



### **Sammenfattende miljøredegørelse**

06-09-2012

I henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer er der udarbejdet en rapport om de miljømæssige konsekvenser af lokalplanforslaget.

Sagsnr.  
2012-124597

Ved vedtagelse af planen skal der, jf. lovens § 9, stk. 2, foreligge en sammenfattende redegørelse, som skal indeholde følgende:

Dokumentnr.  
2012-702673

- 1. Redegørelse for, hvordan miljøhensyn er integrerede i planerne, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning**
- 2. Redegørelse for, hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet**
- 3. Redegørelse for, hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen**

Sagsbehandler  
Michaela Brüel

#### **Ad 1. Redegørelse for, hvordan miljøhensyn er integreret i planerne, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning**

Miljørapporten skal udarbejdes med udgangspunkt i den type plan, der er tale om. Her er det et lokalplanforslag med tilhørende kommuneplantillæg.

Miljørapporten skal være detaljeret nok til, at det er belyst, hvilke miljøaspekter det er relevant at tage hensyn til som en del af det samlede beslutningsgrundlag.

Miljørapportens ikke-tekniske resumé gengives her:

#### **Baggrund**

Københavns Kommune ønsker at fortsætte og færdiggøre byudviklingen langs Kalvebod Brygge med realisering af Lundgaard & Tranbergs og Stig Lennart Anderssons helhedsplan, der dannede baggrund for lokalplan nr. 403 "Rigsarkivet" med det grønne strøg som gennemgående landskabeligt træk. Udviklingen af området bringer byen nærmere vandet ikke mindst med koblinger til Vesterbro og havnefronten i form af broer over banearealet og Kalvebod Brygge-Vasbygade. Forlængelsen af det grønne strøg til Dybbølsbro og Otto Busses Vej vil skabe et indbydende alternativ for fodgængere og cyklister til den befærdede Kalvebod Brygge.

DSB Ejendomsudvikling A/S ønsker at udvikle området syd for Arni Magnussons Gade ved at fortsætte og færdiggøre omdannelsen af den tidligere godsbanegård med erhvervsbyggeri og et grønt strøg. Der ønskes mulighed for i tilknytning til "Tivoli Congress Center" at opføre haller til udstilling og konference og for at opføre domicilbyggerier til erhverv.

#### **Center for Bydesign**

Njalsgade 13, 4. + 5. sal  
Postboks 447  
2300 København S

Telefon  
3366 1241

E-mail  
micbru@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009495044

www.tmf.kk.dk

Bygningsstyrelsen ønsker at forberede udvikling af området syd herfor til byggerier til statslig administration.

Banedanmark ønsker længst mod vest at opføre en bygning til et teknisk kontrolcenter for trafikstyring (TCC). Kontrolcentret skal betjene det østlige Danmark og erstatte det eksisterende anlæg ved Hovedbanegården. Anlægget ønskes opført hurtigst muligt, med byggestart i januar 2013.

### **Lokalplanen**

Forslag til lokalplan ”Kalvebod Brygge Vest” med tillæg til Kommuneplan 2011 omfatter underområde I, II og III, hvor underområde I svarer til underområde IV i lokalplan nr. 403 og erstatter den sydligste del af denne lokalplan.

Forslag til lokalplan ”Kalvebod Brygge Vest” med tillæg til Kommuneplan 2011 giver mulighed for at anvende området til serviceerhverv og offentlige formål, såsom baneanlæg og offentlig administration. Hvor det er miljømæssigt forsvarligt kan indpasses boliger og daginstitution. Et landskabeligt grønt strøg med et stiforløb i hele områdets længde og med et stort naturindhold skal binde området sammen. Der kan opføres bebyggelse i op til 12 etager og med en bebyggelsesprocent på højst 130 for områderne under et. Forslaget fastlægger i område II alene rammebestemmelser, således at der skal udarbejdes en supplerende lokalplan inden bebyggelse af området.

Bebyggelsen i lokalplanen er disponeret på grundlag af en række workshops i 2011-12 med deltagelse af SLA, Holscher Arkitekter, Hausenberg, Tranberg Arkitekter samt DSB Ejendomsudvikling, Banedanmark, Bygningsstyrelsen og Københavns Kommune.

### **Miljøvurderingen**

Københavns Kommune har besluttet, at lokalplanen med tilhørende kommuneplantillæg skal miljøvurderes. Miljørapporten er udarbejdet på baggrund af kommunens foreliggende viden samt undersøgelser udført af bygherren og de tilknyttede rådgivere. Berørte myndigheder har været hørt om miljøvurderingens emner.

Overordnet set vurderes det, at gennemførelse af lokalplanen vil medvirke til at skabe en ny attraktiv bydel i området med et levende miljø og til at binde de omgivende bydele sammen. Etableringen af et gennemgående parkstrøg med højt naturindhold og af stiforbindelser gennem området og til de omgivende bydele vil være et væsentligt tilskud til byen og vil tilføre byen og områdets brugere nye rekreative kvaliteter.

Bebyggelsen og ikke mindst trafikkontrolcentret vil med sin placering, højde og markante form præge lokalområdet og den visuelle oplevelse af Københavns byprofil. Bebyggelsens arkitektoniske karakter og materialekarakter vil være meget væsentlig for oplevelsen af ankomsten til byen fra syd og vest.

### *Befolkning og sundhed*

Det vurderes, at realisering af lokalplanen vil bidrage positivt til det rekreative miljø i byen og vil være en forbedring af de rekreative tilbud. Lokalplanen sikrer, at hensynet til tilgængelighed for alle tilgodeses.

#### *Biologisk mangfoldighed*

Det vurderes, at realisering af lokalplanen vil forbedre naturtilstanden og medvirke til større og mere attraktive rekreative grønne områder i byen.

#### *Jordforurening*

Den jordforurening, der er påvist i området, vurderes ikke at udgøre en risiko for indeklimaet i det fremtidige byggeri eller for vandindvindingsinteresser eller recipienter. Den konstaterede forurening vurderes ikke at være en hindring for en nyttiggørelse af opgravet jord til genanvendelse i et fremtidigt hævet terræn i området. Eventuel opførelse af boliger eller anden følsom anvendelse forudsætter en særlig tilladelse efter nærmere forudgående undersøgelser.

#### *Overfladevand*

Det vurderes, at udformningen af landskabet sammen med håndtering og genbrug af regnvand vil modvirke nedsivning og reducere vandforbruget til vanding mv. Håndteringen af regnvand vil dermed medvirke til at skabe et afvekslende og varieret naturindhold i parkstrøget.

#### *Virksomhedsstøj*

Det vurderes, at det, hvis det ønskes at placere boliger, daginstitutioner eller lignende følsom arealanvendelse i lokalplanområdet nærmere end 150 m fra IC3-klargøringscentret og -reparationshallen, skal afklares, hvorvidt aktiviteterne vil give anledning til gener.

#### *Trafikstøj og vibrationer*

Det vurderes, at støj fra vejtrafik og fra jernbane pga. bebyggelsens udformning ikke vil være til væsentlig gene for den planlagte anvendelse til serviceerhverv.

Yderligere beregninger vil være nødvendige for at vurdere, hvor eventuelle boliger og børneinstitutioner kan placeres.

#### *Trafiksikkerhed, stier og cykelruter*

Det vurderes, at lokalplanen vil medvirke til at forbedre forholdene og trafiksikkerheden for bløde trafikanter. Etableringen af en gennemgående sti med forbindelse til de omgivende byområder vil fremme vilkårene for de bløde trafikanter.

#### *Vind og turbulens*

Vindanalysen viser, at den relativt ubeskyttede placering mellem jernbanearealet og havnen indebærer problemer for vindkomforten, og at det gennemgående parkrum mellem bygningerne har områder med reduceret vindkomfort.

Mht. vindsikkerheden vurderes det, at der kan opstå problemområder omkring kontrolcentret i lokalplanens underområde III. Vindforholdene i underområde II vurderes nærmere i forbindelse med udarbejdelse af en supplerende lokalplan for dette område.

#### *Kulturarv*

Det har været overvejet, om det er realistisk at bevare den nordlige del af Kulbroen og genanvende den til stibro fra Ingerslevsgade til lokalplanområdet.

Det er ikke foreneligt med realiseringen af lokalplanen at bevare den sydlige del af Kulbroen gennem lokalplanområdet.

Lokalplanens realisering nødvendiggør, at en bevaringsværdig bygning må nedrives, da bygningen ikke kan indpasses i den foreslåede bebyggelse, hvor den ville svække den ønskede stærke arkitektoniske profil.

#### *Visuel effekt*

Det vurderes, at lokalplanen vil medvirke til at forbedre den visuelle oplevelse af ankomsten til byen fra vest og til at understrege den karakteristiske byprofil. Ved opdeling af bebyggelsen i flere enheder vil den uanset en væsentlig højde falde ind i den eksisterende bebyggelsesstruktur i området.

Trafikkontrolcentret vil på grund af sin placering og størrelse i særlig grad præge området med sin arkitektoniske signalværdi og materialekarakter.

#### *Socioøkonomiske effekter*

Det vurderes, at lokalplanen vil give mulighed for et aktivt og levende byliv og vil have en positiv betydning for den sociale bæredygtighed.

Det vurderes endvidere, at den fuldt realiserede lokalplan vil betyde flere arbejdspladser og større økonomisk aktivitet, og at den dermed vil have en positiv effekt på den økonomiske bæredygtighed.

#### **Alternativer**

Lokalplanområdet er et tidligere baneareal, som ikke længere er i brug til jernbaneformål. En fastholdelse af de nuværende planlægningsrammer i Kommuneplan 2011 (0-alternativet) vil medføre, at hele området ikke vil kunne lokalplanlægges til serviceerhverv, og at der ikke vil kunne fastlægges bebyggelse og byggefelter i op til 12 etager. Den ønskede videreudvikling og færdiggørelse af byudviklingen langs Kalvebod Brygge vil ikke kunne gennemføres i planperioden. Dele af området vil henligge som et forladt og uskønt restareal, der ikke bidrager til byens kvaliteter.

Alternativet kunne være at udvikle området med en lavere bebyggelsesprocent.

Det vil dog ikke være i overensstemmelse med ønsket om at fremme den kollektive trafik ved intensiv bebyggelse og placering af arbejdskraftintensive erhverv og offentlige funktioner i de stationsnære områder.

## **Miljøbeskyttelsesmål**

Københavns Kommune har opstillet en række målsætninger på miljøområdet.

Miljørapporten konkluderer, at lokalplanen lever op til disse målsætninger.

## **Foranstaltninger for at undgå eller begrænse planernes negative indflydelse på miljøet**

### *Jordforurening*

Det anbefales, at forureningen med chlorerede opløsningsmidler i område I undersøges nærmere inden projekteringen af et evt. byggeri med henblik på at sikre indeklimaet i dette byggeri.

Ved gravearbejde i området skal der tages særlige hensyn, og den forurenede jord skal håndteres efter gældende regler.

### *Virksomhedsstøj*

Hvis det ønskes at placere boliger, daginstitutioner eller lignende følsom arealanvendelse i lokalplanområdet nærmere end 150 m fra IC3-klargøringscentret og -reparationshallen, skal det afklares, hvilke afværgetiltag, der eventuelt vil være nødvendige.

### *Trafikstøj*

Det vurderes, at det er muligt i forhold til støjgrænserne at opføre boliger i dele af lokalplanområdet. Der bør udarbejdes nærmere støjberegninger på grundlag af et bearbejdet projekt for at vurdere, om der ved udformning af bebyggelsen som støjskærm kan gives mulighed for at etablere daginstitution og boliger.

Hvis klargøringscentret og reparationshallen eventuelt fjernes, vil belastningen af lokalplanområdet med jernbanestøj blive forøget, og afværgeforanstaltninger kan blive nødvendige.

Det vurderes, at der i forhold til grænserne for vibrationer fra jernbaner kun kan placeres boliger i de dele af lokalplanområdet, hvor afstanden til jernbanespor er over 100 m.

### *Trafiksikkerhed*

Krydset mellem biltrafik og cyklister og fodgængere på Dybbølsbro og cyklister og fodgængere på det gennemgående stiforløb gennem lokalplanområdet bør udformes efter en nøje vurdering.

Der bør ved detailudformningen af de gennemgående stiforbindelser ske en nærmere afvejning af fremkommeligheden for gennemkørende cykeltrafik i forhold til trafiksikkerheden for gående.

### *Vindmiljø*

Der bør ved detailudformningen af beplantningsplanen sikres et godt vindmiljø i området. Grupper af store træer placeres strategisk i forhold til vinden. Ved placering af træplantningerne tages der hensyn til vindanalysens resultater, specielt i underområde II og III.

Indgangspartier i kontrolcentret i underområde III placeres under hensyntagen til vindmiljøet og beskyttes af beplantning.

Opholds- og aktivitetszoner placeres i de naturlige læzoner, som bygningerne skaber.

Der vil inden udarbejdelse af en supplerende lokalplan for underområde II blive gennemført en nærmere vurdering af bebyggelsesplanen med henblik på at opnå et godt vindmiljø i området.

#### *Visuel effekt*

Retningslinjer i lokalplanen for facadematerialer, belysning, skiltning mv. bør fastsættes under hensyn til bebyggelsens markante fremtræden som en "port" ved ankomsten til byen fra hovedindfaldsvej og jernbane. Kontrolcentrets arkitektur, facadematerialer og evt. tekniske apering med antenner mv. på tag og facader bør udformes under hensyntagen til bygningens markante placering og signalværdi.

Ny bebyggelse bør disponeres, således at opholdsrum så vidt muligt er orienteret mod parkstrøget.

#### **Påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning**

Overvågning af planens indvirkning på miljøet vil ske gennem den almindelige kommunale kontrol med overholdelsen af byggelovens og lokalplanens bestemmelser.

Trafikafviklingen omkring lokalplanområdet vil blive overvåget i forbindelse med kommunens generelle bestræbelser på at afvikle trafikken bedst muligt.

Afviklingen af trafikken i krydset på Dybbølsbro skal følges løbende.

I forbindelse med byggesagsbehandlingen foretages yderligere beregninger af trafikstøj samt undersøgelser af vindforholdene omkring den enkelte bygning.

Håndtering af forurenede jord reguleres af jordforureningslovens bestemmelser, og overvågningen sker gennem det kommunale tilsyn med tilladelser givet efter denne lov.

Regnvandsafledningen vil blive overvåget i forbindelse med den løbende spildevandsplanlægning.

***Miljørapporten om Kalvebod Brygge Vest har været i offentlig høring sammen med forslagene til lokalplan og kommuneplantillæg fra den 13. juni 2012 til den 13. september 2012. Følgende høringssvar indeholder bemærkninger, der er relevante i forhold til rapporten:***

#### **1. Høringssvar af 22. juni 2012 fra Lars Barfred, Vognmandsmarken 49, 4.tv, 2100 Kbh. Ø**

En måde at undgå, at det grønne strøg kommer til at fremstå lige så mennesketom som resten af Kalvebod Brygge, er at udvide Dybbølsbro, fx som Tegnestuen Lawa har skitseret: Dybbølsbro, som årligt krydses af 7-10 mio. mennesker, består i dag af to broer med 10 m afstand. Hvis man spænder et dæk ud mellem de to broer, vil det give plads til både trafik og ophold.

*Forvaltningens bemærkninger:*

*Dybbølsbro udgør i dag hovedadgangen til Vesterbro for biler og tung trafik. Broen er stærkt belastet af ikke bare biler, men også cykler og fodgængere*

*Udviklingen af Kalvebod Brygge Vest vil øge det trafikale pres på bl.a.*

*Dybbølsbro og nødvendiggøre en udvidelse af trafikkapaciteten.*

*Holscher Arkitekter og SLA har for DSB Ejendomsudvikling skitseret, hvordan en mulig kapacitetsudvidelse af Dybbølsbro kunne se ud, jf.*

*Bilag 1, s. 9 fornedet. Denne indgår i lokalplanforslaget og vil skulle udføres af de fremtidige bygherrer.*

*Vesterbro Lokaludvalg har i sin udtalelse i den interne høring inden lokalplanforslagsudarbejdelsen peget på Lawas forslag til udvidelse af Dybbølsbro, jf. ovenfor.*

## **2. Høringssvar af 8. august 2012 fra Denis Bowers, Skydebanegade 24, 4. 1709 Kbh. V.**

Foreslår, at byggefelt C flyttes ca. 40 m mod vest, alternativt udgår til fordel for en forhøjelse på et par etager af byggefelterne E, F og G omkring Dybbølsbro.

*Forvaltningens bemærkninger:*

*Byggefelterne er først og fremmest placeret og udformet for at gøre byrumsforløbet interessant og varieret. Hvis byggefeltet blev ændret som foreslået, ville det give en stor bebyggelsestæthed omkring Dybbølsbro og efterlade et stort landskabsrum uden "ryg" og retning, som desuden ville mangle læ for vind og støj.*

*Det foreslås, at byggefelt C ikke ændres*

## **3. Høringssvar af 16. August 2012 fra Kirsten Damgaard, Eskildsgade 52.2. mf., 1657 Kbh. V**

Henstiller, at der ikke tillades så høj bebyggelse, at aerodynamikken gør det ubehageligt at opholde sig i det grønne bælte. Finder, at aerodynamik er forholdsvis upåagtet i dansk arkitektur.

*Forvaltningens bemærkninger hertil:*

*Der er som forarbejde til lokalplanforslaget gennemført en vindanalyse på baggrund af en digital model af landskabets udformning og den skitserede bebyggelse. I område I ventes ikke væsentlige problemer med vindmiljøet. I områderne II og III vil evt. problemer med vindmiljøet kunne afhjælpes ved bebyggelsens placering og udformning samt ved at plante flere træer.*

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

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

På vegne af bygherren, Banedanmark, Amerika Plads 15, 2100 Kbh. Ø, fremsender arkitekten forslag om ændring af lokalplanforslagets § 5, stk. 14, således at signalstyringsanlægget (TCC) i område III kan

forøges fra maksimalt 39 m til 41 m, og fordelingen af etagearealet i mellem område II og III ændres.

Baggrunden for forslaget er, at en arbejdsgruppe bestående af Trafikstyrelsen, Vejdirektoratet og Banedanmark, der er nedsat til at udvikle området har fundet det hensigtsmæssigt, at også Vejdirektoratets trafikinformationscenter bliver placeret i TCC Østbygningen i underområde III.

*Bemærkninger hertil:*

*Den foreslåede ændring forekommer funktionelt velbegrundet, og lokalplanforslagets § 5, stk. 14 foreslås derfor ændret som ønsket af Banedanmark. Forvaltningen har noteret sig, at forslaget støttes af Bygningsstyrelsen, som er bygherre i område II og dermed den eneste part, der berøres af ændringen.*

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

## **5. Kystdirektoratet**

Anbefaler, at der for nybyggeri i området fastsættes en laveste sokkelkote på mindst 1,43 m DVR90, idet vandstanden i havet vil nå eller overskride denne kote i gennemsnit en gang pr. 50 år.

Den anbefalede sokkelkote er baseret på Kystdirektoratets seneste vandstandsstatistik fra 2007 og i niveau med et roligt vandspejl uden bølger og bølgestuvning.

*Bemærkninger hertil:*

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

## **6. Københavns Energi**

Stibroen fra område I til Hvide Kødby er sammenfaldende med Kulbroen, som fører to af Københavns Energis fjernvarmehovedledninger. Københavns Energi har planer om at omlægge ledningerne på Kulbroen til en ny føring i tunnel, hvorefter hele Kulbroen kan nedrives.

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

*Bemærkninger hertil:*

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



*nedrivning af Kulbroen.*

## **7. Københavns Museum**

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

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

Anbefaler, at Vognekspeditionsbygningen bevares, så muligheden for at fortælle historien om godsbanegården beholdes.

Vognekspeditionsbygningen, Kulbroen og bygninger på Otto Busses Vej er eksempler på anlæg, der fortæller områdets historie med forskellige former for togdrift.

*Bemærkninger hertil:*

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

*Mht. Kulbroen henvises til ovenstående bemærkning til bemærkning nr. 6 fra Københavns Energi.*

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

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

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

*Bemærkninger hertil:*

*Der er ikke i lokalplanen fastlagt bestemmelse om, hvilke arter der skal indgå i beplantningen eller hvilket plejeniveau, der skal opretholdes, men alene krav om diversitet i beplantningen for så vidt angår arter, størrelser og form, og det henstilles at undgå særligt allergene træer.*

*De i lokalplanen tilknyttede kommentarer til § 7, stk. 4, beskriver landskabsarkitektens intentioner for det grønne landskabsstrøg, hvor der lægges vægt på at skabe en naturoplevelse i et centralt byområde. Det grønne landskabsstrøg er privatejede arealer. På sådanne arealer kan der ikke i en lokalplan fastsættes bestemmelser om beplantningens art med baggrund i hensynet til pollenallergikere, ligesom der ikke er*

*mulighed for at fastsætte bestemmelser om plejeniveau i lokalplaner. I det omfang Københavns Kommune er ansvarlig eller grundejer, vurderes beplantningen ud fra konkrete forhold så som jordbund, beliggenhed, anvendelser, vedligehold m.v., herunder også planternes effekt på pollenallergikere, i overensstemmelse med kommunens strategi for tilgængelighed i byen, "By for alle".*

## **9. Vesterbro Lokaludvalg**

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

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

Lokaludvalget er imidlertid kritisk over for

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

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

### *Bemærkninger hertil:*

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

*Områdets beliggenhed og karakter gør det egnet til store bygningsvolumener. For at sikre et grønt helhedspræg er bebyggelsen udformet som forholdsvis høje huse med god afstand imellem.*

*I øvrigt henvises til bemærkninger til henvendelsen fra Københavns Museum om forholdet mellem bebyggelse og landskab. Særligt vedrørende det grønne strøgs bredde skal bemærkes, at mens der i lokalplan nr. 403 "Rigsarkivet" er fastsat en mindste bredde for det grønne strøg på 25 m, er variationen i den nye lokalplan prioriteret højere end bredden. Afstanden mellem bygningerne varierer fra ca. 13,5 m til ca. 30 m. Med den foreslåede bebyggelsesplan vil der være vandkig fra store dele af lokalplanområdet, men ikke fra Dybbølsbro.*

*Med hensyn til Kulbroen henvises til bemærkninger til henvendelsen fra Københavns Energi. Facaderne mod baneterrænet og dermed Vesterbro vil fremstå fligede, da der er afstand mellem byggefelterne. Facaderækken vil danne væg mod det brede baneterræn ligesom boligbebyggelsens stramme bygningsfront mod Ingerslevsgade - omend med et væsensforskelligt arkitektonisk udtryk.*

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

I forlængelse af Metroselskabets bemærkninger til startredegerørelsen har selskabet den 11. september 2012 fremsendt følgende bemærkninger til lokalplanforslaget:

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

*Bemærkninger hertil:*

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

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

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

*Midlertidig nedlæggelse af en del af Carsten Niebuhrs Gade i en byggeperiode reguleres ikke i lokalplanen.*

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

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

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

*ad g) Lokalplanen er ikke til hinder for efterfølgende fastlæggelse af*

*servitutter i relation til Metroanlægget.*

### **11. Bygningsstyrelsen**

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

- a) Bestemmelserne for område II findes unødigt specifikke.
- b) Ønsker plangrundlaget ændret således, at der kan opføres 60.000 m<sup>2</sup> etageareal i områderne II og III.
- c) Ønsker bestemmelsen om bilparkering nedsat til 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal med henvisning til den stationsnære placering. Sekundært begrundes kravet med de meget høje udviklings- og etableringsomkostninger til fællesanlæg.
- d) Ønsker fastlagt 1-2 ekstra indkørsler fra Carsten Niebuhrs Gade.
- e) Ønsker 3-4 afsætningslommer med plads til 4 biler på rampen i område II (som i område I).
- f) Kritiserer, at hvert byggefelt skal have sin egen arkitektur. Henviser til den forskelligartede bebyggelse langs vandsiden af Kalvebod Brygge, som ikke repræsenterer arkitektonisk kvalitet eller oplevelsesrigdom. Bestemmelsen bør udgå for område II.
- g) Det bør være muligt at benytte glas som primært facademateriale.

*Bemærkninger hertil:*

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Ønsker mulighed for at indrette kontorer i de udadvendte stueetager (§ 3, stk. 7)
- b) Gulvniveau skal også kunne ligge under terræn (§ 5, stk. 10).
- c) Kan med henvisning til det arkitektonisk vellykkede og meget roste

- SEB ikke forstå, hvorfor facadematerialet ikke kan være glas? (§6, stk. 2)
- d) Foreslår højere stueetager og dermed højere bygninger (§ 6, stk. 11)
- e) Ønsker ikke, at p-pladser langs Carsten Niebuhrs Gade indregnes i parkeringsdækningen (§ 8, stk. 3)
- f) Tegning 4, byggefelt A ønskes ændret pga. overløbsledningen i jorden.
- g) Tegning 4, højdeangivelser på byggefeltene A og D ønskes grafisk præciseret.
- h) Tegning 4 og 6: Højder er markeret som både koter eller meter. Koter foretrækkes.
- i) Tegning 5: Trægruppzoner bør være vejledende (tegning nr. 5).
- j) Tegning 6: koter bør være faktiske.
- k) Byggezone er kaldt både x eller B.

*Bemærkninger:*

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

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

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

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

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

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

*ad g) Tegningen vil blive tydeliggjort.*

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

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

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

**Ad 2. Redegørelse for, hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet**  
Området har mistet sin betydning som baneområde. For at tiltrække nye investorer og gøre området til et attraktivt bykvarter er der brug for at tilvejebringe et nyt og tidssvarende plangrundlag. En fastholdelse af den nuværende kommuneplanramme vil sandsynligvis medføre, at området forfalder og øger kontrasten til naboområderne, der er under udvikling.

Kommunen er i øvrigt forpligtet til at tilvejebringe et nyt plangrundlag i overensstemmelse med kommuneplanens rammer, hvis der – som her – fremkommer anmodning herom.

Alternativet kunne være at udvikle området med en lavere bebyggelsesprocent. Dette ville dog ikke være i overensstemmelse med kommuneplanens intentioner om at fremme kollektiv trafik ved intensiv bebyggelse og placering af arbejdskraftintensive erhverv og offentlige funktioner nær kollektive trafikknudepunkter.

### **Ad 3. Redegørelse for, hvorledes myndighederne vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planerne**

Lokalplanen giver grundlag for at opføre byggerier og trafik anlæg mv. I den efterfølgende projektering vil de hensyn blive inddraget, som er beskrevet i miljørapporten og redegørelsen til lokalplanen. Endvidere vil der i byggesagsbehandlingen blive varetaget relevante myndighedsbeføjelser.

Håndtering af forurenede jord reguleres af jordforureningslovens bestemmelser, og overvågningen sker gennem det kommunale tilsyn med tilladelser efter denne lov.

Trafikudviklingen, herunder især på Dybbølsbro, vil blive fulgt løbende gennem sædvanlige trafiktællinger.

De nyligt indførte bylivsevalueringer vil følge lokalplanens effekt på et øget og kvalitativt byliv.

Der er ikke behov for at udarbejde yderligere overvågningsprogrammer.

Med denne redegørelse og de ændringer, der er foreslået i lokalplanen og miljørapporten finder forvaltningen, at der er foretaget en miljøvurdering af planen, som kan danne grundlag for, at den vedtages endeligt.