



26-10-2017

Notat om henvendelser i høringsperioden samt følger af designmanualen for højhuse

Sagsnr.
2017-0314808

Dokumentnr.
2017-0314808-1

Sagsbehandler
Karen Probst

Der er modtaget 209 henvendelser i forbindelse med den offentlige høring i perioden fra den 5. maj til den 30. juni 2017, jf. bilag 5 ”Henvendelser modtaget i høringsperiode”. Heri indgår samme indsigelse fremsendt flere gange samt flere indsigelser fra samme person. Antallet af indsigelser er således reelt i alt 199. Heraf er fem fra offentlige institutioner, to fra lokaludvalg, én fra et lokalråd og to fra grundejerne på projektet. Der er 23 positive henvendelser, 35 er positive for en udvikling i område, men har forbehold i forhold projektet med højhusene og den høje bebyggelsesprocent, og 138 er negative. I sær de høje tårne, der udfordrer Københavns egenart med tårne og spir, og skyggegener på Islands Brygge er gennemgående temaer.

Henvendelser fra myndigheder og andre offentlige instanser

Nr. 97 – Metroselskabet

Metroselskabet har ingen bemærkninger til projektet i relation til eksisterende metroanlæg eller byggeriet af Cityringen, men bemærker, at lokalplanforslaget vil tillade byggeri på et areal, hvorunder en metrolinje, der forbinder København H med Islands Brygge - Amagerbro, forudsættes ført.

Netop under lokalplanområdet er hidtil forudsat etableret et såkaldt transversalkammer, udført i Cut & Cover-konstruktion. Metrolinjen under Inderhavnen er beskrevet i analysearbejderne Kollektiv Infrastruktur i København (KIK I og KIK II) samt i analyse af en fremtidig metroforbindelse til Malmø. Bebygges arealet før der er etableret et transversalkammer vil det være nødvendigt at placere et transversalkammer et andet sted. Anden placering af transversalkammer vil fordyre anlæg af metroforbindelse under Inderhavnen.

Metroselskabet anbefaler, at selskabet inviteres til at deltage i det videre planlægningsarbejde, hvor det har relevans for metrobyggeri i København.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen bemærker, at der på nuværende tidspunkt ikke truffet beslutning om anlæg af ny metro, herunder transversalkammerets placering, og derfor kan der ikke udlægges areal til det. Forvaltningen vil bede Metroselskabet deltage i det videre arbejde med henblik på at

skabe plads til kammeret, enten her eller mod en merpris, nord for Hovedbanegården under Sankt Jørgens Sø.

Nr. 100 – H. C. Ørstedværket v. Dong Energy

H. C. Ørstedsværket bemærker, at der er anført bemærkninger om luftkvaliteten i lokalplanforslaget § 3 stk. 4 og § 9 stk. 3 og 5. H. C. Ørstedsværket skriver, at det for dem er altafgørende, at drive værkets anlæg. Det er derfor vigtigt, at kommunen fastholder bestemmelserne i § 3 stk. 2. Anvendelse og i § 9 stk. 3 og stk. 5 vedrørende ”støj og anden forurening”, så det planlagte byggeri ikke begrænser værkets driftsmuligheder.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen har i lokalplanen allerede imødekommet H. C. Ørstedsværkets ønske om at friholde boligbyggemulighed i det kritiske område over 98 m, så det planlagte byggeri ikke begrænser H. C. Ørstedsværkets drift.

Nr. 109 – Radius Elnet A/S

Radius elnet gør opmærksom på, at Post Danmark ejer en transformerstation på matrikel UV1654. Det fremgår af lokalplanen, at bygningen, hvor denne transformerstation står, skal nedrives som led i byggeriet. Der foreligger en aftale mellem Radius og Post Danmark om denne transformerstation, som man går ud fra at grundejer er bekendt med.

Radius vil gerne opfordre bygherre/grundejer til ganske snarligt at kontakte Radius i forhold til arbejdet med elnettet, da det kan være ganske tidskrævende at flytte kabler osv.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen er opmærksom på Radius' transformerstation. Der er nu dialog mellem bygherre og Radius Elnet.

Nr. 166 – DSB Infrastruktur

DSB Infrastruktur skriver, at der er søgt om en spærring af spor 20 i en periode på 10 uger og 12 weekender. DSB Infrastruktur oplyser, at en spærring vil betyde en væsentlig reduktion af sporkapaciteten, og at der i forvejen er kapacitetsproblemer på Københavns Hovedbanegård. De oplyser endvidere, at der i forbindelse med kommende anlægsarbejder på Tiegtenbro vil være en totalspærring af sporene ét spor ad gangen i 14 dage. I den forbindelse vil det være muligt at spærre spor 20 i 14 dage. Resten af arbejderne må udføres i weekender, hvor trafikken ikke er det samme som i hverdage.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen vil videresende DSB's henvendelsen til bygherre, så bygherre kan tage højde for det i sin planlægning af byggeriet.

Nr. 168 – Københavns Museum

Købehavns Museum skriver, at de anerkender, at området omkring Hovedbanegården har udviklingsmuligheder, som flere mennesker vil få glæde af. Københavns Museum mener dog ikke, at der skal bygges høje tårne på grunden, og især de to største tårne, som er 97 meter og 115 meter, passer ikke så tæt på Indre By. Museet skriver, at man har svært ved at se, hvordan de høje tårne skal referere til de 500 år gamle byggemønstre i Indre By.

Det er positivt, at Centralpostbygningen er blevet erklæret bevaringsværdig. Afslutningsvis bemærkes, at København Museum straks skal kontaktes, hvis der findes arkæologiske levn. Københavns Museum foreslår, at der laves en arkæologisk forundersøgelse inden anlægsarbejdet igangsættes, da dette vil reducere risikoen for uplanlagt, midlertidig standsning af arbejdet.

Forvaltningens bemærkninger

Kommuneplan 2015 har udpeget et område, hvor der ikke må planlægges højhuse for at bevare byens skyline med tårne og spir. Postgrunden ligger udenfor dette område, og højhusene forholder sig til det åbne baneterræn, hvorimod randbebyggelsen forholder sig til Postgården og den eksisterende bebyggelse langs Bernstorffsgade og Carsten Niebuhrs Gade, samt sigtelinjer fra de omkringliggende akser. Højhusene og den lavere randbebyggelse vurderes ved sin udformning og materialevalg at tilpasse sig området. Forvaltningen vil videresende Københavns Museums henvendelse til bygherrerne vedr. de arkæologiske forundersøgelser.

Vedr. de høje tårne se i øvrigt forvaltningens generelle bemærkninger til C. ”For højt”.

Andre hørings svar

Henvendelserne kan grupperes i følgende temaer. Henvendelser vedr. VVM og miljøvurdering indgår i de nedenstående temaer.

- A1. Henvendelse fra Vesterbro Lokaludvalg (nr. 108)
- A2. Henvendelse fra Indre By Lokaludvalg (nr. 201)
- A3. Henvendelse fra Islands Brygges Lokalråd (nr. 186)
- B1. Henvendelse fra Ejendomsselskabet Projekt Nord a/s (nr. 177)
- B2. Henvendelse fra bygherre DSB (nr. 167)
- C. ”For højt”
- D. ”Skyggegener fra højhuse”
- E. ”Projektet i øvrigt”
- F. ”Trafikale forhold og parkering”
- G. ”Vind, støj og luftforurening”
- H. ”Støj, støv og vibrationer i anlægsfasen”
- I. ”Bebyggelsesprocenten”
- J. Andre temaer
- K. Positive, og positive med forbehold, tilkendegivelser

A1. Vesterbro Lokaludvalg (nr. 108)

Vesterbro Lokaludvalg finder, at det ny byggeri er for massivt og for tæt på Indre By. Der stilles spørgsmålstejn ved en ”Bebyggelsesprocent” på over 480, når der i kommuneplanen er fastsat en bebyggelsesprocent på 185. Lokaludvalget mener, at København bliver en helt anden by, hvis projektet gennemføres, og at det vil være dårligt for turisterhvervet. Lokaludvalget mener heller ikke, at byggeriet er i tråd med hverken overborgmester Frank Jensens eller Wonderful Copenhagens strategi om at gøre det lokale liv til en hovedattraktion, når Posthusgrunden bliver en del af den beton-ørken, projektet her danner sammen med de tre hoteller ved Tivoli Congress Center, det nye Ikeabyggeri og de nye kontorbyggerier længere ude ad Kalvebod Brygge, i stedet for, at dette byggeri spiller sammen med og bliver en del af Københavns Indre By. Højhusene skaber fortsat en mur mod Indre By, men det er godt, at tårnene er tynde.

Lokaludvalget mener, at det grønne i projektet skal styrkes, da en begrønning på 10 % af overfladen er for lidt, især når noget af det grønne område udlægges til en privat hotelhave. Generelt er lokaludvalgets synspunkt, at projektet ikke skal vedtages, som det er nu – projektet skal nedskaleres og begrønnes, og der skal gøres plads til det, som turister og borgere efterspørger. Det grønne stræde langs Kalvebod Brygge er det eneste opmuntrende i området, og det er vigtigt for lokaludvalget, at den grønne sti får en naturlig forlængelse i form af en bro mellem Postgrunden og SEB.

Forvaltningens bemærkninger

Vedr. sammenhæng til Indre By: Projektet skaber sammenhæng til Indre By via en ny forbindelse mellem Tietgensbro og Carsten Niebuhrs Gade. Derudover er der to nye indgange til området fra Bernstorffsgade, således at dette nu lukkede areal vil blive åbnet op mod byen. Det er ikke muligt andre steder at skabe kontakt til Indre By.

Vedr. de grønne arealer: Det er i lokalplanforslaget friarealer til de kommende beboere og brugere. Byparken på plinten laves til en offentlig tilgængelig bypark med pladser og stier, og 20 % af byparken skal være grøn. Byens borgere og turister inviteres ind i området både for at opholde sig der, og for at transportere sig igennem området. Forvaltningen finder, at den nedsænkede have, som også er offentlig tilgængelig, er et godt alternativt tilbud til den åbne bypark.

Vedr. at projektet er for massivt og tæt: Se under C. ”For højt”

Vedr. ”Bebyggelsesprocenten”: Se under tema I. ”Bebyggelsesprocenten”.

A2. Indre By Lokaludvalg (Nr. 201)

Indre By Lokaludvalg mener ikke, at der skal placeres højhuse i Indre By eller kvarterne omkring Indre By. Lokaludvalget mener ikke, at det er i skala med resten af byen, og at det vil ødelægge byens arkitektoniske udtryk, skabe dårlige vindforhold samt skyggegener. Derudover mener udvalget, at byens egenart med lav bebyggelse i Indre By er en af grundene til, at turister besøger byen.

Lokaludvalget finder det bekymrende, at man viderefører runde tårne, som det ses med Axel Towers.

Lokaludvalget har noteret sig, at der siden startredegørelsen fra 2016 er blevet lavet positive ændringer i projektet, som imødekommer lokaludvalgets ønsker og krav. Lokaludvalget har dog stadigvæk en del ønsker:

- At der udarbejdes en evaluering af Axel Towers, inden der bygges på Postgrunden
- At der bliver en bebyggelsesprocent på omtrent 320
- At der i København ikke bliver lavet højhuse, der har skyggegener på resten af byen
- At der fremlægges en undersøgelse af vindturbulensen ved de planlagte højhuse
- At der lægges større vægt på parkeringsnormen – antallet af pladser skal være et minimum, eller også skal parkeringskravet helt fjernes (som det er set i en byggesag fra Nansensgade, hvor kravet blev fraveget grundet stationsnærheden)
- At parkeringskravene fraviges
- At der bliver krav om delebil-parkering i stedet
- At der bliver lavet parkering til handicappede, service og håndværkere
- At der ikke bør være pendler-parkering, og at friarealerne indrettes i overensstemmelse med borgernes ønsker.

Til slut bemærker lokaludvalget, at det forhold, at man fraviger kommuneplanens 180 (red. 185) i bebyggelsesprocent, giver anledning til, at borgere stiller spørgsmål ved kommunens troværdighed og offentlighed om planprocesserne. Derudover finder lokaludvalget det bemærkelsesværdigt, at forvaltningen ikke har lavet egne skyggeberegninger, men gengiver arkitekternes. At man ikke kan sidestille højhuse med spir på slotte og kirker, at definitionen af spir, tårn og højhus i lokalplanen er vag og at spir på højhuse ikke har nogen berettigelse. Lokaludvalget mener også, at der i VVM-rapporten burde være foretaget en vurdering af, hvor meget trafik byggeriet vil generere, at ændring i sammensætningen i H. C. Ørstedsværkets røgfane er et smalt grundlag at tillade højhusbyggeri på, og at der ikke bør satses på kraftværker, der forurener nybyggeri.

Forvaltningens bemærkninger

Vedr. evaluering af Axel Towers: Forvaltningen er orienteret om lokaludvalgets ønske, og har tilkendegivet, at forvaltningen også har interesse i en evaluering af Axel Towers. Forvaltningen har meldt tilbage til lokaludvalget, at byggesagen skal være afsluttet og pladsen og bygningen i brug inden, der igangsættes en evaluering. Det kan således være, at det tidsmæssigt ikke vil komme til at passe med, hvornår lokalplanen for Postgrunden vedtages.

Vedr. delebil-parkering, parkering til handicappede, service og håndværkere, pendlerparkering: I forbindelse med fastsættelse af parkeringsnormen for et byggeri er det ifølge kommuneplanen ikke muligt at stille krav om særlige pladser til delebiler og eventuelt reducere parkeringskravet af den grund. I forhold til at sikre parkeringsmuligheder til servicetrafik er dette indregnet i den samlede parkeringsdækning. I forbindelse med det endelige byggeprojekt vil der blive stillet krav om, at der bliver etableret et antal parkeringspladser, der er reserveret handicapkøretøjer.

Vedr. trafik som byggeriet vil generere: I forbindelse med VVM-redegørelsen er der opgjort, hvad der forventes af trafik i forbindelse med anlægsarbejderne. Samlet set forventes byggeriet at give anledning til ca. 103.300 kørsler i alt og et tilsvarende antal tomme returkørsler i lastbiler. Dette vil i gennemsnit i hele anlægsperioden på 80 lastbiler per dag, men med store udsving gennem perioden. Til sammenligning er i dag ca. 1.300 lastbiler pr. dag på Bernstorffsgade og 1.700 lastbiler pr. dag på Kalvebod Brygge ifølge kommunens trafiktællinger, så lastbiltrafikken til og fra byggepladsen vil medføre en forøgelse af lastbiltrafikken på 5 - 7 % på de to gader. Vedrørende de øvrige trafikmæssige forhold, når området er udbygget henvises til F. "Trafikale forhold og parkering".

Vedr. skyggediagrammer: Det er politisk vedtaget, at der i forbindelse med lokalplaner skal udarbejdes skyggediagrammer på to dage den 21. marts og den 21. juni og på faste tidspunkter. Dette er også gjort i dette tilfælde. Det er en rådgiveropgave at belyse sagen, hvorfor det er rådgivers skyggediagrammer, der er lagt til grund. Der er udarbejdet supplerende skyggediagrammer for den 21. juli og 21. august for at belyse forholdene yderligere. Forvaltningen har sikret sig, at skyggediagrammerne er kvalitetssikret. Se notat bilag 12 med rådgivers notat om skyggeforholdene.

Vedr. H. C. Ørstedsværkets røgfane: Der er foretaget OML beregninger (OML er en spredningsberegning for luftforurening, som belyser, hvordan forurening fra værker og anlæg bliver opblandet og transporteret i luften) af H. C. Ørstedsværkets påvirkning af luftkvaliteten ved tårnene på Postgrunden. Beregningerne er baseret på det 'værst tænkelige' scenarium med maksimal drift for naturgas

og olie. Når tårnene tages i brug i 2024 vil olie være udfaset, og det vil være afbrændingen af naturgas, som afgør den kritiske højde, hvor B-grænseværdien for NO₂ overskrides. Der er altså ikke tale om, at røgfanen fra H. C. Ørstedsværket ophører, men at de skifter driftsmetode. Over den kritiske højde på 98 meter, vil det ikke være muligt at indrette boliger eller friarealer til boliger.

Vedr. kommunens troværdighed: Se under I. "Bebyggelsesprocenten".

Vedr. "Bebyggelsesprocenten": Se under I. "Bebyggelsesprocenten".

Vedr. højhuse: Se under C. "For højt".

Vedr. vindforhold: Se under G. "Vind, støj og luftforurening".

Vedr. skyggegener: Se under D: "Skyggegener fra højhuse".

A3. Islands Brygges Lokalråd (nr. 186)

Islands Brygges Lokalråd er bekymret for skyggegener på Havneparken, og finder det er uheldigt med så højt byggeri i umiddelbart nærhed af den bevaringsværdige Centralpostbygning. Lokalrådet fremfører, at Islands Brygge Havneparken med Kulturhuset er et af de mest succesfulde byrum i København, hvor folk opholder sig i længere tid, fordi den er vestvendt. Lokalrådet har fundet uoverensstemmelser mellem skyggediagrammerne i lokalplanforslaget og VVM rapporten, som de finder helt uacceptabelt. Lokalrådet mener desuden, at der skal udarbejdes skyggediagrammer for hele sommerperioden, som skal udsendes i en ny høring.

Forvaltningens bemærkninger:

Vedr. skygger se under D. "Skyggegener fra højhuse", hvor der også er taget stilling til uoverensstemmelsen mellem skyggediagrammerne.

B1. Henvendelse fra Lundgaard & Tranberg arkitekter på vegne af Ejendomsselskabet Projekt Nord A/S (Bygherre på matr. nr. UV 1654) (Nr. 177)

Lundgaard & Tranberg arkitekter har en række indsigelser til lokalplanforslaget.

§ 4, stk. 5 Cykelparkering. Der gøres opmærksom på, at cykelparkering anlægges strategisk på plint og terræn og med størst koncentration i forhold til adgange og brugsmønstre. Det foreslås, at de "øer" som cykelparkeringen skal anlægges i, kan variere i kapacitet fra 10-60 og helt op til 80-90 pladser.

§ 5, stk. 8 og 9 Bygningshøjder, etageantal og placering. Det ønskes, at der i lokalplanen gives fleksibilitet til en arkitektonisk, funktionel

og teknisk videreudvikling af taghusene til teknik på bebyggelsen mod Bernstorffsgade og Carsten Niebuhrs Gade. Teknikken og øvrige funktioner på tag ønskes integreret i bygningernes tagdesign. Dette kan muliggøres med nedenstående ændringer for hhv.:

Byggefelt F og G jf. lokalplantegning 4: Bygningerne på byggefelt F og G er sammenhængende, og det ønskes, at taghusene udformes, så de ikke fremstår som en ekstra etage, men i stedet bliver en integreret del af tagetagen og ovenlyset. Der ønskes en geometri, der samler tagetage, taghuse og ovenlys, så det kan sammenlignes med homogene mansardtage på nabobygningen. Der ønskes mulighed for at opføre to, ikke nærmere geometrisk bestemte taghuse på byggefelt F og tre for byggefelt G. Der ønskes endvidere mulighed for en lokal overskridelse af højden (2 m), idet der skal etableres en skorsten, som er fordret af etableringen af diesel- nødgeneratorer. Skorstenen skal kunne integreres udtryks- og placeringsmæssigt med et taghus. Der ønskes en reduktion af makshøjden for taghusene fra 8 m til 5 m over tagetagen. Dog lokalt skal der kunne tillades en overskridelse på 2 m, dvs. 7 m målt over tagetagen til placering af den nævnte skorsten.

Byggefelt H jf. lokalplantegning 4: For bygning H ønskes mulighed for at øge højden på den tilbagetrukne tagetage, så der kan tillades 1-2 etager, og at højden dermed ændres fra 48 til 50 m. Dette skal gøres for, at teknikken kan være i bebyggelsen og ikke placeres i det fri på opholds- og arbejdsarealerne.

§ 6, stk. 2 Altaner, karnapper: Det ønskes af hensyn til lejlighedsdisponering og vindforhold, at det i mindre lejligheder kan blive muligt at etablere franske altaner eller lignende. I større lejligheder ønskes mulighed for at udforme franske altaner, lukkede indeliggende altaner eller lignende. Det ønskes, at lokalplanen giver mulighed for at vurdere og godkende udformningen af altaner i forhold til lejlighedsstørrelser, i stedet for at differentiere i forhold til placering over eller under kote 40.

§ 7 stk. 8b Belægning: Det ønskes vedr. belægningsformer, at der bliver mulighed for at benytte andre belægningsformer end karaktergivende overfladebehandlet beton, da det begrænser variationen. Der ønskes suppleret med natursten, hårdtræ eller lignende.

§ 7 stk. 8d Sidde- og opholdsmulighed og cykelparkering. Det ønskes at kunne udforme stedvist integrerede siddemuligheder på kanten af de grønne øer. Bestemmelsen er formuleret, så der kan opstå en konflikt mellem intentionen om integrerede cykelparkeringspladser og siddepladser hele vejen rundt om de grønne øer. Herudover fremhæves det, at bestemmelsen kan tolkes således, at der skal integreres siddekant ved grønne øer med kant på maksimalt 5 cm over omgivende terræn.

Det ønskes desuden, at der gives mulighed for, at der kan placeres ”grønne øer” i de fastlagte byrum i lokalplanen med maksimumslysning på 75cm over terræn.

§ 7, stk. 8f Udpegede zoner til længerevarende ophold. Det ønskes, at det præciseres, at der ikke må placeres cykelparkering i zoner fastlagt til længerevarende ophold, for at sikre mulighed for efterlevelse af lokalplanforslagets bestemmelser for strategisk fordeling og placering af cykelparkeringspladser på terræn og plint i forhold til funktioner i bygninger og byrum.

§ 7, stk. 10 Nyplantning af træer: Der argumenteres for, at der ved beplantningen kan arbejdes med mindre beddybder og volumenkrav. Konkret ønskes kravet i stk. 10 ændret til følgende:

- For Overskov over konstruktion: træerne plantes i muldbed på min. 85cm beddybde og med et minimumsvolumen på 8 m³ pr. træ.
- For Mellemskov over konstruktion: min. 80 cm beddybde og minimumsvolumen på 5 m³ pr. træ.
- For Over- og Mellemskov over råjord: muldbed på 100 cm beddybde og minimumsvolumen på 15 m³ pr. træ.

Lokalplan tegning nr. 2: Ændring af anvendelse for stueetager mod Bernstorffsgade, trapper og plinten. Der ønskes en anvendelsesændring fra butik, cafe, restaurant eller lign. for hjørnerne mod Bernstorffsgade og mod trapperummet mellem byggefelt F og byggefelt G og plint for byggefelt G samt mod trapperummet for byggefelt H til butikker, restauranter, cafeer og lignende, samt udadvendte virksomhedsfunktioner, såsom foyer, reception, klub-, udstillings- og beboerlokaler, showroom, værksteder, kantine og lignende samt til udadvendte fritidsprægede og/eller kulturelle funktioner for at sikre grobund og diversitet for de kommende åbne og publikumsorienterede funktioner i stueetagerne.

Lokalplantegning nr. 6a: Beplantningszoner på plinten: Rådgiver mener ikke, at tegning nr. 6a svarer til beplantningskonceptets intentioner og den ønskede fordeling af beplantningskategorier. Rådgiver har udarbejdet et nyt forslag for placering af beplantning.

Forvaltningens bemærkninger

Vedr. § 4, stk. 5 Cykelparkering: For at sikre, at cykelparkeringen bliver placeret hensigtsmæssigt ved indgange, og for at sikre en større samlet andel af grønt i byparken foreslår forvaltningen, at der gives mulighed for 3 øer med 80-90 cykelparkeringspladser. Se ændringsforslag 3 i bilag 9.

§ 5, stk. 8 Bygningshøjder, etageantal og placering og stk. 9 Tagetage og mindre taghuse på randbebyggelsen

Byggefelt F og G: Forvaltningen foreslår at ændre taghusene fra at være runde og i indtil 8 meters højder til at være lavere organiske former med en højde på 3,5 m, da de derved vil fremtræde mindre synligt. Se ændringsforslag 4, 5, 6 og 7 i bilag 9.

Byggefelt H: Det kan ikke imødekommes at forhøje bygningshøjden med 2 m fra 48 m til 50 m, da projektet allerede er maksimeret i højden.

§ 6, stk. 2 Altaner, karnapper: Forvaltningen kan ikke imødekomme det ønskede, da der ved nybyggede boliger principielt stilles krav om etablering af altan, og det bør også være muligt i dette tilfælde.

§ 7 stk. 8b Belægning: Forvaltningen vil foreslå at imødekomme indsigelsen, så der suppleres med natursten, hårdtræ eller lignende. Se ændringsforslag 9 i bilag 9.

§ 7 stk. 8d Sidde- og opholdsmulighed og cykelparkering.

Forvaltningen vil foreslå at imødekomme indsigelsen i forhold til, at hver ø etableres med siddekant, og at denne kan etableres stedvist for at undgå konflikt med cykelparkering. I forhold til at placere grønne øer i byrum foreslår forvaltningen at præcisere bestemmelsen for at fastholde intentionen om et byrum med en samlet flade ved Postpladsen. Se ændringsforslag 10 i bilag 9.

§ 7, stk. 8f Udpegede zoner til længerevarende ophold. Forvaltningen vil foreslå at imødekomme indsigelsen, så der tilføjes, at der ikke må placeres cykelparkering i de udpegede zoner til længerevarende ophold. Se ændringsforslag 11 i bilag 9.

§ 7, stk. 10 Nyplantning af træer: Forvaltningen har forenklet bestemmelsen, sådan at vejledning i forhold til beddybder og vækstvilkår for træer m.v. fremgår af kommentarerne, og der er indsat krav om godkendelse af beplantningen, sådan, at det kan sikres at beplantningen får tilstrækkeligt gode vækstvilkår, så der også på længere sigt kan vokse større træer på plinten. Forvaltningen foreslår endvidere, at imødekomme bygherres ønske om, at der i store sammenhængende bede kan plantes flere mindre træer og buske sammen med store træer. Se ændringsforslag 12 i bilag 9.

Lokalplan tegning nr. 2 vedr. ændring af anvendelse i stueetager: Der foreslås en anvendelsesændring jf. tegning nr. 2, således at bylivet styrkes omkring kulturaksen mod plinten og mod Bernstorffsgade. På hjørnerne af passagen overfor Polititorvet kan etableres adgangsforveer til domicilet, og der kan skabes en adgangsfoyer til bygning H langs strædet mellem Carsten Niebuhrs Gade og plinten. Etablering af butikker, cafe og restauranter eller lignende omkring

Kulturaksen vil modvirke oplevelsen af en mur mod Bernstorffsgade. Se ændringsforslag 13 i bilag 9.

Lokalplantegning nr. 6a vedr. beplantningszoner på plinten: De angivne beplantningszoner i lokalplanen behandler de områder i lokalplanområdet, der er mest udsat for vindpåvirkning, og dermed kræver en større del af overskov end de øvrige områder. Intentionerne, ift. at sikre udsigten fra byrummene mod banegraven, som rådgiver foreslår, er allerede sikret i bestemmelserne i lokalplanen. Det kan derfor ikke anbefales at ændre forholdene i lokalplanforslaget, da det vil svække den læggende effekt ift. vind.

B2. Henvendelse fra DSB Ejendomme (Bygherre på matr. nr. UV 1690) (Nr. 167)

DSB skriver, at de ønsker ændringer i rammerne for parkering, så der skabes mulighed for at etablere 81 p-pladser på matrikel UV1690 til DSBs personale, som enten møder før togene går, eller har fri, når det sidste tog er gået. Lige nu er der 124 p-pladser på ejendommen. Hvis det ikke er muligt, kan det have konsekvenser for togdriften, idet loko- og togførere skal bruge lang tid på at finde parkeringspladser andre steder i byen, på et tidspunkt hvor belægningsgraden er stor. Dette finder DSB uholdbart for deres personale, og derudover skriver DSB, at man kan risikere en fagforeningssag. På denne baggrund kan konsekvensen blive, at DSB Ejendomme ikke udvikler ejendommen på matriklen, og at de almene boliger, der forventes, lader vente på sig. Alternativt lader DSB projektet opføre, men de manglede 81 p-pladser bliver fratrukket de p-pladser, der var tiltænkt boliger.

Desuden har DSB følgende kommentarer til lokalplanen:

Almene boliger: Side 29 stk. 4: Lokalplanforslaget giver mulighed for almene boliger i byggefelt I. DSB har i sit forslag også almene boliger i byggefelt L for at opfylde kravene om almene boliger.

Øget bebyggelsesprocent: Side 31 stk. 5: DSB ønsker der bliver mulighed for 25.670 m² over plint.

Træer: Side 36 stk. 9: DSB ejer matrikel UV1690, der er 19 % af det samlede grundareal. Det er i forslaget beskrevet, at der skal være 80 træer. DSB ønsker en forholdsmæssig fordeling mellem grundejerne, og mener, at der maksimalt skal placeres 58 træer på matriklen.

Forvaltningens bemærkninger

Vedr. de 81 p-pladser: Pladserne til lokoførerne er pladser, der i dag ligger på terræn på DSB's ejendom, og bruges af de DSB-medarbejdere, der arbejder fra Hovedbanegården. De er anlagt til brug for DSB's ansatte på ledige arealer, og DSB har ønsket at kunne 'genhuse' deres p-pladser i det nye byggeri. Det er ikke pladser, der er udløst af en byggesag, og er derfor ikke pladser, der er krav om skal opretholdes. Dette udelukker ikke, at parterne aftaler, at DSB kan benytte p-pladser på Postgrunden. I så fald skal det ske inden for

rammen af parkeringsnormen på 1:150 eller de andre p-pladser, som kan etableres i medfør af indløsning af p-deklarationer i området. Parkeringspladser, der er etableret som byggelovspladser eller som følge af indløsning af p-deklarationer, er ikke sikret, således at de kun kan benyttes af dem, der bor eller arbejder i bygningen eller har indløst p-deklarationerne. Det er alene et antal pladser, der skal tilvejebringes, og den efterfølgende brug af p-pladserne er op til ejeren af det sted, hvor p-pladserne er etableret.

Vedr. almene boliger: Det er i lokalplanen fastlagt, hvor der skal være almene boliger, således at krav til andelen af almene boliger kan opfyldes. Der kan altid placeres flere almene boliger udover de udpegede områder.

Vedr. øget bebyggelsesprocent: Forvaltningen anbefaler ikke, at der øges i antal m², da bebyggelsesprocenten allerede er høj (ca. 360 på DSB'S matrikel).

Vedr. reduktion af antal træer: Det anførte antal træer afspejler ikke en ligelig fordeling, men er en konkret planmæssig vurdering ud fra de fremsendte skitser og de ønskede anvendelser. På den baggrund anbefales det, at der ikke reduceres i antal træer.

C. "For højt"

145 henvendelser handler om, at tårnene er for høje. Det anføres, at de ikke passer ind i Københavns egenart med den lave by, hvor det kun er tårne og spir som stikker op (byens skyline). Det bliver bemærket, at det er denne egenart, som turister kommer til København for at se. Især de to højeste tårne på hhv. 115 m og 97 m er problematiske. Ca. 20 mener, at der skal en maksimal grænse for højden, og ca. 10 mener at højhuse kan bygges uden for byen.

Forvaltningens bemærkninger

Ifølge Kommuneplan 2015 er de historiske bydele (bl.a. Middelalderbyen) undtaget for placering af højhuse, for at fastholde Københavns egenart med tårne og spir. Postgrunden ligger udenfor denne afgrænsning – ligesom Axel Towers også ligger uden for denne afgrænsning.

Ifølge Kommuneplan 2015 skal højhuse være med til at udvikle attraktive og tætte byområder, der understøtter brugen af kollektiv trafik. De skal placeres med blik for byens og stedets kvaliteter og understøtte bylivet og det nære miljø. De kan, som vartegn for byen og kvartererne, få stor symbolværdi og være med til at synliggøre byens særlige træk og kvaliteter.

Kommuneplantillægget giver mulighed for, at man i lokalplanen vil kunne placere bygninger, der er op til 115 m.

Ifølge kommunens Arkitekturpolitik 2017-2025, vedtaget af Borgerrepræsentationen den 18. maj 2017, skal man udforme og placere højhuse, så de som udgangspunkt er slanke og fungerer som pejlemærker, der understøtter orienteringen i byen. Nye, større bebyggelser og højhuse, der bryder med byens overordnede skala, profil og landskabstræk kræver en særlig opmærksomhed og omhu. Det er vigtigt, at de tilfører byen og det konkrete sted arkitektonisk merværdi også i den nære menneskelige skala. Højhuse udformes og placeres med afsæt i byens og det konkrete områdes egenart, herunder hensyn til eksisterende topografi, profil, tæthed, skala, udsigter og sigtelinjer.

I lokalplanen har man derfor mod Bernstorffsgade og Carsten Niebuhrs Gade tilpasset sig den omkringliggende bebyggelse og placeret højhusene ind mod banelegemet, samtidig med at sigtelinjer fra Glyptoteket ad Stoltenbergsgade og Hambrosgade er respekteret. Ud over arkitektoniske overvejelser er også vind- og skyggeforhold behandlet, således at generne mindskes. Disse forhold samt andre visuelle konsekvenser er også en del af VVM og Miljøvurderingen.

Højhusene har funktion som et pejlemærke i byen. Der er arbejdet med slanke højhuse, idet der både skal være tilstrækkeligt med etageareal pr. etage til, at de kan anvendes til erhvervs- og boligbebyggelse samtidig med, at den arkitektoniske kvalitet sikres. Slanke højhuse betyder bl.a., at den skygge, højhuset kaster er slank/smål, hvilket mindsker tiden, hvor skyggen er kastet.

Højhuse skaber et urbant byliv, med mange arbejdspladser og er med til at skabe den tætte blandede by, hvor boliger også er indpasset.

D. ”Skyggegener fra højhuse”

116 henvendelser handler om skyggegener, heraf handler 96 om påvirkningen af havneparken på Islands Brygge. Mange forstår ikke, hvorfor der er blevet brugt ressourcer på at gøre havneparken attraktiv, hvis der alligevel vil komme høje bygninger, der vil skygge for solen. Flere efterlyser skyggediagrammer, der viser påvirkningen i hele sommeren, eftersom det er i den periode, at havneparken benyttes af flest. Mange udtrykker frustration over, at Islands Brygge er blevet et ringere sted at bo, allerede med byggerierne af Marriott og SEB, hvorfor der er ringe forståelse for, at området skal forringes yderligere. Det er både borgere på Islands Brygge og i andre dele af byen, der udtrykker bekymring over, at det rekreative område på Havnefronten bliver henlagt i skygge. I ca. 10 henvendelser er der synspunkter relateret til den generelle skyggepåvirkning, herunder områderne omkring Postgrunden såsom Tivoli, Tiegtenbro, området omkring Glyptoteket og Kalvebod Brygge. Ca. 10 indsigelser mener, at der skal udarbejdes supplerende skyggediagrammer, så det er muligt at se skyggegenerene henover sommeren, hvor solen står lavere

på himmelen end den 21. juni. En borger gør opmærksom på, at der ikke er overensstemmelse mellem skyggediagrammerne i VVM og miljøvurderingen og i lokalplanforslaget.

Forvaltningens bemærkninger

For at mindske skyggepåvirkningen er højhusene fastlagt slanke, således at skyggerne bevæger sig hurtigere henover jorden. På baggrund af indsigelserne er der udarbejdet supplerende skyggediagrammer for 21. juli og 21. august. Se bilag 12.

Skyggerne den 21. juni repræsenterer det tidspunkt på året, hvor solen går ned i den nordligste vinkel. I de senere måneder (fra slutningen af september til slutningen af marts) vil solen gå ned i vestlig og sydvestlig vinkel og kaste skyggerne mod øst og nordøst. Det vil sige, at skyggerne i vintermånederne vil ramme op langs Christians Brygge eller havneløbet ved solnedgang. Det bemærkes, at forholdene beskrevet for 21. juli også er gældende for samme dag i maj, og at forholdene 21. august også er gældende for skyggeforholdene samme dag i april.

Den 21. juni vil det højeste tårns skygge ramme kajkanten foran kulturhuset ca. kl. 20 og vandre op mod midten af Kulturhuset. Efter ca. 10 min. vil skyggen ramme Kulturhuset, så et areal foran kulturhuset vil ligge i skygge. Skyggen vandrer mod sydvest, og ca. kl. 20.40 er skyggen væk fra arealet foran Kulturhuset. Før kl. 20.40, ca kl. 20.30 kastes blivende skygger fra Marriott på arealet foran Kulturhuset.

Konklusion: Arealet foran Kulturhuset vil blive påvirket af skyggen fra det højeste tårn umiddelbart efter kl. 20 og de næste 40 min, mens de for nuværende først vil blive påvirket af skygger ca. kl. 20.30 og fremefter fra Marriott hotel. Dvs., at arealet foran Kulturhuset vil blive ramt af skygger ca. 30 min tidligere, end det bliver nu. I juni måned når skyggerne til Gunløgsgade, før solen går ned bag byens silhuet. Havnebadet og den del af Islands Brygge, som ligger syd for Halfdangsgade, vil den 21. juni ikke være påvirket af skygger fra den planlagte bebyggelse på Postgrunden.

Den 21. juli vil skyggen fra det højeste tårn ramme kajkanten umiddelbart nord for Kulturhuset ca. kl. 19.50, og herefter i løbet af 10 min. vandre mod syd og skygge foran Kulturhuset. Når skyggen er vandret væk, har skyggen fra Marriott ramt Kulturhuset.

Konklusion: Arealet foran Kulturhuset vil blive påvirket fra ca. kl. 20 samtidig med, at skyggen vandrer syd for Kulturhuset, vil store dele af Havneparken ligge i skygge. Marriott vil ramme Kulturhuset ca. kl. 20.20. I forhold til nu, vil arealet foran Kulturhuset blive påvirket af skygge ca. 20 min. tidligere, end det bliver nu.

Den 21. august vil skyggerne fra det højeste tårn ikke ramme Kulturhuset, før solen forsvinder bag byens silhuet. Skyggen rammer kajkanten ca. kl. 19.05 i den nordlige del af Havneparken. Hotel Marriotts skygge vil falde sammen med skyggen fra tårnene, og hele havenparken vil ligge i skygge ca. kl. 20.10.

Konklusion: Arealet foran Kulturhuset vil ikke blive påvirket.

Skyggen vil ramme ved det nordlige græsareal, og merskyggen er ikke af større betydning ifh. til Hotel Marriotts skygge, som kommer umiddelbart efter.

Skyggediagrammerne er blevet verificeret af en tredjepart, se bilag 12

Det er taget til efterretning, at der i VVM og miljøvurderingen er isat fejlslagne skyggediagrammer. Skyggediagrammerne vist i lokalplanforslaget er korrekte. Der er udarbejdet et rettelsesblad til VVM og miljøvurderingen med de korrekte skyggediagrammer. Da skyggediagrammerne i lokalplanen er korrekte, er der ikke behov for supplerende høring.

E. "Projektet i øvrigt"

Der er modtaget 71 bemærkninger vedrørende projektet. Det fremføres bl.a., at projektet er for massivt, grimt og for lukket mod Bernstorffsgade. Friarealerne er underdimensioneret, for privat og ikke grønt nok. Andre mener, at det er glædeligt, at der åbnes op til området, samtidig er der bemærkninger om, at der skal bygges bro mellem den ny og den gamle by. Flere vil gerne have det grønnere. Fem henvendelser omhandler projektet i forhold til byrummet, og hvem der skal bruge bygningerne. Der bliver gjort opmærksom på, at en stor del af byggeriet skal bruges til domicil, hvilket kan føre til, at området omkring projektet vil være "dødt" efter normal arbejdstid. Nogle mener, at det vil blive ligesom resten af Kalvebod Brygge, som ligger ensomt hen efter medarbejderne i Nykredit, SEB m.fl. er gået. Ni henvendelser ønsker flere almene boliger og ungdomsboliger. Fire henvendelser omhandler materialer i projektet. Der er utilfredshed med, at der "igen" skal anvendes metal, glas og beton i et stort byggeri i København.

Forvaltningens bemærkninger:

Vedr. sammenhængen mellem det nye og gamle kvarter: Der har fra starten været fokus på at flette det ny og det gamle kvarter sammen. Bl.a. ved forbindelsen mellem Tietgensbro og Carsten Niebuhrs Gade samt de nye adgangsveje fra Bernstorffsgade og ind i det nu lukkede område.

Vedr. ydre fremtræden: Materialerne til randbebyggelsen refererer til byggeriet langs Bernstorffsgade i tegl og materialerne til højhusene skal referere til det industrielle og baneterrænet, således at det ny byområde naturligt vil indgå i den eksisterende by.

Vedr. friarealer og det grønne: Den ny bypark, der som udgangspunkt er udlagt som friareal for projektets brugere bliver offentligt tilgængelig, og kan benyttes af borgere, turister og naboer. Da byparken ikke er placeret på terræn, men anlægges ovenpå en plint, er intensiteten af det grønne begrænset. Det er dog fastsat i bestemmelserne, at der skal etableres mindst 20 % grønne ”øer” af det samlede areal. Derudover skal byparken rumme mange funktioner, som forbindelser, opholdsarealer, serveringsarealer og cykelparkering.

Vedr. brugen af bygningerne: Udover kontorbyggeri giver lokalplanen mulighed for boliger, herunder almene boliger. I stueetagerne skal etableres udadvendte funktioner som butikker, restauranter og lignende. Denne blanding i anvendelse forventes at kunne skabe det ønskede byliv i byparken og i området både om dagen og om aftenen.

F. ”Trafikale forhold og parkering”

25 henvendelser omhandler de trafikale forhold. 17 er bekymrede for, hvordan udbygningen af området vil påvirke trafikken i Bernstorffsgade, som ifølge en borger allerede nu er presset trafikalt. Derudover sættes der spørgsmålstegn ved påvirkningen på trafikken mod Ingerslevsgade og Dybbølsbro – det sidste set i forhold til påvirkningen fra det nye IKEA byggeri ved Fisketorvet. Tre henvendelser ønsker, at der indarbejdes en fjernbusterminal i projektet. Til sidst er der ni henvendelser, der mener, at parkeringskravet er for højt, og at det skal sænkes eller fjernes grundet projektets stationsnærhed.

Forvaltningens bemærkninger

Vedr. den øgede trængsel:

Biltrafikken forventes at stige 10 % i området. For at håndtere denne stigning har bygherre indgået en frivillig udbygningsaftale med kommunen om opgradering af vejprofiler og signalanlæg, således at man kan sikre en acceptabel trafikafvikling.

I forbindelse med VVM-redegørelsen er der foretaget beregninger og vurderinger af den fremtidige trafikafvikling i myldretiderne i området. Der er i vurderingerne medtaget konsekvenserne af den øvrige planlagte byudvikling langs havnen. Vurderingerne viser, at der i myldretiderne, efter gennemførelse af de omlægninger, der er beskrevet i udbygningsaftalen, vil kunne opleves en mindre køretidsforøgelse på Bernstorffsgade, særligt i morgenmyldretiden. I forbindelse med detailprojekteringen af omlægningerne vil der blive lagt vægt på at skabe en så god trafikafvikling, som muligt.

Vedr. parkeringsnormen: I forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanforslaget er det vurderet, hvad der konkret vil være behov for af parkeringspladser. Den samlede vurdering er, at parkeringsbehovet

for området som helhed kan tilgodeses ved en parkeringsnorm på 1:150. Ud over de parkeringspladser, der kan etableres som følge af normen, har bygherre ønsket at etablere yderligere 500 parkeringspladser, som skal anvendes til at indfri parkeringspladser fra p-deklarationer fra andre byggerier i området. Eksempelvis de p-pladser, som der vil blive stillet krav om i forbindelse med det kommende byggeri af Tivolis nye musik- og balletskole "Tivolihuset" i Tietgensgade. Dertil kommer parkeringspladser, som skulle have været etableret i forbindelse med allerede gennemførte byggerier eksempelvis Kalvebod Brygge 32. En nærmere redegørelse for antallet af parkeringspladser er vedlagt i "Redegørelse for parkering vedr. lokalplanforslag "Postgrunden".

Vedr. fjernbusterminal: Det har vist sig at være vanskeligt at etablere denne funktion i projektets plint, og ønsket fra kommunens side er derfor ikke indarbejdet i projektet. Der er dog i forbindelse med Københavns Kommunes budget for 2018 truffet beslutning om, at der skal arbejdes videre med at etablere en fjernbusterminal på Carsten Niebuhrs Gade ved Dybbølsbro på baggrund af statens analyse fra februar 2017. En fjernbusterminal vil sikre langt bedre forhold for fjernbuspassagererne og flytte fjernbusserne fra de nuværende holdesteder ved Ingerslevsgade, Bernstorffsgade og Valby Station. Parterne er enige om, at Økonomiforvaltningen skal indlede dialog med staten om mulig organisering og finansiering af en fjernbusterminal, og at sagen skal indgå i overførselssagen 2017-2018.

G. "Vind, støj og luftforurening"

25 henvendelser vedrører miljøforhold. Af dem omhandler 20 henvendelser byggeriets påvirkning af vindforholdene. Både i den umiddelbare nærhed af byggeriet, men også på Bernstorffsgade, som en borger bemærker i forvejen har turbulente vindforhold. Herudover er der henvendelser vedr. støj og luftforurening.

Forvaltningens bemærkninger

Vedr. vind: Den runde form på tårnene skaber ikke nær så meget turbulens, som højhuse med hjørner vil gøre. En vindtunnelanalyse har kortlagt de fremtidige vindforhold omkring højhusene i forhold til udendørs opholdsmuligheder, og har anbefalet områder, hvor det er særligt vigtigt med træer og beplantning i flere højder for at bryde vindstrømningerne og den turbulens, der måtte opstå omkring højhusene. Bestemmelserne i lokalplanen bygger på disse anbefalinger for at skabe bedst mulige lokale klimaforhold omkring husene.

Etableringen af en visuel forbindelse mellem Glyptoteket og Postgrunden vil desuden give mulighed for vindstrømninger mellem Postgrunden og Bernstorffsgade, som før blev bremset af de eksisterende bygninger. Beplantningsplanen søger at bryde vinden og

bedre forholdene. Højhusenes effekt på vindforholdene er meget lokal, og vil ikke have indflydelse på forholdene på Bernstorffsgade.

Vedr. støj: Postgrunden ligger på et støjudsat område med trafikstøj fra Carsten Niebuhrs Gade, Bernstorffsgade og Ingerslevsgade samt fra togtrafikken. Bygningsmassen mod Carsten Niebuhrs Gade og Bernstorffsgade skærmer området mellem højhusene fra den værste trafikstøj. Nogle højhuse bliver i højden berørt af støj på facaden fra de omkringliggende veje og fra jernbanen, og det vil kræve særlige lydisolerende vinduesløsninger, som skal integreres i bygningerne, for at overholde grænseværdierne for støj i boliger. Jernbanestøjen vil kun på ganske få områder overskride grænseværdien på udendørs arealer. Der vil stadig opleves støj fra jernbanen, i sær når togene kører i kurver og/eller bremses. Denne støj vil i perioder være til gene på udendørs arealer og i boliger med åbne vinduer.

Vedr. luftforurening: For de øverste etager af det højeste højhus (over kote 98 m) vil grænseværdierne for luftkvalitet i perioder overskrides. Disse perioder kommer an på vindretning og udledninger fra H. C. Ørstedsværket, som varierer fra dag til dag. Af sundhedsmæssige årsager regulerer lokalplanen, at det ikke vil være muligt at etablere boliger eller friskluftindtag til ventilation over denne højde. Lokalplanen regulerer en samlet komposition af højhuse. Derfor fastholdes bygningens højde og i stedet reguleres anvendelsen, så grænseværdierne ikke overskrides for boliger.

H. ”Støj, støv og vibrationer i anlægsfasen”

Fem henvendelser omhandler støj og vibrationer i anlægsfasen. Der er bekymring for støj, støv og gener i den langvarige nedrivnings- og anlægsperiode. Der er ønske til brug af specifikke anlægsmetoder og ønske om støjmålestationer i nabobebyggelser. Der er spørgsmål til, om der vil ske genhusning. Der er desuden bekymring for vibrationskader som følge af anlægsarbejder tæt på nabobygninger på Bernstorffsgade. Der er spørgsmål til, hvem de erstatningsansvarlige er ved eventuelle følgeskader på naboejendomme.

Forvaltningens bemærkninger

I VVM-redegørelsens afsnit 8.9 er der oplyst afværgetiltag i anlægsfasen vedr. støj og støv. Stærkt støjende og vibrationsfremkaldende anlægsarbejder kan iht. Bygge- og anlægskonventionen i København kun ske i hverdage mandag – fredag i tidsrummet 08.00-17.00. I dette tidsrum kan der af bygherre blive tilbudt aflastningsmuligheder (mulighed for, at naboer tilbydes alternative opholdsmuligheder). Der vil ikke ske genhusning. Center for Miljøbeskyttelse kan i særlige tilfælde give dispensation til at udføre bygge- og anlægsarbejde udenfor normal arbejdstid, når arbejdet på grund af sikkerhed, trafikale eller byggetekniske forhold

kun kan finde sted i et andet tidsrum. Dette kunne fx være anlægsarbejder, der konflikter med DSB togdrift.

Der er i VVM-redegørelsen ikke stillet krav om specifikke anlægsmetoder. Spørgsmålet om anvendelse af mere skånsomme arbejdsmetoder herunder pælefundering er en del af den konkrete regulering af byggepladsen. Københavns Kommune har tilsynsforpligtigelser for at byggepladsen er indrettet og drevet (herunder valg af anlægsmetoder og maskiner), så omgivelserne generes mindst muligt af støj og vibrationer jf. Bygge- og anlægfsforskrift §5. Bygge- og anlægfsforskrift i København samt kontaktoplysninger til byggepladsregulerende myndighed kan findes her:

<http://www.kk.dk/artikel/byggearbejde>

Der bliver ikke opstillet permanente støj- og vibrationsmålestationer i nabobygninger. De pågældende støjmålinger er uovervågede, og dermed af orienterende karakter. Københavns Kommune har erfaret, at der ved uovervågede støjmålinger ikke umiddelbart kan skelnes mellem baggrundsstøj, byggepladsstøj og vejrlig. Derfor vurderes det overordnet set, at uovervågede støjmålinger ikke giver et retvisende billede af støjbelastningen, ligesom uovervågede målinger ikke kan afgøre om en overskridelse har fundet sted.

Erstatningsansvarlig vedr. eventuelle følgeskader fra vibrationsfremkaldende anlægsarbejder er et privatretligt anliggende mellem bygherre/ entreprenør og beboerne. Der vil i Københavns kommunes VVM-tilladelse til bygherre være vilkår om, at der inden start af anlægsarbejdet sker kortlægning af de omkringliggende ejendomme og løbende monitorering af bygningskadelige vibrationer.

I. "Bebyggelsesprocenten"

55 henvendelser omhandler "Bebyggelsesprocenten". En del borgere bemærker, at der i kommuneplanen er fastsat en bebyggelsesprocent på 185, men at projektets bebyggelsesprocent er langt højere. Flere borgere stiller sig uforstående overfor denne udvikling, og betvivler den demokratiske proces, der har gået forud for at bestemme, at projektets bebyggelsesprocent kan være 480. 11 henvendelser anfægter i deres høringssvar processen og/eller

Borgerrepræsentationens troværdighed, og mener ikke at beslutningen om tæt byggeri på Postgrunden er i tråd med, hvad der blev lovet ved seneste kommunalvalg.

Forvaltningens bemærkninger

Vedr. "Bebyggelsesprocenten": Københavns Kommune har vedtaget en ambitiøs erhvervspolitik med mål om at tiltrække flere private arbejdspladser og at sikre, at der er gode rammevilkår for nye og eksisterende virksomheder. Der er pt. god plads til erhverv i København, men der er brug for moderne kontorfaciliteter. Virksomheder finder det vigtigt at være tæt på andre virksomheder, og

flere virksomheder ønsker at rykke ind til kernen af byen. I Kommuneplan 2015 er der således mål om at skabe grundlag for 20.000 nye private arbejdspladser og en årlig vækst i BNP på 5 % samt at fremme en udvikling af byens erhvervsområder, som sikrer et bredt udvalg af lokaliseringsmuligheder for forskellige virksomhedstyper, såsom kontor, håndværk, mindre produktion, lager- og logistik samt kreative erhverv.

Københavns Kommune skal også skabe mulighed for, at eksisterende virksomheder kan udvide. Der skal være mulighed for at flytte til moderne kontorfaciliteter. Derudover vil kommunen også gerne tiltrække nye internationale virksomheder, som ofte starter med at oprette mindre enheder, fx et regionalt hovedkontor. Postgrunden vil være et tilbud til virksomheder, som ønsker central placering og moderne faciliteter.

Grunden har gode trafikale forhold. Den ligger op til Danmarks næstmest trafikerede station med mange busforbindelser og en kommende metrostation. Desuden er der gode vejforbindelser via Kalvebod Brygge til motorvejsnettet til resten af Danmark og til Sverige.

At placere store virksomheder stationsnært er i overensstemmelse med regeringens Fingerplan 2013. Og at placere mange etagemetre stationsnært er i overensstemmelse med Kommuneplan 2015's mål om at sikre bæredygtig byudvikling ved en helhedsbetragtning, der omfatter en langsigtet miljømæssig, social og økonomisk samfundsudvikling. Samtidig giver det mulighed for skabelsen af et urbant byliv.

Det er derfor i overensstemmelse med kommuneplanens mål, når området udvikles med en bebyggelsesprocent større end de 185, som den nuværende S3-ramme tilsiger.

Den nuværende bebyggelsesprocent på den grund, som Postterminalen ligger på, er i dag på ca. 290, altså højere end rammen med mulighed for maksimalt 185 %. På DSB-grunden er bebyggelsesprocenten på 31. Bebyggelsesprocenten er på 450 for lokalplanområdet under ét.

Kommuneplantillægget og lokalplanen har en øget bebyggelsestæthed, der muliggør det kommende projekt, og de etagemetre, der kommer i plinten skal medregnes i bebyggelsesprocenten. Kravet til friareal er for erhverv sænket til 8 for at muliggøre projektet. Dette har tidligere været gjort ved høje bebyggelsesprocenter, fx i Ørestad.

Vedr. den demokratiske proces m.m.: I forhold til processen har forvaltningen involveret lokaludvalg og borgere meget tidligt og har

afholdt flere borgermøder end sædvanligt. Forvaltningen har haft en dialog med lokaludvalget om den misforståelse, der har været i processen, og kvitterer i øvrigt for godt samarbejde.

J. Andre henvendelser med diverse udsagn

Fem henvendelser angår andre temaer. Der stilles en række spørgsmål, og der gives kommentarer til Borgerrepræsentationen: Fx ”1. Hvad får BR til at stemme for disse fatale projekter? 2. Forstår BR ikke at de ødelægger byen? 3. Forstår BR ikke at mere end 80 % (79-86 % jfr PLS Rambøll) af borgerne/vælgerne er imod? 4. Tror de, at de selv eller byen bliver større af disse provinsielle højhuse? m.m. 5. Bliver de betalt for det, forhåbentlig ikke? 6. Ligger der skjulte aftaler mellem tidligere eller nuværende overborgmestre og stats- eller finansministre bag, når hovedparten af højhusprojekterne, bortset fra Carlsberg, opføres på tidligere statsarealer? 7. Hvad skal kommunen med kommuneplanen, når BR ustandselig forkaster og ændre bestemmelserne af hensyn til storkapitalen og de statslige grundsælgere? 8. Er det sådan, at BR ikke består af ”byens vise fædre” m/k, men repræsenterer ”laveste fællesnævner”? 9. Hver eneste BR-medlem og kommende BR-kandidat bør forklare sig! 10. Hvorfor er afstanden mellem borgere og Borgerrepræsentanter på dette punkt så overvældende stor?”

Herudover er to henvendelser tests af ”blivhørt” portalen, da der opstod tekniske problemer med portalen i høringsperioden.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen er ikke bekendt med Rambølls undersøgelse af københavnernes holdning til højhuse andet end fra pressen.

Forvaltningen har imidlertid herfra kunnet læse:

- I 2006 var der i den københavnske befolkning 86 % tilslutning til, at middelalderbyen inden for voldgaderne, betragtes som særlig værdifuld kulturarv og derfor bør friholdes for højhusbyggeri.
- I 2007 var tallet 79 %. Rambøll fandt ligeledes i 2007 i en undersøgelse for Københavnerne mod fejlplacerede højhuse, at kun hver 3. københavnere vil have et højhus, hvor de selv bor, samt at tæt på 75 % af københavnere mener, at det ville være et tab for Københavns skyline at bygge højhuse i Indre By.

Det er bl.a. på denne baggrund, at Borgerrepræsentationen vedtog kommuneplanens bestemmelse om, at højhuse ikke kan placeres i Indre By.

K. Positive og positive med forbehold tilkendegivelser

23 henvendelser er positive overfor projektet uden forbehold. Det bliver blandt andet bifaldet, at der bliver byudviklet på Postgrunden, som mange finder er et dødt og kedeligt sted i byen. En del af disse henvendelser er også glade for, at der bliver bygget i højden, og mener, at det en naturlig udvikling for København som by. Herudover

er modtaget 35 henvendelser, som er positive over, at der udvikles i området, men de bifalder ikke projektet med højhusene.

Forvaltningen har ingen bemærkninger