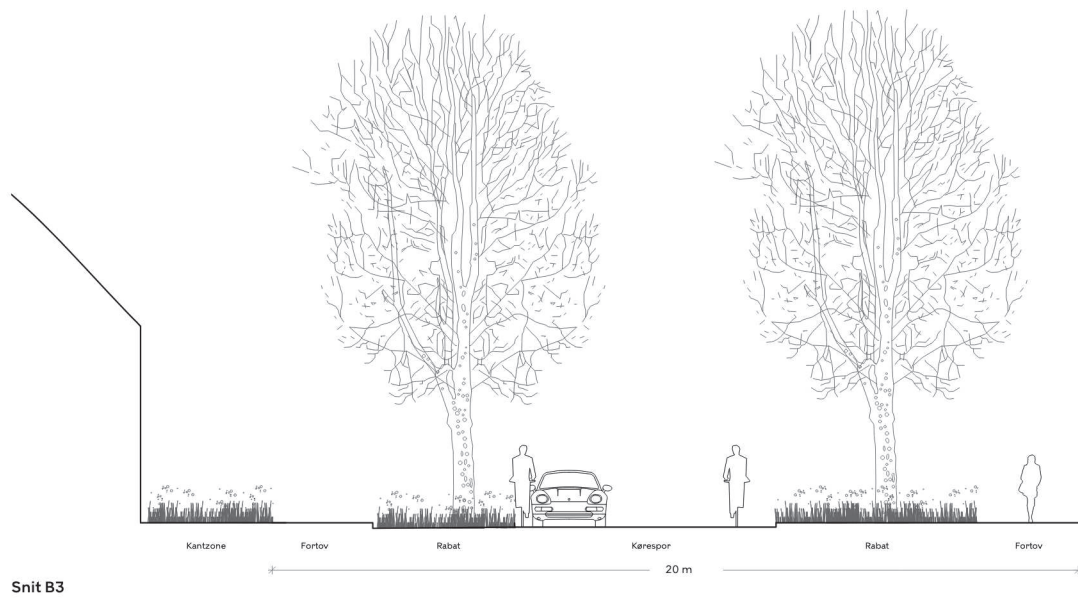
Der er lagt op til at Otto busses vej skal være uden cykelstier på størstedelen af strækningen som illustreret ved snit B1, B2 og B3, hvilket virker meget utrygt, når man må forvente at der

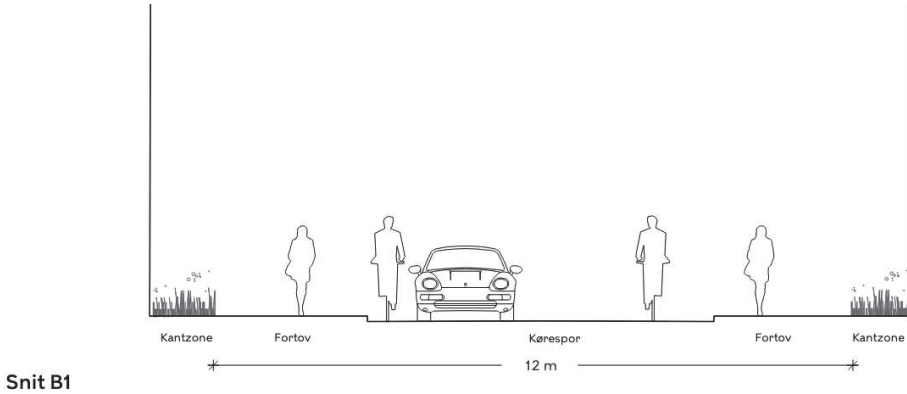
vil komme endnu flere cykler på strækningen, og samtidigt er der i forslaget til lokalplanen lagt op til at der på selvsamme vej uden cykelsti, skal sættes en busrute i drift.

Dette mener jeg ikke er den bedste løsning, da der allerede nu og her opstår farlige situationer mellem cyklisterne og lastbilerne der kører på Otto Busses Vej, og jeg foreslår derfor der etableres fortov og cykelsti på hele strækningen, og man lader den smalle strækning fra indkørslen mod transformerstationen og den gule by, ned til enden mod Enghavevej være ensrettet for lastbiler og busser, for at gøre trafikken langt mere sikker.

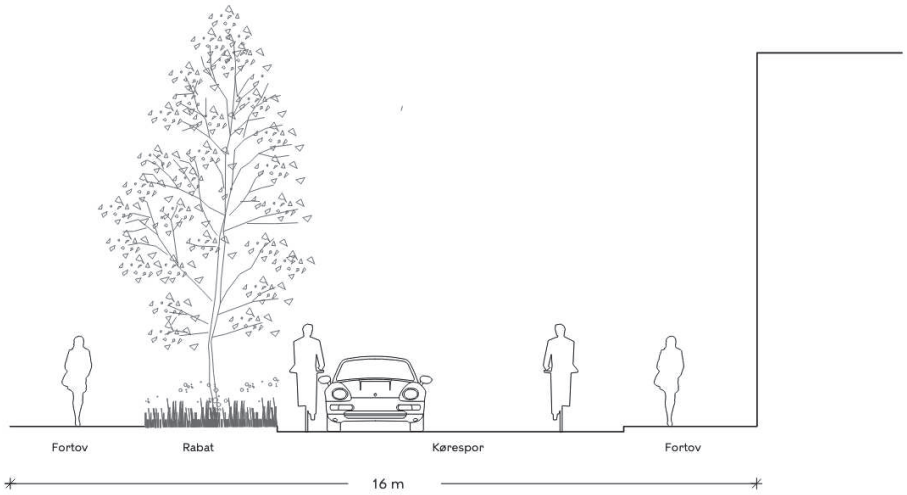
Tegning 3a1 • Veje







Snit B1



Snit B2

Svar til: Høring 64997 af: Mario Guidarelli & Tine Willer

APPLICATION DATE

31. oktober 2024

SVARNUMMER

35

INDSENDT AF

Mario Guidarelli & Tine Willer

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Beboere i Den Gule By

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Otto Busses Vej 54

HØRINGSSVAR

Vores indsigelse er vedlagt som dokument

MATERIALE:

indsigelse twi.pdf

Indsigelse til lokalplansforslag for Jernbanebyen

Nye rækkehuse i Den Gule By

På side 23 i lokalplanen under Delområde VII Den Gule By vil man muliggøre en ny boliglænge i to etager (stueetage og kviste) nord for Mesterboligerne. Vi mener ikke, at der skal gives tilladelse til dette byggeri af følgende grunde:



1) Det arkitektoniske

Arkitekterne C. Brandstrup og H. Rasmussens oprindelige tanker bag mesterboligerne var at skabe to smukke boliger til mestrene på ca. 230 m³ hver med store haver. Der skulle være stil over disse, så man kunne tildele en stadselig god bolig til mestrene. I dag er det omdannet til 4 lejligheder, hvilket er ok, men det vil ændre markant det arkitektoniske og stadselige udtryk at mase 5 ekstra boliger ind på dette lille stykke jord. Det vil ikke længere være muligt at se det flotte hus som det oprindeligt var tiltænkt.

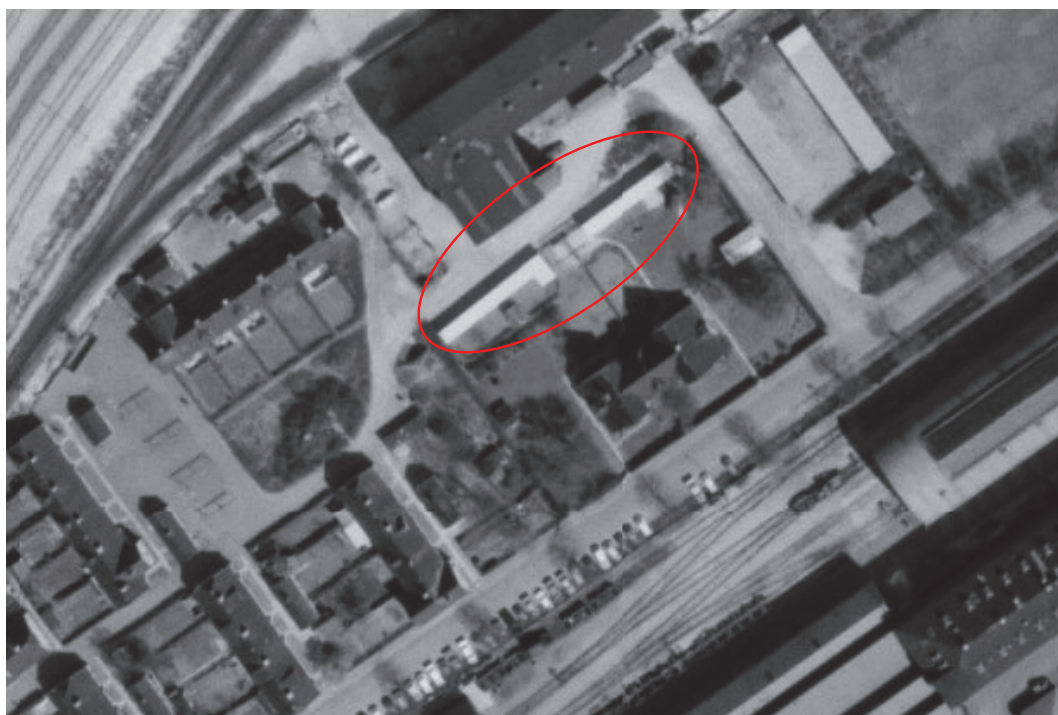
Mesterboligerne har allerede ændret meget karakter i det arkitektonisk efter renoveringen, idet Københavns kommune har givet tilladelse til ved at etablere altaner ud imod Otto Busses Vej og ændre vinduer og kviste. Det er svært at forstå, at man har givet tilladelse til altaner, når man i lokalplanen nu ikke ønsker altaner, ifølge *bestemmelser for nybyggeri i alle områder (side 88 afsnit 27)*. Der er også kommet vinduer i bygningen som der ikke var oprindeligt, så der er rørt rigeligt ved den oprindelige arkitektur, så en række med 5 huse i baghave i træ, vil være skæmmende for arkitekturen. Desuden nævnes det også at de skal være røde, i et område der hedder Den Gule By pga. husmurenes farve. Vi forstår ikke at Københavns kommune tillader at der bliver ændret så gennemgribende på de tanker arkitekterne Niels Holger Rasmussen og Christian Brandstrup havde med Den Gule By. To meget velrenommerede arkitekter, Brandstrup har bl.a. tegnet Løveapoteket på Amagertorv og Rasmussen står bag Frimurerlogen på Blegdamsvej. Det er ikke Hr. hvem-som-helst der har tegnet Den Gule By og vi mener derfor ikke at der skal ændres mere end der allerede er sket ved renoveringen af de to mesterboliger. Tillige vil indkigget til mesterboliger vil blive alt for meget idet der bygges rigtig tæt på disse.

2) Parkeringspladser

Der vil forsvinde 2 parkeringspladser, hvis rækkehusene bygges og i forvejen vil der ryge parkeringspladser, hvis der skal laves vendeplads i Den Gule By til renovationen. De nye beboere har muligvis også biler, så det vil betyde at der kommer til at mangle parkeringspladser i Den Gule By. Vi har ikke mulighed for at få en parkeringslicens i nærheden idet al parkering er privat og ikke under kommunen.

3) De grønne skure ved mesterboligerne

Beboerne i Den Gule By har meget lidt opbevaringsplads inde i de små huse (ingen kælder eller loft) og derfor byggede DSB rækken med grønne træskure til beboerne, så de kunne opbevare cykler, haveredskaber, havemøbler etc., nogle af beboerne brugte dem endda til hønsegårde. Disse skure har en stor betydning for beboerne, da de ellers ikke har andre muligheder for opbevaring. Skurene har ligget i Den Gule by siden 1960'erne og har været benyttet af beboerne lige siden. Disse vil jo forsvinde, hvis rækkehusene skal bygges. Hvis skurene bliver revet ned, får beboerne ikke tilbudt anden opbevaringsplads til de ting de i dag har i skurene. Desuden fungerer skurene også som en vigtig indhegning af haverne ved mesterboligerne. Hver af de små boliger har et gult skur i deres kontrakt, men disse bruges ofte til opbevaring af objekter, som skal ligge i et tørt rum, såsom kufferter, tøj, møbler, dokumenter etc. Disse var gule udhuse var oprindeligt tiltænkt vask af tøj og var indrettet med gruekedler og der var plads til brænde/koks.



Billede fra det Kongelige bibliotek fra 1971

En grøn bydel

Det at fjerne et stort grønt område i Den Gule By (mesterbolighaverne) hænger heller ikke sammen med, at man ønsker at Jernbanebyen skal være en grøn bydel. I forbindelse med en evt. etablering af rækkehusene, vil der blive fældet træer. Ifølge bilag 6 side 2 vil der blive fældet 4 bevaringsværdige træer i haverne for at gøre plads til byggeriet. Generelt har lokalplanen ikke meget grønt med i projektet og byggeprocenten er alt for høj.

I øjeblikket er man i gang med at etablere "midlertidige" paddelbaner op imod CMC og jeg ved ikke hvor meget beton der er hældt i jorden, som åbenbart skal op igen - ikke just en grøn tankegang når cement nu er noget af det der er mindst CO2 venligt. Men det betyder åbenbart ikke noget for Københavns kommune, de tænker ikke grønt og kommer nok heller ikke til det i fremtiden. Padelbanen er i øvrigt lagt på et i fremtiden grønt område, så jeg kan forestille mig man stryger det grønne område og gør banerne permanente, uden at etablere nye grønne områder. For det samme skete med fodboldbanerne, som man havde regnet med som grønt område, indtil man fandt ud af, at kunstgræs ikke kan medregnes som grønt område, og der

blev ikke tilføjet et nyt grønt område som erstatning for fodboldbanerne. Så inden vi får set os om, så er Jernbanebyen lige så bebygget og sort område som Carlbergbyen.

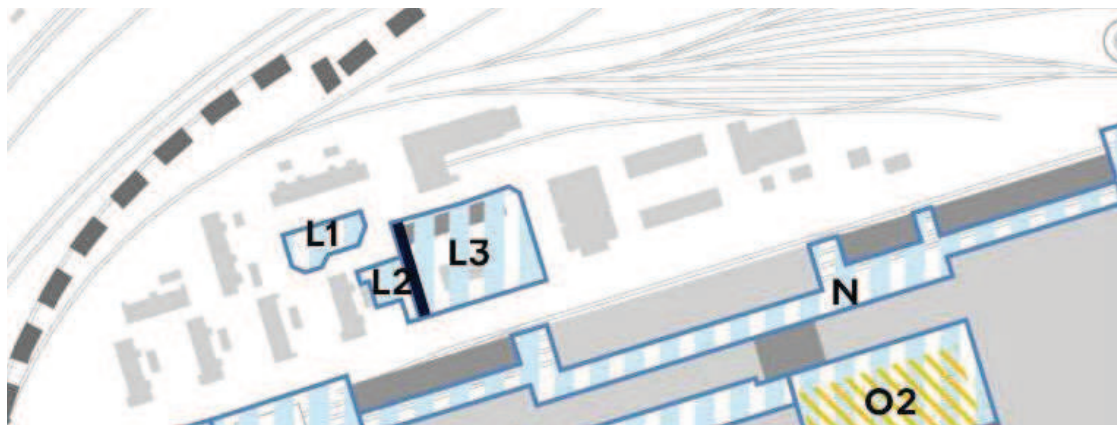
Bevaringsværdige bygninger og påbygninger

Det nævnes side 24 i lokalplanen, at der ikke må ske ændringer/tilbygninger til de eksisterende kviste i Den Gule By, men når man så læser videre til side 45, så nævnes der en ændringsmulighed: vupti så er der 31 nye kviste over 22 eksisterende ovenlysvinduer, samt etablering af de førnævnte rækkehuse.

De nye børnefamilier i området er blevet lovet disse kviste ved indflytningen, da det vil give dem et værelse mere på 1. salen og jeg kan godt forstå at en børnefamilie har brug for et børneværelse mere. Samtidigt vil det også fjerne det meget lidt opbevaringsplads der er i husene i form af skunke. For mit vedkommende vil en kvist ikke give mig mere plads, det vil dog fratage mig den lille plads jeg har til opbevaring. Desuden har jeg ikke et sted, hvor jeg kan opbevare mine ting fra 1. salen imens renoveringen foregår, da jeg i stueetagen kun har en stue og et køkken. Jeg har forståelse for, at de unge børnefamilier ønsker et ekstra værelse. Så mit forslag er følgende:

1) Hvis det er muligt, at de beboere der ønsker kviste samt ombygning af 1. salen kan få det, og de beboere der ikke ønsker det kan blive fri. Nye kviste og ombygning skal så først ske ved fraflytning og renovering af lejemålet. Hvis dette er muligt, så er det ok med nye kviste for dem der ønsker det. Hvis dette ikke er muligt, så gør jeg indsigelse imod etablering af de 31 nye kviste og ovenlys.

Byrum i Den Gule By



1) Byrum

Lokalplanen viser (side 166) at der skal være byrum L1, L2 og L3.

Jeg er ikke enig i dette. L2 og L3 er private haver og tørrepladser til vores vasketøj og en grøn legeplads for byens børn og ikke byrum, hvor alle kan bevæge sig rundt. Derfor ønsker jeg at disse bliver slettet som byrum. Vi ser også at der er planlagt en offentlig sti mellem L2 og L3, den bør ikke etableres, bl.a. fordi dette stykke fungerer som vores tørreplads og have for beboerne.

Træer i Den Gule By, Jernbanebyen og lidt om stormsikring

Desuden har lokalplanen indtegnet bevaringsværdige træer i Den Gule By. Vi mener, at der må være op til udlejer at sætte regler for træer i haverne. I dag er nogle af træerne for store til de små haver, og vi ønsker der indføres en regel om plantning af træer i de små haver, så de ikke

overskride en vis størrelse, da det kan forvolde skader på de bevaringsværdige bygninger. Det er ikke til at forstå at lokalplanen udpeger træer i Den Gule By der ikke må fældes, når man samtidigt tillader fældning af halvdelen af alle de gamle bevaringsværdige træer i hele Jernbanebyen, for at udskifte dem med en kvist der først er vokset sig store om 25-50 år. I vil bevare store træer i en bebyggelse, der ikke tåler så store træer, men vil fælde bl.a. lindetræer på vejen ned til Den Gule By for at gøre plads til biler og busser. Det hænger jo ikke sammen.

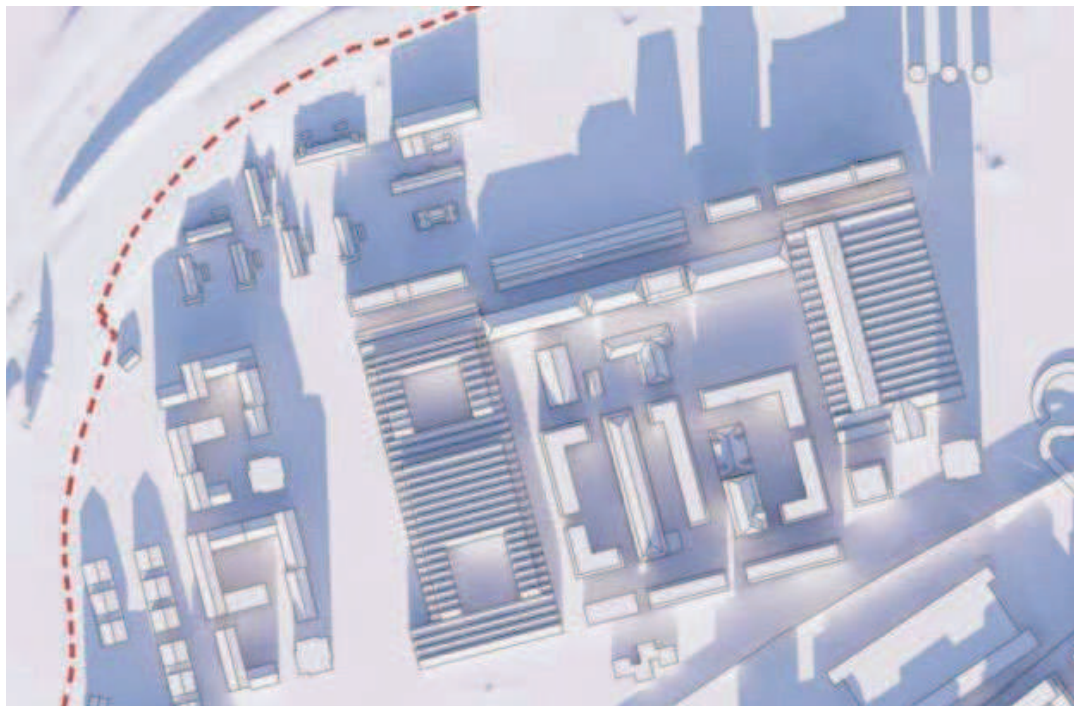
Sidst vi havde en stormflod og oversvømmelse på Vesterbro i 2011, hvor Istedgade og Enghavevej var floder, da gik Den Gule By fri bl.a. fordi det dengang store grønne område med mange store træer sugede vandet op. Hvis de store træer forsvinder samtidigt med at området bliver plastret til med cement, så vil der komme vand ind husene i Den Gule By, bl.a. fordi byen ligger 2 cm under havets overflade.

Det beskrives også i lokalplanen, at man vil fælde 3 lindetræer ned langs Otto Busses Vej for at gøre plads til busser, biler og et ekstra fortov. I dag er der rigeligt med plads. Der kører kranbiler, lastbiler og biler som skal ned for enden af vejen til pladsen op imod banelegemet som administreres af Banedanmark og det helt uden problemer.

For at gøre plads til et ekstra fortov og cykler, så foreslår jeg, at der bliver etableret en gang- og cykelsti på den anden side af træerne, så man kan gå/køre bag træerne i sikkerhed for busser og andre tunge køretøjer. Dvs. at man helt fra tunnelen kan køre i sikkerhed helt ned til parken v. lokomotivhallen.

Bygninger overfor Den Gule By

Vi har undersøgt skyggediagrammer for Den Gule By ifm. de planlagte bygninger på 19m/5-6 etager, som skal placeres lige op ad byen, og det er trist ud. De skyggediagrammer der var vist i lokalplanen var fra perioder, hvor skyggerne ikke har så stor en gene på Den Gule By, men vi har kigget igennem for hele året og når man kigger på skyggediagram for d. 21. december kl. 12, så ser det trist ud.



Skyggediagram 21/12 kl. 12

De påtænkte nye bygninger vil danne kæmpe lange skygge ind over Den Gule By (se nedenstående skyggediagram). Vi har i forvejen små sprossevinduer, hvor lyset har svært ved at

trænge ind i boligerne. Dertil kommer, at de planlagte meget høje boligblokke udover at tage lyset fra boligerne i Den Gule By også vil give et indkig, bl.a. fordi der er planlagt altaner ud imod Den Gule By.

Vi er af den opfattelse, at man bør bygge lavt (ikke over 2 etager) ned imod Den Gule By, som man også har gjort over i Humleby, så det hænger sammen med de omkringliggende bygninger og med respekt for Humleby. Det er som om, man ser træ-laderne som det vigtigste at bevare og respektere. Træ-laderne var bygninger til opbevaring af træ til reparation af togene. Hvorimod Den Gule By er tegnet af kendte arkitekter og har modtaget en pris af Københavns kommune da de blev opført. Ingen kender arkitekterne bag træ-laderne. Træ-laderne er fine og bevaringsværdig og det er jeg enig i, men Den Gule By, bygget i samme periode, bliver i lokalplanen betragtet som mindre vigtig og respekteres ikke med de højhuse i umiddelbar nærhed der er lagt i støbeskeen.

Vi mener, at der er andre løsninger til placering af disse høje bygninger:

- a). Bl.a. overfor træ-laderne (i dag Banegården). Disse lader er erhverv og ikke beboelse, og vi finder det vil være et mindre overgreb på en erhvervszone, som ikke har aktivitet 24/7 end private beboelse, hvor der er aktivitet 24/7.
- b) Man kunne også sænke bebyggelsesprocenten til fx 90% og lægge bygningerne et andet sted.
- c) Man kunne flytte det høje byggeri ned bag lokomotivhallen.

Skolen i Jernbanebyen

Vi finder det yderst vigtigt at hele lokalplanen ikke bliver godkendt, hvis der ikke er lovning om en skole på området. Der skulle have været en skole i Carlsbergbyen, men den blev droppet, så det er vigtigt at dette ikke sker igen. Der flytter jo en masse børn ind på området. Dog forstår vi ikke at skolen ikke kan blive bygget før, hvor skal alle børnene fra Jernbanebyen gå i skole?

Vi mener at skolen skal etableres samtidigt med boligerne.

Vejnavn

Det er en katastrofe med vejnavnene i dag. Der er ingen der kan finde frem længere. Før i tiden var den lige ved fra Carsten Niebuhrsgade ned til Banegården jo ikke en vej. Det var vej ind til værkstedsområderne som så hed OBV 11 fx. Hvorimod vejen ned til Den Gule By hed Otto Busses Vej var en reel vej ned til beboelse med vejnavn. Derfor vil vi foreslå at man kalder den vej der skal gå ned til Den Gule By for Otto Busses Vej og den anden Ny Otto Busses Vej.

Svar til: Høring 64997 af: Stefanie Høy Brink

APPLICATION DATE

31. oktober 2024

SVARNUMMER

34

INDSENDT AF

Stefanie Høy Brink

VIRKSOMHED / ORGANISATION

By og Land Danmark

BY

København K

POSTNR.

1300

ADRESSE

Borgergade 111

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede.

MATERIALE:

by og land danmark vedr. jernbanebyen.pdf

Teknik- og Miljøforvaltningen

Københavns Kommune

København den 29. oktober 2024

Kommentarer fra By og Land Danmark vedr. lokalplanforslag "Jernbanebyen"

By og Land Danmark finder det positivt, at bygninger og spor udpeges som bevaringsværdige i lokalplanforslaget. Området, der udgør Jernbanebyen, er et vidnesbyrd om togdriftens betydning og dansk industrikultur i det 20. århundrede. Området var en stor statslig industriarbejdsplads med helt afgørende infrastrukturel betydning i det 20. århundrede, der var med til at sikre landets sammenhængskraft. Derfor påhviler der også et stort ansvar i udviklingen af området, så der tages hensyn til de mange bevaringsværdige bygninger og spor.

I hele området kan man bogstavelig talt følge sporene fra det ene værksted til det andet og se hvordan de enkelte værksteder afhang af hinanden og på den måde følge arbejdsgangen på Centralværkstederne.

Hvis historien skal forblive nærværende, er det vigtigt, at man ikke fremstiller historien som noget statisk og derfor er det også positivt, at bygninger helt op til 1980'erne bliver udpeget som bevaringsværdige i lokalplanen.

Bevaring af både den store og mindre skala

Bygningerne er meget forskellige, men når man går rundt i området, er man ikke i tvivl om deres indbyrdes sammenhæng. Det er således positivt, at man i lokalplanforslaget også har valgt at bevare de mindre bygninger, som f.eks. portnerbygningen og kogehuset. I lokalplanforslaget bliver det muligt at opføre en ny længe foran Mesterboligen i Den Gule By. Mesterboligens have er en væsentlig del af kulturmiljøet Den Gule By og bør derfor ikke bebygges.

Transformationer

I By og Land Danmark går vi principielt ind for transformationer, især hvis alternativet er nedrivninger. Mange af bygningerne kunne transformeres uden de massive tilføjelser og påbygninger, der bliver mulige ifølge forslaget. By og Land opfordrer til, at transformationerne ikke bliver på bekostning af bevaringsværdierne samt at bygningerne ombygges inden for deres eksisterende omfang og skala.

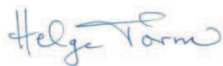
Bebyggelsestæthed

Bebyggelsestætheden for både den nordlige og sydlige del af meget høj, selvom den trods alt er lavere i den nordlige del, så er det bekymrende med de mange nye (og høje) bygninger i den nordlige del. Punkthusene risikerer at udviske bygningshierarkiet mellem de bevaringsværdige bygninger, ligesom de mange nye bygninger i

hesteskoen omkring centralvarmebygningen også gør det markant sværere at aflæse de bevaringsværdige bygningers indbyrdes relation. En bevaringsværdig bygning bliver påvirket af sine omgivelser og derfor opfordrer vi til, at man genovervejer bebyggelsestætheden og frigiver noget af pladsen til bygningsarven.

Det er en svær balancegang at bevare området's identitet og historie og samtidig udvikle et moderne byområde, der lever op til nutidens standarder. Men til trods for, at mange bygninger udpeges som bevaringsværdige, så mener vi, at de kommer til at stå i skyggen – i overført betydning og helt bogstaveligt – af de høje punkthuse. Derfor opfordrer vi til, at man genovervejer de nye bygningers skala, placering og omfang og derved tager hensyn til, at de enkelte dele har betydning for forståelsen af hele kulturmiljøet, så den ønskede fortælling om bydelen ikke risikerer at gå tabt, i takt med området's forandring.

Med venlig hilsen



Helge Torm

Formand for Frednings- og Bevaringsudvalg



Stefanie Høy Brink

Sekretariatschef By og Land Danmark

Svar til: Høring 64997 af: iHansen

APPLICATION DATE

31. oktober 2024

SVARNUMMER

33

INDSENDT AF

iHansen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Otto Busses Vej 14

HØRINGSSVAR

Jernbanebyen

Indsigelser til ny lokalplan

1: Bygninger mod den gule by

Højde Den bygning, der kommer til at stå syd for Mesterboligen (A på nedenstående skyggediagram) er med sine 5 etager og 19 meter markant højere end de eksisterende bygninger i Den Gule By. Det samme gælder de bygninger ved portnerboligen på 5-6 etager og 21-24 meter (B på nedenstående skyggediagram). De kommer til at rejse sig som eneste bygninger på over 2 etager i hele den nordvestlige del af bydelen.

Retspraksis: Jf. 2 landsretsdomme (V.L.B-1753-08 bilag1 og U.2019.1422 bilag2) kan man max tåle 2 1/2 etage ved siden af eksisterende boliger. Da bygningerne langs Otto Busse Vej bliver væsentlig højere, bør der ikke gives tilladelse til disse.

Indkig Altaner mod Den Gule By vil kunne give indkig boligerne og deres haver.

Skygge Skyggediagram i lokalplanen angiver kun skyggen i sommerhalvåret og er

ikke retvisende. I vinterhalvåret er skyggerne meget længere og det er vigtigt at der kommer lys til husene i Den Gule By - især om vinteren. DKE (grundejer i Den Gule By) har udarbejdet et skyggediagram for 21. december kl. 12. Her er der massiv skyggepåvirkning. Tidligere og senere på dagen er skyggerne længere og giver mindst lige så stor gene.

Forslag Bygningerne langs Otto Busses Vej mod den gule by bliver kun på 2 etager.

Alternativ placering af byggeri:

1.Højere byggeri ved Trælageret som er et erhvervsområde uden beboelse.

(C på skyggediagram)

2.Højere byggeri øst for Lyntogsløftehallen bag Lokomotivværkstedet

(D på skyggediagram)

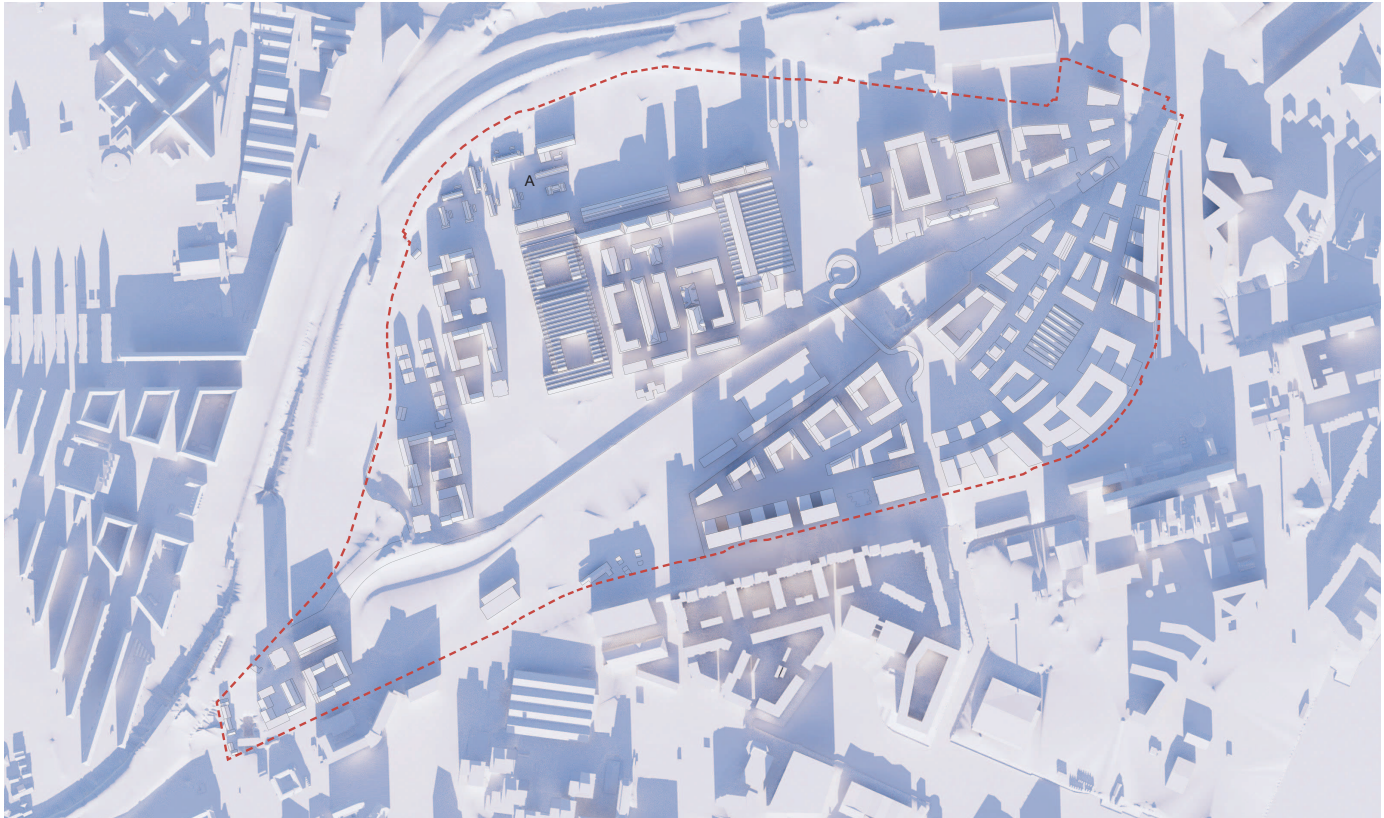
3 Bebyggelsesprocenten kan nedbringes til f.eks. 90%

MATERIALE:

jbb skygge diagrammer december.pdf

Sol og skygge (L7.4, L7.6)

21 December, 12:00



Jernbanebyen - Lokalplantegninger - 28. maj 2024

Svar til: Høring 64997 af: Carl Johan Paulsen

APPLICATION DATE

31. oktober 2024

SVARNUMMER

32

INDSENDT AF

Carl Johan Paulsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

BaneGaarden ApS m.fl.

BY

Kbh. SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Otto Busses Vej 45

HØRINGSSVAR

Idéen med BaneGaarden er at skabe en grøn oase for Jernbanebyen og omegnens beboere og gæster. Et sted for læring, leg, udvikling og grønne projekter – og forhåbentlig et eksempel til efterfølgelse i fremtidens byudvikling.

Som led i det projekt har vi bekostet restaureringen af et fint og ellers nedrivningstruet gammelt væksthuse fra Botanisk Have. Bæredygtigt og eftertænksomt. Vi tror på, at Væksthuset kan blive et fremtidigt samlingssted for alle, der færdes i Jernbanebyen og derfor vil det være centralt for BaneGaarden og Væksthuset, at sidstnævnte får anvendelseskategorien: "Serviceerhverv/institution, grundskole, kulturelle- og idrætsformål." Således vil vi kunne afholde workshops, grønne foredrag, Åben Skole, fællesspisninger og meget andet, som kan samle og inspirere både nuværende og kommende gæster og generationer. Væksthuset var udvalgt som én af pavillonerne ved UIA 2023 og som sådan ville det være endnu mere ærgerligt, hvis det ikke kunne tages i fuldt brug fremover.

Svar til: Høring 64997 af: Annette Frandsen

APPLICATION DATE

31. oktober 2024

SVARNUMMER

31

INDSENDT AF

Annette Frandsen

BY

København

POSTNR.

1363

ADRESSE

Vendersgade 24

HØRINGSSVAR

Høringssvar nr. 4 fra Sarah Holst Kjær og høringssvar nr. 12 fra Jep Loft og Arkitekturoprøret har fremført en række synspunkter vedrørende det forslag, der er til høring. Jeg kan helhjertet tilslutte mig deres synspunkter og argumenter.

Svar til: Høring 64997 af: Indre By Lokaludvalg

APPLICATION DATE

31. oktober 2024

SVARNUMMER

30

INDSENDT AF

Indre By Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Indre By Lokaludvalg

BY

Kbh V

POSTNR.

1550

ADRESSE

Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

Se det vedhæftede høringssvar med bilag fra Indre By Lokaludvalg.

MATERIALE:

indre by lokaludvalg om jernbanebyen - lokalplanforslag og kommuneplantillaeg.pdf

indre by lokaludvalg om kommuneplantillaeg for godsbaneterraenet.pdf



31. oktober 2024
J.nr. 2024-0348119

Økonomiforvaltningen

Teknik- og Miljøforvaltningen

Bemærkninger fra Indre By Lokaludvalg til indholdet i lokalplanforslaget "Jernbanebyen" og forslaget til kommuneplantillæg, vedtaget den 10. oktober 2024:

I forbindelse med startredegørelsen for Jernbanebyen afgav Indre By Lokaludvalg høringssvar d. 22. oktober 2022 (vedlagt). Lokaludvalget er fortsat af den mening, som vi gav udtryk for i 2022.

Indre By Lokaludvalg har en særlig interesse i, at Jernbanebyen bliver en attraktiv bydel og ikke blot et nyt forstadskvarter. Vi er genstand for et stort turismepres, og boligpriserne i vores bydel er så høje, at borgere med almindelige indkomster ikke har råd til at bo i Indre By. Presset mod Indre By kan afhjælpes, ved at der skabes nye bydele, som har lige så gode byrum, som vi har. Det skete ikke i Ørestaden, og ej heller langs havnen. Det kan ske i Jernbanebyen, og det bør også ske andre steder.

Der bør være kanaler i Jernbanebyen, som der er i mange andre af de nye bydele. De to kanaler, som stopper ved Vasbygade, bør forlænges til at mødes i Jernbanebyen. Al erfaring viser, at vand/kanaler i beboelseskvarterer fremmer trivslen blandt beboerne og bylivet generelt.

Byggestilen bør være hyggelig og menneskevenlig. Det giver bedre trivsel for beboerne, og det vil være til gavn for Københavns borgere i almindelighed.

Meningsmålinger viser, at et flertal i befolkningen foretrækker traditionelt byggeri frem for "moderne". Og der kommer løbende eksempler fra andre lande på nye bydele med huse i en traditionel og menneskevenlig byggestil.

Til side 9, hvor der står: ”Planen muliggør en skole med kultur- og læringscenter og idrætshal, fem daginstitutioner, et plejehjem, et socialt botilbud, tre boldbaner, heraf en 11-mandsbane og 10 boliger til udsatte grupper.”

1. Er Indre Bys beboere blandt målgrupperne for idrætshallen, boldbanerne og fodboldbanen?

Spørgsmålet stilles, fordi der stort set ingen idrætsfaciliteter er i Indre By.

Til side 10, hvor der står: ”Transportfordelingen mellem trafikanterne kommer til at opfylde kommuneplanens målsætning om, at maksimalt 25 % af turene vil være i bil og mindst 75 % på cykel, til fods og med kollektiv transport.”

2. Gælder dette indenfor lokalplanområdet eller gælder det også for gaderne i nærområderne?

Spørgsmålet stilles, fordi det ikke står klart, hvordan den trafikale indretning af Jernbanebyen vil påvirke trafikken i nærområderne, herunder de nærmeste dele af Indre By.

3. Sætningen på side 10 i lokalplanforslaget om transportfordelingen skal opdateres, så der henvises til målsætningen i forslag til kommuneplan 2024.

Til side 31, hvor der står: ”Bydelscenteret skal betjene indbyggerne i Jernbanebyen, men forventes også at have kunder fra andre områder. Dagligvarebutikkerne kan få kunder fra områderne syd for Vasbygade og desuden fra nogle pendlere i bil. I den nordlige del af området kan der fx etableres større udvalgswarebutikker med kunder fra et større opland. Bydelscenteret skaber rammer for større butikskoncepter inden for både dagligvarer og udvalgsvarer i Jernbanebyen.”

4. Det bør belyses, hvordan de nævnte butikker belaster Indre By trafikalt.
5. Det bør belyses, hvordan de nævnte butikker vil påvirke butikslivet i Indre By indenfor de tre kategorier udvalgswarebutikker, specialbutikker og dagligvarebutikker.

Til side 33, hvor der står: ”Den trafikale påvirkning i driftsfasen vurderes at være middel/moderat. Byudviklingen vil i alt generere ca. 50.000 ture dagligt. 23 % vil være i bil, 32 % på cykel, 19 % gang og 26 % kollektive ture. Den største påvirkning vil ske på Vasbygade, hvor biltrafik fra byudviklingen vil udgøre 17 % af trafikken på et i forvejen stærkt trafikeret vejnet.”

6. Det bør belyses, hvordan den trafikale påvirkning i driftsfasen vil være i Indre By. Hvilke gader i Indre By vil blive yderligere trafikalt belastet af Jernbanebyen i driftsfasen?

Til side 33, hvor der står: ”Der vil gennem anlægsperioden komme et stort antal biler – herunder lastbiler - til og fra området. Antallet af lastbiler pr. dag vil variere betydeligt, men der kan i perioder være op til fire gange så mange lastbiler pr. dag ift. gennemsnittet.”

7. Hvilke ruter vil byggepladstrafikken til og fra Jernbanebyen få anvist?

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
forperson i Indre By Lokaludvalg



24. juni 2022
J.nr. 2022-0181582

Økonomiforvaltningen

Indre By Lokaludvalg har den 9. juni 2022 drøftet kommuneplantillægget for Godsbaneterrænet (Jernbanebyen).

Indre By Lokaludvalg har en interesse i, at Jernbanebyen bliver en attraktiv bydel med atmosfære og bymiljø som det, man finder i Indre By og i brokvartererne. Begrundelsen er, at Jernbanebyen derved kunne lette det store party- og turismepres mod Indre By.

Dette pres retter sig mod de gode bymiljøer, og de findes i de ældre bykvarterer – ikke i de nyere forstadskvarterer. Dertil kommer naturligvis, at trivslen og trygheden for beboerne i Jernbanebyen bliver bedre.

Desværre beskriver COBEs foreliggende plan et forstadskvarter, som ikke vil aflaste Indre By i nævneværdig grad.

Derfor anbefaler Indre By Lokaludvalg, at Jernbanebyen bliver en rigtig by med karréer, torve, kanaler, bakker (med "Den danske Trappe" som foreslået af Arkitekturoprøret) og volde. Det vil være til gavn for hele København, og det vil tiltrække mange af dem, der nu valfarter til Indre By for at opsøge det gode bymiljø dér.

Vi bemærker særligt følgende:

- Der kan bygges lige så mange kvadratmeter med karrébyggeri i 3-4-5 etager, som med højhuse eller punkthuse. Studier har vist, at karré-byggeri giver den højeste tæthed og de bedste byrum. Høje huse giver blæst, skygge og dårlige byrum.
- Der er kanaler i mange af de nye bydele. Det bør der også være i Jernbanebyen. Kanaler er et særkende ved København. Hvis det er for dyrt at lave broer til Vasbygade, kan man nøjes med vandrør under gaden, så der kommer cirkulation fra de to eksisterende kanaler øst og syd for bydelen. Måske bliver der råd til broer på et senere tidspunkt. Hvis det sker, vil kanalrundfarterne utvivlsomt lægge vejen forbi Jernbanebyen, og måske kunne vandbusser også betjene bydelen.

- Det ville være spild af et værdifuldt areal og ødelæggende for sammenhængen i Jernbanebyen, hvis man ikke bygger hen over metroanlægget. Der er hårdt brug for de boliger, der kan bygges dér, måske i 3-4 etager. Bakken vil skabe et enestående bymiljø, og den foreslåede trappe vil blive et samlingspunkt ligesom forbilledet, Den spanske Trappe i Rom. Der skal ikke køre biler i gaderne over bakken, så selve konstruktionen kan ikke være mere omkostningskrævende end f.x. højhusbyggeri.
- Indre By Lokaludvalg foreslår en jordvold langs Vasbygade, som kan være både støjvold og grønt område med kælkebakker mod nord, mens man kan grave parkeringsanlæg ned i volden på sydsiden mod Vasbygade. Der er i forvejen volde mod jernbanen. Københavns volde var engang det vigtigste rekreative område for byens borgere, og en spadseresti på toppen af volden vil være et stort aktiv. For børn er et grønt område på en bakke mere spændende end på et fladt område.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
formand

Svar til: Høring 64997 af: Paul John Frandsen

APPLICATION DATE

31. oktober 2024

SVARNUMMER

29

INDSENDT AF

Paul John Frandsen

BY

København

POSTNR.

1363

ADRESSE

Vendersgade 24

HØRINGSSVAR

Undertegnede skal hermed gøre indsigelse mod lokalplanforslaget for den såkaldte Jernbaneby. Som planen er fremlagt, synes den at ville føre til en bebyggelse af området, der med de påtænkte højhuse og andre fantasiforladte kassehuse vækker uhyggelige påmindelser om alt for meget af de seneste to tiårs nybyggeri i meget store dele af byen. Carlsbergbyen, den tætte bebyggelse mellem Vasbygade og havnen, og mængder af andre områder på den anden side af Vasbygade burde tjene som advarsler for den nye plan. Kig til Sverige, Helsingborg, Halmstad, Vesthaven i Malmø for at få et modbillede til det makværk, det nye lokalplanforslag er udtryk for.

KK's byplanlægningsafdeling synes i stigende grad at have mistet ethvert blik for, hvad der gør en by attraktiv for sine borgere. Hvorfor tror man, at borgerne flokkes i byen centrum og kvartererne omkring Sørerne?

Svar til: Høring 64997 af: Thomas Roland

APPLICATION DATE

31. oktober 2024

SVARNUMMER

28

INDSENDT AF

Thomas Roland

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Museum

BY

Kbh. V

POSTNR.

2100

ADRESSE

Stormgade 20 IV

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede

MATERIALE:

km plansvar jernbanebyen 241031.pdf

Sendt via www.blivhoert.kk.dk

31. oktober 2024

Københavns Museums svar på offentliggørelse af forslag til lokalplan Jernbanebyen og kommuneplantillæg med miljørapport, miljøkonsekvensrapport og udbygningsaftale, Vesterbro/Kgs. Enghave
Sagsnr. 2024-0383281

Tak for den tilsendte offentliggørelse af *forslag til lokalplan Jernbanebyen og kommuneplantillæg med miljørapport, miljøkonsekvensrapport og udbygningsaftale, Vesterbro/Kgs. Enghave*.

Københavns Museum har gennemgået forslaget med henblik på vurdering af de kulturhistoriske – herunder arkæologiske - forhold.

Lokalplanens forhold til arkitektoniske og kulturhistoriske værdier

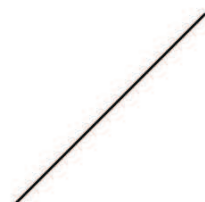
Indledningsvist skal det fastslås, at det aktuelle lokalplansområde har meget væsentlig kulturhistorisk betydning og af denne årsag bl.a. er defineret som vigtigt kulturmiljø i Københavns Kommuneplan fra 2019, ligesom Slots- og Kulturstyrelsen har udpeget en del af området som nationalt industriminde.

Der kan hér ikke mindst peges på, at Centralværkstedet ikke blot er et af de første bud på et moderne industriområde og således eksponent for en betydningsfuld del af hele hovedstadens dna, men også med sin størrelse og funktionalitet bærer en væsentlig fortælling om togdriftens betydning for både København og Danmark i det 21. århundrede – og dermed også fortællingen om en by og et land, der blev samlet af en ny infrastrukturens muligheder på kun ganske få årtier.



KØBENHAVNS
MUSEUM

MUSEUM OF
COPENHAGEN



STORMGADE 20

1555 KØBENHAVN V

WWW.COPENHAGEN.DK

KØBENHAVNS KOMMUNE

KULTUR- OG FRITIDS-

FORVALTNINGEN

HISTORIE & KUNST



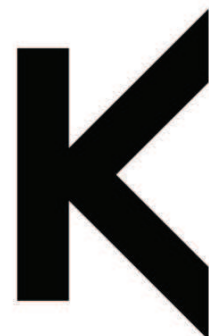


Fig. 1 - Eksempel på en mulig bebyggelsesplan for Jernbanebyen i overensstemmelse med lokalplanens bestemmelser (ill. fra lokalplansforslaget)

Centralværkstede fremstår stadig med en enestående autenticitet, hvor de differentierede strukturer (centralværksted, remiser, tjenesteboliger m.v.), den hierarkiske bygningsmasse og de ofte tydeligt aflæselige oprindelige funktioner



Fig. 2 - Eksempel på en mulig bebyggelse i Jernbanebyen i overensstemmelse med lokalplanens bestemmelser - visualiseringen understreger, hvor markant det tætte etagebyggeri vil udviske forståelsen af det unikke industriområde (ill. fra lokalplansforslaget)



KØBENHAVNS
MUSEUM

MUSEUM OF
COPENHAGEN



STORMGADE 20

1555 KØBENHAVN V

WWW.COPENHAGEN.DK

KØBENHAVNS KOMMUNE

KULTUR- OG FRITIDS-

FORVALTNINGEN

HISTORIE & KUNST



tillader en klar historisk forståelse af, hvad der dannede rammen om det oprindelige anlæg. Forholdet understøttes af tydelig anvendelse af datidens materialer og teknologi og giver dermed et enestående tidsbillede. Endelig udgør de enkelte bygninger en helt særlig rumlige definering af Centralværkstedets samlede billede - hele arealet er således bygget op omkring banelegemets struktur og afspejler overbevisende områdets funktion i områdets struktur.

Museet har desværre ikke haft mulighed for på detailniveau at gennemgå planforslaget, men bemærker sig som positivt, at det offentliggjorte lokalplansforslag omfatter intentioner om at udpege et større antal af områdets væsentlige bygninger som bevaringsværdige, end der tidligere har været i spil. Tilsvarende gælder det for flere af industriområdets detaljer, der angiver de oprindelige funktioner – f.eks. at jernbanespor ønskes bevaret in situ og at Toldkammerets shedtagskonstruktion ikke ændres.

Den meget kraftige udbygning og fortætning af den eksisterende bygningsmasse - både i form af nye byggefelt og som ud- og påbygning af eksisterende bygninger (jf. fig. 1) – vurderer museet dog som værende problematisk i forhold til de kulturmiljømæssige værdier på stedet.

Den omfattende fortætning af ny boligbebyggelse - i udgangspunktet etagebyggeri, der i visse områder tillades i op til 40 meters højde (sic!) – vurderes således at komme til at stå i markant modsætning til Jernbanebyens eksisterende (funktions-)arkitektur præget af lave – ofte horisontalt orienterede/langstrakte – bygninger (jf. fig. 2-3).

Fortætningen forårsager på visse steder helt specifikke komplikationer. Dette forhold kan eksemplificeres ved den ønskede rækkehusbebyggelse i haven til Mesterboligen i Den gule By. Et sådan oprindeligt og intenderet frirum bør også i fremtiden friholdes for bebyggelse m.v. for ikke blot via de enkelte bygværker men også i planstruktur m.v. at opretholde forståelsen af de indbyrdes hierarkiske sammenhæng, der kendetegner Jernbanebyens historiske bebyggelse.

Det undrer videre museet, at der vil 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).

Det er for museet vanskeligt at se, at en sådan meget omfattende udbygning af de kulturhistoriske væsentlige industristrukturer er forenelig med stat og kommunes andre steder udtrykte ønsker om sikring af stedets unikke kulturmiljø (jf. Københavns Kommuneplan fra 2019 og Slots- og Kulturstyrelsens udpegning af en del af området som nationalt industriminde).



KØBENHAVNS
MUSEUM

MUSEUM OF
COPENHAGEN



STORMGADE 20

1555 KØBENHAVN V

WWW.COPENHAGEN.DK

KØBENHAVNS KOMMUNE

KULTUR- OG FRITIDS-

FORVALTNINGEN

HISTORIE & KUNST





Fig. 3 – Visualisering af et muligt punkthus i Jernbanebyen i overensstemmelse med lokalplanens bestemmelser - visualiseringen understreger omfanget af højhusets dominans over Jernbanebyens øvrige (funktions-)arkitektur præget af lave – ofte langstrakte – bygninger (ill. fra lokalplansforslaget)

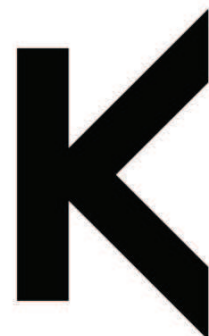
Københavns Museum er dermed ikke enig i lokalplansforslagets angivelser af, at *områdets kulturhistoriske fortælling fortsat kunne aflæses i varierende omfang på trods af den fortætning og udbygning planen muliggør. Lokalplanen tager således hensyn til væsentlige eksisterende værdier i bymiljøets identitet og særpræg* er retvisende.

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.

Lokalplanens forhold til arkæologiske værdier

Museet har tidligere udtalt sig om de arkæologiske værdier på arealet - hvor det kort kan siges, at planområdet er beliggende på inddæmmet land indvundet omkring år 1900 i forbindelse med etablering af jernbanen.

Den tidligere havbund og bredzone er dermed dækket af ret ny og massiv opfyld med meget begrænset arkæologisk interesse. Den forseglede havbund under opfyldslagene vil derimod potentielt kunne rumme væsentlige arkæologiske fund, ikke mindst rester af bopladser fra stenalderen og historiske vrage, der vil skulle undersøges af museet i forbindelse med kommende anlægsarbejder. Muligheden for at påtræffe væsentlige fortidsminder inden for



KØBENHAVNS
MUSEUM

MUSEUM OF
COPENHAGEN



STORMGADE 20

1555 KØBENHAVN V

WWW.COPENHAGEN.DK

KØBENHAVNS KOMMUNE

KULTUR- OG FRITIDS-

FORVALTNINGEN

HISTORIE & KUNST



lokalplansområdet er således meget afhængig af det kommende anlægsarbejders dybde under nuværende terræn.

Københavns Museum er i løbende dialog med ejere af areal med henblik på at håndtere de mulige arkæologiske interesser på arealerne.

Venlig hilsen

Thomas Roland

Museumsinspektør, Arkæolog

Københavns Museum

Tlf.: +45 2155 9610

Mail: ez4e@kk.dk



KØBENHAVNS
MUSEUM

MUSEUM OF
COPENHAGEN



STORMGADE 20

1555 KØBENHAVN V

WWW.COPENHAGEN.DK

KØBENHAVNS KOMMUNE

KULTUR- OG FRITIDS-

FORVALTNINGEN

HISTORIE & KUNST



Svar til: Høring 64997 af: Nana Bokelund Kroon Andersen og Peter Seedorf Karlberg

APPLICATION DATE

31. oktober 2024

SVARNUMMER

27

INDSENDT AF

Nana Bokelund Kroon Andersen og Peter Seedorf Karlberg

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Otto Busses Vej 52

HØRINGSSVAR

Som beboere i Den Gule By, mener vi, at den nye lokalplan for Jernbanebyen glemmer at tage højde for eksisterende beboere i området. Blandt andet henviser vi til indsigelsen fra vores beboerrepræsentation, som tydeligt fremsætter, at de nye 5 etagers bygninger, der skal opføres, vil skabe en massiv skygge for byen, og dermed begrænse lysinfaldet i boligerne, hvilket de ikke kan tåle.

Ydermere er der, jf. gældende 2 landretsdomme, fastslået, at man maks må bygge 2,5 etage ved siden af eksisterende bygninger. Desuden har lignende problematik været fremlagt i forbindelse med nybebyggelse nær Humlebyen på Vesterbro, hvor der blev indgået et kompromis om netop ikke at bygge for højt ved siden af de gamle historiske huse.

Sådanne hensyn mener vi ligeledes bør tages ved Den Gule By, som rummer akkurat lige så byhistorisk værdi.

Herudover retter vi skarp kritik af ønsket om at fælde tre gamle lindetræer, som er en del af allén på Otto Busses Vej. Vi undrer os over at en lokalplan med et ønske om grønne områder og diversitet vælger, at ville fælde tre bevaringsværdige træer, men omvendt frede andre. Det er betryggende at der stiles mod at bevare biodiversitet, samt sikre grønne områder, men det står i skarp kontrast til at fælde for at gøre plads til bus og biler. Nye træer kan ikke erstatte gamle, veletablerede træer, og det må være kommunens pligt at bevare bygninger med historisk værdi, ligesåvel som træer med mange år på bagen.

Vi er desuden nysgerrige på hvordan den nuværende tunnel ønskes udvidet. Vi frygter for en længere lukning af den nuværende tunnel, som for os beboere, som udelukkende benytter os af offentlig transport ved Sydhavn St, får betydelig længere rejsetid, hvis denne lukkes.

Svar til: Høring 64997 af: Handicaprådet

APPLICATION DATE

31. oktober 2024

SVARNUMMER

26

INDSENDT AF

Handicaprådet

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Handicaprådet

BY

København

POSTNR.

1592

ADRESSE

Bernstorffsgade 17

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede bilag med Handicaprådets høringssvar.

MATERIALE:

handicaprådets høringssvar vedr. lokalplanen for jernbanebyen.pdf



Handicaprådet i Københavns Kommune

Handicaprådet

Handicaprådets Sekretariat
Bernstorffsgade 17, 5. sal

1592 København V

Tlf. 20 53 56 92

handicapraad@sof.kk.dk

Til Teknik- og Miljøforvaltningen

Handicaprådets høringssvar vedr. lokalplanen for Jernbanebyen

Handicaprådet takker for det fremsendte høringsmateriale og for muligheden for at afgive høringssvar.

Lokalplanen og kommuneplantillægget for Jernbanebyen har til formål at omdanne området til et blandet bykvarter med både boliger og serviceerhverv. Handicaprådet undrer sig dog over, at der ikke tages højde for universelt design i denne plan. Universelt design er afgørende ift. at sikre, at byen er tilgængelig for alle, herunder mennesker med handicap. Det fremmer inklusion og bæredygtig byudvikling således, at alle borgere kan anvende byens rum og faciliteter. Ved at integrere universelt design fra starten, kan vi bedre imødekomme borgernes behov og forbedre livskvaliteten, hvilket er i tråd med kommunens handicappolitik og kommuneplan 2024. Rådet opfordrer derfor til, at dette princip prioriteres i planerne for Jernbanebyen.

Med hensyn til, at Jernbanebyen skal være bilfri, opfordrer Handicaprådet til at forvaltningen tager hensyn til borgere med handicap, der er afhængige af deres bil, ved bl.a. at sikre, at handicapparkeringspladserne er jævnt fordelt og lettilgængelige ift. den enkeltes bolig, arbejdsplads, uddannelsesinstitutioner og andre vigtige faciliteter. I denne forbindelse er det særligt vigtigt at have fokus på universelt design, når det vedrører planlægning af gangstier, cykelruter, ramper og tilgængelige overgange, samt lydfyr, således at der skabes en sammenhæng på tværs af Jernbanebyen og alle kan færdes sikkert. Dette vil sikre, at borgere med handicap, især dem med fysiske funktionsnedsættelser, kan færdes ubesværet i bydelen

31.10.2024

Sagsnummer
2024-0369386

Dokumentnummer
2024-0369386-2

og let få adgang til de nødvendige faciliteter og serviceydelser.

Universelt design er derudover også helt afgørende i planlægningen af de to parkeringshuse, der skal bygges ud til Vasbygade. Dette drejer sig både om højden på de enkelte etager, således at man sikrer, at borgere med handicap, der kører i handicapbiler/-busser, har mulighed for at anvende parkeringshusene. Dette gælder særligt i stueetagen. Herudover er det også vigtigt at indtænke universelt design, i opsætningen af ladestandere til elbiler, således at alle borgere, med og uden handicap, kan benytte dem. Ladestanderne skal placeres strategisk med tilstrækkelig plads omkring dem, så borgerne kan navigere sikkert og komfortabelt, uanset deres mobilitet. Desuden vil Handicaprådet understrege vigtigheden af, at den planlagte stibro ved CMC-anlægget fortsat designes med universelt design for øje. Stibroen kommer til at fungere som et centralt bindeled i forbindelse med borgernes færden i Jernbanebyen ved at forbinde de to bydele på hver sin side af vejen. Handicaprådet opfordrer kraftigt til, at det prioriteres at skabe en stibro, hvor tilgængelighed indgår i planlægningen, så alle borgere vil kunne anvende broen, og ikke være afhængige af en elevator.

Handicaprådet ærgrer sig over at se, at de skæve boliger og botilbud, man planlægger at opføre i Jernbanebyen, udelukkende er placeret i et trafiktungt og isoleret hjørne af bydelen. Placeringen kan skabe en forringet livskvalitet, for en allerede udsat borgergruppe idet de placeres langt fra byrummets fællesskab og kan dermed mindske deres muligheder for inddragelse og følelse af inklusion i det lokale netværk.

Til sidst ønsker Handicaprådet at pointere, at det vil være til stor gavn for Jernbanebyens fremtidige borgere, hvis der gøres plads til serviceerhverv, læger, tandlæger og speciallæger i bydelen. Dette vil kunne imødekomme den mangel man ser på lige netop disse erhverv, både i denne bydel, men også mange andre steder i København.

På vegne af Handicaprådet

A handwritten signature in blue ink, reading "Janne Sander". The signature is written in a cursive, flowing style.

Janne Sander
Forperson for Handicaprådet i Københavns Kommune

Svar til: Høring 64997 af: Alex Bylander

APPLICATION DATE

31. oktober 2024

SVARNUMMER

25

INDSENDT AF

Alex Bylander

BY

København Sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Otto Busses Vej 12

HØRINGSSVAR

Læs vedhæftede høringssvar

MATERIALE:

hoeringssvar jernbanebyen.pdf

Først og fremmest, vil jeg overordnet sige der er mange gode ideer tænkt ind i forslaget til lokalplanen for jernbanebyen, og det er tydeligt der er lagt et kæmpe arbejde i projektet, det bliver fantastisk med mere liv, og flere gode aktiviteter i området.

Jeg har dog 3 punkter jeg gerne vil have kommunen til at tage stilling til:

- **Høje bygninger langs den gule by.**
- **Mere grønt.**
- **Unødvendig regulering.**

Høje bygninger langs den gule by.

Man mærker at der er blevet set meget mod Carlsbergbyen i denne lokalplan, hvilket jeg på ingen måde mener er skidt, da det er begyndt at blomstre rigtig fint op med fede butikker og restauranter, dog er de hensyn der er blevet taget til beboerne i humlebyen, desværre ikke blevet anvendt analogt hvad angår den gule by i jernbanebyens lokalplan.

Hvor man i Carlsbergbyens lokalplanen har valgt at de nyopførte bygninger nærmest humlebyen skal bygges i 2-3 etager, har man i lokalplanen for jernbanebyen valgt at gøre det stik modsatte, og placeret høje bygninger i 5-7 etager (19-24m) klos op ad de små rækkehuse der er væsentligt lavere end de i humlebyen placerede rækkehuse.

Dette vil udover at skæmme hele den gule by, også være et problem for selve lokalplanen som helhed, da bygningerne vil kunne sætte spørgsmålstejn ved lokalplanens lovlighed.

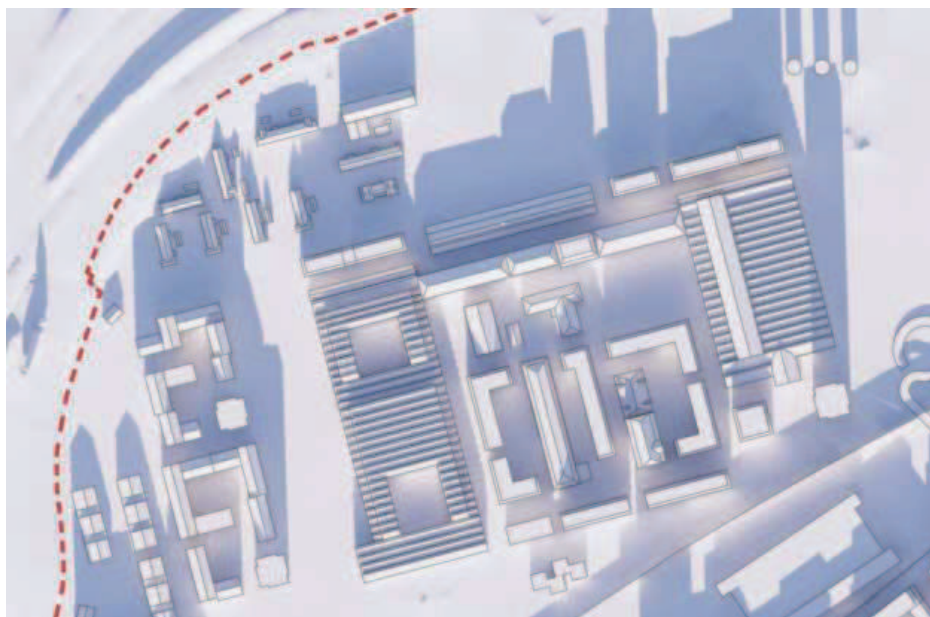
Før en lokalplan kan anses som lovlig, skal 6 punkter være opfyldt:

1. Der skal være hjemmel i planlovens § 15, stk. 2. Denne bestemmelse opremser 28 tilfælde, for hvilke lokalplanen kan regulere. Såfremt lokalplanen regulerer forhold, som ikke findes i § 15, stk. 2, må lokalplanens bestemmelser herom kræves ophævet.
2. Lokalplanen må ikke stride imod kommuneplanen.
3. Lokalplanen må ikke være i strid med lovgivningen.

4. Lokalplanens krav skal være begrundet i nødvendige planmæssige hensyn.
5. Lokalplanen må ikke krænke beskyttelsen af den private ejendomsret i henhold til Grundlovens § 73.
6. Lokalplanen må ikke regulere forhold, som efter lovgivningen skal varetages på anden vis.

De høje bygninger som er placeret langs den gule by, er i strid med punkt 3, da disse bygninger strider mod gældende retspraksis fra både østre og vestre landsret.

Med skyggediagrammet der viser den 21.december kl 12 nedenfor skal der også sættes spørgsmålstegn ved om så høje bygningers placering op ad små rækkehuse er i strid med EMRK's artikel 7.



Jeg vil mene lokalplanen vil være ulovlig hvis disse bygninger ikke bliver fjernet eller tilpasset, da det er muligt at placere høje bygninger mange andre steder i lokalplanens område end tæt op ad små rækkehuse, hvor der ikke vil være den samme påvirkning.

Jeg håber derfor man tager nogle af de gode ændringsforslag der er givet i høringssvaret fra den gule by til følge, da jeg mener de virker ganske fornuftige, og vi dermed får en lovlig lokalplan for alle fremtidige generationers bedste.

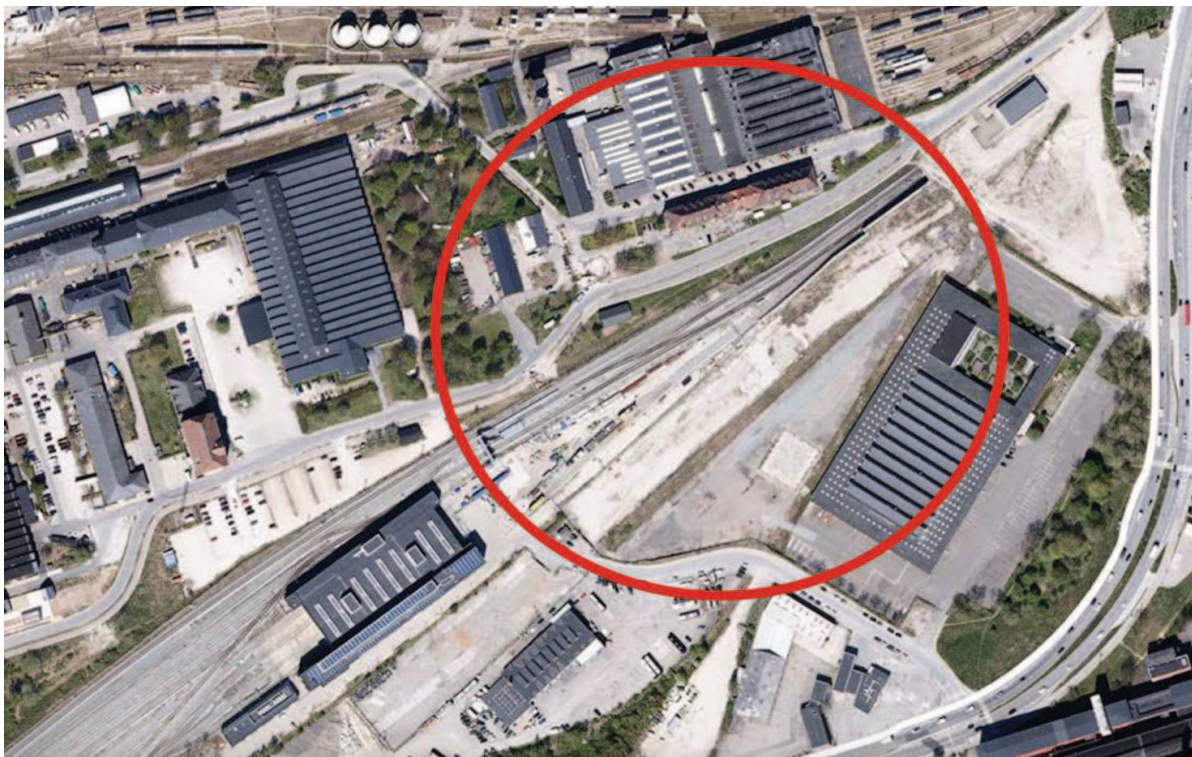
Mere grønt.

Jeg har set det gå meget igen i de andre høringssvar, og er selv lidt uforstående over de grønne områder ikke bliver prioriteret mere i den nye lokalplan. (3 kunstgræsbaner af plastik tæller med)

Jeg så gerne man byggede færre men højere bygninger i den del tættest på Dybbølsbro st, og måske endda helt undlod at bygge nyt i den nordlige del af jernbanebyen, og i stedet omdanner de fantastiske gamle bygninger indvendigt, og åbner op for de mange grønne områder imellem dem.

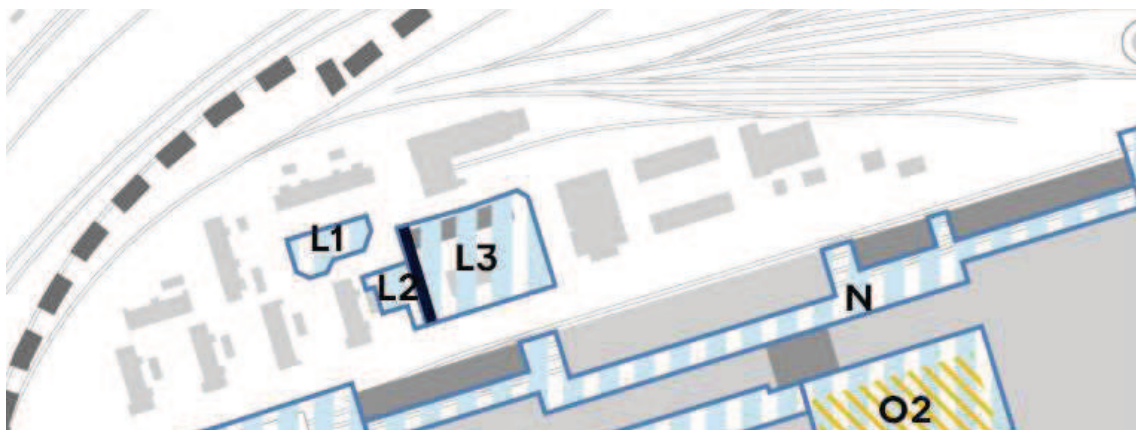
Jeg ved godt der mangler boliger i København, men det kunne evt. løses mere hensynsfuldt ved at kommunen regulerede størrelsen på de lejligheder der blev bygget, så de ikke nødvendigvis skal være 150 – 300 kvm som mange af dem i Carlsbergbyen, men derimod 30 - 85 kvm, så der bliver plads til flere, i de samme bygninger.

Det ville give meget bedre mening at overdække CMC området markeret på kortet nedenfor, da det højst sandsynligt vil være billigere og mere bæredygtigt end en bro med tilhørende elevator, og da det vil binde byen bedre sammen, og også ville kunne give beboerne en bakke at løbe op på som f.eks. kastellet, og også ville kunne bruges som kælkebakke af alle Københavns børn.



Unødvendig regulering.

Derudover mener jeg at der med reguleringen af byrum L3 er tale om en helt unødvendig ekspropriation, da der er tale om private lukkede haver, tilhørende boligerne 10,10A,12 og 12A, og det virker noget tilfældigt at disse boligers haver er blevet inddraget til byrum, når de resterende 30 private haver i den gule by ikke bliver inddraget?



Svar til: Høring 64997 af: Susanne Lorenzen

APPLICATION DATE

30. oktober 2024

SVARNUMMER

24

INDSENDT AF

Susanne Lorenzen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

SL Erhverv

BY

Aarhus C

POSTNR.

8000

ADRESSE

Ole Rømers Gade 85

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede brev omkring høringssvar

MATERIALE:

70913 - hoeringssvar.pdf

CLEMENS

Sendt pr. e-mail: klimaogbyudvikling@kk.dk

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Klima og Byudvikling
Postboks 348
1503 København V

Advokatpartnerselskab
Skt. Clemens Stræde 7
Postboks 623
8000 Aarhus C

info@clemenslaw.com
www.clemenslaw.com

Tlf. 87 32 12 50
CVR-nr. 32 67 65 61

**REF. 2021-0008112 - LOKALPLAN JERNBANEBYEN OG KOMMUNEPLAN-
TILLÆG VESTERBRO/KGS. ENGHAVE**

På vegne af min klient, SL Erhverv, CVR-nr. 40065288, skal jeg hermed fremkomme med vores høringsbemærkninger i forbindelse med ovenstående lokalplansproces.

SL Erhverv ejer ejendommen Sydhavns Plads 15, 2450 København, hvorfra Scandic-kæden driver hotellet Scandic Sydhavnen.

Helt overordnet er SL Erhverv positivt indstillet over for den forestående udvikling af Jernbanebyen, men lokalplansforslaget, byudviklingen og den nuværende konkrete drift på området giver dog anledning til at fremkomme med bemærkninger til følgende to væsentlige forhold:

1. Betydelige støjgener fra Metroselskabets nuværende drift på lokalplansområdet.
2. Omfang af færdsel på den private fællesvej Gamle Vasby Tværgade.

Ad. 1 - støjgener fra Metroens klargøringscenter (CMC)

Det noteres, at det er fundet nødvendigt at afskærme den nye bebyggelse mod støj fra Vasbygade og virksomhedsstøj fra CMC samt Banedanmarks aktiviteter på lokalplansområdet, herunder at det er hensigten at etablere støjskærme omkring CMC's/Banedanmarks aktiviteter.

Det fremgår af lokalplansforslaget, at det ikke for CMC vil være muligt at overholde støjgrænseværdierne om natten, idet der vil være overskridelser på op til 25 dB ved den mest støjbelastede bolig i lokalplansområdet.

DATO

30. oktober 2024

JOURNAL NR.

DBL-70913

PARTNER

Dennis Birkeholm Larsen

JURIDISK ASSISTENT

Gitte Meyer Iversen
gmi@clemenslaw.com
Direkte tlf. 87 32 12 71

CLEMENS

Det er i tråd med den sideløbende proces, hvor Københavns Kommune har sendt varsling om undersøgelsespåbud for nedbringelse af støj på CMC-anlægget til Metroselskabet. Det fremgår heraf samt de udarbejdede støjberegninger, at støjgenerne fra CMC-anlægget i væsentlig grad overstiger de gældende lovregler på området, herunder i særdeleshed om aftenen og natten.

Det noteres, at kommunen samt miljømyndigheder, vurderer, at det er muligt at iagttage gældende miljøregler vedrørende støjgener/støjgrænser fra virksomheder, ved bl.a. at etablere støjskærme samt diverse driftsmæssige ændringer på CMC-anlægget.

Det indebærer, at der givetvis skal etableres støjafskærmning omkring CMC som afbilledet på tegning 8 til lokalplansforslaget. Det noteres dog, at det ikke er hensigten at etablere støjafskærmning mod min klients ejendom/hotellet, hvilket er uacceptabelt og uforståeligt.

Støjgenerne er allerede betydelige, jf. bl.a. den foreliggende miljørapport, og der henstilles derfor til, at der også etableres støjafskærmning ind mod min klients ejendom/hotellet som en del af lokalplanen og de deri fastsatte forpligtelser og udviklingen af Jernbanebyen.

Det bemærkes, at min klient er bekymret for, at såfremt der ikke etableres tilsvarende støjafskærmning mod min klients ejendom/hotellet, vil det forøge de allerede betydelige og ulovlige støjgener, som hotellet og brugerne af hotellet oplever dagligt.

Det er således nødvendigt og afgørende med henblik på, at Metroselskabet overholder gældende lovgivning, at der etableres støjafskærmende foranstaltninger straks.

Ad. 2 – omfang af færdsel på den private fællesvej, Gamle Vasby Tværgade

Det skal på vegne af min klient henstilles til, at Københavns Kommune som vejmyndighed og som et led i gennemførelse af nærværende lokalplan og udvikling af Jernbanebyen, optager den private fællesvej Gamle Vasby Tværgade som en offentlig kommunal vej.

Gamle Vasby Tværgade er markeret med blå på nedenstående kortrids, og vejen har ind- og udkørsel til Sydhavns Plads og Gamle Vasbygade. Der er mulighed for gennemkørsel fra Sydhavnspads til Enghavevej ved at køre ad Gamle Vasby Tværgade og Gamle Vasbygade.

CLEMENS



Der vil være indkørsel til Jernbanebyen fra Gamle Vasbygade. Som følge heraf vil den motorkørende trafik på Gamle Vasby Tværgade blive forøget markant, idet trafik til og fra Jernbanebyen og Sydhavnsplads bl.a. vil ske over Gamle Vasby Tværgade.

Dette fremgår tydeligt af vedlagte rids over vejforholdene ved anlæggelsen af Jernbanebyen. Fremhævet med gult er Enghavevej og Sydhavns Plads, med blå Gamle Vasby Tværgade og med grøn Gamle Vasbygade og den planlagte forlængelse heraf.



CLEMENS

Gamle Vasbygade er noteret som fordelingsvej i lokalplansforslaget, og Miljørapporten viser blandt andet, at 17 % af den i øvrigt meget trafikerede Vasbygade vil være tilknyttet Jernbanebyen, når området er færdigudviklet. Der er således tale om en markant påvirkning af den trafikale situation i området.

Som det fremstår af ovenstående redegørelse, vil den private fællesvej Gamle Vasby Tværgade ændre karakter i forbindelse med anlæggelsen af den nye bydel, Jernbanebyen. Den private fællesvej vil herefter i væsentlig grad have en sådan betydning for den almene færdsel, at vejen bør optages som en offentlig kommunal vej, jf. § 58, stk. stk. i lov om private fællesveje og § 15 i Lov om offentlige veje.

Den gennemgående trafik vil endvidere udgøre mere end 50 pct. af den samlede motorkørende trafik, hvorfor Kommunen har pligt til at optage vejen om en offentlig kommunal vej, jf. § 58, stk. 3 i lov om private fællesveje.

På baggrund af ovenstående, anmodes kommunen om at optage den private fællesvej Gamle Vasby Tværgade som en offentlig kommunal vej. Kommunen anmodes om at træffe bestemmelse herom snarest muligt.

Med venlig hilsen

CLEMENS

Dennis Birkeholm Larsen
Advokat (L), partner
dbl@clemenslaw.com

Svar til: Høring 64997 af: Amalie Aggerholm

APPLICATION DATE

30. oktober 2024

SVARNUMMER

23

INDSENDT AF

Amalie Aggerholm

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Transportministeriet

BY

København

POSTNR.

1220

ADRESSE

Frederikholms Kanal 27 F

HØRINGSSVAR

Der blev ved en fejl sendt samme fil to gange. Jeg har nu uploadet en ny fil med begge dokumenter fra Transportministeriet af forskelligt indhold. Beklager forvirringen.

MATERIALE:

indsigelsesbrev til koebenhavns kommune vedr. lokalplan jernbanebyen.pdf

brev til transportministeren for indsigelse mod koebenhavns kommunes lokalplansforslag for jernbanebyen.pdf



Transportministeriet

Departementet

Til Københavns Kommune
Sendt via kommunens høringsportal

30. oktober 2024
2024-3999

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Indsigelse mod lokalplanforslag vedr. Jernbanebyen

Københavns Kommune har sendt ”Jernbanebyen – Forslag til lokalplan, kommuneplanstillæg og miljørapport” i en samlet offentlig høring med frist den 1. november 2024.

Banedanmark har både principielle og konkrete indvendinger imod lokalplanen. Jeg vedhæfter for god ordens skyld Banedanmarks indsigelsesanmodning, som er fremsendt til Transportministeriets departement for uddybelse af begrundelsen og problemstillingen i øvrigt.

Jeg har samtidigt med dette brevs afsendelse på transportministerens vegne bedt Banedanmark gå i dialog med Københavns Kommune med udgangspunkt i at finde en løsning, hvor der opnås enighed parterne imellem.

Efter planlovens § 28, stk. 1 kan et planforslag ikke vedtages endeligt, hvis en myndighed – eller i dette tilfælde en minister efter reglerne i bl.a. § 29, stk. 3, har modsat sig dette skriftligt over for kommunalbestyrelsen inden udløbet af høringsfristen.

Banedanmark har vurderet, at lokalplansforslaget ikke bør vedtages på det foreliggende grundlag, da forslaget bl.a. ikke tager de nødvendige hensyn til Banedanmarks jernbaneanlæg af national interesse, ikke sikrer de overordnede arealdisponeringer og miljøhensyn, herunder støjforhold, i forhold til jernbaneanlæg samt ikke tager højde for den fremtidige indretning af Banedanmarks trafikale infrastruktur, tekniske anlæg samt betydning for udvikling i området som helhed.

På baggrund af ovenstående skal jeg hermed på transportministerens vegne fremsætte indsigelse jf. planlovens § 29, stk. 3, sådan at lokalplanen ikke kan vedtages endeligt forud for opnået enighed mellem parterne om de nødvendige ændringer, jf. planlovens § 28, stk. 1, sidste pkt.



Side 2/2

Jeg skal understrege, at dette ikke skal opfattes således, at indsigelsen umuliggør vedtagelsen af en lokalplan, som tilgodeser de hensyn, der følger af formålsbestemmelsen. Indsigelsen har til formål at udskyde vedtagelsen af den konkrete lokalplan, indtil at parterne via en konstruktiv dialog når til enighed om de nødvendige ændringer til lokalplanen med henblik på endelig vedtagelse.

Det er således forhåbningen, at der i fælleskab kan findes en løsning, hvorefter det med lokalplanen kan sikres, at ovennævnte, der er af national interesse, samtidigt med at de lokalpolitiske interesser i at udvikle dette område kan imødekommes, og at dette lader sig gøre inden for lovens rammer.

Med venlig hilsen

Lars Olsen
Kontorchef, Togkontoret

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Side 1/5

Indsigelse mod Københavns Kommunes udkast til lokalplansforslag til Jernbanebyen

1. Indledning og sammenfatning af anmodning om indsigelse mod lokalplansforslag

Banedanmark anmoder transportministeren om at gøre indsigelse over for Københavns Kommunes lokalplansforslag for Jernbanebyen med høringsfrist den 1. november 2024.

Indsigelsen er i første række begrundet i, at det foreliggende lokalplansforslag ikke tager de nødvendige hensyn til Banedanmarks jernbaneanlæg af national interesse, som er opført i Plan- og Landdistriktsstyrelsen oversigt over nationale interesser.

Derudover sikrer det foreliggende lokalplansforslag ikke overordnede arealdisponeringer og miljøhensyn, herunder støjforhold, i forhold til jernbaneanlæg

Endeligt ses det foreliggende lokalplansforslag ikke at sikre en lige behandling af Banedanmarks og Metroens sammenlignelige jernbaneaktiviteter, herunder ses lokalplansforslaget ikke at tage højde for den fremtidige indretning af Banedanmarks trafikale infrastruktur, tekniske anlæg samt betydning for udvikling i området som helhed.

Banedanmark ønsker på denne baggrund at indlede en dialog med Københavns Kommune om en evt. udtagelse af delområderne Xa, IXa, Xb og IXb fra lokalplansforslaget, og at lokalplansforslaget i øvrigt revideres med henblik på at inkorporere tiltag vedrørende de nævnte hensyn ovenfor.

Banedanmark bemærker, at det er Banedanmark, der som sektormyndighed har tilsynet under Transportministeriet for udpegede jernbaneanlæg af national interesse.

Det kan oplyses, at Banedanmark sideløbende med denne anmodning ønsker at anmode Plan- og Landdistriktsstyrelsen som kompetent myndighed at gøre indsigelse mod Københavns Kommunes tillæg til kommuneplan for Jernbanebyen. Dette sker med tilsvarende begrundelse.

2. Jernbaneanlæg af national interesse

Københavns Kommune har udarbejdet en redegørelse for det kommende lokalplansforslag for Jernbanebyen samt bindende bestemmelser til lokalplansforslaget. I

29.10.2024

Sagsnummer: 2024-24145

Thomas Fog Christiansen
Jura, Udbud & Bæredygtighed

Banedanmark
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
+45 8234 0000

banedanmark.dk
CVR: 1863 2276

lokalplansforslagsbestemmelserne er området fastlagt som arealanvendelse til boliger, serviceerhverv og tekniske anlæg.

Side 2/5

Banedanmark har i dag kritisk infrastrukturvirksomhed og tekniske anlæg i lokalplansforslagsområdet, hvorfra fjern- og S-bane serviceres. Det er arbejdspladsarealer med og uden sporadgang, hvorfra der foretages arbejder på jernbaneinfrastrukturen, bl.a. i Københavns Kommune, i form af anlægs-, fornyelses-, vedligeholdelses- og lagerunderstøttende aktiviteter.

Arealerne, hvorpå Banedanmarks kritiske infrastrukturvirksomhed foregår, er af Plan- og Landdistriktsstyrelsen udpeget som jernbaneanlæg af national interesse i kommuneplanlægningen, jf. Plan- og Landdistriktsstyrelsens "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning" fra juli 2023.

Af oversigtens side 35 fremgår det, at nationale interesser på jernbaneområdet udgør:

"At kommunerne i deres planlægning tager hensyn til de nationale jernbanetrafikanlæg og tilknyttede arbejdsarealer, da disse er nødvendige for at sikre og fastholde det landsdækkende jernbanenet."

og

"At kommunerne sikrer, at planlægningen ikke medfører væsentlige merudgifter for staten, f.eks. ved at placere miljøfølsom anvendelse i nærheden af Banedanmarks arbejdsarealer ved jernbanen, og dermed forhindrer en aktuel aktivitet på arealerne i at fortsætte."

Det fremgår, at Banedanmark fører tilsyn med følgende:

"Hvis kommuner planlægger for ny eller intensiveret miljøfølsom arealanvendelse i en opmærksomhedszone på 500 meter omkring Banedanmarks anlæg og arbejdsarealer, skal kommuner redegøre for, at planlægningen ikke vil medføre skærpede miljøkrav for Banedanmark."

Jernbaneanlæg KT/Anlæg Vest, Kulgården og Askegården er alle jernbaneanlæg af national interesse medtaget i Plan- og Landdistriktsstyrelsens oversigt.

Banedanmarks jernbaneanlæg i Jernbanebyen er tekniske anlæg, der i lokalplansforslagets afgrænsningsområder indgår som delområderne IXa, Xb og IXb. I Banedanmarks termer kaldes disse jernbaneanlæg henholdsvis KT/Anlæg Vest (Xb og IXb) og Kulgården (IXa).

Jernbaneanlægget Askegården (Xa) er et teknisk anlæg ejet af DSB. Banedanmark er i gang med at afklare fremtidige behov for og konfiguration af områderne KT/Anlæg Vest, Kulgården og Askegården i en revideret samlet aftale med DSB. Finansudvalget har ved aktstykke nr. 120 af 22. juni 2023 truffet principbeslutning om anlæg af en

fremskudt fornyelsesbase som et planlagt jernbaneanlæg for Askegården (Delområde Xa).

Side 3/5

3. Begrundelse for anmodningen om indsigelse

Banedanmarks anmodning om indsigelse skyldes, at Københavns kommune ikke med det forelæggende lokalplansforslag har taget de fornødne hensyn til jernbaneanlæggene. Dette er nærmere begrundet i nedenstående:

Overordnet arealdisponering og miljøhensyn, herunder støj

Med lokalplansforslaget vil Københavns Kommune udlægge støjfølsomme arealfunktioner, såsom bl.a. blandet boliger og erhverv, i skel til Banedanmarks jernbaneanlæg og arbejdspladsarealer. Såfremt Københavns Kommune udlægger støjfølsomme arealfunktioner i form af boliger op ad Banedanmarks jernbaneanlæg, vil Banedanmark blive påført en række miljøhensyn med mulige driftsmæssige konsekvenser og omkostninger til følge, ikke mindst af hensyn til risikoen for støjklager og krav om omkostningstunge støjmitigerende tiltag.

Det er Banedanmarks ønske, at lokalplansforslagets zonerings af arealfunktioner grundlæggende omdisponeres, sådan at arealer ud til Banedanmarks jernbaneanlæg af national interesse fortrinsvist udlægges til erhverv (kontor mv.) eller detailhandel og andre ikke-støjfølsomme aktiviteter. Boliger skal placeres så langt væk som muligt fra Banedanmarks jernbaneanlæg. Dette vil sidestille Banedanmark med det miljøforebyggende planhensyn i form af afskærmende zonerings, som Københavns Kommune selv anvender i lokalplansforslaget, hvor dagligvarebutikker ud mod Vasbygades vejanlæg indarbejdes som støjafskærmning for de bagvedliggende boligbebyggelser.

Det har ligeledes betydning, hvilke vejledende støjgrænser Banedanmarks arealaktiviteter underlægges, og under hvilke forudsætninger støjklager skal behandles af København Kommune.

Som Banedanmarks jernbaneanlæg er udlagt på nuværende tidspunkt, er de vejledende grænseværdier for støjbelastning målt udendørs i skel 60/60/60 dB.¹ Såfremt det foreliggende lokalplansforslag gennemføres med en ændret zonerings, vil det betyde, at der på jernbaneanlæggene som udlagt i områder med blandet bolig- og erhvervsbebyggelse alene kan støjbelaste med grænseværdierne 55/45/40 dB. Dette er uforeneligt med de nødvendige vedligeholdelses- og fornyelsesaktiviteter, som gennemføres på Banedanmarks jernbaneanlæg.

Banedanmarks fremtidige brug og lige vilkår med Metroselskabet

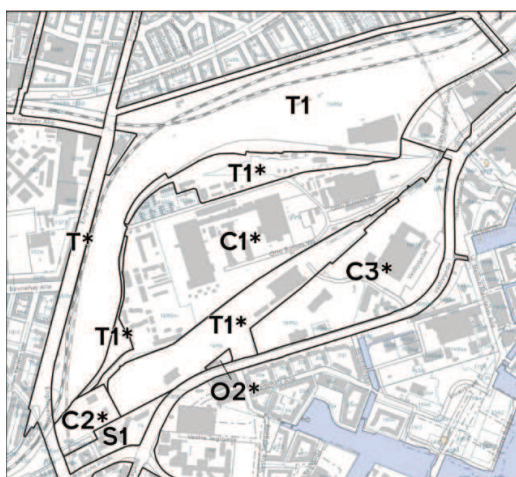
Banedanmark forventer i den nærmere fremtid at etablere en arbejdsbase på Askegården. Dette indgår som en del af den aftale, der blev indgået med DSB i forbindelse med DSB's etablering af værksted på Banedanmarks areal. Den nærmere

¹ I henhold til Miljøstyrelsens vejledning om støj nr. 5/1984, afsnit 2.2.2

kravspecifikation for Askegården og tilknytningen til de andre jernbaneanlæg KT og Kulgården er endnu ikke endelig fastlagt.

Side 4/5

Da de deraf udledte miljøpåvirkninger endnu er ukendte, har Banedanmark ønske om at indlede dialog med Københavns Kommune om muligheden for at lade arealerne T1 og T1*, se kort A, udgå af kommuneplantillægget for Jernbanebyen og dermed udgå som en del af det planlagte byudviklingsområde. De udtagne arealers status ønskes fastholdt som jernbanearealer. Af denne grund har Banedanmark ønske om sideløbende med denne anmodning at anmode Plan- og Landdistriktsstyrelsen om som kompetent myndighed at gøre indsigelse mod Københavns Kommunes kommuneplantillæg.



Banedanmark noterer sig, at der i lokalplanforslaget er taget hensyn til Metroselskabets både aktuelle og fremtidige brug af deres faciliteter i Jernbanebyen. Banedanmark ønsker, at noget tilsvarende sker for Banedanmarks aktiviteter.

Øvrige forhold

Endelig omfatter lokalplanforslaget en række forhold, der er i direkte modstrid med sikring og fastholdelse af det landsdækkende jernbanelovnet og dermed hensynet til nationale interesser samt flere af jernbanelovens bestemmelser.

Eksempelvis ønskes der med lokalplanforslaget, at en række træer bliver bevaringsværdige,² hvilket står i et modsætningsforhold til jernbanelovens § 25, hvorefter Banedanmark kan kræve træer og anden beplantning fjernet mv., når banens vedligehold eller hensynet til togdriften gør det nødvendigt.

Dertil kommer sikring af tilkørselsveje, der skal have en bredde, der kan håndtere Beredskab Banedanmarks specialkøretøjer samt vitale bygninger for jernbanedriften, fx en transformer (nr. 4) og dieselsiloer (nr. 25), der med forslaget ønskes at gøres

² Jf. lokalplansforslagets § 8, stk. 3 og tegning 7d3 ved delområde IXa og IXb.

bevaringsværdige og klassificeret i SAVE. Klassificeringen tager ikke hensyn til, at der er tale om driftsbygninger, der skal kunne ændres som led i Banedanmarks almindelige myndighedsudøvelse som statens infrastrukturforvalter. Det bemærkes i tilknytning hertil, at de foreslåede bevaringsværdige dieselsiloer (nr. 25) er en direkte hindring for anlæggelse af Banedanmarks planlagte fornyelsesbase ved Askegården.

Side 5/5

4. Afsluttende bemærkninger

Som det fremgår ovenfor, er Banedanmark bekymret for, at en vedtagelse af lokalplanforslaget i sin nuværende form vil indebære, at de jernbanetrafikanlæg og tilknyttede arbejdsarealer ikke vil være sikret, og at Banedanmarks planlægning af vedligeholdelses- og fornyelsesaktiviteter vil blive væsentlig komplicerede og fordyrede.

Med venlig hilsen

Thomas Fog Christiansen

Vicedirektør
Banedanmark

Svar til: Høring 64997 af: Amalie Aggerholm

APPLICATION DATE

30. oktober 2024

SVARNUMMER

22

INDSENDT AF

Amalie Aggerholm

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Transportministeriet

BY

København

POSTNR

1250

ADRESSE

Frederikholms Kanal 27 F

HØRINGSSVAR

Se venligst vedlagte indsigelse fra Transportministeriet.

MATERIALE:

indsigelsesbrev til koebenhavns kommune vedr. lokalplan jernbanebyen.pdf

indsigelsesbrev til koebenhavns kommune vedr. lokalplan jernbanebyen.pdf

ERSTATTET AF SVARNUMMER 23

Svar til: Høring 64997 af: Anna Koch

APPLICATION DATE

29. oktober 2024

SVARNUMMER

21

INDSENDT AF

Anna Koch

BY

København K

POSTNR.

1267

ADRESSE

Hammerensgade 8

HØRINGSSVAR

Jeg bor i Københavns Kommune og ønsker mig at jernbaneområdet bliver bebygget med huse i klassisk stil og håber inderligt i vil lytte til de mange danskere der foretrækker klassisk byggeri i stedet for modernistiske grimme højhuse der ligner alt det andet nye byggeriet der præger København, Mennesker vil bo lavt og grønt. Området er fantastisk og bør omdannes til et lavt grønt byggeri med boliger der er til at betale for alle, ikke et modernistisk højhushelvede i beton.

Svar til: Høring 64997 af: Malthé

APPLICATION DATE

28. oktober 2024

SVARNUMMER

20

INDSENDT AF

Malthé

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

George Marshalls Vej 17, 1tv

HØRINGSSVAR

Hvis Jernbanebyen skal blive rigtig attraktivt skal der skabes en følelse af en naturlig overgang til området ved vandet, så man får det maksimale ud af nærheden til Tømmergraven og havnefronten. Det er derfor vigtigt at byrummet langt Vasbygade så vidt muligt bliver gjort attraktivt, snarere end kommer til at fremstå som en barriere. Det burde der være flere overvejelser og bestemmelser om i lokalplanen. Der er mange eksempler på velfungerende flersporede og travle veje, fra Ringvejen i Wien til Gran Via del Corts Catalans i Barcelona, Merode i Bruxelles, og sikkert mange andre som byarkitekter vil kende. Typisk ved systematisk at sikre mange vejtræer imellem vejbanerne og fodgængerfelt/cykelsti, og at der er nogle butikker til at skabe en følelse af byliv langs vejen. I København er der desværre næppe eksempler på trafikerede hovedveje, der er særlig vellykkede eller giver et nogenlunde acceptabelt byliv omkring, men der er ikke noget i vejen for det kan skabes i forbindelse med udbygningen af den nye bydel. Lokalplanen bør derfor stille en række egentlige krav til området langs Vasbygade i Jernbanebyens sydlige ende for at sikre dette.

Svar til: Høring 64997 af: Bodil Jensen

APPLICATION DATE

28. oktober 2024

SVARNUMMER

19

INDSENDT AF

Bodil Jensen

BY

København Sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Johan Kellers Vej 35, St, Tv

HØRINGSSVAR

Jeg synes det er synd at ødelægge Jernbanebyen med nybyggeri. Det er et af de eneste åndehuller i den del af byen, og det vil være en dødssynd at ødelægge det.

Svar til: Høring 64997 af: Franz Voglhofer

APPLICATION DATE

28. oktober 2024

SVARNUMMER

18

INDSENDT AF

Franz Voglhofer

BY

København

POSTNR.

1733

ADRESSE

Palnatokesgade 3

HØRINGSSVAR

Vesterbro er muligvis den bydel i Danmark med mindst mulig sportstilbud/muligheder/lokationer pr. indbygger. Danmarks største håndboldklub, Ajax, har 1 håndboldbane. Vestia fodboldklub har 3 fodboldbaner. Det er ikke længere muligt at dyrke hverken håndbold eller fodbold i bydelen da der simpelthen ikke er lokationer tilgængelige. Derfor undrer det mig at man giver lov til at der bygges en privat kommerciel sportshal der udelukkende skal benyttes til Padel. Kunne denne lokation (som iøvrigt er planlagt til grønt område) ikke bruges til at udbyde sportstilbud til bydelens borgere via en offentlig multihal i stedet for at lade en privat virksomhed tjene penge på padel. Jeg håber så sandelig at lejen for dette område står til mål med lokationens attraktivitet når det udbydes til en privat aktør..... ellers giver det absolut ingen mening.

Svar til: Høring 64997 af: Claus Skovborg Hansen

APPLICATION DATE

26. oktober 2024

SVARNUMMER

17

INDSENDT AF

Claus Skovborg Hansen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Otto Bussesvej 10

HØRINGSSVAR

Man kan undres at KK med den ene hånd giver byggetilladelse til en kæmpe sportshal med tonsvis af beton og stål og med den anden hånd udarbejder en lokalplan hvor denne sportshal ikke figurerer. På det areal hvor hallen lige nu bygges skal der være grønt område (se vedlagte skitse). Det er tydeligt at sportshallen ikke lader sig flytte selvom der kun er givet en 3 års dispensation. Enden bliver nok at det endnu engang går ud over de grønne områder som der er for lidt af.

Sportshallen er faktisk en god ide men det må ikke gå ud over de grønne områder. Så derfor må sportshallen tegnes ind i lokalplanen og tilsvarende projekterede bygninger mellem de gamle bygninger indrages til grønne områder eller fælleshaver/skolehaver.

MATERIALE:

ny sportshal.pdf



Svar til: Høring 64997 af: Københavns skolehaver

APPLICATION DATE

23. oktober 2024

SVARNUMMER

16

INDSENDT AF

Københavns skolehaver

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns skolehaver

BY

KBH NV

POSTNR.

2400

ADRESSE

Bispebjerg Bakke 8

HØRINGSSVAR

Københavns skolehaver ønsker at der i Jernbanebyen, fastsættes et egnet areal på minimum 6000 kvm til etablering af en lokal skolehave til fordel for bydelens børn og unge samt bydelens biodiversitet. En ny skolehave i bydelen kan bl.a. bidrage til øge bydelens andel af grønne arealer og samtidig give bydelens børn og unge en praksisnær uddannelse i naturforståelse og handlekompetence samt bidrage til at opfylde flere af København kommunes målsætninger om mere uddannelse i naturforståelse og mere plads til biodiversitet som beskrevet i 'Københavns strategi for biodiversitet' samt understøtte ønsket om give elever i Københavns folkeskoler mere viden og handlekompetence ift. klima og grøn omstilling qua 'Handleplan for grøn folkeskole'.

I Københavns skolehaver arbejder vi grundlæggende med at give børn og voksne naturforbundethed, begejstring og praksisnære handlemuligheder i forhold til at deltage i den grønne omstilling.

Skolehaverne er et tilbud til alle københavnske børn om at dyrke et lille stykke jord med blomster og grøntsager, enten i fritiden eller som et undervisningstilbud sammen med deres dagtilbud eller skoleklasse. Herudfra undervises børnene i læren om naturens processer, klimaforandringer, biodiversitet og madforståelse. Skolehaverne rummer ikke kun jordlodder med kulturafrøder, men er små naturoaser i byen, som er rige på biodiversitet, med både frugttræer, stauder, klatreplanter, kompostbunker, fugle, insekter m.m.

Københavns Skolehaver er en almennyttig forening, der stammer helt tilbage fra 1903 og har lang erfaring med formidling og udeskoleundervisning. Foreningen driver i dag 8 skolehaver i København med driftstilskud fra KK. Skolehaverne har årligt ca. 40.000 besøgende, hvoraf hovedparten er børn. Foreningen har ca. 100 dedikerede frivillige, som står for tilbuddet til eftermiddags-fritidsholdene, græsslåning, pasning af bistader m.m.

Vi tror på at flere lokale skolehaver kan være med til at omstille København i en mere bæredygtig retning, give børn og unge naturforståelse og handlekraft.

MATERIALE:

hoeringssvar til lokalplan om jernbanebyen.pdf



Høringssvar til lokalplan om Jernbanebyen

Københavns skolehaver ønsker at der i Jernbanebyen, fastsættes et egnet areal på minimum 6000 kvm til etablering af en lokal skolehave til fordel for bydelens børn og unge samt bydelens biodiversitet. En ny skolehave i bydelen kan bl.a. bidrage til øge bydelens andel af grønne arealer og samtidig give bydelens børn og unge en praksisnær uddannelse i naturforståelse og handlekompetence samt bidrage til at opfylde flere af København kommunes målsætninger om mere uddannelse i naturforståelse og mere plads til biodiversitet som beskrevet i 'Københavns strategi for biodiversitet' samt understøtte ønsket om give elever i Københavns folkeskoler mere viden og handlekompetence ift. klima og grøn omstilling qua 'Handleplan for grøn folkeskole'.

I Københavns skolehaver arbejder vi grundlæggende med at give børn og voksne naturforbundethed, begejstring og praksisnære handlemuligheder i forhold til at deltage i den grønne omstilling.

Skolehaverne er et tilbud til alle københavnske børn om at dyrke et lille stykke jord med blomster og grøntsager, enten i fritiden eller som et undervisningstilbud sammen med deres dagtilbud eller skoleklasse. Herudfra undervises børnene i læren om naturens processer, klimaforandringer, biodiversitet og madforståelse. Skolehaverne rummer ikke kun jordlodder med kulturafrøder, men er små naturoaser i byen, som er rige på biodiversitet, med både frugtræer, stauder, klatreplanter, kompostbunker, fugle, insekter m.m.

Københavns Skolehaver er en almennyttig forening, der stammer helt tilbage fra 1903 og har lang erfaring med formidling og udeskoleundervisning. Foreningen driver i dag 8 skolehaver i København med driftstilskud fra KK. Skolehaverne har årligt ca. 40.000 besøgende, hvoraf hovedparten er børn. Foreningen har ca. 100 dedikerede frivillige, som står for tilbuddet til eftermiddags-fritidsholdene, græsslåning, pasning af bistader m.m.

Vi tror på at flere lokale skolehaver kan være med til at omstille København i en mere bæredygtig retning, give børn og unge naturforståelse og handlekraft.

Københavns skolehaver

Svar til: Høring 64997 af: Trine Asmussen

APPLICATION DATE

22. oktober 2024

SVARNUMMER

15

INDSENDT AF

Trine Asmussen

BY

København

POSTNR.

1663

ADRESSE

Oehlenschlägersgade 45

HØRINGSSVAR

Kære kommune

jeg bakker op om høringssvar 4. Vi mangler grønne områder, plante og dyreliv i København - det er en ultimativ chance for at gøre noget nyt og anderledes fremsynet - at løfte byen og dens borgere ind i et nyt kapitel, hvor værdien af biodiversitet er højere end beton!

lyt til de unge - de ønsker grønne steder at være, gøre og dyrke fællesskaber. Det er deres fremtid!

Det er umoderne KUN at lytte til økonomernes værdisættelse, når vi alle ved, hvad der i virkeligheden har værdi; omsorg for naturen og hinanden.

jeg håber I tør være modige og gøre noget nyt...

Svar til: Høring 64997 af: Hannibal Kofoed Møller

APPLICATION DATE

21. oktober 2024

SVARNUMMER

14

INDSENDT AF

Hannibal Kofoed Møller

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

Nørre Allé 75, 3, værelse 452

HØRINGSSVAR

Jeg ligger stemme i hos Arkitekturoprørets glimrende- og bekymrende skriv om planen for Jernbanebyen. Jeg mener heller ikke at København har brug for flere højhuse, og det her projekt synes kun at have et formål alene, nemlig, at tjene penge. Planen har med andre ord ikke mennesker i fokus, og det kan virke uforståeligt, at man ikke forsøger at tage udgangspunkt i Vesterbro som bydel og se på, hvad der gør den unik og hvorfor det klassiske karré byggeri og generelt huse i menneskelig skala vil være at foretrække for den her nye bydel - der ligger lige op af Vesterbro.

Svar til: Høring 64997 af: Anders Vesti

APPLICATION DATE

21. oktober 2024

SVARNUMMER

13

INDSENDT AF

Anders Vesti

BY

Frederiksberg

POSTNR.

2000

ADRESSE

Solvej 1

HØRINGSSVAR

Drop kravet om "grid-struktur" i delområde VI! Som del af lokalplanen står der et krav om facader med "grid-struktur" i delområde VI. Jeg kan forstå at man vil have at de nye bygninger skal passe ind i området, men i så fald hvorfor ikke tage inspiration fra de mange smukke gamle bygninger fra før 1950erne som også er en del af området? I ved, de bygninger som er opført i klassiske og traditionele arkitektoniske stile, som folk rent faktisk holder af og giver området sin charme. I den nuværende lokalplan er de æstetiske krav i stedet fokuseret på de billige og hurtigt-byggede beton-haller fra 1980erne, så som lokomotivværkstedet fra 1982. Disse beton-kolosser er også en del af områdets historie, men de var aldrig tænkt som bygninger som folk skulle leve og bo i. At stille æstetiske krav om at delområde VI's facader skal kopiere dårlig arkitektur fra 80erne med "grid-struktur i beton, stål og træ" er i mine øjne helt uforståeligt og resultatet er alt for forudsigeligt: tomme og forladte områder hvor ingen har lyst til at opholde sig mere end nødvendigt. Einstein sagde at definitionen på vanvid er gentage den samme fejl igen og igen og forvente nye resultater.

Lad os i stedet for stille krav om at facaderne i del område VI skal tage inspiration fra områdets smukke før-modernistiske bygninger, for eksempel de gamle bygninger i Centralværkstedet eller den Gule By. Jeg siger ikke det skal være kopier, men noget som lader sig inspirere af de smukke klassiske og traditionelle arkitekturstile som findes i København.

Svar til: Høring 64997 af: Jep Loft

APPLICATION DATE

16. oktober 2024

SVARNUMMER

12

INDSENDT AF

Jep Loft

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Arkitekturoprøret

BY

Gentofte

POSTNR.

2820

ADRESSE

Parkovsvej 15

HØRINGSSVAR

Området er det sidste store uudviklede område i det centrale København, og i forslaget står der, at bydelen skal være et eksempel på, hvad der gør København til én af de mest moderne og attraktive hovedstæder i Europa. Men der lægges op til deprimerende trist forstadsbyggeri. Billederne på side 16, 17 og 18 i lokalplanforslaget er skræmmende eksempler på forfejlet byplanlægning med punkthuse og højhuse (som tiden er løbet fra; billederne kunne være fra 1980). København forspilder en enestående mulighed for at skabe et rigtigt, nyt bykvarter på størrelse med hele Middelalderbyen, tæt på Hovedbanegården og Vesterbro, og hvis planen realiseres, vil vi fortryde det de næste 100 år (som vi gør med Ørestad). Lokalplanen bør kræve byggeri i karréer som i det øvrige Vesterbro.

Ikke nok med at det planlagte byggeri er det sædvanlige, atmosfæreforladte kassebyggeri; det store område skal skæres op i tre lange strimler, adskilt af to høje støjskærme, som bliver omtrent lige så lange som hele Istedgade fra Hovedbanegården til Enghave Plads. Den midterste strimmel er metroområdet, CMC. En tredje "mur", en kombination af støjskærme og parkeringshuse skal anlægges som områdets sydvæg langs Vasbygade.

Området er offentlig ejendom, og bygherren NREP har offentlige ejere. Vi har alle et medejerskab. Der er ingen private investorer at tage hensyn til. Alligevel er det et elitært projekt, som ikke harmonerer med befolkningsflertallets ønsker. Se her:

[Befolkningsflertallet foretrækker klassisk frem for modernistisk byggeri. - Arkitekturoprøret \(arkitekturoproeret.dk\)](#)

Arkitekturoprøret deltog i idékonkurrencen om Jernbanebyen. Vi opstillede 15 forslag til at undgå forstadspræg og 7 konkrete forslag til at skabe særlige byrum.

[Arkitekturoprørets idéer til Jernbanebyen - Arkitekturoprøret \(arkitekturoproeret.dk\)](#)

Til trods for at borgmester Line Barfod skriver: *"Vi har som noget nyt spurgt unge københavnere til*

deres ideer og forslag, og det betyder meget, at disse kan aflæses i lokalplanen”, er ingen af de 22 forslag afspejlet i den foreliggende lokalplan. Det vindende arkitektfirma havde (så vidt vi måtte forstå) ikke gjort sig den ulejlighed at læse vores forslag. Idékonkurrencen fungerede ikke.

Planen lægger op til forstadsbyggeri, som skaber parallelsamfund. De bedst stillede vil foretrække bymiljøet på det gamle Vesterbro, mens de mindre privilegerede må affinde sig med at bo i de nye, kedelige punkthuse. Men også selve Jernbanebyen vil efter planen komme til at bestå af to adskilte parallelsamfund: A-holdet kommer til at bo nord for CMC, hvor de gode bygninger fra det gamle DSB-område bevares. B-holdet bliver henvist til den sydlige strimmel af punkt- og højhuse mellem to støjskærme og parkeringshuse. Det er opskriften på en ghetto.

CMC-området bør (evt. på et senere tidspunkt) kunne overdækkes, så man undgår støjvægge og binder hele området sammen. Det drejer sig om 87.000 kvadratmeter, svarende til 12 fodboldbaner, som efter planen ikke skal bruges til noget som helst. At overdække området til en grøn bakke vil koste 1,5 mia kr. Det vil frigøre andre områder, som kan bebygges, samtidig med at værdien af alle ejendomme i hele Jernbanebyen forøges. Der skal ikke gå mange år, før den investering er tjent hjem.

Hertil kommer den bedre trivsel for beboerne (og mindre kriminalitet), som ikke kan gøres op i penge. I Tårnby kan man være lykkelige for, at motorvejen blev overdækket. I Gentofte er næsten 40% af borgerne plaget af støj fra motorvejen. Der er støjvægge, men det er ikke nok. Vejen kunne let være holdt under jorden og overdækket, men man tænkte kortsigtet. Den beskedne meromkostning ville være tjent hjem mange gange i de forløbne 50 år. Ingen ville vel gentage den fejl i dag. Hvorfor gøre det i Jernbanebyen?

Det bedste ville være at bygge huse hen over CMC, så man udnytter de værdifulde byggegrunde og får en sammenhængende by med en spændende høj i midten. Kommunen leder efter nye byggegrunde, og her er én, som hverken vil gøre skade på natur eller bymiljø, men som tvært imod vil gavne begge dele. Grundene på bakken bliver nok dyrere end de andre grunde, men som i eksemplet med motorvejen i Gentofte vil investeringen ad åre blive tjent hjem. Hvis investorernes horisont er for kort, bør kommunen finansiere overdækningen og sælge byggerettighederne med en hjemfaldspligt, som den har gjort i andre byudviklingsprojekter. Kommunen kan tænke langsigtet.

Rom er bygget på syv høje. På én af dem findes Den spanske Trappe. Vi foreslår Den danske Trappe på sydsiden af højen i Jernbanebyen. For foden af trappen kan der være en lille plads, hvor to kanaler mødes. Kanalerne findes allerede, men de stopper ved Vasbygade. Københavns Indre By er hårdt presset af turisme. Der er brug for at skabe nye, attraktive byrum, som kan aflaste presset mod Indre By.

Den fantasiløse række af parkeringshuse og støjvægge mod Vasbygade bør også undgås. I stedet bør der laves en beplantet jordvold, som er grønt område mod nord, mens der graves parkeringskælder ned i volden fra syd.

Lokalplanforslaget bør afvises og sendes tilbage til forvaltningen med et ønske om en ny plan, der skaber flere gode byrum.

Svar til: Høring 64997 af: Den Gule By - Beboerrepræsentation

APPLICATION DATE

15. oktober 2024

SVARNUMMER

11

INDSENDT AF

Den Gule By - Beboerrepræsentation

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Otto Bussesvej 10

HØRINGSSVAR

Som nærmeste naboer til Jernbanebyen har vi beboere i Den Gule By drøftet den kommende lokalplan for området og vi har en række indsigelser som vi gerne vil have der bliver taget i betragtning: Se vedlagte med nærmere uddybning af vore 9 punkter:

1. Bygningerne mod Den Gule By - Bygningerne er for høje og de skygger og giver indkig. Bør max. være i 2 etager.
2. Lindealleen langs Otto Busses Vej - Vi ønsker bevarelse af de gamle lindetræer.
3. Ny bygning i Den Gule By - Vi ønsker ikke denne bygning opført.
4. Ombygning af eksisterende boliger i Den Gule By - Vi ønsker kun karnapper i samarbejde de lejerne.
5. Byrum i Den Gule By: Private haver ønskes gjort til offentlig rum. Det ønsker vi ikke.
6. Private haver i Den Gule By. - Lokalplanen vil frede træer der bliver for store til de små haver. Det er ikke hensigtsmæssigt.
7. Grønne områder. - Der er for lidt grønne områder i Jernbanebyen og de gamle træer bør bevares.
8. Værkstedsbygningerne. Tilbygninger og bygninger mellem de gamle værkstedsbygninger ødelægger arkitekturen og bør ikke tillades.
9. Skolen. Der bør ikke bygges boliger før skolen er klar.

MATERIALE:

indsigelser jernbanebyen oktober 2024.pdf

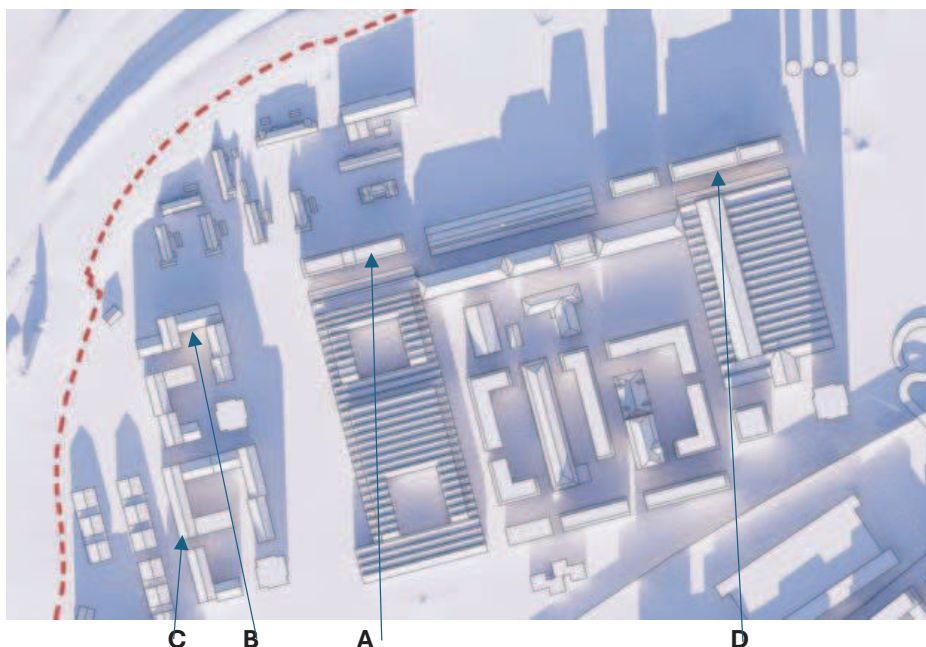
bilag 1 vestre-landsrets-dom-.pdf

Jernbanebyen

Indsigelser til ny lokalplan

1: Bygninger mod den gule by

- Højde** Den bygning, der kommer til at stå syd for Mesterboligen (A på nedenstående skyggediagram) er med sine 5 etager og 19 meter markant højere end de eksisterende bygninger i Den Gule By. Det samme gælder de bygninger ved portnerboligen på 5-6 etager og 21-24 meter (B på nedenstående skyggediagram). De kommer til at rejse sig som eneste bygninger på over 2 etager i hele den nordvestlige del af bydelen.
- Retspraksis:** Jf. 2 landsretsdomme (V.L.B-1753-08 bilag1 og U.2019.1422 bilag2) kan man max tåle 2½ etage ved siden af eksisterende boliger. Da bygningerne langs Otto Busse Vej bliver væsentlig højere, bør der ikke gives tilladelse til disse.
- Indkig** Altaner mod Den Gule By vil kunne give indkig boligerne og deres haver.
- Skygge** Skyggediagram i lokalplanen angiver kun skyggen i sommerhalvåret og er ikke retvisende. I vinterhalvåret er skyggerne meget længere og det er vigtigt at der kommer lys til husene i Den Gule By - især om vinteren. DKE (grundejer i Den Gule By) har udarbejdet et skyggediagram for 21. december kl. 12. Her er der massiv skyggepåvirkning. Tidligere og senere på dagen er skyggerne længere og giver mindst lige så stor gene.



Forslag Bygningerne langs Otto Busses Vej mod den gule by bliver kun på 2 etager.

Alternativ placering af byggeri:

1. Højere byggeri ved Trælageret som er et erhvervsområde uden beboelse. (C på skyggediagram)
2. Højere byggeri øst for Lyntogsløftehallen bag Lokomotivværkstedet (D på skyggediagram)
3. Bebyggelsesprocenten kan nedbringes til f.eks. 90%

2. Linde alleen langs Otto Busses vej

3 gamle lindetræer ønskes fældet langs Otto Busses Vej. De er en vigtig del af en markant allé langs Otto Busses Vej. Det må være muligt at lave alternative løsninger for at redde disse træer, da lokalplanen sigter mod en grøn bydel.

Årsagen skulle angiveligt være at give plads til at der kan køre bus på vejen. I dag kører der store lastbiler, kranbiler m.v. ad vejen uden problemer, så der kan sagtens køre busser i begge retninger, også selvom der kommer fortov. Fortov og evt. cykelsti kunne anlægges på den anden side af alléen.



Hvis træerne fældes for at give plads til indkørsel ad ny port bygning, er det stadig muligt at køre ind mellem de to træer, da porten bliver ret smal.

3. Ny bygning i Den Gule By.

På side 23 er beskrevet en ny bygning med 5 boliger i Den Gule By. Vi ønsker ikke denne bygning opført, da den ændrer grundlæggende arkitekturen i Den Gule By.



Cykelskure: Bygning medfører nedrivning af en række på ca. 30 små skure som beboerne anvender til cykler og anden opbevaring, idet boligerne næsten ingen opbevaringsplads har. Der er ikke mulighed for at tilbyde beboerne anden opbevaring som erstatning for disse skure. Skurene er også en væsentlig del af arkitekturen i den gule by.



P pladser Desuden forsvinder der 2 parkeringspladser, og da der samtidig kommer 5 nye boliger kommer der til at mangle parkeringsmuligheder for beboerne. Yderligere forsvinder der evt. flere p pladser når der skal laves vendeplads til renovationen. Det er ikke muligt at øge parkeringsmulighederne i Den Gule By.

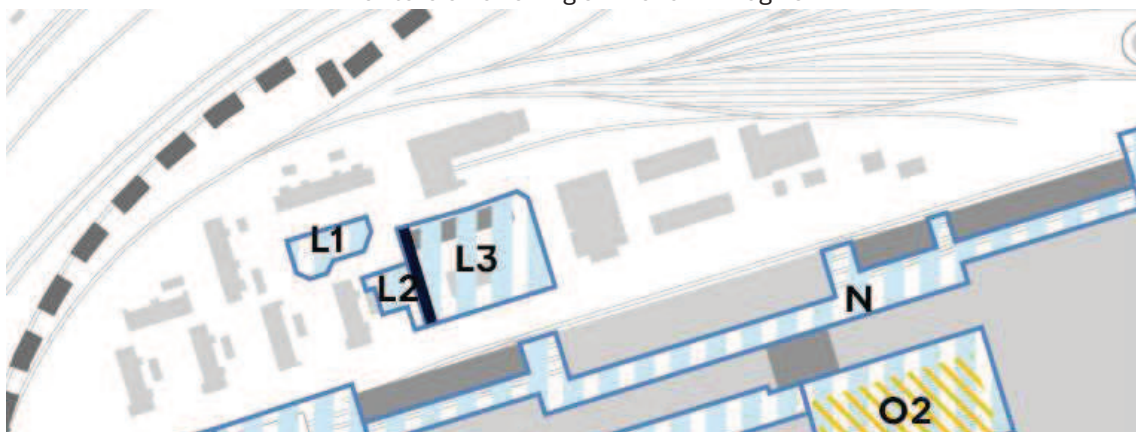
Hvis der alligevel gives tilladelse til byggeriet, bør den opføres i samme materialer (gulkalket murværk) og farver som de øvrige bygninger i Den Gule By. Desuden forstå vi ikke at man tilføjer 5 nye boliger og herved ændre på arkitekturen og de tanker arkitekterne Niels Holger Rasmussen og Christian Brandstrup havde med Den Gule By. Begge meget kendte arkitekter, Brandstrup har bl.a. tegnet Løveapoteket på Amagertorv og Rasmussen står bag Frimurerlogen på Blegdamsvej. Det er ikke hr. hvem-som-helst der har tegnet Den Gule By og vi mener derfor ikke at der skal ændres mere end der allerede er sket ved renoveringen af de to mesterboliger.

4. Ombygning af eksisterende bygninger i Den Gule By

Karnapper Bør kun tillades ved fraflytning og efterfølgende renovering af de enkelte lejemål, eller efter aftale med de enkelte beboere, da ikke alle beboere ønsker disse karnapper.

5. Byrum i Den Gule By

Byrum L2 og L3 er privatejet og del af de private haver (kan sidestilles med gårdhaver i andre boligblokke) og bør derfor ikke være offentligt område. L2 og L3 (side 166) bør derfor slettes fra Lokalplanen. Ligeledes bør der ikke være en offentlig sti mellem L2 og L3.



6. Private haver i Den Gule By

Lokalplanen ønsker en række træer i private haver gjort bevaringsværdige. Dette er ikke hensigtsmæssigt, da en del af disse træer bliver for store til de små haver. Beboere og udlejer har ønske om at begrænse højde for træer i de små haver, idet træer der kommer for tæt på boligerne, kan forvolde skade på de gamle og bevaringsværdige bygninger.

7. Grønne områder

Det er beskæmmende at man iflg. Lokalplanen tillader fældning af halvdelen af de gamle bevaringsværdige træer på området. Mange flere træer bør og kan bevares, specielt de store træer, hvor et nyt træ ikke kan sammenlignes med disse store og meget gamle træer. Det passer ikke med en grøn bydel at fælde gamle træer for at bygge moderne bygninger og gøre plads til biler og busser. En stor del af den biodiversitet der er registreret i området, kommer til at forsvinde.

Desuden vil det være dårligt at fælde de store træer da de opsamler rigtig meget vand og vil bidrage til at skybrudssikre bydelen i fremtiden. Der bør være væsentlig større grønne områder.

Forslag: Pladsen mellem de gamle værkstedsbygninger omdannes til grønne områder med plads til fælleshaver, frugtbuske, græsplæner med borde og bænke samt mindre træer.

8. De gamle værkstedsbygninger (område V)

Tilbygninger: De gamle værkstedsbygninger er bevaringsværdige og vigtig kulturarv og bør ikke ændres. Alligevel bygger man ovenpå (mørk markering) en del af de gamle bygninger. Det ændrer grundlæggende på bygningernes udseende.

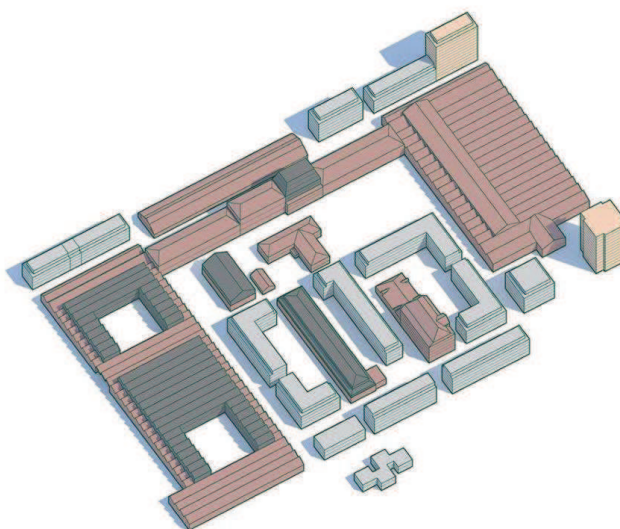
Disse bygninger er også tegnet af den berømte arkitekt Heinrich Wench, der bl.a. har tegnet Københavns Hovedbanegård, Helsingør banegård og utallige andre bygninger bl.a også postbygningen i København (Villa Copenhagen), som er renoveret med respekt for bygningen, hvor der ikke er klasket ekstra etager ovenpå, men derimod står bygningen udefra som den altid har set ud.

Der bør ikke gives tilladelse til dette.

Det burde være muligt at finde anvendelse for bygningerne uden at bygge ovenpå de gamle bygninger som derved helt mister sit særpræg.

Nye bygninger: Tæt på de gamle værkstedsbygninger opføres nye og høje bygninger (markeret med grå). Det betyder at de gamle bygninger "forsvinder" og hele miljøet ændres.

Byggeri mellem bygningerne bør ikke tillades. I stedet kan de åbne områder omdannes til torve og grønne områder.



Delområde V. Røde bygninger er eksisterende bygninger, mørkegrå er påbygninger på eksisterende bygninger og lysegrå og -gule er nye bygninger. Illustration: Team Cobe.

Alternative bebyggelse

1. Højere byggeri syd og øst for de gamle værkstedsbygninger.
2. De mindre grønne områder langs CMC's areal (Metro anlæg) kunne evt. bebygges med erhverv og service (f.eks. den sportshal som der er givet midlertidig dispensation til og som vanskeligt lader sig rive ned igen).
3. Bygningsprocenten nedsættes

9. Skolen

Endelig vedtagelse af lokalplanen bør ikke finde sted før der er vished for hvornår der kan bygges en folkeskole til Jernbanebyen, da DSB har meddelt at de ikke kan fraflytte bygningerne før om 8-10 år.

Dette er også forvaltningens indstilling til borgerrepræsentationen.

Vi er også uforstående overfor at man først bygger boliger og til allersidst bygger en skole. Vi forstår ikke, at man ikke sørger for at skolen er på plads, når nye familier flytter ind, så de har et sted at sende deres børn i skole i nærheden af deres boliger. Så skolen bør bygges før eller samtidigt med boligerne.

På vegne af beboerne i Den Gule By

Claus Hansen
Formand for beboerrepræsentationen
Den Gule By
(Otto Busses Vej 10-78)

Vestre Landsrets dom afsagt den 26. maj 2010 i sag nr. V.L. B-1753-08

Naboretligt erstatningsansvar på 200.000 kr. for indblik- og skyggegener ved opførelse af to 26 meter høje etageejendomme i henhold til lokalplan, da tålegrænse overskredet. Afvist at anvende differenceprincip ved erstatningsudmåling.

Sagen angik spørgsmålet om, hvorvidt den naboretlige tålegrænse var overskredet i et tilfælde, hvor et byhus i et centerområde blev påført ulemper i form af indblik og skyggevirkning fra to dominerende højhuse placeret vest og sydvest for byhuset. I 2004 vedtog kommunen en ny lokalplan for et centerområde, hvor der hidtil havde været et kommunalt varme- og elværk. Ved lokalplanen blev bl.a. den lovlige bygningshøjde ændret fra den sædvanlige bygningshøjde i området 2-3 etager til 8 etager svarende til ca. 26 meter. I forbindelse med vedtagelsen af lokalplanen fremsatte naboen, N, indsigelser mod det planlagte højhusbyggeri med henvisning til de forventelige indblik- og skyggegener fra de to dominerende etageejendomme. Efter lokalplanens endelige vedtagelse opførte ejeren af projektejendommen, herefter E, de to højhuse i perioden primo 2006 til medio 2007. Efter opførelsen af højhusene rejste N erstatningskrav mod E vedrørende værdiforringelsen af N's ejendom som følge af indblik og skyggevirkning fra de to dominerende højhuse. E afviste kravet, hvorefter N anlagde retssag mod E. Under retssagen blev der afholdt syn og skøn, hvor det blev fastslået, at værdiforringelsen af N's ejendom som følge af indblik og skyggevirkning udgjorde 200.000 kr. N nedlagde påstand om betaling af 200.000 kr. og gjorde til støtte herfor gældende, at ulemperne oversteg den naboretlige tålegrænse, og at der ikke var grundlag for at nedsætte erstatningen til et mindre beløb end værdiforringelsen fastslået ved syn og skøn. E påstod frifindelse og gjorde til støtte herfor gældende, at den naboretlige tålegrænse ikke kunne anses for overskredet, og at en eventuel erstatning skulle nedsættes, da N kun havde krav på erstatning for den del af ulemperne, der overskred tålegrænsen. Byretten tog udgangspunkt i, at N's ejendom var blevet påført ulemper som følge af opførelsen af højhusene. Byretten fremhævede, at kommunen havde foretaget en planlægningsmæssig afvejning af hensynet til en ønsket byudvikling og hensynet til naboer, og at kommunen trods kendskab til forventelige ulemper for naboerne havde vedtaget en ny lokalplan, der væsentligt ændrede bygningshøjden på E's ejendom, og som afveg markant fra den sædvanlige bygningshøjde i området. Byretten fandt herefter, at N's ejendom var blevet påført ulemper, der overskred grænsen for, hvad N måtte tåle som led i den almindelige samfundsudvikling, og byretten tilkendte en erstatning på 200.000 kr. E ankede dommen til landsretten, hvor parterne gentog påstande og anbringender. Der blev under ankesagen afholdt supplerende syn og skøn, hvor skønsmanden udtalte, at opførelse af byggeri i 2 1/2 etager på E's ejendom ikke ville medføre værdiforringelse af N's ejendom. Landsretten fremhævede de konkret relevante momenter i bedømmelsen af, om tålegrænsen måtte anses for overskredet. Landsretten tiltrådte efter en samlet vurdering, at tålegrænsen måtte anses for overskredet. I forhold til erstatningsudmålingen bemærkede landsretten, at der ikke var grundlag for skønsmæssigt at fastsætte en lavere erstatning end 200.000 kr., hvorefter byretsdommen blev stadfæstet.

Udviklingsselskabet Ikast A/S (adv. Jakob Fastrup) mod Kristian Pilegaard (adv. Uffe Baller)

Vestre Landsret

Dom afsagt af Retten i Herning den 18. september 2008 i sag nr. BS 3-71/2008

Sagens baggrund og parternes påstande:

I 2006 og 2007 opførte sagsøgte 2 bygninger kaldet "Tvillingehuset" på hver 8 etager, beliggende Thorsgade i Ikast. Sagsøgeren er ejer af en ejendom, beliggende Thorsgade 8, Ikast. Det ene tvillingehus er beliggende umiddelbart vest for sagsøgerens ejendom, mens det andet er beliggende nordvest for ejendommen.

Denne sag drejer sig om, hvorvidt opførelsen af de 2 tvillingehuse medfører sådanne ulemper for sagsøgerens ejendom, at sagsøgte har overskredet den naboretlige tålegrænse vedrørende skyggevirkninger og indkig.

Sagsøgeren har under denne sag, der er anlagt den 21. januar 2008, nedlagt påstand om, at sagsøgte tilpligtes til sagsøgeren at betale 200.000,00 kr., subsidiært et mindre beløb efter rettens skøn, men tillæg af procesrente fra sagens anlæg til betaling sker.

Sagsøgte har nedlagte påstand om frifindelse.

Sagens omstændigheder:

Af en fremlagt lokalplan for Ikast Midtby, lokalplan nr. 76 fra 1999, fremgår, at området ved Thorsgade er omfattet af lokalplanens centerområde, hvorom det hedder:

" ...

Indenfor centerområdet er bebyggelsen karakteriseret ved sammenbyggede eller delvis sammenbyggede bygninger i 2-3 etager. Området ved "Strøget" og Møllegade er det nærmeste man kommer en egentlig karrébebyggelse i Ikast. Området ved Rådhuset er af en nyere og større bygningsskala og opført i 3-4 etager.

..."

Den 21. december 2004 vedtog Ikast Byråd lokalplan 145 "For et bycenterområde ved Thorsgade i Ikast". Lokalplanen grænser mod øst op til vestskellet til sagsøgerens ejendom og omfatter bl.a. de arealer, som tvillingehusene er bygget på. Lokalplanen udlægger et byggefelt til ny bebyggelse i op til 8 etager i maksimalt 26 meters højde.

I en udateret indstilling fra Teknik- og planudvalget til byrådet i den gamle Ikast Kommune om godkendelse af lokalplan 145 hedder det:

" ...

Beslutning:

Teknik og Miljøudvalget anbefaler, at sagen udsættes, idet der arbejdes videre med at finde en løsning på problemstillingen vedrørende ejendommene Thorsgade 8 og Villavej 13.

Økonomi- og Planlægningsudvalget anbefaler indstillingen.

Såfremt der ikke er igangsat et projekt for karreen Thorsgade 8 og Villavej 13, 11 og 9 indenfor 2 år efter igangsætning af byggeriet vil Ikast Kommune tage initiativ til et byfornyelsesprojekt for de pågældende ejendomme.

Byrådet: godkendt.

Sagsresumé:

Forslag til lokalplan nr. 145 - for et bycenterområde ved Thorsgade i Ikast har været udsendt i offentlig høring

...

I offentlighedsperioden har der været afholdt personlige møder med de nord- og østfor beliggende naboer,

...

Projektet har udløst en del offentlig omtale i de lokale medier p. g. a. to 26 meter høje bygninger, kaldet Tvillinghuset.

Sagsbeskrivelse:

Planafdelingen har i offentlighedsperioden modtaget 8 indsigelser/bemærkninger til forslag til lokalplan nr. 145. Indsigelserne/bemærkningerne kommer fra:

...

6. Monica og Kristian Pilegaard, Thorsgade 8

...

I det nedenstående er de forskellige indsigeres bemærkninger opdelt og kommenteret efter emne.

...

Frygt for skyggegener/bygningernes højde:

Beboerne på Thorsgade, Villavej 13 og 17-19 frygter alle for skyggevirkningerne af det høje byggeri. De er bekymrede for, at haverne bliver ubrugelige og at livskvaliteten ved at bo i boligerne derved forringes.

...

Planchefen bemærker:

Bygherrens arkitekt har udarbejdet skyggediagrammer for Tvillinghusets skyggeudbredelse i november, februar, maj og juli måneder. Kort fortalt viser diagrammerne, at ejendommene på nordsiden af Thorsgade påvirkes af skyggerne i vinterhalvåret, men ikke om sommeren, mens særligt ejendommene Thorsgade 8 og Villavej 11 bliver berørt af skygge om aftenen i sommerhalvåret.

Ekspropriation /opkøb af ejendomme:

...

Ejerne af Thorsgade 8 ønsker også at kommunen køber deres ejendom, da de ikke ønsker at bo i huset, hvis lokalplanen vedtages. De frygter et voldsomt tab i ejendommens salgsværdi.

...

Planchefen bemærker:

Hvad angår øvrige næved beliggende ejendomme, har Ikast kommune ikke juridisk hjemmel til at opkøbe ejendommene. Ikast kommune er heller ikke ansvarlig for eventuelle økonomiske tab som berørte naboer vil blive påført i forbindelse med lokalplanens endelige vedtagelse. Ikast kommune har dog mulighed for at være behjælpelig med at tilvejebringe en planlægning, der muliggør anden anvendelse af ejendommene.

Indbliksgener:

Flere indsigere har påpeget frygt for indbliksgener.

Planchefen bemærker:

Det kan ikke undgås, at der vil blive mulighed for indblik i flere af de omkringliggende haver fra højhusene. Dette vil også være tilfældet, selvom husenes højder reduceres, og selvom husene blev rykket væk fra naboskel.

...

Forhold til intentionerne i Lokalplan nr. 76 - Midtbyplanen

Beboerne i Villavej 17-19 påpeger, at de 8 etagers bygninger går langt udover Midtbyplanens bestemmelser om maksimalt 2 1/2 etager i området.

Ejerne af ejendommen Thorsgade 8 påpeger konkrete uoverensstemmelser mellem lokalplanforslaget og den overordnede planlægning for området som helhed - Lokalplan nr. 76, Midtbyplanen.

Planchefen bemærker:

Det er korrekt, at lokalplanen ikke følger Midtbyplanens bestemmelser og intentioner på en række punkter. Det er dog altid muligt gennem ændret kommune- og lokalplanlægning at ændre bestemmelserne for et område, hvis det svarer til de hensigter byrådet har med området. I forbindelse med dette, lægges planerne ud til offentlig høring, for at orientere om planerne og modtage reaktioner fra interesserede parter. I dette tilfælde ophæver forslag til lokalplan nr. 145 i § 12 bestemmelserne i Midtbyplanens § 4, vedr. højder og bebyggelsesprocent. Det er normalt mest hensigtsmæssigt at den overordnede planlægning stemmer overens med planlægningen for mindre områder. Herved sikres også, at beboerne har en rimelig forventning om, hvordan området vil udvikle sig i en årrække fremover.

..."

I en skrivelse af 23. maj 2006 fra Ikast Kommune - underskrevet af borgmesteren og kommunaldirektøren - til sagsøgeren hedder det:

" ...

Købstilbud på ejendommen Thorsgade 8, Ikast

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplan nr. 145 for byggeri af "Tvillinghuset" aftalte vi, at Ikast kommune ville overtage Deres ejendom til den pris, der kunne opnås i almindelig handel.

Den 15. december 2005 sendte vi en mail til Dem, hvori vi oplyste, at vi havde kendskab til en interesseret køber, der tilbød at betale 1.650.000 kr. for Deres ejendom.

Vi har drøftet tilbuddet med en ejendomsmægler, der anser tilbuddet som godt og svarende til værdien af Deres ejendom.

De har ikke svaret på vores henvendelse, og vi må derfor anse det som et afslag på det fremsendte købstilbud.

På denne baggrund mener Ikast Kommune sig ikke mere forpligtet til at overtage Deres ejendom.

...”

Den 24. juni 2008 skrev Ikast Kommune således til sagsøgerens advokat:

“ ...

Vedr. byfornyelsesmuligheder på Thorsgade 8 i Ikast

I brev dateret 16.06.2008 ønsker du oplyst, om der er planer om at sætte gang i et byfornyelsesprojekt, der vil omfatte ejendommen Thorsgade 8 i Ikast.

Der er aktuelle planer om et byfornyelsesprojekt i Thorsgade. Planerne går ud på at etablere et friareal på Thorsgade 7 og 9.

Projektet kommer ikke til at omfatte ejendommen Thorsgade 8.

...”

Det fremgår af sagen, at sagsøgerens ejendom tidligere er blevet vurderet af 3 statsautoriserede ejendomsmæglere.

EDC-mæglerne i Ikast ved Kurt Møller har den 20. september 2004 i et “EDC-salgstjek” anbefalet, at ejendommen udbydes til en kontantpris på 1.400.000 kr.

For Mejlby bolig. Herning, har de statsautoriserede ejendomsmæglere Kim Huus og Maria Mejlby anslået prisen ved sålydende skrivelse af 7. oktober 2004:

“ ...

Der er i høj grad tale om liebhaveri, idet der ikke findes ret mange andre ejendomme af denne type og kvalitet i Ikast.

Vi vurderer, at ejendommen når denne er færdiggjort med nyt køkken og nyt badeværelse på 1. sal i god kvalitet samt istandsættelse af kælderen, vil kunne sælges for ca. 1.975.000 kontant.

Vi har herefter “regnet baglæns”, idet vi mener at huset fortjener et køkken og bad af en ret høj kvalitet, ligesom kælderen bør have en vis standard. Vores vurdering er, at de resterende arbejder vil beløbe sig til et sted mellem 300.000 og 350.000 kr.

Vores vurdering af salgsprisen i den nuværende stand er herefter 1.625.000-1.675.000 kr.

Imidlertid er vi bekendt med planerne om at bygge en ejendom i 8 etager som nabo mod vest. Dette vil give et væsentligt større indblik i haven, ligesom der vil være langt mindre sol i haven, end der er i dag. Det er samtidigt vanskeligt at vurdere, om ejendommen vil blive mørkere indvendigt på grund af det manglende lys.

Vi vurderer at værditabet på denne ejendom vil blive knap så voldsomt, idet der ikke er ret mange alternativer i Ikast, hvis man ønsker en ejendom af denne type og kvalitet, men det vil utvivlsomt reducere antallet af liebhavere til ejendommen. Med de usikkerhedsfaktorer, der i øjeblikket er omkring nabobebyggelsen, skal I forvente, at en køber vil forlange et større prisafslag, hvilket vi vurderer vil blive mindst 150.000-200.000 kr. I skal derfor ikke forvente at ejendommen, i den nuværende situation, kan sælges for mere end omkring 1,5 mio. kr.

...

Statsautoriseret ejendomsmægler Allan Poulsen har den 27. september 2004 vurderet ejendommen til en kontantpris på 1.595.000 kr.

Der er under hovedforhandlingen afgivet forklaring af nedennævnte.

Direktør Michael Christensen har forklaret, at han er i direktør i det sagsøgte selskab. Sagsøgte købte ejendommen, der oprindeligt var Ikast El- og varmekærk, og var i dialog med Ikast Kommune. Man kom først med et forslag om at lave byggeriet på 2-3 etager, men kommunen sagde, at man skulle bygge i højden, ligesom den skorsten, der havde været ved værket. Det var således kommunens forslag, at det skulle bygges i højden. Kommunen lavede en lokalplan. Man måtte bygge i 8 etager. Det var nødvendigt, at det var i 8 etager, for at man kunne komme op på det antal lejligheder, der ville give økonomi i projektet. Der var møder med kommunen og nogle af naboerne om projektet. Plan husker ikke at have hilst på sagsøgeren. Sagsøgeren ringede på et tidspunkt til vidnet, og han ville have nogle penge. Det afslog vidnet, og han fik så brev fra sagsøgerens advokat. Det var ikke kun kommunens ønske at bygge i højden, det ønskede sagsøgte også selv. Det er kun sagsøgeren, der har krævet erstatning. De to 8-etages ejendomme - kaldet "Tvillinghuset" - blev opført fra starten af 2006 til medio 2007.

Frede Hoeneveld har forklaret, at han i 2004 var planchef i Ikast Kommune, hvor han havde ansvaret for udarbejdelse af kommuneplan og lokalplan. Han holdt på Ikast Kommune den 1. marts 2008. Kommunen var interesseret i, at der skulle ske noget på varmekærkets ejendom. Man ville have et mere markant bybillede, og man ville gerne bevare kedelhuset. Der skete udflytning af værket, der ikke burde ligge i midtbyen. Kommunen lavede forslag til lokalplan, og man lavede en aftale med sagsøgte om projektet. Man ville gerne have direkte samarbejde med den, der lavede projekterne. Efter lokalplanen kunne man bygge i 8 etagers højde. Der kom kraftige indsigelser. Borgmesteren og vidnet havde direkte møde med ejerne af nogle af de tilgrænsende bygninger, men ikke med sagsøgeren. Byrådet kunne se, at der var problemer med så høj en gavl mod baghaverne, og man ville forsøge at finde en løsning inden for 2 år. Man ville forsøge at lave et nyt projekt på de øvrige ejendomme. Vidnet blev sat til at se på, om der var økonomi i at lave et projekt og udvikle det. Man overvejede byfornyelse på det. Hvis ejendommen ikke kunne sælges til de oprindelige værdier i løbet af to år, så ville man starte et byfornyelsesprojekt op. Det var en hensigtserklæring. Der er ikke igangsat byfornyelse vedrørende sagsøgerens ejendom. Der havde været en positiv kommunikation mellem sagsøgeren og kommunen. Man forsøgte at forhandle sig frem til en pris, så der ikke blev noget tab, og kommunen ville så garantere den pris. Det gjorde man for flere ejendomme, og man gjorde det samme forsøg vedrørende sagsøgerens ejendom. Kommunen fik et tilbud på 1.650.000 kr., som var en god pris for ejendommen. Man fremsendte dette tilbud til sagsøgeren, idet det var blevet aftalt, at kommunen ville købe ejendommen til den pris, der kunne opnås i almindelig handel. Vidnet sendte en mail med tilbudet på 1.650.000 til sagsøgeren, men fik ingen reaktion herpå. Sagsøgerens ejendom var smukt renoveret udvendigt og delvis renoveret indvendigt. Erklæringen om byudviklingen af ejendommen var en hensigtserklæring. Sagsøgeren var ikke forpligtet til at sælge huset. Kommunen fik et tilbud på ejendommen fra en ejendomsmægler. Det var Allan Poulsen. Vidnet husker ikke, hvornår tilbudet kom. Lokalplanen var da vedtaget.

Allan Poulsen har forklaret, at han dengang var ejer af firmaet Midtbolig. Han beså ejendommen. Han blev kaldt ned i september 2004 af sagsøgeren og dennes kone, der ville have ejendommen vurderet, da de skulle flytte til USA. Sagsøgeren bad om vurdering af huset i handel ogandel uden hensyn til det nye projekt med højhusene. Vidnet har ikke fået svar på, om de sagsøgte syntes, prisen var ok. Vidnet sagde til sagsøgeren, at han godt kunne have interesse

i ejendommen, da han godt ville bo der. Det sagde han til sagsøgeren efter, at han havde afleveret sit oplæg. Han fik lov til at tage sin kone med ud og vise hende huset. Han meddelte sagsøgeren, at han stadig var interesseret i at købe ejendommen. Han vidste, at der blev indhentet flere vurderinger, så det ville komme an på en forhandling. Sagsøgeren og hans kone gav udtryk for, at de ikke ville tage stilling til noget før lokalplanen blev vedtaget. Den 17. januar 2005 sendte vidnet en mail til sagsøgeren og meddelte, at lokalplanen var vedtaget, og at han stadig gerne ville købe. Den 20. januar 2005 fik vidnet besked på, at sagsøgeren ville vende tilbage til tilbudet senere. Den 24. februar 2005 skrev vidnet, at han stadig var interesseret, og han fik en mail tilbage den 27. s.m., at sagsøgeren ikke var parat til at sælge. Han har ikke været i forhandlinger med sagsøgeren om salget. Han skønnede, at der skulle lægges en halv million på ejendommen til modernisering indvendig, og at den magiske grænsepris på ejendommen var ca. 2 mio. kr. Vidnet blev kontaktet af Frede Hoeneveld, der bad om at få en erklæring på ejendommen til kommunen. Vidnet sagde, at han allerede havde vurderet den. Hoeneveld oplyste, at han havde meget kontakt med sagsøgeren. Vidnet tilbød at give 1.650.000 kr. for ejendommen. Han husker ikke, hvornår han fremsatte det tilbud. Vidnet havde tidligere solgt to projekter for sagsøgte, men han skulle ikke sælge "Tvillinghuset" for dem. Han husker ikke, om han fortalte sagsøgeren, at han tidligere havde samarbejdet med sagsøgte, men det kunne sagsøgeren have set i avisen. Han ville gerne bo i sagsøgerens ejendom, uanset "Tvillinghuset". Han havde ikke noget imod at bo der uanset skyggen. Der er i lkast 3-4 ejendomme af samme karakter og størrelse som sagsøgerens ejendom. Man kan hele tiden i midtbyen risikere, at der kommer et projekt. Da vidnet var fleksibel i sin pris, bød han over vurderingen og tilbød 1.650.000 kr. Der har forud for sagen været afholdt syn og skøn ved statsautoriseret ejendomsmægler og valuar Hans Peter Mikkelsen, Herning, der har afgivet erklæring den 16. november 2007.

Erklæringen er sålydende, idet spørgsmålene citeres før svarene:

" ...

Spørgsmål nr. 1

Skønsmanden bedes oplyse, om Tvillinghuset påfører ejendommen Thorsgade 8, lkast, indblik- og skyggegener, og om dette i bekræftende fald har betydning for ejendommens værdi i handel ogandel.

Besvarelse ad 1.

Det er skønsmandens opfattelse at opførelsen af Tvillinghuset har givet indbliksgener for Thorsgade 8, dels fra lejlighederne i det venstre Tvillinghus og fra altanerne i det højre Tvillinghus. Skyggegener er lidt vanskeligere at fastslå, da der tidligere har ligget en bygning i 2 plan hvor højre Tvillinghus ligger og at der samtidig her er et meget højt og fyldigt træ, som dog evt. kunne fjernes såfremt en ejer ønskede mere lys. Der er dog ingen tvivl om, at det venstre Tvillinghus vil tage en del af den sene eftermiddagssol og aftensol, specielt i efterårs/vintermånederne. Ovennævnte vil have betydning for en ejendoms værdi i handel ogandel.

Spørgsmål nr. 2

Skønsmanden bedes oplyse ejendommens handelsværdi efter opførelsen af Tvilling Huset på tidspunktet for skønsforretningen.

Besvarelse ad 2.

Ejendommens handelsværdi på tidspunktet for skønsforretningen er kontant kr. 1.750.000,-.

Spørgsmål nr. 3

Skønsmanden bedes på samme tidspunkt oplyse ejendommens handelsværdi, idet det forudsættes, at opførelsen af Tvillinghuset ikke havde fundet sted.

Besvarelse ad 3.

Ejendommens handelsværdi før opførelsen af Tvillinghuset har været kontant kr. 1.950.000,-.

Spørgsmål nr. 4

Såfremt den i spørgsmål 2 angivne handelsværdi er mindre end den i spørgsmål 3 angivne, bedes skønsmanden angive årsagen/årsagerne hertil.

Besvarelse ad 4.

Årsagen til den laverepris er opførelsen af Tvillinghuset med deraf efterfølgende større indblik- og skyggegener.

..."

Syns- og skønsmand Hans Peter Mikkelsen har under hovedforhandlingen uddybet sin erklæring og forklaret, at han har været mægler i Herning i 24 år. Han har også kendskab til priser i Ikast. Han var ikke klar over, at andre havde vurderet sagsøgerens ejendom, og han kendte derfor ikke deres prisfastsættelser. Han besigtigede ejendommen, der var velbygget og pæn udefra. Den manglede lidt modernisering indvendig. Han undersøgte, at den bygning, der tidligere havde ligget på grunden, hvor højhusene blev bygget, var på halv højde af disse. Det var således bedre tidligere. Han så herefter på de gennemsnitlige kvadratmeterpriser i Ikast. Det træ, der står på sagsøgerens grund, kan frit fældes. Han ved ikke, hvor mange huse der er i Ikast af tilsvarende slags, men det var en solid god muremestervilla. Der er altid lidt liebhaveri i en sådan ejendom. Det betyder måske, at en givet købekreds vil give lidt mere for ejendommen. Han er ret sikker på, at prisen holder. Hvis det var i Herning, ville den ikke koste mere end 2 mio. kr. Der er ikke stor forskel på prisen i Herning og Ikast, hvis det drejer sig om velbeliggende ejendomme. Der var også ved den tidligere ejendom stor dominans, men han har vurderet, at der kom yderligere skyggevirkning, ligesom der kunne komme en del indkig fra vinduer og altaner fra højhusene. Med skyggen skal prisen nok ikke være over 2 mio. kr., og der skulle moderniseres i køkken og badeværelse. Han har gennem årene solgt 2-3 ejendomme i Ikast. Han ringede ikke til sin kollega i Ikast for at høre om prisniveauet for vurderingen. Han har senere talt med sin kollega Kurt Møller fra EDC i Ikast. Den 20. november 2005 var markedet godt. Der er ingen forskel, om det var i januar 2006.

Parternes synspunkter:

Sagsøgeren har gjort gældende,

- at sagsøgtens opførelse af Tvillinghuset har påført sagsøgeren væsentlige gener, idet byggeriet, der er voldsomt dominerende såvel størrelses- som udseendemæssigt i forhold til sagsøgers ejendom, medfører indblik- og skyggegener,
- at generne har medført en værdiforringelse af sagsøgerens ejendom,
- at værdiforringelsen er dokumenteret ved syns- og skønsrapporten, og dermed et tab, svarende til det påståvnte beløb, og
- at sagsøgte som bygherre, og den i hvis interesse bygningen er opført, er erstatningsansvarlig for værdiforringelsen efter naboretlige regler, hvorved blandt andet bemærkes, at byggeriet krævede dispensation fra lokalplanen.

Sagsøgte har gjort gældende,

- at sagsøgte ikke er erstatningsansvarlig over for sagsøgeren for eventuelle gener, som sagsøgtes byggeri måtte medføre, idet sagsøgte har opført sin bygning kaldet "Tvillingehuset" i overensstemmelse med den lovligt vedtagne lokalplan nr. 145, - at sagsøgerens klager over gener har været kendt af Ikast Byråd, da der var fremsat indsigelser mod byggeriet, før byrådet traf beslutning om at godkende lokalplanen i den udformning og højde, som byggeriet har,
- at byrådet som led i den almindelige samfundsudvikling, herunder byudviklingen i Ikast by, har ønsket, at der er sket en fortætning og udvikling af området, idet der bliver større og større pres på byen som bosætningssted. Der er flere og flere, som gerne vil bo i byen, hvorfor der er behov for at bygge højere,
- at denne fortætning og ønske om bosætning i byen også bevirker, at ejendomme, der ligger i nærheden, stiger i pris, og at en manglende udvikling formentlig over en periode vil betyde, at priserne ville falde, fordi der ikke er en byudvikling, - at der er givet dispensation fra lokalplanen, men dette vedrører alene spørgsmålet om et butikslokale, som blev ændret til beboelse,
- at det må anses for tvivlsomt, om sagsøger har lidt noget tab som følge af opførelsen af "Tvillingehuset", idet det gøres gældende, at den udarbejdede syns- og skønserklæring af 16. november 2007 angiver en pris på ejendommen, som er i åbenbar modstrid med de vurderinger, som 3 uafhængige ejendomsmæglere afgav på tidspunktet før opførelsen af "Tvillingehuset",
- at Ikast Byråd vedtog at igangsætte initiativ til byfornyelsesprojekt, som følge af eventuelle gener, - at Ikast Byråd åbenbart har lavet en aftale med sagsøgeren om, at byrådet ville overtage hans ejendom til den pris, der kunne opnås i almindelig fri handel,
- at byrådet har meddelt sagsøger den 23/5-2006, at der var et tilbud på ejendommen, som sagsøger har afslået, og at Ikast Kommune derfor ikke længere føler sig forpligtet til at overtage sagsøgers ejendom.

Retten's begrundelse og afgørelse:

De 2 26-meter høje tvillingehuse er placeret sydvest og vest for sagsøgerens ejendom i en kort uoplyst afstand fra denne. Det fremgår af skønrapporten og de heri indsatte fotografier, at huset mod vest er placeret næsten op ad vestskelet på sagsøgerens ejendom, at der på dette sted tidligere var en bebyggelse på ca. 13 m., at det nordvestlige "venstre tvillingehus vil tage en del af sene eftermiddagssol og aftensol specielt i efterår/vintermånederne", og at der er indkig fra begge tvillingehuse.

Det må antages, at der ved kommunens beslutninger om lokalplan, der ændrer den tidligere lokalplan fra byggeri i 2-3 etager til byggeri i 8 etager, og byggetilladelse er sket en afvejning af de modstridende interesser, som er mellem på den ene side den samfundsmæssige udvikling i en by som Ikast og den interesse, som naboer har i, at deres ejendomme ikke udsættes for gener som skygge og indkig. Kommunen har, som det fremgår af indstillingen til byrådet om godkendelse af lokalplan 145, anført, at bl.a. sagsøgerens ejendom bliver berørt af skygge om aftenen, og at kommunen ikke juridisk har hjemmel til at opkøbe bl.a. sagsøgerens ejendom, men at kommunen har mulighed for at være behjælpelig med at tilvejebringe en planlægning, der muliggør en anden anvendelse af ejendommene. Dette er ikke sket for sagsøgerens ejendom, men kommunen har fremsat et købstilbud på ejendommen på 1.650.000 kr., som sagsøgeren har afslået. Det fremgår heraf, at kommunen har været opmærksom på, at nogle ejendomme, herunder sagsøgerens ejendom, vil blive generet i en sådan udstrækning, at den ovennævnte interesseafvejning er sket på trods af de gener, ejerne af disse ejendomme påføres.

Under disse omstændigheder og under hensyn til at det må lægges til grund efter bevisførelsen, herunder skønserklæringen, at sagsøgerens ejendom påføres væsentlige skygge- og indkigsgener, findes generne at overskride den grænse, som sagsøgeren må tåle som led i den almindelige samfundsudvikling. Sagsøgeren findes derfor at måtte erstatte sagsøgeren den værdiforringelse, som påføres hans ejendom.

Skønsmanden har skønnet forringelsen til 200.000 kr. Denne vurdering støttes af vurderingen fra ejendomsmæglerne Huus og Mejlby i deres skrivelse af 7. oktober 2004. Retten tager herefter sagsøgerens påstand til følge.

Sagsøgte skal betale sagens sagsomkostninger til sagsøgeren med 55.000 kr., hvoraf 5.500 kr. er retsafgift inkl. retsafgift for udenretligt syn og skøn, 14.125 kr. er honorar til skønsmanden, mens resten er honorar inkl. moms til sagsøgerens advokat inkl. honorar for at deltage i syn og skøn.

Thi kendes for ret:

Sagsøgte skal inden 14 dage til sagsøgeren betale 200.000 kr. med procesrente fra 21. januar 2008 samt sagens omkostninger med 55.000 kr.

Vestre Landsrets dom

(dommerne Vogter, Olav D. Larsen og Kristian Petersen)

Retten i Herning har den 18. september 2008 afsagt dom i 1. instans (BS 3-71/2008).

Påstande:

For landsretten har appellant, Udviklingsselskabet Ikast A/S, gentaget sin påstand for byretten om frifindelse. Selskabet har subsidiært påstået frifindelse mod betaling af et mindre beløb.

Indstævnte, Kristian Pilegaard, har påstået dommen stadfæstet.

Supplerende sagsfremstilling:

Skønsmanden, statsautoriseret ejendomsmægler og valuar Hans Peter Mikkelsen, har for landsretten afgivet en supplerende erklæring af 26. august 2009. Det fremgår af erklæringen, at det er skønsmandens opfattelse, at opførelsen af en bygning i 2 1/2 plan placeret på samme grund som tvillingehusene ikke ville have betydning for værdien af ejendommen Thorsgade 8.

Landsretten har foretaget besigtigelse i forbindelse med hovedforhandlingen.

Forklaringer:

Direktør Michael Christensen har supplerende forklaret, at Udviklingsselskabet Ikast A/S overtog ejendommen i midten af 2004. Der blev indrettet en bank i det gamle kedelhus. Der var betonhegn i en højde af ca. 2 meter omkring grunden. Værkstedbygningernes højde var ca. 3 meter, og bygningerne lå vist tæt på skellet. Der blev kørt meget jord væk på grund af forurening. Man var opmærksom på indsigelserne fra naboerne.

Kristian Pilegaard har forklaret, at han købte ejendommen i 1998. Fra 2004 til 2009 boede han og hans familie i USA. I den periode var huset udlejet. Da familien kom tilbage til Danmark i sommeren 2009, flyttede de ind i huset igen. Der var ingen indbliksgener fra det gamle varmeværk. De gamle værkstedbygninger lå nogenlunde i samme afstand fra skellet til hans ejendom som tvillingehusene, nemlig 2-3 meter fra skel. Han har ikke modtaget et tilbud fra kommunen om at købe huset. Tvillingehusene skygger i sommerhalvåret for solen om eftermiddagen og om aftenen. Der er betydelige indbliksgener. Hans kone vil ikke længere tage solbad på terrassen. På grund af vinduernes udformning er det ikke muligt at se, om personer inde fra lejlighederne kigger ned i haven. De har været udsat for, at unge fra højhuset har filmet dem. Der er også problemer med parkerede biler.

Frede Hoeneveld har supplerende forklaret, at kommunen i 1998 udarbejdede en midtbyplan med henblik på udvikling i Ikast. Rammerne var fyldt ud allerede i 2001, og kommunen arbejdede herefter hen mod en yderligere "fortætning" i bymidten. Det gamle varmeværk i Thorsgade lå meget centralt i en afstand af kun ca. 40 meter til den overdækkede gågade. Parkeringsarealerne i området giver gode muligheder for byggeri i højden. Varmeværket havde en stor skorsten, og det var tanken, at et nyt stort byggeri på varmeværksgrunden skulle være en slags erstatning for

skorstenen som vartegn for Ikast. Skyggegenerne for naboerne blev nøje overvejet i forbindelse med lokalplanprocessen vedrørende tvillingehusene. Kommunens tilbud om køb af ejendommen Thorsgade 8 for 1.650.000 kr. tog vist ikke tvillingehusene i betragtning. Kommunen havde analyseret huspriser i området.

Procedure:

Sagen har for landsretten alene angået spørgsmålet om, hvorvidt den naboretlige tålegrænse er overskredet, og spørgsmålet om størrelsen af en eventuel erstatning.

Udviklingsselskabet Ikast A/S har gjort gældende, at den naboretlige tålegrænse ikke er overskredet. Desuden bør en eventuel erstatning nedsættes til mindre end værdiforringelsen på 200.000 kr., idet i hvert fald en del af dette beløb svarer til gener, som skal tåles af Kristian Pilegaard uden erstatning.

Kristian Pilegaard har gentaget sine anbringender for byretten og har bestridt, at erstatningen skal nedsættes i forhold til skønsmandens vurdering.

Landsrettens begrundelse og resultat:

Som anført af byretten er det afgørende for spørgsmålet om erstatning efter naboretlige regler, om Kristian Pilegaards ulemper i anledning af tvillingehusene i form af skygge og indkig overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den samfundsmæssige udvikling.

Hvad Kristian Pilegaard som nabo må tåle, beror på en konkret rimelighedsvurdering af ulempernes karakter, væsentlighed og påregnelighed sammenholdt med hans ejendoms karakter og beliggenhed og områdets karakter. Det skal herunder tages i betragtning, at Kristian Pilegaards ejendom er beliggende centralt i Ikast, og at der på den grund, hvor tvillingehusene er opført, tidligere lå et varmeværk. Der skal desuden lægges vægt på, at Kristian Pilegaards ejendom er en villa, at kvarteret er præget af byggeri, som ikke er højt, og at tvillingehusene, der fremtræder meget dominerende, er placeret tæt på skellet til Kristian Pilegaards ejendom.

Landsretten tiltræder efter en samlet vurdering byrettens afgørelse om, at grænsen for, hvad Kristian Pilegaard må tåle uden erstatning, er overskredet.

Landsretten tiltræder endvidere, at erstatningen er fastsat til 200.000 kr. svarende til ejendommens værdiforringelse i henhold til skønsmandens vurdering. Det bemærkes herved, at der ikke er grundlag for skønsmæssigt at fastsætte et lavere erstatningsbeløb.

Landsretten stadfæster derfor dommen.

Udviklingsselskabet Ikast A/S skal betale sagsomkostninger for landsretten til Kristian Pilegaard med 35.000 kr. som et passende beløb til advokatudgifter (inkl. moms).

Thi kendes for ret:

Byrettens dom stadfæstes.

Udviklingsselskabet Ikast A/S skal betale sagens omkostninger for landsretten til Kristian Pilegaard med 35.000 kr.

Det idømte skal betales inden 14 dage.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.

U.2019.1422
U.2019.1422

Parcelhusejere havde krav på erstatning, da den naboretlige tålegrænse var overskredet ved opførelsen af en større kontorbygning på naboejendom.

Erstatning uden for kontraktforhold 3.3 og Miljøret 3.2.

Sagen angik, om ejerne af tre parcelhuse efter naboretlige regler havde krav på erstatning i anledning af opførelsen af en større kontorbygning på naboejendom. Byretten fandt, at den naboretlige tålegrænse ikke var overskredet. Landsretten fandt ud fra en samlet vurdering af det foreliggende lokalplangrundlag sammenholdt med kvarterets karakter og præg, at det ikke var påregneligt for husejerne, at der på naboejendommen ville blive opført en kontorbygning i den pågældende størrelsesorden og dimensionering. Landsretten fandt endvidere efter bevisførelsen, at kontorbygningen ved sin massive udformning, nærhed, højde og meget betydelige facadelængde i relation til udsynet fra de omhandlede ejendomme i retning mod kontorbygningen havde en sådan dominans i forhold til de omhandlede ejendomme, at den naboretlige tålegrænse måtte anses for overskredet. Erstatningen blev fastsat til de af skønsmanden skønnede værditab for de tre ejendomme på henholdsvis 500.000 kr., 400.000 kr. og 300.000 kr., idet landsretten ikke fandt grundlag for at fastsætte et skønsmæssigt lavere beløb.

Ø.L.D. 25. januar 2019 i anke 11. af d. BS-10824/2018-OLR

(Karsten Bo Knudsen, Lone Dahl Frandsen og Tine Egelund Thomsen).

A m.fl. (adv. Jakob Fastrup, Ikast, for alle)
mod

NCC Property Development A/S (adv. Peter Clemmen Christensen, Hellerup)

Retten i Glostrups dom 8. marts 2018, BS 10H-883/2015

Sagens baggrund

Sagen er modtaget i retten den 8. april 2015.

Sagen vedrører, om sagsøgte skal betale erstatning til sagsøgerne som følge af sagsøgtets opførelse af ejendommen Gladsaxe Company House, nærmere bestemt for de gener, som sagsøgerne mener, at byggeriet har medført for dem som naboer til ejendommen.

Parternes påstande

Sagsøger 1 (A og B) har nedlagt påstand om, at sagsøgte (NCC Property Development A/S) tilpligtes at betale sagsøger 1 kr. 500.000 - subsidiært et mindre beløb efter rettens skøn - med tillæg af procesrente af kr. 400.000 fra stævningens indlevering, til betaling sker,

1423

og af kr. 100.000 fra nærværende påstandsdokuments indlevering, til betaling sker.

Sagsøger 2 (C og D) har nedlagt påstand om, at sagsøgte tilpligtes at betale sagsøger 2 kr. 400.000 - subsidiært et mindre beløb efter rettens skøn - med tillæg af procesrente fra stævningens indlevering, til betaling sker.

Sagsøger 3 (E) har nedlagt påstand om, at sagsøgte tilpligtes at betale sagsøger 3 kr. 300.000 - subsidiært et mindre beløb efter rettens skøn - med tillæg af procesrente fra stævningens indlevering, til betaling sker.

Sagsøgte (NCC Property Development A/S) har nedlagt påstand om frifindelse.

Oplysningerne i sagen

Denne dom indeholder ikke en fuldstændig sagsfremstilling, jf. retsplejelovens § 218 a, stk. 2. Dog gengives de afgivne forklaringer.

...

Forklaringer

A har forklaret blandt andet, at han købte sin ejendom i 1995. Ejendommens placering var helt ugeneret af andre, og lå for enden af en blind villavej. På solskinsdage var der sol hele dagen. For enden af den blinde villavej lå et gammelt kontorbyggeri i to etager. Der var dog træer, som dækkede kontorhuset. Kontorhuset gav ham ingen gener. Man byggede en etage mere på kontorbyggeriet på et tidspunkt. Det generede ham dog fortsat ikke. Man kunne ikke fra kontorbyggeriet se ind i hans ejendom.

Bygningen på ... 36 var tjenestebolig for gartneren. Det pågældende hus var en villa. Huset, der i forbindelse med byggeriet blev revet ned, lå mellem hans ejendom og det sted, hvor der nu er bygget af sagsøgte.

Han undersøgte ved sit køb af sin ejendom planmaterialet for området. Han vidste, at det var et område, hvor der kunne - og var - både privat beboelse og erhverv.

Der var et borgermøde på et tidspunkt i enten 2012 eller 2013, hvor han blev klar over, at der nu »var noget i gære«. De var forud for borgermødet klar over, at der måtte forventes at skulle ske en del med området, fordi villaen på ... 36 skulle sælges, og fordi Skandinavisk Tobaksfabrik skulle lukkes.

Under byggesagens behandling blev han ikke partshørt af kommunen. Der var dog nogle borgermøder om, hvad man havde af planer for området. Det blev på disse møder oplyst meget generelt, at man ville bygge ud mod Ringvejen. Han blev først bekendt med, at der ville blive tale om et byggeri i 9 etager, da han på et tidspunkt talte med en betonarbejder på vejen, som arbejdede på byggeriet. Han gik derefter ind i nærmere undersøgelser om byggeriet.

Der er mange vinduer i den nye bebyggelse, hvorfra der kan kigges ind i hans have og køkkenalrum. Man kan ikke sidde i haven lænere uden at føle sig generet af den nye bebyggelse. Han har ikke på noget tidspunkt observeret, at der rent faktisk er nogen, som står og kigger ud af vinduerne mod hans ejendom, men han kan se, at der er lys i bygningen fra morgen til aftenen.

Om sommeren har de den samme mængde sol, som de altid har haft, men forår, efterår og vinter er det anderledes. Der er også kommet mere mos på ejendommen.

Han har forsøgt at sælge sit hus for et par år siden, efter at byggeriet var blevet opført. Der var en del potentielle købere, som afstod fra at købe hans ejendom, da der var for mange skygge- og indbliksgener.

D har forklaret blandt andet, at han har haft sit hus siden 1982. Man lagde dengang slet ikke mærke til Tobakskompagniets grunde og bygninger, da der var nogle træer imellem hans ejendom og Tobakskompagniet. Træerne stod inde på nabogrundene.

Ved sin erhvervelse af ejendommen undersøgte han ikke nærmere planerne for området. Han blev opmærksom på, at der var nye planer for området i forbindelse med forskellige borgermøder om fx letbanen.

Lokalplan 221 blev han bekendt med meget sent. Det var A, som fortalte ham, at han havde hørt, at der skulle være et stort byggeri ved siden af deres ejendomme. Der var ikke nogen, som havde partshørt ham fra kommunens side om det. Han mener, at han var med til det borgermøde, som A har forklaret om i 2012 eller 2013.

Han husker det umiddelbart, som om der ikke på borgermøderne blev sagt noget konkret om byggeriet.

Han klagede ikke selv over byggeriet til statsforvaltningen.

Han er nabo til A og har derfor lidt længere til byggeriet end A. Der er dog næsten samme problemer med indbliksgener som ved A. Man kan ikke se ind i huset, men man kan se ind i deres udestue. Han synes, at der er lys meget tidligt og meget sent i bygningen. Det har ændret hans brug af sin ejendom og have. Hans kone - C - er meget påvirket af generne. Om sommeren mærker de ikke skyggegener. Det er mere i foråret og efteråret, at der er problemer med skygge.

Han har ikke forsøgt at sælge sin ejendom. En ejendomsmægler har dog vurderet ejendommen og har vurderet denne til at have tabt i salgsværdi.

E har forklaret blandt andet, at han har haft sin ejendom siden 1985. Det var dengang en stille og rolig vej. Det var en »blind vej«. Tobaksfabrikkens bygninger bemærkede man ikke så meget dengang. Det var ikke noget, som han hæftede sig ved i forbindelse med købet af sin ejendom.

Han undersøgte ikke ved erhvervelsen, hvad planerne for området var og indeholdt.

Det var først, da kranerne begyndte at være der i forbindelse med byggeriet, og da A fortalte, hvad denne

1424

havde hørt om byggeriet, at han blev klar over, at der skulle være et stort byggeri.

Der er mere lyd fra Ringvejen, efter at ejendommen ... 36 blev revet ned.

Man kan se den øverste del af hans terrasse fra sagsøgtets byggeri. Hans brug af haven er ændret, da det ikke længere er hyggeligt at sidde derude, når man vil kunne blive kigget på fra bygningen.

Der er mere skygge på ejendommen i foråret, efteråret og vinteren end tidligere.

Han har ikke haft besludte planer om at sælge sit hus.

V har forklaret blandt andet, at han er uddannet tømrer og har nogle økonomiske uddannelser. Han arbejdede på tidspunktet for byggeriet som udviklingsdirektør hos sagsøgte og havde ansvaret for udviklingsprojekter i København, herunder Gladsaxe Company House. Han var i høj grad en del af udviklingen af projektet og herunder processen med tilladelser fra kommunen. Der var en forhåndsdialog med kommunen om projektet. Han var også involveret i udarbejdelse af lokalplanen, der gjorde byggeriet muligt. Kommunen lagde i høj grad vægt på generne af byggeriet mod øst. Der var også en gammel portnerbolig, som man nedrev på et tidspunkt. Formålet med dette var blandt andet at forbedre forholdene for naboerne mod øst, fordi Gladsaxe Company House ville kunne have en mere fordelagtig placering for naboerne, hvis portnerboligen blev revet ned.

Man inddrog fra kommunens side også skyggediagrammerne. Det var ikke blot bygningernes skygge, men også træers skyggevirkning i området.

Man valgte at bygningen skulle have Y-formen for at bedre det skrå højdegrænseplan.

Sagsøgte havde interesse i at inddrage nabolaget i projektet, og kommunen havde gjort opmærksom på, at de ville være en del af nabolaget og derfor skulle have et så godt forhold til naboerne som muligt. Sagsøgte efterlever dette.

Det var væsentlig for sagsøgte, at projektet ikke ville kræve compensationer fra lokalplanen - dette var også blandt andet af hensyn til forholdet til naboerne.

Britt Vorgod Pedersen har forklaret blandt andet, at hun er uddannet civilingeniør og er afdelingschef i Gladsaxe Kommune. Hun var byplanchef i Gladsaxe Kommune frem til 2015.

Hun har ikke været involveret i den konkrete sagsbehandling af byggesagen.

Hun havde imidlertid med Lokalplan 221 at gøre. Miljøvurderingen var en del af lokalplanen. Man skal i forbindelse med udarbejdelse af en lokalplan overveje, om der skal laves en miljøvurdering. Det vurderede kommunen i det konkrete tilfælde, at der skulle laves, fordi byggeriet ville medføre en ændring af området. Det skrå højdeplan kom ind i lokalplanen også. Selve lokalplanen er meget rummelig. Man vurderede, at der skulle laves skyggediagrammer. I forbindelse med borgermøder kom der mange indsigelser fra borgerne, og derfor blev det skrå højdeplan indført i lokalplanen for at sikre hensynet til naboerne og disses indsigelser.

Det var en lang proces. Før man fik lokalplanen, blev der lavet en samlet plan for området. Den var mere generel, da tobaksfabrikken skulle lukkes, og der var overvejelser om letbanen. Der var borgermøder, hvor der var synspunkter fremme om blandt andet skygge- og indbliksgener.

Området er og har hele tiden været en blanding af erhverv og beboelse.

Den kommende letbane får den betydning, at der er planer for, hvor langt væk fra stationerne, man kan bygge. Man skal bygge intensivt i nærområderne til letbanen for at benytte fordelene fra letbanen. Der kom indsigelser fra borgere dengang, hvor planen skulle vedtages. Planen blev ikke påklaget. Letbanens fremkomst: [Det] forventes indenfor en måned (*forklaringen er afgivet i retten den 1. februar 2018*) at blive besluttet, om den rent faktisk kommer, og hvornår man går i gang med den. Der vil blive et meget stort omfang af nybyggeri i nærheden af letbanen. Der er allerede bygget meget i nærheden af den kommende letbane. Letbanen må forventes at medføre en værdiforøgelse af ejendommenes værdi.

Skønsmand Jesper Uldall Schultz har forklaret blandt andet, at han vedstår erklæringerne.

Skyggegener kan godt opstå, selv om man overholder det skrå højdeplan.

Ved en salgssituation er skygge- og indbliksgener typisk begge afgørende.

Foreholdt skønsrapportens svar på spørgsmål 4 forklarer han, at han ikke synes, at man kan sige, at én bygning - Gladsaxe Company House - kan siges at udgøre en højnelse af området som sådan. Havde det været en anden type af bygning - i stil med svømmehal eller et butikcenter - kan det være. Han kan dog godt se, at visionen for området vil kunne medføre en højnelse af området. Når letbanen kommer, vil det højest sandsynligt skabe en højnelse af området.

Gladsaxe Company House dæmper støjen fra Ring 3 noget.

Foreholdt skønsrapportens svar på spørgsmål 6 forklarer han, at på det tidspunkt, hvor skønsrapporten er lavet, var det de værdier, som han har skrevet, men at han formoder, at værdien nu er højere som følge af den udvikling, der er sket i området som helhed.

Foreholdt skønsrapportens svar på supplerende spørgsmål 1 forklarer han, at han fortsat mener, at hvis ejendommen ... 36 ikke var blevet revet ned, var Gladsaxe Company House formentlig blevet placeret anderledes.

1425

Parternes synspunkter

Sagsøgerne har i påstandsdokumentet anført følgende:

»Idet der i øvrigt henvises til det under skriftvekslingen anførte, gøres det som sagsøgers hovedanbringender gældende:

Det rejste krav vedrører sagsøgtets opførelse af byggeriet Gladsaxe Company House. Det omhandlede byggeri blev projekteret, og der er enighed mellem parterne om, at det fremtidige byggeri var almindeligt kendt i juli måned 2013. Det bemærkes, at det alene var selve

byggeriet og ikke detaljerne i dette, der var kendt på daværende tidspunkt.

Der er endvidere enighed om, at der blev meddelt ibrugtagningstilladelse den 13. januar 2015, da byggeriet stod færdigt.

Det gøres gældende, at opførelsen af den omhandlede ejendom har påført sagsøgerne væsentlige gener og værdiforringelser, idet byggeriet, der er voldsomt dominerende såvel størrelses- som udseendemæssigt i forhold til sagsøgernes ejendomme, bl.a. medfører indkigs- og skyggegener, og at byggeriet har et sådant omfang, at den naboretlige tålegrænse er overskredet. Den omstændighed at sagsøgernes ejendomme måske, måske ikke fremtidigt vil stige i værdi som følge af en række uforudsigelige forhold, bør ikke ændre dette. Særligt vedrørende sagsøgernes forventninger til byggeriet på nabogrunden bemærkes, at byggeriet har en helt anden karakter end det tidligere byggeri, og at byggeriet kun har kunnet placeres på grunden, såfremt der skete nedrivning af ... 36.

Værdiforringelsen er dokumenteret ved syn og skøn. Særligt f.s.v.a. opgørelsen af kravet henvises til Vestre Landsrets afgørelse som citeret i MAD 2010.968, hvor Vestre Landsret fastslår, at erstatningskravet i en tilsvarende sag svarer til den skønnede værdiforringelse uden fradrag af nogen art.

Sagsøgte er i h.t. Østre Landsret kendelse af 5. september 2016 at betragte som rette sagsøgte, og er erstatningsansvarlig for den konstaterede værdiforringelse.«

Sagsøgte har i påstandsdokumentet anført følgende:

»Det bestrides overordnet, at NCC Property Development A/S har pådraget sig ansvar overfor sagsøgerne på grundlag af den i retspraksis udviklede naboretlige tålegrænse.

Det gøres gældende, at selve den fintmaskede offentligretlige regulering indebærer, at der ikke er grundlag for at statuere overskridelse af tålegrænsen. Opførelse af byggeri er tæt reguleret i bygge- lov, bygningsreglement og i planlov, samt i lokalplaner. Disse regelsæt indeholder bl.a. bestemmelser, der har til formål at varetage nabointeresser. Endvidere indeholder såvel bygge- som planlov bestemmelser, der hjemler meddelelse af dispensation efter forudgående naboorientering. Dertil kommer, at kommunerne i planlægningen skal forholde sig til reglerne om miljøvurdering af planer og programmer, hvorved der også tages nabohensyn, hvilket også gjorde sig gældende, da Gladsaxe Kommune vedtog lokalplan 221.

Der foreligger således en meget tæt regulering, som i sig selv indebærer, at der levnes mindre plads for erstatning på baggrund af den naboretlige tålegrænse. Jo mere intensiv regulering i lovgivningen, jo mindre rum er der for tålegrænsen. I denne sag fremgår det, at der ikke bare generelt men også konkret er taget stilling til byggeriets højde og skyggevirksomhed. Sagsøgerne rammes således ikke af et ureguleret tomrum, som alene kan kompenseres via tålegrænsen. Dette kunne i højere grad have været tilfældet, hvis der var tale om en mere skønspræget afgørelse. På denne baggrund kan der ikke statueres ansvar som følge af overskridelse af den naboretlige tålegrænse.

Det gøres gældende, at en bedømmelse af ulempernes karakter og væsentlighed fører til, at der ikke er grundlag for at statuere overskridelse af tålegrænsen. Der foreligger ikke så væsentlige skyggegener, at tålegrænsen kan anses for overskredet, hvilket er dokumenteret med fremlæggelsen af skyggediagrammer.

Der foreligger heller ikke så væsentlige indkigsgener, at tålegrænsen er overskredet, da alene ejendommens afstand fra sagsøgernes ejendomme, sammenholdt med det forhold, at grunden er bevokset, og at der er tale om et kontorbyggeri, bevirker at generne ikke har en sådan karakter, som kan føre til overskridelse af grænsen for, hvad sagsøgerne skal tåle det pågældende sted.

Det gøres gældende, at ulemperne ved byggeriet var påregnelige for sagsøgerne, og ikke lå ud over, hvad de på baggrund af den

tidligere byplanvedtægt, og senere lokalplan 221 med rimelighed måtte forvente.

Herunder er lokalplanen til fulde overholdt, ligesom der ikke var behov for at søge om dispensation fra denne. Det konkrete byggeri var altså af en sådan karakter, at der ikke var behov for mindre fravigelser fra det konkrete plangrundlag. Det følger af domstolspraksis, at der i normalt tilfældene ikke bliver tale om erstatningsansvar for en bygherre eller kommune, hvor der faktisk meddeles dispensation. Eksempelvis kan der normalt meddeles forholdsvist vidtgående dispensationer til fravigelse af en bebyggelsesprocent, uanset at bestemmelser herom bl.a. tjener til at varetage nabointeresser. Så meget desto mere må det have den absolutte undtagelseskarakter, at der statueres krænkelse af den naboretlige tålegrænse i tilfælde, hvor en bygherre holder sig indenfor plangrundlagets umiddelbare rammer.

Sagsøgernes ejendomme grænser op til Lokalplan 221 mod vest, og er beliggende i et område præget af erhverv. På baggrund af det omfattende plangrundlag i sagen kunne sagsøgerne ikke med rette forvente, at der

1426

ikke ville og kunne blive opført byggeri af den pågældende karakter. Der foreligger derfor ikke nogen berettiget forventning eller en upåregnelighed, som kan betinge et ansvar i den konkrete sag. At sagsøgerne har valgt at købe ejendomme med en sådan beliggenhed, kan ikke nu føre til, at en ejer, der udnytter plangrundlaget, skal kompensere sagsøgerne herfor. Det må formodes, at der ved prissætningen af ejendommene er taget behørigt hensyn til beliggenhed og udnyttelsesmuligheder i henhold til plangrundlaget.

Det overordnede plangrundlag i sagen indeholder bestemmelser, som hænger nært sammen med den øvrige planlægning i hovedstadsområdet. En del af disse bestemmelser er af ældre dato, og der har således igennem længere tid knyttet sig en forventning til, at området ville blive stærkt udbygget med blandet bolig og erhverv. Herunder fordi det ligger tæt på den kommende letbane i Ring 3, som skal binde logistikken omkring hovedstadsområdet bedre sammen. Der foreligger således særdeles tungtvejende offentligretlige hensyn af en videregående karakter i forbindelse med udbygningen af området. Disse har været kendelige for sagsøgerne, og må afsvække den forventning, sagsøgerne kunne have.

Det bestrides, at det har betydning om sagsøgerne på baggrund af byplanvedtægten, sagens bilag G, kunne forvente et kontorhus. De kunne allerede på baggrund af byplanvedtægten forvente et intensivt byggeri til f.eks. fabrik eller offentlige formål, der efter sin karakter ville være mindst lige så geneforvoldende.

Som følge af, at der allerede i vidt omfang ligger erhverv i området, og som følge af etableringen af letbanen i Ring 3, er sagsøgernes ejendomme beliggende i et område, hvor der skal overordentlig meget til, før tålegrænsen konkret må anses for overskredet. Dette er i tråd med, hvad der gælder for tålegrænsen ved offentlige anlægsarbejder, hvor de skadelidtes ejendomme er beliggende i intensivt bebyggede områder.

Det gøres gældende, at heller ikke ejendommens karakter og beliggenhed på grunden kan føre til at statuere overskridelse af den naboretlige tålegrænse. Ejendommen er tegnet, så den i meget høj grad åbner sig faktisk og visuelt imod øst, og dermed er forholdsvist tilbagetrukket på grunden. Det forhold, at ejendommen set fra øst udgør et åbent V, indebærer, at den virker mindre massiv og lettere, end hvis den blot havde en fuld facade mod øst.

Det gøres ligeledes gældende, at området har en sådan karakter, at et byggeri som det opførte passer ind i området, og heller ikke på denne måde udgør nogen afvigelse. Tværtimod er byggeriet udtryk for en væsentlig højnelse af niveauet for erhvervsbyggeri i området, såvel arkitektonisk som kvalitativt.

Samlet set gøres det gældende, at de af Højesteret opstillede principper for bedømmelsen af, om tålegrænsen er overskredet, hverken hver for sig eller samlet kan føre til, at der statueres ansvar for overskridelse af tålegrænsen i den konkrete sag.

Dette understøttes yderligere af, at lokalplaner som klart udgangspunkt er udtryk for erstatningsfri regulering, som borgerne kan støtte direkte ret på, uden at de herved ifalder noget ansvar. En byherre må også som følge heraf som klart udgangspunkt kunne gå ud fra, at han ikke ifalder erstatningsansvar, hvis samtlige krav i lokalplangrundlag og byggelov er opfyldt, og han alene udnytter det gældende og gyldige grundlag efter sit indhold. En anden retstilstand vil uundgåeligt svække retssikkerheden. Også dette understøtter, at der skal foreligge endog meget graverende forhold, før det kan komme på tale at statuere ansvar i medfør af den naboretlige tålegrænse. Sådanne forhold foreligger ikke i den konkrete sag.

Princippet om lokalplaner som erstatningsfri regulering gælder, uanset om omliggende ejendomme rammes af en nedgang i ejendomsværdi som følge af indholdet i en lokalplan. Dette er ikke i strid med grundlovens § 73, og Højesteret har kun i ganske få tilfælde statueret, at en lokalplan efter sin karakter var ekspropriativ, og skulle ophæves som ugyldig. Det er således fast antaget, at lokalplanlægning er udtryk for en regulering af fast ejendom, som borgerne må tåle som et led i den almindelige samfundsudvikling. Til gengæld herfor, kan borgerne også indkassere de samfundsskabte værdistigninger, som især lokalplanlægningen skaber.

Udgangspunktet om den naboretlige tålegrænse som en absolut undtagelse må fastholdes. Hvis der skulle tilkendes erstatning i et tilfælde som det foreliggende, ville der ske et afgørende brud med hidtidig praksis, som har forbeholdt tålegrænsen for de allerværste tilfælde af gener, som en nabo ikke med rimelighed kunne påregne ud fra det gældende plangrundlag, og områdets karakter.

Der er intet grundlag for at fravige praksis, som domstolene hidtil har fastlagt den. Tværtimod ville noget sådant åbne op for en betydelig retsusikkerhed, der er egnet til at påvirke prissætningen af ejendomme på erhvervsmarkedet i al almindelighed. Normalt prissættes ejendomme netop med stor hensyntagen til de udnyttelsesmuligheder, som plangrundlaget tillader. Hvis der skal indregnes en risikopræmie, fordi grænsen for den naboretlige tålegrænse trækkes stadigt snævrere, vil dette få omfattende konsekvenser. Endvidere vil det reelt indebære, at udgangspunktet om, at lokalplaner er erstatningsfri regulering, fraviges - og vel at mærke til skade ikke for det offentlige som planmyndighed, men til skade for bygherren, som på den måde kommer til at kompensere for en ønsket samfundsudvikling, hvilket er en helt uacceptabel retstilstand.

Uanset at et eventuelt økonomisk tab i form af en værdinæbgang på ejendomme er beskrevet i

1427

skønsrapporten, gøres det gældende, at en væsentlig værdiforringelse af sagsøgernes ejendomme ikke i sig selv er tilstrækkeligt til at statuere ansvar, jf. også U 2005.2885 H. Syn og skøn dokumenterer alene, at der måske/måske ikke vil blive tale om et tab, men ikke, at tålegrænsen er overskredet. Det må således forventes, at den blotte opførelse af et større erhvervsbyggeri på grunden ville være egnet til at medføre en nedgang i værdien af sagsøgernes ejendomme.

I det omfang retten måtte finde, at den naboretlige tålegrænse er overskredet, gøres det endvidere gældende, at der alene kan tilkendes erstatning i det *omfang* tålegrænsen er overskredet. Det fremgår af skønsrapporterne, at der er forskel på nedgangen i ejendomsværdien for de tre ejendomme, men uanset dette forhold, er der grundlag for at reducere en eventuel erstatning skønsmæssigt for samtlige ejendomme. Skønsrapporten fastlægger det fulde, mulige tab af ejendomsværdi, hvorfor det tilkommer retten at tage stilling

til, i hvilket omfang - om noget - den naboretlige tålegrænse konkret er overskredet. Det gøres gældende, at der må ske et betydeligt fradrag i de beløb, som fremgår af skønsrapporterne, for samtlige ejendommers vedkommende, idet der i det højeste kan blive tale om en meget begrænset overskridelse af tålegrænsen, og da primært i forhold til A og B, som ejer ... 30.

Det bestrides, at det følger af retspraksis, at der skal betales fuld erstatning. Den af sagsøgerne omtalte afgørelse MAD2010.968V er udtryk for et enkeltstående tilfælde i retspraksis, og må antages at være konkret begrundet i de meget graverende forhold i sagen, som også dokumenteret ved fremlæggelsen af Afgørelsen er derfor heller ikke udtryk for, at den langvarige retspraksis om fradrag er tilsidesat.

Endelig gøres det gældende, at det må indgå i rettens samlede vurdering, at der også efter skønsmændens opfattelse er tale om, at plangrundlaget for området på sigt vil indebære fordele for sagsøgernes ejendomme, i form af højere ejendomsværdier. Planlægningen for området, og den overordnede forskønnelse af dette, vil altså udmønte sig i samfundsskabte værdistigninger, som også vil komme sagsøgerne til gode.

En dom, hvorefter sagsøgerne tilkendes erstatning, vil være udtryk for en udvidelse af den i retspraksis hidtil fastlagte naboretlige tålegrænse. En sådan udvikling er stærkt betænkelig, og kan få vidtrækkende konsekvenser for samfundsudviklingen.

Borgerne skal således helt grundlæggende kunne regne med, at de ikke mødes med krav om erstatning, hvis de holder sig indenfor gældende plangrundlag og andre bebyggelsesregulerende bestemmelser. I modsat fald modvirkes de betydelige samfundshensyn, som varetages via arealplanlægningen, og som skal sikre den udvikling, som er knæsat i det vedtagne plangrundlag efter offentlig høring.

En udvidelse af den naboretlige tålegrænse er også betænkelig, fordi den bygger på et ulovfæstet grundlag, og vil skabe usikkerhed om retstilstanden, hvilket vil få konsekvenser for prisdannelsen i markedet.

Det bestrides, at det forhold, at byggeriet krævede en speciel lokalplan for området, har betydning for, om den naboretlige tålegrænse er overskredet. Der er ikke tale om nogen speciel lokalplan, men blot om, at det ansøgte byggeri var lokalplanpligtigt, og om, at kommunen ønskede at udvikle området, hvilket tillige forudsatte at der blev tilvejebragt ny lokalplan. Dette er ganske sædvanligt.

Det bestrides endvidere, at det forhold, at ... 36 måtte nedrives for at muliggøre den skete placering af kontordomicilet, har nogen betydning for spørgsmålet om overskridelse af den naboretlige tålegrænse. Bedømmelsen må ske ud fra den faktiske beliggenhed, som ejendommen har fået.

Rettens begrundelse og afgørelse

Retten lægger til grund som ubestridt, at sagsøgte ved opførelsen af Gladsaxe Company House har overholdt alle betingelser i byggetilladelsen m.v., således som disse er besluttet af byggesmyndighederne, og at byggeriet ikke krævede dispensation fra lokalplaner m.v.

Retten lægger desuden til grund som ubestridt, at Gladsaxe Kommune udstedte byggetilladelse den 20. juni 2013, og at denne afgørelse blev indbragt for statsforvaltningen af A (sagsøger 1). Statsforvaltningen stadfæstede i afgørelse af 7. december 2015 kommunens afgørelse, idet man blandt andet ikke fandt, at kommunens manglende partshøring kunne medføre afgørelsens ugyldighed. Afgørelsen er efter det oplyste ikke indbragt for domstolene.

Sagsøgerne har bevisbyrden for, at der foreligger større gener ved byggeriet, end hvad naboer må tåle, og for at de øvrige betingelserne for at pålægge sagsøgte et erstatningskrav er til stede.

Hvad en nabo må tåle beror på en konkret rimelighedsvurdering af ulempens karakter, væsentlighed og påregnelighed sammenholdt med ejendommens karakter og beliggenhed og områdets karakter. Ved denne vurdering tages der tillige hensyn til den offentligretlige regulering.

Det forhold, at bygge- og planlovgivningsområdet er meget omfattende og detaljeret reguleret, udelukker ikke i sig selv, at der vil kunne være grundlag for et erstatningsansvar efter de naboretlige grundsætninger, men det skærper kravene til bevisets styrke.

Som ovenfor anført opfylder byggeriet alle de af Gladsaxe Kommune stillede krav i byggetilladelsen m.v., og byggeriet opfylder derfor kravene i den offentligretlige regulering m.v.

Det fremgår af sagens oplysninger - herunder forklaringen fra Claus Skytte, at sagsøgte forud for byggeriet

1428

og forud for indgivelse af anmodning om byggetilladelse indgik i en detaljeret dialog med kommunen, således at byggeriet på forhånd kunne blive planlagt opført efter de krav, som kommunen og lokalplanen ville stille, herunder under hensyntagen til naboerne i området.

På den ovenfor anførte baggrund - og da de afgivne forklaringer ikke findes at kunne medføre et andet resultat - finder retten, at grænsen for, hvad sagsøgerne må tåle uden erstatning, ikke er overskredet. Sagsøgte frifindelsespåstand tages derfor til følge.

Henset til sagens udfald skal sagsøgerne in solidum betale sagsomkostninger til sagsøgte. Sagsomkostningerne fastsættes til 100.000 kr. og udgør sagsøgte rimelige udgifter til advokatbistand.

Retten har ved fastsættelsen af størrelsen af de rimelige udgifter til sagsøgte advokatbistand taget udgangspunkt i landsretspræsidenternes vejledende salærtakster sammenholdt med sagens økonomiske værdi. Retten har også lagt vægt på sagens omfang i øvrigt, herunder at sagen har verseret ved retten siden 8. april 2015, at der har været afholdt syn og skøn, at der har været afholdt delhovedforhandling, og at den endelige hovedforhandling i sagen har haft en varighed på næsten 1 retsdag.

Thi kendes for ret

Sagsøgte, NCC Property Development A/S, frifindes.

Sagsøgerne, A, B, C, D og E, betaler in solidum inden 14 dage sagsomkostninger til sagsøgte, NCC Property Development A/S, med 100.000 kr.

Østre Landsrets dom

Retten i Glostrup har den 8. marts 2018 afsagt dom i 1. instans (sag BS-164/2015 og BS 10H-883/2015).

...

Påstande

Appellanterne, A, B, C, D og E, har gentaget de for byretten nedlagte påstande, hvorefter:

NCC Property Development A/S til A og B skal betale 500.000 kr., subsidiært et mindre beløb, med tillæg af procesrente af 400.000 kr. fra stævningens indlevering til byretten, til betaling sker, og af 100.000 kr. fra påstandsdokumentets indlevering til byretten, til betaling sker.

NCC Property Development A/S til C og D skal betale 400.000 kr., subsidiært et mindre beløb, med tillæg af procesrente fra stævningens indlevering til byretten, til betaling sker.

NCC Property Development A/S til E skal betale 300.000 kr., subsidiært et mindre beløb, med tillæg af procesrente fra stævningens indlevering til byretten, til betaling sker.

NCC Property Development A/S har påstået dommen stadfæstet.

Sagsfremstilling

Sagen angår, om NCC Development A/S, der har stået for projekteringen og opførelsen af ejendommen benævnt Gladsaxe Company House på matr.nr. 24 a Gladsaxe, beliggende Tobaksvejen 2A, 2860 Søborg, på grundlag af naboretlige regler skal betale erstatning til appellanterne, der bor på ejendommene beliggende ... 26, 28 og 30, 2860 Søborg.

Landsretten har ved kendelse af 5. september 2016 stadfæstet byrettens afgørelse om, at NCC Property Development A/S - uanset at ejendommen efter det oplyste i efteråret 2013 blev solgt til P/S Tobaksvejen 2, Gladsaxe - er rette sagsøgte.

Den 20. juni 2013 meddelte byggesagsafdelingen, Gladsaxe Kommune, byggetilladelse til NCC Property Development A/S til opførelse af den omhandlede bygning i henhold til ansøgning af 19. juni 2013. Det er ubestridt, at bygningen herefter er opført i overensstemmelse med de offentligretlige regler.

Plangrundlag for det omhandlede område

Af partiel byplan nr. 10 af 20. februar 1952 for industri kvarteret mv. i Gladsaxe med senere ændringer fremgår bl.a.:

»§ 1. Område

...

2. Følgende matr.nr. omfattes af byplanen:

...

Af Gladsaxe by:

...

24 a...

...

§ 7. Fabriksbebyggelse

1. Den resterende del af området forbeholdes bebyggelse for industri samt handel og oplagspladser. Der tillades kun indrettet boliger for enkelte til virksomhederne knyttede personer som indehaver, bestyrer, portner eller lignende. En virksomhed må ikke indrettes eller drives således, at den under hensyn til kvarterets karakter dog efter kommunalbestyrelsens skøn er til ulempe for andre virksomheder eller trods afstand og afskærmning generer de tilstødende kvarterer udover, hvad der må skønnes rimelig følge af naboskabet.

...

3. Afstanden fra bygninger på grundene til naboskel eller bagkant af fortov skal, hvor ikke andet er foreskrevet, være mindst 10 m.

Af Regionplan 2005 for Hovedstadsregionen fremgår bl.a.:

»Regionale fokusområder

...

6. Bydannelser langs Ring 3 med ny letbane fra Glostrup til Lyngby

En ny højklasset baneforbindelse i Ring 3 korridoren vil understøtte byomdannelse, fortætning og en

1429

revitalisering af større, ældre erhvervsområder. Langs korridoren er der potentiale for betydelige forbedringer af bymiljøet, både med erhverv, boliger og grønne træk. En højklasset forbindelse vil sammenbinde de højklassede trafikterminaler Glostrup, Herlev, Gladsaxe Trafikplads, Buddinge og Lyngby. En eventuel videreførelse til Lundtofte og Kokkedal giver en høj tilgængelighed til DTU (7) og de her planlagte nye forsknings- og erhvervsaktiviteter. En videreførelse mod syd vil knytte korridoreringen til Køgefingeren. Igangværende samarbejder omkring korridorprojektet og dialogprojektet omkring Vestegnens erhvervsområder understøttes fortsat.« Af Fingerplan 2007 Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning fremgår bl.a.:

»§ 7. Omdannelse af erhvervsområder langs Ring 3

I Gladsaxe Erhvervskvarter (Gladsaxe Kommune) og Mørkhøj Erhvervskvarter (Gladsaxe Kommune) kan der ske en intensiveret anvendelse og udnyttelse med såvel erhverv som boliger, herunder kontorbyggeri med mere end 1.500 etagemeter, i den del af erhvervsområderne, som kan forventes at ligge op til et standsningssted til en eventuel kommende letbane.

Stk. 2. Planlægningen for en intensiveret anvendelse og udnyttelse skal ske som led i en samlet planlægning for erhvervsområdet, hvor intensivering modsvares af mere ekstensiv anvendelse og udnyttelse i andre dele af området eller konvertering til boligformål.

Af Kommuneplan 2009 Hovedstruktur fremgår bl.a.:

»Fingerplan 2007

Landsplandirektivet, Fingerplan 2007, fastsætter de overordnede retningslinjer for udviklingen i hovedstadsområdet. Et af de centrale elementer i fingerplanen er stationsnærhedsprincippet, der har til formål at sikre, at større arbejdspladstunge og trafikskabende byfunktioner placeres stationsnært.

...

Omdannelse af erhvervsområder langs Ring 3

For Gladsaxe Erhvervskvarter og Mørkhøj Erhvervskvarter fastsætter Fingerplan 2007 særlige muligheder for omdannelse til mere intensive byformål med både boliger og erhverv. Fingerplanen muliggør at der i de to områder kan ske en intensiveret anvendelse til erhvervsformål, herunder kontorbyggeri med mere end 1500 m² etageareal. Den særlige omdannelse til erhvervsformål kan ske i den del af erhvervsområderne, som kan forventes at ligge op til et standsningssted til en eventuelt kommende letbane.

Af Tillæg 10 til Kommuneplan 2009 Del af Gladsaxe Ringby fremgår bl.a.:

»Boulevarden, øst 17 E1 B1

Anvendelse

Erhvervs- og boligformål, kontorformål ...

Bebyggelsesprocent 250

Antal etager og højde

Minimum 6 og maksimalt 10 etager med en største højde på 38 meter.

Af Helhedsplan Gladsaxe Ringby fra juni 2011 fremgår bl.a.:

»Visionen om Gladsaxe Ringby

...

Med let adgang til kollektiv transport kunne kvarteret også rumme eksempelvis videregående uddannelser, som kunne have fordel af en placering tæt på erhvervslivet.

...

Bebyggelsen vil være tættest omkring Ring 3, hvor der kan bygges i op til 10 etager med en bebyggelsesprocent på 250. I områderne langs Gladsaxe Møllevej og Gladsaxevej, hvor der er længere til kollektiv transport og motorvejen, kan der bygges med 4-6 etager med en bebyggelsesprocent på 150.

Af lokalplan 221 House of Prince fremgår bl.a.:

»Miljørapport for lokalplan 221 House of Prince

Resumé

Lokalplanen giver mulighed for, at der kan opføres en markant facadebebyggelse i 6-10 etager langs Ring 3.

...

I henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer er der foretaget en screening af forslaget til lokalplan, som viser, at planen vil kunne påvirke miljøet væsentligt. Kommunen har derfor valgt at udarbejde en miljøvurdering omkring følgende parametre:

- Skyggeforhold

...

Skyggeforhold

Fra facadebebyggelsen i op til 10 etager vil der falde en skygge fra bebyggelsen nord og øst herfor afhængig af hvor solen står på himlen. Højden på bebyggelse i feltet mellem indkørslen og ... er særlig kritisk. I forbindelse med et konkret projekt, er det en forudsætning for byggetilladelse, at det vurderes i hvilket omfang boligerne på ... påvirkes af skygge i perioden forår-sommer-efterår.

Syn og skøn

Der er foretaget syn og skøn af cand.jur., ejendomsmægler og valuar Jesper Uldall Schultz, der har afgivet skønserklæring og supplerende skønserklæring af 14. februar 2017. Af skønserklæringen fremgår bl.a.:

»Spørgsmål 2:

Skønsmanden anmodes om at oplyse, hvilke specifikke fysiske forhold ved ejendommen Gladsaxe Company House, der har forårsaget ændringer i værdien.

Herunder bedes det oplyst, om byggeriets højde og placering på grunden, samt eventuelle indbliksgener eller skyggegener har medført ændringer i værdien. I det omfang andre forhold end de nævnte har medført en værdinedgang, bedes disse beskrevet.

1430

Svar på spørgsmål 2:

Af fysiske forhold er det især størrelsen på Gladsaxe Company House (højde og bredde), som vil være afgørende for købere i markedet og handelsværdien på ejendommene på ... 26 - 30. Bygningens fremtoning og mørkegrå farve dominerer udsynsbilledet voldsomt. Der henvises til bilag 8.2, 8.3, 9.1., 9.2, 10.1 og 10.2. Af samme bilag fremgår arkitekturen også således, at vinduerne sidder fortløbende og ens og med udsyn mod ... 26 -30. Placeringen af Gladsaxe Company House som umiddelbar nabo til ... 26 - 30 vil afskrække en række købere i markedet og følgelig vil det påvirke handelsprisen på ejendommene.

Jeg bemærkede på dagen for syns- og skønssagens gennemførelse, at jeg havde modtaget skyggediagram som bilag D, der alene gjaldt for sommer. Jeg efterlyste skyggediagram for efterår, vinter og forår. Dem modtog jeg fra parterne den 26. januar 2017 som bilag 30 og 31. Som det fremgår af bilag D (sommer) er der ingen skyggegener på ... 26 - 30. Derimod viser bilag 30 (forår/efterår), at ... 28 og især 30s have og terrasse fra kl. 15.00 henligger i skygge. Det virker ikke som om, at ... 26 påvirkes af skygge fra Gladsaxe Company House i forår/efterår. I bilag 31 henligger ... 28 og 30s haver og terrasser i skygge fra kl. 13.00. Det er svært at udtale sig om nr. 26, idet denne ejendom ikke er med i skyggediagrammerne. Det må dog antages, at den også ligger i skygge fra kl. 13.00 om vinteren.

Det må imidlertid konstateres, at Gladsaxe Company House skygger for især ... nr. 30 i forår/efterår, samt vintermånederne; skyggevirkninger som ikke tidligere har været der (se i øvrigt lokalplan 221 bilag 18 side 10, der bekræfter dette) og som giver ejendommene mindre lys i efterår, vinter- og forårsmånederne. Der er ingen tvivl om, at sol- og lysindfaldet er af afgørende betydning for købere af ejendomme og at disse skyggegener påvirker handelsprisen på ejendommene.

Som et punkt i syns- og skønssagen kunne jeg ved besøg i Gladsaxe Company House ved selvsyn vurdere indblikket fra ejendommen mod ... 26 -30. Jeg tog i øvrigt en række fotos, for at dokumentere udsynet mod ... 26 - 30. Indbliksgenerne vurderedes fra 4. sal fra Gladsaxe Company House (vedhæftes som bilag B og C) og 8. sal (bilag D). Det kunne konstateres, at man fra bygningens vinduer vendt mod ... 26 - 30 meget tydeligt kunne se disse tre huses haver; særligt ... 30's bygning kunne man se. Faktisk så tydeligt, at man kunne se ind i køkkenrummet.

Der er ingen tvivl om, at indsynsgener af denne karakter vil påvirke handelsprisen på en ejendom; mange mulige købere vil fravælge ejendomme, der har sådanne indbliksgener - og det vil derfor mindske den endelige handelspris.

Af andre forhold kan nævnes det æstetiske udtryk på Gladsaxe Company House. Ejendommen er ganske vist en anonym kontorejendom med ensiddende vinduer, men jeg kunne forestille mig, at havde ejendommen haft en anden farve og et andet udtryk, s[å] ville ejendommen muligvis have kunnet virket mindre stødende fra ... 26 - 30's parceller. Som udtrykket er nu, fremstår ejendommen meget kolossal.

Spørgsmål 3:

Skønsmanden bedes oplyse, om den udvikling af området, som lokalplangrundlaget muliggør, og som opførelsen af Gladsaxe Company House indgår i, må forventes at medføre fordele [for] området af økonomisk værdi for boligejerne, herunder f.eks. form af forbedret adgang til kollektiv transport, bedre indkøbsmuligheder, et højere arkitektonisk niveau - mere og/eller mere varieret liv?

Svar på spørgsmål 3:

... løber fra villakvarteret på Ærtemarken som en kile ned mellem Gladsaxe Gymnasium og det tidligere »Tobaksområde - House of Prince«, indtil vejen munder ud i Gladsaxe Ringvej. ... 26 - 30 ligger således umiddelbart på grænsen til Gladsaxe Erhvervsområde og er som villakvarter i erhvervsområdets umiddelbare nærhed udsat. Kommuneplanen 2013 (bilag 22) sigter imod at omdanne Gladsaxe Erhvervsområde til Gladsaxe Ringby, som et kvarter med erhverv, men også andre byfunktioner. Visionen er, at Ringbyen skal være en attraktiv, grøn og bæredygtig bydel med erhverv og andre byfunktioner med fokus på sundhed og bevægelse for områdets brugere.

Den planlagte placering af letbanens stoppested langs Ring 3 blev udpeget af parterne på dagen for gennemførelsen af syns- og skønsforretningen. Placeringen er umiddelbart skråt over for Gladsaxe Company House og således meget nær ... 26 - 30. Infrastrukturen styrkes i øvrigt med flere cykel- og gangstier. I bilag 22 fremgår det, at Ringbyen lægger op til, at der kan bygges tæt og højt i områderne, der ligger nærmest de kommende letbanestationer og mindre tæt i de områder, der ligger længst væk fra stationerne. Letbanen vil styrke den kollektive transport på tværs af byfingrene og der er ingen tvivl om, at nærheden til letbanen vil virke attraktivt på fremtidige beboere i området, hvor blandt andet ... 26 - 30 er beliggende. I visionen »LOOP City« bilag 18 forventes det, at letbanen vil skabe arbejdspladser og give en mere dynamisk byudvikling med flere boliger og bedre vilkår for erhvervslivet; man taler om en bæredygtig byomdannelse, der vil styrke og revitalisere forstædernes ældre erhvervsområder.

Lokalplan 221 House of Prince (den tidligere tobaksfabrik - bilag F) indgår i Gladsaxe Kommunes visioner for Gladsaxe Ringby. Lokalplanen er den første lokalplan i kommunens tiltag for at lave rammer for

1431

omdannelse af tidligere industri- og erhvervsområder. At der udvikles i det nedkørte tobaksområde er til gavn for byen og det umiddelbare nærområde. Områdets anvendelse som følger af lokalplanens § 3 viser blandt andet, at der fastlægges fælles faciliteter for området som restaurant og caféer, kultur- og fritidsaktiviteter, lokalcenter samt fælles parkeringsanlæg. Der vil desuden komme dagligvarebutikker.

Sammenfattende er det utvivlsomt, at der vil blive investeret massivt i det tidligere erhvervsområde og at gennemføres visionerne som planlagt, vil det være til gavn for nærmiljøet og beboerne på ... vil have økonomisk gevinst af dette. Gladsaxe Company House ligger ud til den kommende station ved Gladsaxevej og ejerne af

... 26 - 30 vil derfor på sigt af økonomisk gevinst af at ligge i umiddelbar nærhed af letbanen. At der udvikles et projekt »Tobaksbyen«, hvor der skabes nye boliger, arbejdspladser og byliv på den gamle fabriksgrund, mener jeg også på sigt vil gøre boligerne på ... mere attraktive og vil stille ejerne af ... 26, 28 og 30 økonomisk bedre.

Spørgsmål 4:

Skønsmanden bedes oplyse, om opførelsen af Gladsaxe Company House har medført en generel højnelse af området som helhed, og om dette har betydning for størrelsen af en eventuel værdinedgang?

Svar på spørgsmål 4:

Gladsaxe Company House er den første nyopførte bygning af mange i området. Jeg mener ikke, at denne ene bygning har medført en »generel« højnelse af området som helhed. Jeg mener heller ikke, at bygningens kvaliteter og egenskaber kan siges at reducere værdinedgangen.

Gladsaxe Company House er en kontorbygning. Havde bygningen indeholdt et butikscenter med biografer, indkøb og shopping kunne dette have været til gavn for beboerne og ejerne i de omkringliggende ejendomme.

Man kunne eventuelt hævde, at størrelsen på bygningen reducerer støjen fra Ring 3 - og det gør den for så vidt også men ikke i en sådan grad, at man kan tale om en »højnelse« af området. ...

Der er dog ingen tvivl om, at den samlede vision for området og udsigten til letbanen vil højne området, men der er dog ej heller tvivl om, at denne gennemførelse af visionen vil tage mange år at realisere.

...

Spørgsmål 6:

Skønsmanden bedes oplyse værdien af hver af sagsøgernes ejendomme på følgende tidspunkter:

- Umiddelbart før en projektering af den af sagsøgte opførte ejendom blev almindeligt kendt
- Umiddelbart efter opførelsen af den af sagsøgte opførte ejendom
- Handelsværdien på ejendommene pr. d.d.

Skønsmanden bedes oplyse, hvilken del af en eventuel prisforskel der skyldes projektering og opførelse af den af sagsøgte opførte bygning, og hvilken del der eventuelt skyldes den almindelige prisudvikling eller andre relevante forhold.

Ved besvarelsen af spm. 6 skal anvendelsesmulighederne i lokalplan 221 af 12. november 2012, sagens bilag F, lægges til grund for værdiansættelsen af ejendommene.

...

... 26:

...

Nedslag for GCH-bebyggelsen kr. 300.000,00

...

... 28:

...

Nedslag for GCH-bebyggelsen kr. 400.000,00

...

... 30:

...

Nedslag for GCH-bebyggelsen kr. 500.000,00«

Af den supplerende skønserklæring fremgår bl.a.:

»Spørgsmål SS 1:

I tilknytning til skønsmandens besvarelse af spm. 2 anmodes skønsmanden om at oplyse om den omstændighed, at der i forbindelse med opførelse af Gladsaxe Company House er sket nedrivning af ejendommen ... 36, 2860 Søborg har betydning for skønsmandens besvarelse?

Svar på spørgsmål SS 1:

Ejendommen på ... 36 er nedrevet og foto af grunden er afbildet som bilag AA. Grunden er beliggende mellem Gladsaxe Company House og ... 34. Bygningen, der tidligere henlå på ... 36 var tidligere portnerbolig, som tilhørte tobaksfabrikken, som var ejet af British American Tobacco. ... 36 er medtaget i lokalplan 221 § 1 sidste punkt, der giver mulighed for at nedlægge bygningen og således inddrage ejendommen i lokalplanens område. Lokalplan 221 er den første lokalplan i Gladsaxe Ringby, der udmønter helhedsplanens vision og den åbner op for at bygge den nye tætte og høje by langs Ringvejen, som helhedsplanen skitserer (se her lokalplanens § 4.1 og især 4.1.1 og 4.1.2.).

Jeg antager og forudsætter i min besvarelse, at man har nedrevet ejendommen ... 36, for at det kunne lade sig gøre at placere Gladsaxe Company House, hvor det i dag ligger. Gladsaxe Kommune oplyser, at Gladsaxe Company House er opført, uden at det har været nødvendigt at give dispensation for da gældende regler. På baggrund af tilkendegivelser i forbindelse med den offentlige høring om lokalplanen, indeholder lokalplan 221 i § 4.1.2. en bestemmelse om det skrå højdegrænseplan. Reglen stammer egentlig fra Bygningsreglementet og sikrer, at der er en rimelig højde og afstand mellem

1432

bebyggelser på nabogrunde. Bestemmelsen indføres altså for at sikre, at der ikke bebygges i 10 etager tæt på skel til åben og lav boligbebyggelse. Bestemmelsen om det skrå højdegrænseplan sikrer en mindsteafstand til naboskel, men hensigten er også at regulere mulige skyggegener og indbliksgener. Ifølge Gladsaxe Kommune overholder Gladsaxe Company House bestemmelsen om det skrå højdegrænseplan.

Jeg vurderer, at det ikke ville have været muligt at placere bygningen, hvor den i dag ligger, såfremt nr. 36 stadig havde henligget på ejendommen. Så skulle bygningen have været vinklet på anden måde eller arkitekturen have været anderledes. Dette ville muligvis have givet et andet skygebillede mod ... 26, 28 og 30, ligesom det muligvis havde givet færre indbliksgener. Det må dog understreges at være spekulation, idet jeg ikke har nogen forudsætninger for at dokumentere dette; dog må det antages, at henlå ... 36 endnu på ejendommen, så ville Gladsaxe Company House-byggeriet nødvendigvis være trukket længere mod Tobaksvejen og så havde udtrykket mod ... 26, 28 og 30 været anderledes - og nok mindre generende.

Om end det hviler på spekulation, så vil jeg formode, at mine vurderinger af ... 26, 28 og 30 ville have været anderledes og gerne opstået som følge af byggeriet af Gladsaxe Company House ville have været mindre; jeg ville have givet et mindre afslag for byggeriet i vurderingerne.

Spørgsmål SS 2:

Skønsmanden anmodes endvidere om at oplyse, om den placering på grunden, der ville have været mulig, såfremt den nævnte ejendom ikke var nedrevet, ville have medført samme eventuelle værdiforringelse, som skønsmanden eventuelt måtte fastslå i forbindelse med besvarelse af spm. 2.

Svar på spørgsmål SS 2:

Såfremt Gladsaxe Company House skulle have samme udtryk, som det har i dag og overholde gældende regler for så vidt angår afstand til skel og det skrå højdegrænseplan, skønner jeg, at bygningen enten ville skulle skubbes længere mod Tobaksvejen/Gladsaxevej eller simpelthen være gjort mindre.

Det er svært at spå om, hvor vidt dette i så fald havde ført til mindre værdiforringelse for ejendommene. Det er min opfattelse, at indblik- og skyggegenerne muligvis havde været færre og i hvert fald ville falde anderledes, hvis bygningen var placeret anderledes på grunden. Såfremt det »ekstra« ben mod ... ikke var kommet

på eller det arkitektoniske udtryk var anderledes som følge af denne anderledes placering og bygningen var placeret i længere afstand fra ... 30, 28 og 26, er det min vurdering, at det ville have medført mindre værdiforringelse for beboelsesejendommene.«

I forbindelse med hovedforhandlingen i landsretten er der foretaget besigtigelse af appellanternes ejendomme. Det blev herunder oplyst, at der er en afstand på 23 meter fra det østlige hjørne af Gladsaxe Company House og hen til naboskel på ejendommen ... 30.

Forklaringer

A, skønsmand Jesper Uldall Schultz og E har afgivet supplerende forklaring.

C har endvidere afgivet forklaring.

A har supplerende forklaret bl.a., at det ikke er korrekt, når det i byrettens dom er gengivet, at han ikke har observeret folk fra Gladsaxe Company House, der kiggede ind i deres have. Det har han observeret flere gange og senest her til morgen.

Foreholdt Claus Skyttes forklaring om, at NCC Property Development A/S havde interesse i at inddrage nabolaget, er det ikke noget, som han selv har oplevet. Han er ikke forud for byggeriet blevet kontaktet af selskabet, og der har ikke været nogen dialog.

Da de i sin tid købte ejendommen, var der tale om en blind vej, hvor det sidste hus på vejen var portnerboligen på ... 36. Herudover var der den lave kontorbygning for enden af deres have. Portnerboligen var sat til salg hos en ejendomsmægler. Det var derfor først på et sent tidspunkt, at han blev klar over, at ejendommen skulle rives ned på grund af byggeriet. Han var ikke forinden blevet orienteret herom.

Efter opførelsen af Gladsaxe Company House har deres forhold ændret sig rigtig meget. De benytter haven i betydeligt mindre omfang. I de tre sommer måneder har de samme sol som tidligere, men i efterårs-, vinter- og forårsmånederne får de ikke meget sol. I den periode er der heller ikke sol på terrassen. På grund af indblik fra bygningen anvender hans ægtefælle heller ikke haven i samme omfang som tidligere.

Da de købte ejendommen, var han klar over, at der var tale om et erhvervsområde. På det tidspunkt lå der kun lave erhvervsbygninger i området. Han havde ikke undersøgt forholdene vedrørende grunden, hvor Gladsaxe Company House er opført.

Skønsmand Jesper Uldall Schultz har supplerende forklaret bl.a., at det efter hans opfattelse var en fordel for byggeriet, at portnerboligen på ... 36 blev revet ned, da det gav mere plads. Når man rev portnerboligen ned, kunne man »skubbe« den nye bygning tættere på nabobygningerne, hvilket medfører, at nabogenerne formentlig blev værre, jf. besvarelsen af spørgsmål 6. Han ved ikke, hvor meget længere ejendommen kunne trækkes ud mod Tobaksvejen. Det er hans opfattelse, at man kunne dreje »benet« på bygningen lidt. På de første tegninger af huset havde man ikke angivet det pågældende »ben«. Det er hans vurdering, at man ikke kunne have opført bygningen, som den er i dag, hvis portnerboligen ikke var blevet revet ned. Det beror alene på en formodning, da han ikke er arkitekt.

1433

Besvarelsen af spørgsmål 2 beror på hans egen erfaring vedrørende salg af private boliger og de forhold, som købere lægger vægt på.

Bygningens størrelse og farve spiller en rolle, da det er en voldsom bygning. I erklæringen er det også tillagt betydning, at der er tale om en kontorejendom, hvor man ikke er gået op i det æstetiske udtryk. Der er tale om en bastant og dominerende bygning.

Da han udarbejdede skønserklæringen, bad han om at få udleveret skyggediagrammer. Skyggegener er meget afgørende for købere, og det er vigtigt, at der også er lysindfald i foråret og i efterårs- og vinterhalvåret. Indbliksgener er også noget, som bliver vægtet

meget højt af købere. Hvis bygningen ikke havde haft vinduer direkte ud mod naboejendommene, ville han have fratrasket et mindre beløb.

C har forklaret bl.a., at hun er meget påvirket af generne fra bygningen. Hun føler, at der er »en del øjne, der kigger på en«, når hun er i haven og på verandaen. Hun har ofte observeret folk, der kigger fra deres kontor i bygningen i retning mod hende. Hun har herefter vinket til dem, hvorefter de pågældende personer blot har vendt sig om. De føler sig også beluret på verandaen. De har opsat en væg, men man kan stadig se ned til dem fra bygningens 4. til 9. etage.

Hun har også oplevet skyggegener. Hun kan godt lide at gå i haven, og hun har konstateret, at flere planter er gået ud, da de ikke får nok sol. Hun har derfor været nødt til at købe planter, der kan tåle halvskygge.

Gladsaxe Company House er en kolonorm bygning, der er kendt i området. Når hun skal oplyse, hvor hun bor, kan hun blot sige, at hun bor bag den store grå bygning. Når de har besøgende, kommenterer de også, at bygningen fylder meget.

E har supplerende forklaret bl.a., at der på tidspunktet for hans køb af ejendommen var et grønt skovbælte ind mod de eksisterende bygninger. Man kunne ikke se ind i hans ejendom. Det var heller ikke muligt, da kontorbygningen for enden af haven fik en ekstra etage.

Han er fortsat generet af bygningen. Han føler sig overvåget, og han bruger derfor ikke sin terrasse så meget. Han har bemærket, at personer har kigget ud af bygningens vinduer i hans retning, hvilket generer ham.

Der er også kommet meget mos i haven, hvilket ikke kan skyldes andet end skyggevirkningerne fra bygningen.

Anbringender

Parterne har i det væsentlige gentaget deres anbringender for byretten.

Landsrettens begrundelse og resultat

Sagen angår krav om erstatning på naboretligt grundlag. Efter almindelige naboretlige regler kan der pålægges erstatning, i det omfang ulemperne overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den samfundsmæssige udvikling på det ulempeforvoldende område. Hvad en nabo må tåle beror på en konkret rimelighedsvurdering af ulempens karakter, væsentlighed og påregnelighed sammenholdt med ejendommens karakter og beliggenhed og områdets karakter. Ved denne vurdering må der tillige tages hensyn til lokalplaner og den offentligretlige regulering, herunder bl.a. krav om minimumsafstand til naboer og hensyntagen til skyggevirkning.

Landsretten lægger som ubestridt til grund, at bygningen Gladsaxe Company House er opført i overensstemmelse med lovgivningens krav herom og de gældende lokalplaner for området. Det lægges endvidere til grund, at der er tale om et beboelsesområde, der grænser op til et erhvervs- og industriområde, hvor appellanterne i en årrække har været nabo til en lav kontorbygning, og at det ud fra lokalplanerne måtte påregnes, at der kunne opføres erhvervsbyggeri på den pågældende ejendom.

Spørgsmålet er herefter, om appellanterne ud fra områdets karakter og præg, lokalplaner og den samfundsmæssige udvikling kunne påregne, at der blev opført en kontorbygning på 16.370 m² i 9 etager og en højde, der efter det oplyste udgør 32,34 meter, med en betydelig facade med vinduer, der vender ud mod appellanternes ejendomme, og hvor der fra bygningens østlige hjørne hen til nabo-skel på ejendommen ... 30 efter det oplyste er en afstand på 23 meter.

Efter de modstridende forklaringer herom, herunder den manglende partshøring af appellanterne fra kommunens side, er det ikke godtgjort, at appellanterne har været inddraget i byggeprojektet.

Partiel byplan 10 for industri kvarteret mv. i Gladsaxe fra 1952 ses ikke at indeholde konkrete bestemmelser, der gør en kontorbygning som den foreliggende påregnelig for appellanterne. De efterfølgende lokalplaner har primært fokus på omdannelse af erhvervsområder langs Ring 3 og etablering af letbane. Af Kommuneplan 2009 hovedstruktur og Tillæg 10 til Kommuneplan 2009, del af Gladsaxe Ringby, fremgår bl.a., at der kan forventes intensiveret anvendelse til erhvervsformål i de erhvervsområder, der vil ligge op til et standsningssted eller en eventuelt kommende letbane. Endvidere fremgår, at der i området Boulevarden, øst 17, E1 B1 kan bygges med minimum 6 og maksimalt 10 etager med en største højde på 38 meter. Af lokalplan 221 House of Prince, der primært angår opførelsen af Gladsaxe Company House, fremgår bl.a., at lokalplanen giver mulighed for, at der kan opføres en markant facadebebyggelse i 6-10 etager langs Ring 3.

Ud fra en samlet vurdering af det foreliggende lokalplangrundlag sammenholdt med kvarterets karakter og

1434

præg finder landsretten, at det ikke har været påregneligt for appellanterne, at portnerboligen på ... 36 ville blive nedrevet, og at der på denne ejendom og naboejendommen ville blive opført en kontorbygning i den størrelsesorden og dimensionering, som der er tale om i nærværende sag. Det forhold, at området er under intensiveret udvikling og i øvrigt påvirkes af at være en del af hovedstadsområdet, kan ikke føre til en anden vurdering.

Efter bevisførelsen, herunder appellanternes forklaringer om skygge-, indblik- og visuelle gener, skønsmandens erklæringer og forklaring og den under hovedforhandlingen foretagne besigtigelse, finder landsretten, at Gladsaxe Company House ved sin massive udformning, nærhed, højde og meget betydelige facade-længde i relation til udsynet fra appellanternes ejendomme i retning mod bygningen har en sådan dominans i forhold til appellanternes ejendomme og medfører sådanne gener, at den naboretlige tålegrænse må anses for overskredet.

Landsretten finder, at erstatningen til appellanterne i den foreliggende situation må fastsættes til de af skønsmanden skønnede værditab, idet der ikke findes grundlag for skønsmæssigt at fastsætte lavere beløb.

Efter sagens udfald skal NCC Property Development A/S i sagsomkostninger for begge retter i alt betale 452.825 kr. til A og B, C og D samt E. Beløbet dækker udgifter til advokatbistand inkl. moms 300.000 kr., retsafgift for begge retter 58.200 kr. samt syn og skøn 94.625 kr. Ud over sagens værdi er der ved fastsættelsen af beløbet til advokat taget hensyn til sagens omfang og forløb, herunder at der er foretaget syn og skøn, og at appellanterne har været repræsenteret af samme advokat.

THI KENDES FOR RET

NCC Property Development A/S skal til A og B betale 500.000 kr. med tillæg af procesrente af 400.000 kr. fra den 8. april 2015 og af 100.000 kr. fra den 12. januar 2016, til betaling sker.

NCC Property Development A/S skal til C og D betale 400.000 kr. med tillæg af procesrente fra den 8. april 2015, til betaling sker.

NCC Property Development A/S skal til E betale 300.000 kr. med tillæg af procesrente fra den 8. april 2015, til betaling sker.

I sagsomkostninger for begge retter skal NCC Property Development A/S betale i alt 452.825 kr. til A og B, C og D samt E.

Det idømte skal betales inden 14 dage.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.

Svar til: Høring 64997 af: Helene Aagaard

APPLICATION DATE

15. oktober 2024

SVARNUMMER

10

INDSENDT AF

Helene Aagaard

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Otto Busses Vej 10A, 1.sal

HØRINGSSVAR

Jf. 2 landsretsdomme (V.L.B-1753-08 bilag1 og U.2019.1422 bilag2) kan man max tåle 2½ etage ved siden af eksisterende boliger. Da bygningerne langs Otto Busses Vej bliver væsentlig højere, bør der ikke gives tilladelse til disse. Den bygning, der kommer til at stå syd for Mesterboligen er med sine 5 etager og 19 meter markant højere end de eksisterende bygninger i Den Gule By. Det samme gælder de bygninger ved portnerboligen på 5-6 etager og 21-24 meter. De kommer til at rejse sig som eneste bygninger på over 2 etager i hele den nordvestlige del af bydelen. Skyggediagram i lokalplanen angiver kun skyggen i sommerhalvåret og er ikke retvisende. I vinterhalvåret er skyggerne meget længere og det er vigtigt at der kommer lys til husene i Den Gule By - især om vinteren. DKE (grundejer i Den Gule By) har udarbejdet et skyggediagram for 21. december kl. 12. Her er der massiv skyggepåvirkning. Tidligere og senere på dagen er skyggerne længere og giver mindst lige så stor gene.

Der bør derfor ikke gives tilladelse til at bygge så høje bygninger, da det er imod retspraksis og endvidere også forringer boligerne i Den Gule By væsentligt på grund af voldsom forringelse af mulighed for lys.

Svar til: Høring 64997 af: Claus Hansen

APPLICATION DATE

12. oktober 2024

SVARNUMMER

9

INDSENDT AF

Claus Hansen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Otto Bussesvej 10

HØRINGSSVAR

Som beboer i Den Gule By og dermed en del af Jernbanebyen bliver vi voldsomt berørt af det kommende byggeri.

Der er især 2 bygninger som kommer til at berøre os som bor her i nr. 10:

1. Bygningerne langs Otto Bussesvej mod Den Gule By:

Bygningen overfor Mesterboligen er planlagt til 5 eller 6 etager og kommer til at skygge og give indkig i vores bolig. Desuden bliver den markant højere end de øvrige bygninger i Den Gule By. Det samme gælder for bygningerne ved portnerbygningen. Jeg vil foreslå at disse bygninger kun kan blive i max. 2 etager så de ikke generer de eksisterende boliger. Alternativt kunne pladsen vest for Lyntogshallen indrettes til en lille byplads. Lyntogshallen kunne blive en fantastisk streetfood hal med servering på denne plads. Byggeriet vil også medføre fældning af del af den gamle og markante alle af gamle lindetræer. Disse træer er alle vurderet som bevaringsværdige. Nye træer vil min være 50 år om at opnå den størrelse.

2. Ny bygning i Den Gule By

Vi ønsker ikke denne bygning opført, da den kommer til at inddrage et vigtig grønt område med frugttræer og stor biodiversitet. Der er i forvejen for lidt grønne områder. Desuden medfører det nedrivning af en række skure som dels har historisk værdi og dels anvendes af beboerne. Endvidere betyder flere boliger mangel på parkeringspladser.

3. Værkstedsbygningerne

Desuden synes jeg at der bygges alt for tæt på de gamle historiske værkstedsbygninger. Hele værkstedsområdet kommer til at "drukne" i nye moderne bygninger som bygges klods op af de gamle bevaringsværdige bygninger. Helt galt bliver det når man tillader at bygge grimme kasser ovenpå de bevaringsværdige bygninger. Det er tankevækkende at der ikke er nogen myndigheder der kan gribe ind når det er både Kommunen der bestemmer hvad der er bevaringsværdigt og hvad der kan dispenseres for. Når først bygningerne er revet ned eller ødelagt er det for sent. Der tages ikke

hensyn til at det er et kulturminde der ødelægges. **Området mellem værkstedsbygningerne bør ikke bebygges men udnyttes til grønne og rekreative områder.**

Svar til: Høring 64997 af: Elever fra udskolingen på Byens Steinerskole

APPLICATION DATE

10. oktober 2024

SVARNUMMER

8

INDSENDT AF

Elever fra udskolingen på Byens Steinerskole

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Byens Steinerskole

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Otto Busses vej 47

HØRINGSSVAR

Kære politikere, ejendomsudviklere, fonde, arkitekter og alle andre som har interesse i Jernbanebyens fremtid

Følgende ønsker, tanker og visioner for Jernbanebyen er formuleret af elever i udskolingen på Byens Steinerskole. Det er konklusionen på en dags undervisning i byudvikling med fokus på lokalplanen for Jernbanebyen. Der er seks grupper i alt, som hver især har fremlagt forskellige, men i flere tilfælde sammenfaldende ønsker:

Vi synes Banegaarden skal bevares, fordi det giver en fed atmosfære og folk udefra kan komme og opleve København på en helt anden måde. Vi synes også det kunne være fedt at få flere cafeer, butikker, legepladser, fodboldbaner, en park, et bibliotek, frugttræer, orangerier, drivhuse med grøntsager, planter, pladser at sidde og hænge ud i Jernbanebyen.

VhJolan, Anastasia, Marie, Ingmar, Mia, Viola, Smilla, Arjun, Lalith

Kære jer, som bestemmer Jernbanebyens fremtid.

Det ville være virkelig rart, hvis vi kunne bevare Banegaarden og Spor10 samt etablere flere steder som disse. Grunden til at vi gerne vil bevare disse steder er, at det er hyggeligt sted for folk at mødes og være sammen i fællesskaber. Dette gør området mere Vi ønsker også flere naturlegepladser.

Tak fordi I giver os mulighed for at få indflydelse, og vi håber, at I vil lytte til vores forslag.

Hilsen Nora, Ella, Elliot, Liv, Elizabeth, Antonella, Miguel og Arn.

Vi er syv elever fra Byens Steinerskole og nogen af os har gået her på skolen i fem år. Da skolen ligger i Jernbanebyen, har vi nogle tanker om hvad vi godt kan lide ved Jernbanebyen og hvad vi synes der mangler.

Vi kan godt lide Banegaarden fordi den har gode caféer og hyggelige steder at sidde.

Det vil vi gerne have mere af som fx en park, hvor man kan bruge sit frikvarter, hvis skolen bliver liggende i Jernbanebyen. Vi vil virkelig gerne have flere steder, hvor vi kan dyrke sport, som fx en fodboldbane eller en basketballbane med gummiblødt underlag som gulv (helst ikke asfalt!) - ikke kun til skolens børn men til hele byens børn.

Vi vil ikke have flere grå og firkantede betonbygninger i København, vi synes det gør byen kold og kedelig. Vi kan godt lide de gamle dsb bygninger som er blevet bevaret og som vi bruger som gymnastiksal og håndarbejdslokaler. Vi kunne også godt tænke os noget mere grønt, så dyrene har plads til at leve og så alt ikke bliver boliger.

Vi håber I vil tage vores idéer seriøst.

Hilsen Nanna, Lili, Charlie, Lola, Halfdan, Momo, Matthew

Ønskeliste:

- 1. Bibliotek*
- 2. Convention*
- 3. svømmehal*
- 4. sportsaktiviteter*
- 5. små butikker*
- 6. opholdssteder*
- 7. natur / parker*
- 8. skoler, børnehaver og vuggestuer*
- 9. fritidsaktiviteter*
- 10. ikke som sluseholmen.....*

Hilsen Siri, Helene, Frej, Dagmar, Vilma, Alex

Hej, vi er elever fra byens steinerskole og vi syntes det er vigtigt at bevare banegaarden fordi det skaber en god stemning og det er fedt at der er et sted at mødes, spise og slappe af. derudover synes vi også at det er vigtigt med fritgroende grønne områder fordi at biodiversiteten er godt for klimaet og der er ikke nok grønne områder i københavn. Det er også godt for børnene, at børnene der bor i byen også kommer i kontakt med naturen og laver fysiske aktiviteter.

Hilsen Betty, Kit, Manola, Flo, Sylvester, Magne, Johannes, Otto, Janka, Oliver

- Kolonihaver*
- Kulturhus*
- Køkkenhaver på tagene*
- Ingen bygninger der er alt for høje*

Hilsen Crimson, Markus, Samuel, Gry, Angelos, Vera, Jens, Lukka, Marenta

Svar til: Høring 64997 af: Erik Nicolaisen Høy

APPLICATION DATE

1. oktober 2024

SVARNUMMER

7

INDSENDT AF

Erik Nicolaisen Høy

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Valbygårdsvej 52, 2. th.

HØRINGSSVAR

Jernbanebyen er en af de sidste, hvis ikke den sidste mulighed, for et fredeligt åndehul til Vesterbro. Dette skyldes bl.a. at der kun er en adgangsvej for biler: ved Havneholmen. Pt har det betydet at området generelt fremstår som en fredelig oase hvor tilstedeværelsen af parkerede eller kørende biler i det offentlige rum er minimal.

Dette mener jeg man bør fastholde for at bibeholde områdets karakter som et åndehul og mulighed for beboerne i og omkring området for et pusterum.

En ideel mulighed kunne være at gøre hele området bilfrit og indrette en parkeringsplads/parkeringshus ved området omkring Ingo. Det er alligevel så støjramt at det næppe egner sig til opholdsområde. Herefter vil bilister kunne nå rundt i hele området på under 5-10 minutter.

Det ville være godt med yderligere to gang- og cykelbroer (eller tunneller) til jernbanebyen: En fra Ingerslevgade, og en fra Vasbygade. Jeg er for ukyndig til at fastlægge disses præcise placering.

Svar til: Høring 64997 af: Astrid Ea Søderhamn Bogh

APPLICATION DATE

23. september 2024

SVARNUMMER

6

INDSENDT AF

Astrid Ea Søderhamn Bogh

BY

København V

POSTNR.

1653

ADRESSE

Helgolandsgade 13

HØRINGSSVAR

KÆRE OFFENTLIG HØRINGS-FOLK

Jeg ved godt at der ikke er nogen vej udenom at i skal bygge i Jernbanebyen, men mig og iverfald en af mine bedste vendinder Lou synes at i skal bygge så lidt som muligt.

Og jeg synes det fordi at det er dejligt at gå på Byens Steinerskole der og gå hen til Klubben som 10-årig velvidende at man ikke bliver kørt over uden en voksen og gå på Bivejen og Bugging hvor at jeg på det seneste har tænkt på at det er superdupermuperfuper dejligt at man er midt i byen, men alligevel ude i naturen. Jeg håber også at vores skole kan blive i Jernbanebyen. Fordi vi elsker den.

Ps. Mig og Lou går i 4. klasse på Byens Steinerskole.

Svar til: Høring 64997 af: Jakob Frederiksen

APPLICATION DATE

16. september 2024

SVARNUMMER

5

INDSENDT AF

Jakob Frederiksen

BY

København V

POSTNR.

1735

ADRESSE

Røddinggade 3sttv

HØRINGSSVAR

Lokalplanen bør stille krav om blandede ejerforhold for boliger. Der mangler ejerlejligheder og andelsboliger. Der mangler mulighed for at stifte andelsforeninger og ejerforeninger. Det er fint med kravet om almene (leje)boliger, men det er problematisk at bydelen derudover vil udgøres af 85% lejere i følge NREP og øvrige grundejere. Et flertal af områdets beboere skal have ejerskab og boligmassen.

Svar til: Høring 64997 af: Sarah Holst Kjær

APPLICATION DATE

15. september 2024

SVARNUMMER

4

INDSENDT AF

Sarah Holst Kjær

BY

København V

POSTNR.

1771

ADRESSE

Ejderstedsgade 18

HØRINGSSVAR

Godsbaneterrænet bør udråbes til et grønt kulturarvsområde, placeret på statens top-25-liste over nationale industriminder. Det er en vindesak!

Københavns kommune bør ikke lede processen omkring udviklingen af området. Godsbaneterrænet er en sjælden størrelse. Det er meget atypisk at der overhovedet står et statligt område relativt tomt i hovedstaden. Nærmest alene af denne grund bør området ikke bebygges til det såkaldte Jernbanebyen projekt som kommunen (og DSB/Freja Ejendomme) ønsker sig. Eftersom Godsbaneterrænet er statens ejendom, og eftersom det sejler for DSB, og man ikke forstår værdien af området, mener jeg at Kultur- og Miljøministeriet bør lede udviklingen af området.

Området bør blive et visionært projekt med respekt for dyre,- natur,- og menneskeliv i København.

Godsbaneterrænet er ligeså lidt et kommunalt anliggende som Frederiksberg have er det for Frederiksberg kommune. Hvorfor griber staten ikke ind?

Vi trænger ikke til flere pletskud fra en eller anden beton-bygge-spekulant som kan pumpe flere ejendomsskattekroner ind i en ineffektiv kommunal forvaltning. Vi trænger til rekreative, grønne områder som sikrer biodiversitet, kultur(arv) og natur, samt et område som fungerer som et værn mod fremtidige vandstandsstigninger og oversvømmede kældre.

Lad mig minde om at Godsbaneterrænet ligger meget tæt på Københavns havn og at vandet i havnen, angiveligt, i fremtiden vil stige. Godsbaneterrænet kan – udviklet rigtigt – tilbyde mere velfærd, mere trivsel, mere grønt, mere biodiversitet, mere fremtidig sikring af miljø, natur og kulturarv, og sågar fungere som unik global placebranding, end nogen i Københavns kommune virker til at kunne forestille sig. Mon ikke ejendomsspekulanterne og kommunen kan finde en mark et eller andet sted og plante deres gyselige beton-byggeprojekter?

Området bør bruges til natur og kultur(arv) og fungere som et plaster på såret for alle de byggeprojekter der er gået galt i Københavns kommune de sidste 20 år. Vi vil ikke have mere af det samme. Stop Københavns nedadgående udvikling som snart minder om en forstad til en større russisk betonjungle. På sigt vil Godsbaneterrænet som natur- og kulturarvsområde få meget større værdi end

simpel ejendomsspekulation kan generere. Området kan, udviklet rigtigt, reducere forsikringsomkostninger ved stormflod (de oversvømmede kældre vi allerede har); det kan skabe en ny, parrallel og 'blød' infrastruktur hvis man åbner de gamle jernbanespor til de sjællandske stationsbyer og gør dem til cykelstier. Så kan billisterne sidde i kø ude i Folehaven mens elcyklisterne drøner ind på arbejde om morgenen. Dette vil iøvrigt forbedre sammenhængskraften mellem by og land, som hovedstaden vel også bør tage ansvar for, istedet for at udsuge de omkringliggende samfund?

Området kan - udviklet rigtigt - højne trivslen og sundheden hos lokalbefolkningen. At få et grønt område er slet ikke prioriteret de sidste 30 år i København. Nej tak til dødssyge altaner man kan sidde og glo på og som ovenikøbet skæmmer de få smukke bygninger vi har tilbage. Giv dog københavnernes et reelt, utæmmet fritidsliv istedet for en hundekurv!

Hele København er overeksploiteret med bygningsmasse og belægning og vi har stort set ingen grønne områder. Særligt ikke betragtet i forhold til de andre nordiske hovedstader.

Det vil være nærmest gratis at få al den gavn ud af området, som København så inderligt trænger til: Godsbaneterrænet er 555.000 m² stort (på størrelse med Christianshavn). Omlægges området til kulturarvs- og naturområde vil det kunne ændre København radikalt til gavn for kulturen, biodiversiteten, miljøet, infrastrukturen, trafikalt og klimamæssigt, trivslen blandt beboere og attraktionskraften overfor turister.

Kulturministeriet bør udråbe Godsbaneterrænet som kulturarvsområde. Fra 2003-2007 udpegede Slots- og kulturstyrelsen selv Godsbaneterrænet på sin top 25 liste over de mest bevaringsværdige industriminder i Danmark. Skal Københavns kommune og DSB/Freja Ejendomme eksloitere området med Jernbanebyen konceptet, bryder de helt enkelt kulturministeriets forvaltningsområdes vurdering af området som bevaringsværdigt. Har kulturministeren tænkt sig at tage ansvar for det?

Omdannes området til en kulturarvspark og industriminde kan danskerne se, hvordan Danmarks har udviklet sig i moderne tid og dette vil være relevant for hele Danmark. Hvis ingen havde beskyttet Central Park på Manhattan, ville dette grønne frimærke aldrig have overlevet betonjunglens indhug. Vi ved alle hvad Central Park betyder for New York City som placebrand, som rekreativt område for beboerne og som økonomisk værdi for de omkringliggende ejendomme.

Her findes listen over nationale industriminder lavet af staten selv, hvor Godsbaneterrænet vurderes som bevaringsværdig:

<https://slks.dk/omraader/kulturarv/bevaringsvaerdige-bygninger-og-miljoeer/bevaringstemaer/industri-kultur/13-jernbanen-mellem-koebenhavn-og-korsoer>

Borgerne i København og på Vesterbro har stort set ingen rekreative områder og ingen parker til rådighed. Vi savner grønne områder. Lokalbefolkningen har selv udviklet en vision for Godsbaneterrænet som park: <https://www.magasinetkbh.dk/vision/vester-remisepark>

De unge og børnene vil også have rekreative grønne områder:
https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=2638

Har disse borgergrupper ikke noget at skulle have sagt? Det virker som en meget skævvreden demokratisk proces at de eneste stakeholders som høres er byggespekulanten (DSB/Freja Ejendomme) selv, samt modtageren af de fremtidige ejendomsskatter (Københavns kommune). Jeg håber virkelig ikke at de utallige høringer som er foregået over de seneste mange år er et skalkeskjul for at udtrætte alle andre stakeholders end de profitorienterede. Godsbaneterrænet er statlig ejendom, dvs. vores alle sammens ejendom. Vi har alle betalt for dette område med vores

skattekrone. At det skal monopoliseres af simpel ejendomsspekulation er umoralskt.

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. Mellem bygningerne bør asfalten brydes op og omdannes til biodiverse områder, skov og natur, gerne med større græssene dyr.

Miljøministeriet bør derfor også engagere sig i sagen og ministeren bør udråbe Godsbaneterrænet som biodiverst område. Ministeren ved meget vel at han har hjemmel i lovgivningen til at trække i håndbremsen når den danske natur er truet, og det kan man jo roligt sige at tilfældet er, både lokalt og nationalt. Det kunne et fremtidigt biodiverst område råde bod på.

Området har, geografisk, den størrelse som forskningen anbefaler der skal til - over de 555.000 m² - for at man kan skabe holdbare økosystemer. Forskningen viser desuden at grønne områder skaber trivsel og livskvalitet: Mennesker samles, de gamle kommer ud og sidder under de træer man kan søge skygge under. Træer og natur reducerer de 'urbane varmeøer' hvor asfalt, air-condition, biltrafik og udsugningsanlæg gør, at byen ikke kan slippe af med varmen om sommeren. Byen kan heller ikke slippe af med vandet. Grønne områder og træer opsuger det overskydende vand som kloaksystemet og havnen ikke kan opsuge. Vi får at vide at København synker. Vi havde en kæmpe oversvømmelseskatastrofe i nullerne. Det er til dato den største private forsikringskade i Danmark. Hvem tænker tingene sammen?

Sjælland er en ø og, får vi at vide, også et delta hvor vandet kommer indefra og udefra. Vi har brug for grønne områder for at vores by ikke bliver oversvømmet og overophedet. Godsbaneterrænet er det rette sted at lave en snuhtagløsning fordi store dele af København er truet af netop oversvømmelse og varmeøer.

Det er næsten gratis at gøre det rigtige. For at opnå alle disse gavnlige effekter som værdiforøger hele hovedstaden og nationen skal der ikke rives bygninger ned. Der skal ikke bygges nyt og miljøet skal ikke belastes. Der skal ikke eksproprieres marker og befolkninger skal ikke flyttes. Nærmest gratis kan området sikre København mod problemer forårsaget af vandstandstigning, det kan fremme biodiversitet, sikre helbred og trivsel hos befolkningen, fremme cykelfrafikken, samt, knytte by og land sammen.

Med et snuhtag - som et grønt kulturarvsområde - kan Godsbaneterrænet opfylde EU's Naturgenopretningsforordning (*EU's Green Deal*). Danmarks hovedstad vil (næsten) kunne leve op til EU's standarder om ca. 20-30 % grønt, biodiverst område.

Danmarks naturfredningsforening vurderer også områdets gavn for miljø, natur og biodiversitet her:

<https://koebenhavn.dn.dk/departments-media/24997/dn-koebenhavns-hoeringssvar-til-kp2019-ekstra-hoering-fini.pdf>

København bør således få sig et grønt kulturarvsområde hvor både industriminder og natur kan fungere som en samlet park. Eksempler på gavn for hele Danmark og hovedstaden findes her:

<https://byrummonitor.dk/Debat/art8896837/Bevar-den-sidste-gr%C3%B8nne-lomme-i-K%C3%B8benhavn>

Lad os nu blive lykkelige!

Sarah Holst Kjær, nabo

Svar til: Høring 64997 af: Jan Leonard Schelhaas

APPLICATION DATE

15. september 2024

SVARNUMMER

3

INDSENDT AF

Jan Leonard Schelhaas

BY

Frederiksberg

POSTNR.

2000

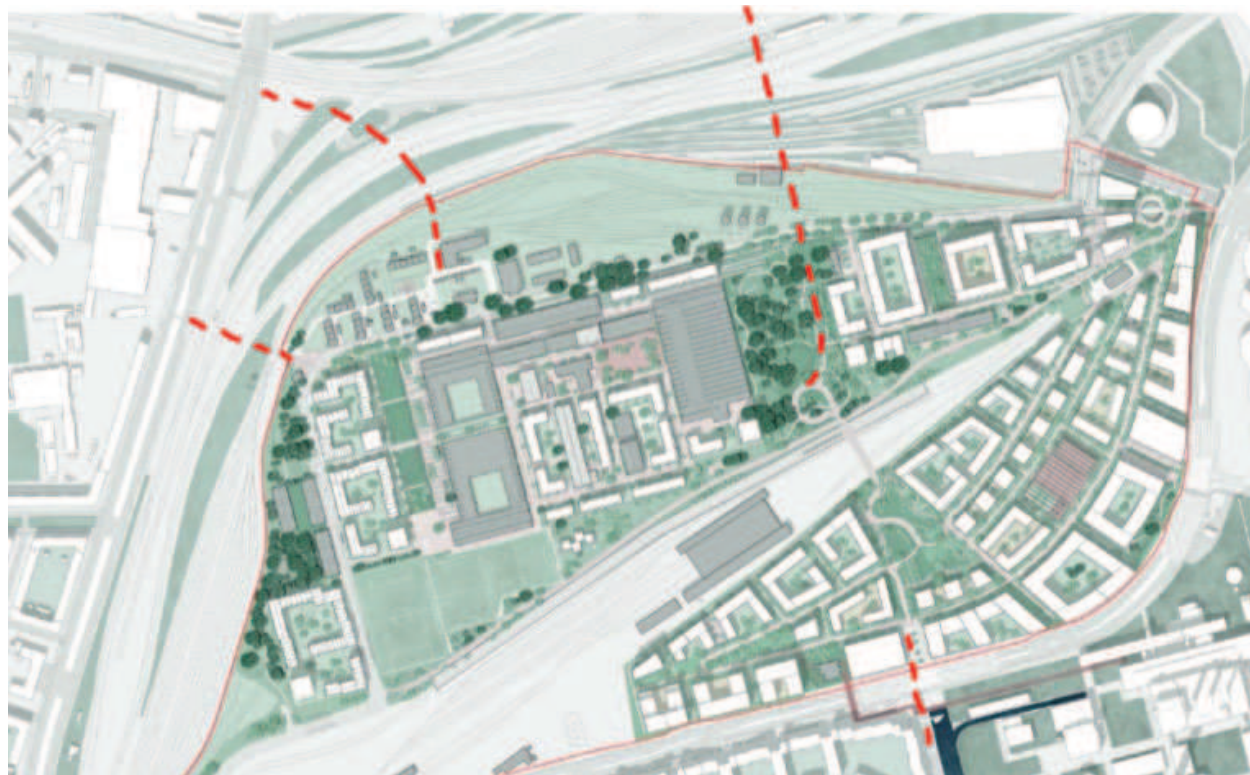
ADRESSE

C. F. Richs Vej 105D

HØRINGSSVAR

Jeg synes Jernbanebyen i sig selv er et virkeligt godt projekt og jeg er næsten sikkert på at den nye bydel vil give værdi til København.

Jeg vil gerne anbefale bedre forbindelser til og fra Jernbanebyen til resten af København:



- Til/Fra Bavnehøj:

Den eksisterende tunnel under bør udbygges, så at der er plads til to brede cykelbaner or plads til fodgænger. Tilslutningen af tunnellen til Enghavevej bør forbedres, så at det bliver

muligt at cykle hurtigt igennem tunnelen og videre til Vesterbro

- Til/Fra Vesterbro / Carlsberg Byen

En ny bro eller tunnel vil give en direkte forbindelse mellem Carlsberg Byen og Jernbanebyen

- En gennemgående grøn cykelsti fra Vesterbro til Sydhavn

Denne forbindelse vil give endnu mere værdi med en ny bro over havnen v/ Enghave Brygge, som er allerede planlagt - Forbindelsen skulle leve op til alle krav til en supercykelsti

Udover det skal der være en mulighed for fodgængere (og muligvis også cyklister) at tilgå Havneholmen Metro stationen uden at krydse O2, jeg kan se to muligheder her

- At nedgrave O2
- At bygge en tunnel under O2 til metrostationen, ligesom på Nordhavn Metro station - Dette ville betyde en markant forbedret adgang til offentlig transport fra Jernbanebyen.

Jernbanebyen er et godt projekt, men vil kun blive en integreret del af København hvis der er forbindelser nok. I fremtiden skal nedgravning af O2 kigges på, som er en visuel og fysisk barriere mellem Jernbanebyen og Sydhavnen.

Svar til: Høring 64997 af: Anton

APPLICATION DATE

30. august 2024

SVARNUMMER

2

INDSENDT AF

Anton

BY

København

POSTNR.

1721

ADRESSE

Dybbølsgade 23

HØRINGSSVAR

Hej,

Dette er en enestående mulighed for at bygge noget stort og smukt, som vi nok aldrig får mulighed for i København igen, så jeg håber inderligt I tager mere end god tid i beslutningsprocessen.

På jeres hjemmeside er der ikke nogle tydelige billeder af hvordan området forventes at skulle se ud når det står færdigt. Der er kun enkelte billeder hist og der, og ikke et samlet katalog der kan give os borgere mulighed for tydeligt at se hvordan I ønsker det skal se ud og tage stilling til om det er noget vi kan godkende.

Det lyder dog som om at der er nogle gode ideer omkring bæredygtighed, genbrug, brug af mere træ (i stedet for beton forventer jeg) og at det skal være en bilfri by - dette lyder alt sammen meget godt. Men på de enkelte visualiseringer der er, ligner det dsv. endnu en kedelig "moderne" bydel med firkantet huse og flade tag, altså en copypaste af Nordhavn, Sydhavn og Carlsbergbyen. Jeg håber ikke dette bliver det endelige udtryk, men at der istedet bliver investeret lidt ekstra i at få skabt noget unikt, noget som folk vil putte på en t-shirt, kop eller plakat.

Tak for at blive hørt.

Svar til: Høring 64997 af: Kasper Robæk

APPLICATION DATE

30. august 2024

SVARNUMMER

1

INDSENDT AF

Kasper Robæk

BY

København V

POSTNR.

1730

ADRESSE

Knud Lavards Gade 7, 2 tv

HØRINGSSVAR

Hej

Jeg vil opfordre til at der blive stillet krav til, at alle nye bygningerne i Jernebane Byen, alle skal opføres med De klassiske skrå tage . De forskellige skråtage som man er kender fra brokvarterne, Frederiksberg og indre by.

De sidste 10 år er det fleste bygninger / boligkvarterer der er opført i København alle med fladt tag og ofte er de store bombastiske og firkantet. Det giver et meget monotomt billedet, når man går rundt i eksempel: Carlsberg byen, Norhaven og meget af det nye Sydhavnen.

Det vil være stort, hvis man tog noget af det gamle København med, når man nu skal til at opfører en masse nye boliger.

Hilsen Kasper