

**HASLØV &  
KJÆRSGAARD**

Arkitektfirma I/S  
Byplankonsulenter  
Arkitekter MAA

Bilag 2

22.3.2012

*Udkast*

**Københavns Kommune**  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Bydesign

Rapport om de miljømæssige konsekvenser af  
lokalplan nr. xxx "Kalvebod Brygge Vest"  
med tilhørende kommuneplantillæg

## INDHOLD

### MILJØRAPPORT

1. **Indledning**
2. **Høring af andre myndigheder**
3. **Resumé**
4. **Planernes indhold**
5. **Forhold til anden lovgivning og planlægning**
6. **Alternativer**
7. **Miljøbeskyttelsesmål**
8. **Miljømæssige konsekvenser**
  - 8.1 Befolkning og sundhed
    - Svage grupper fx handikappede
    - Friluftsliv og rekreative interesser
  - 8.2 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna
    - Sjældne, udryddelsestruede eller fredede dyr, planter eller naturtyper
    - Grønne områder
  - 8.3 Landskab og jordbund
    - Landskabelig værdi
    - Jordforurening
    - Jordhåndtering og –flytning
  - 8.4 Vand
    - Overfladevand
  - 8.5 Støj
    - Virksomhedsstøj
  - 8.6 Trafik
    - Trafikafvikling / belastning
    - Trafikstøj
    - Vibrationer
    - Trafiksikkerhed
    - Parkering
    - Stier og cykelruter
  - 8.7 Klimatiske faktorer
    - Vind og turbulens
  - 8.8 Kulturarv
    - Kulturhistoriske værdier
    - Fredede eller bevaringsværdige bygninger
  - 8.9 Bæredygtighed
    - Bæredygtig byudvikling
  - 8.10 Visuel effekt
    - Arkitektonisk udtryk
    - Lys / refleksioner / skygge
  - 8.11 Sikkerhed
    - Kriminalitet
  - 8.12 Socioøkonomiske effekter
    - Social bæredygtighed
    - Økonomisk bæredygtighed
- 9 **Overvågning**
- 10 **Referencer**

### BILAG

Bilag 1: Scoping-dokument

## 1. Indledning

### Baggrund

Forvaltningen har i forbindelse med udarbejdelsen af forslaget til lokalplan "Kalvebod Brygge Vest" med tilhørende kommuneplantillæg foretaget en vurdering (screening) af, om planforslagene forudsætter udarbejdelse af en miljørapport i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer.

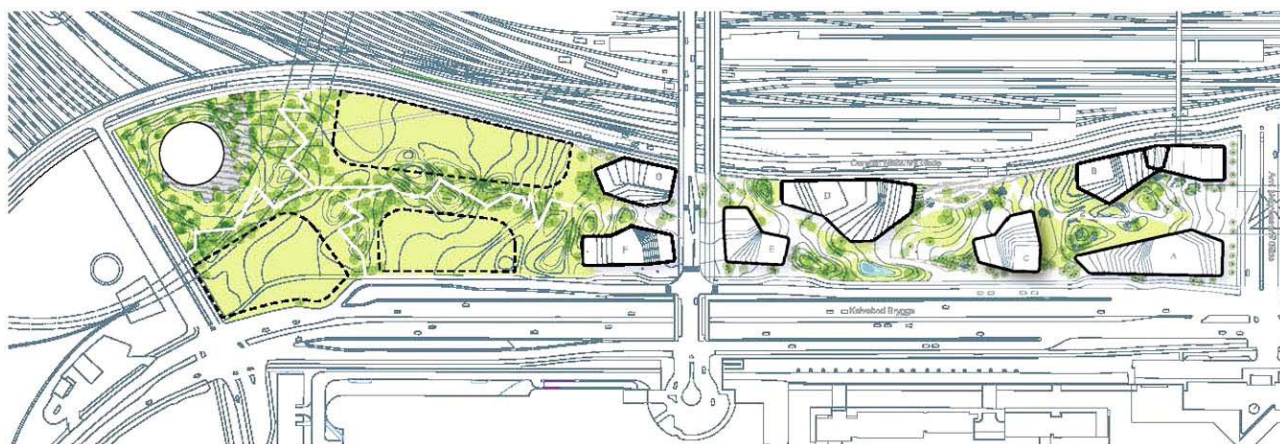
Fordi planerne omfatter omdannelse af meget lavt udnyttede arealer til tæt bebygget område har Københavns Kommune valgt at udarbejde en miljøvurdering. Det vurderes, at planerne er omfattet af lovens § 3 stk. 1 pkt. 3 om planer og programmer, som fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter, hvor myndigheden vurderer, at planen eller programmet kan få væsentlig indvirkning på miljøet. I henhold til lovens § 3 stk. 1 pkt. 1 skal der derfor udarbejdes en miljøvurdering. Forvaltningen finder således ikke, at undtagelsesbestemmelserne i § 3 stk. 2 gælder, da der ikke er tale om fastlæggelse af et mindre område på lokalt plan.

Der er herved taget hensyn til, at der muliggøres nybyggerier på tilsammen op til ca. 118.000 m<sup>2</sup> etageareal og op til ca. 4.700 arbejdspladser.

Derfor er denne miljørapport udarbejdet på baggrund af en nærmere vurdering (scoping) af, hvilke emner der bør inddrages i miljøvurderingen. Scopingkemaet er optrykt bagest i rapporten (Bilag 1).

I miljørapporten vurderes miljøpåvirkningen som følge af lokalplanen, herunder i relevant omfang miljøpåvirkningen fra de forventelige efterfølgende foranstaltninger i form af anlægs-, nedrivnings- og omdannelsesaktiviteter.

I rapporten indgår også en vurdering af, hvorvidt aktiviteter fra virksomheder i naboområderne har indflydelse på, hvordan der kan planlægges for området.



*Helhedsplanen udarbejdet af SLA*

### Lokalplanområdet

Lokalplanområdet er en del af bydelen Vesterbro og omfatter et 8 ha stort jernbaneareal, der strækker sig langs Kalvebod Brygge fra Arni Magnussons Gade til Otto Busses Vej. Området ligger i dag ret isoleret på grund af barrierrevirkning fra baneterrænet og den stærkt trafikerede Kalvebod Brygge, der er den primære vejforbindelse i kvarteret.

Der er adgang til området fra Arni Magnussons Gade, Kalvebod Brygge, Otto Busses Vej og Carstens Niebuhrs Gade. Området har store potentialer

med den centrale beliggenhed, såvel trafikalt som geografisk. Fra de åbne banearaler er der udsyn over byen og havnen og til bygningsfronten langs Ingerslevsgade på Vesterbro.

Midt i området skærer Dybbølsbro sig på tværs med ramper fra Kalvebod Brygge for adgang til Vesterbro og Fisketorvet Shopping Center. Havneholmen øst for Fisketorvet rummer en større erhvervs- og boligbebyggelse, og et nyt hotel er på vej. Fra Dybbølsbro ses mod nord det tidligere godshotel, Kalvebod Brygge 32 og banearalerne mod Kalvebod Brygge. Langs havnesiden af vejen ses nyere erhvervsbebyggelser og i baggrunden Marriott Hotel og Nykredit. Mod syd ses bydelens altdominerende vartegn, H C Ørsted Værket.

Vesterbro er en af de bydele i København, der har mindst parkareal pr. indbygger. Med gode forbindelser til lokalplanområdet med det grønne landskabelige strøg, til havnefronten og Amager Fælled kan der i et vist omfang kompenseres herfor. Bryggebroen er i 2006 etableret som stibro fra Havneholmen til Islands Brygge, der giver adgang til Amager Fælled. Adgangsforholdene fra Bryggebroen til Dybbølsbro bliver i 2012 forbedret med en lang rampe – ”Cykelslangen”.

Lokalplanområdet er overvejende ubebygget, bortset fra enkelte lave, tekniske bygninger. Området rummer en enkelt bygning, der i Bydelsatlas Vesterbro har fået karakteren 4, dvs. den bedste i kategorien middel bevaringsværdi. Det drejer sig om Kalvebod Brygge 40, Vognekspejdingsbygningen, der er den eneste væsentlige rest af den oprindelige godsbanegård fra 1901. I betragtning af, at bygningens forbliven vil være vanskeligt forenelig med den samlede bebyggelsesplan, herunder muligheden for at gennemføre det overordnede landskabelige greb, foreslås bygningen ikke fastlagt som bevaringsværdig.

Området er gennemskåret af 3 store afløbsledninger i tunnel og en fjernvarmeledning, der ligger i ”Kulbroen” tværs over baneterrænet. Kulbroen fører i dag fjernvarmedamp og varmt vand til Vesterbro. Det forudsættes, at der i forbindelse med den ny bebyggelse i underområde I sker en omlægning af ledninger på Kulbroen. Ligeledes skal der i forbindelse med kommende byggeri træffes de nødvendige foranstaltninger mht. overbygning af tunnelkloakledningerne på området. Kulturarvsstyrelsen har overvejet, men senere opgivet, at rejse fredningssag for Kulbroen.

### **Formål**

Miljørapporten har til formål at vurdere, hvordan den fremtidige anvendelse, som forslaget til lokalplan og kommuneplantillæg muliggør, vil påvirke miljøet.

I miljørapporten vurderes miljøpåvirkningen af planforslagene, herunder i relevant omfang miljøpåvirkningen fra de forventelige efterfølgende foranstaltninger i form af anlægs-, nedrivnings- og omdannelsesaktiviteter.

Miljøvurderingen tager udgangspunkt i et scenarie, hvor lokalplanen er fuldt udnyttet, og sammenlignes med det såkaldte 0-scenarie, hvor området udbygges med de nuværende planbestemmelser.

Miljørapporten er baseret på foreliggende viden.

Der er herudover udarbejdet yderligere undersøgelser vedrørende:

- Vindforhold
- Skyggeforhold
- Trafik- og virksomhedsstøj
- Jordforurening
- Visuelle konsekvenser

- Skyggepåvirkning

### **Samarbejde**

Miljørapporten er udarbejdet af Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Bydesign. Derudover har forvaltningens øvrige afdelinger samt Hasløv & Kjærsgaard Arkitektfirma I/S været inddraget i udarbejdelsen af miljørapporten.

## **2. Høring af andre myndigheder**

I overensstemmelse med Lov om miljøvurdering af planer og programmer § 7 stk. 4 har Københavns Kommune i perioden 14. oktober til 22. november 2011 foretaget en høring om udarbejdelse af forslag til lokalplan "Kalvebod Brygge Vest" med tilhørende kommuneplantillæg og miljøvurdering.

Høringen har omfattet:

- Københavns Kommune:  
Økonomiforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Børne- og Ungdomsforvaltningen, Socialforvaltningen, Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen, i Teknik- og Miljøforvaltningen: Center for Miljø, Københavns Energi, Center for Byggeri, Center for Trafik, Center for Park og Natur, Center for Anlæg og Udbud
- Vesterbro-Kgs. Enghave Lokaludvalg
- Kulturmiljørådet / Københavns Museum
- Naturstyrelsen Roskilde
- Trafikstyrelsen
- Kulturarvsstyrelsen
- Banedanmark
- DSB Ejendomsudvikling
- Slots- og Ejendomsstyrelsen
- Metroselskabet

Høringen har givet anledning til overvejelser om at anvende Kulbroen til fodgængerbro mellem lokalplanområdet og Hvide Kødbj ved Ingerslevsgade. Baggrunden er bl.a., at Kulturarvsstyrelsen i sit høringssvar meddelte overvejelser om at frede broen.

Høringen har ikke givet anledning til yderligere emner i miljøvurderingen.

## **3. Resumé**

I henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer skal der gives et ikke-teknisk resumé af miljørapporten.

### **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.

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 (Ref. 10.3).

### **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 børneinstitution 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 stiforbindelse 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 vurderes 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 sikre 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 jernbanemål. 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 byggefelt 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, som 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 etablering af 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.

Det 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 forbedret vindmiljø i området. Grupper af store træer bør placeres strategisk i forhold til vinden. Ved placering af træplantningerne bør der tages hensyn til vindanalysens resultater, specielt i underområde II og III. Indgangspartier i kontrolcentret i underområde III bør placeres under hensyntagen til vindmiljøet og beskyttes af beplantning.

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

Der bør inden udarbejdelse af en supplerende lokalplan for underområde II gennemføres en nærmere vurdering af bebyggelsesplanen med henblik på at opnå et forbedret vindmiljø i området.

#### *Visuel effekt*

Retningslinier 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 aputering 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.

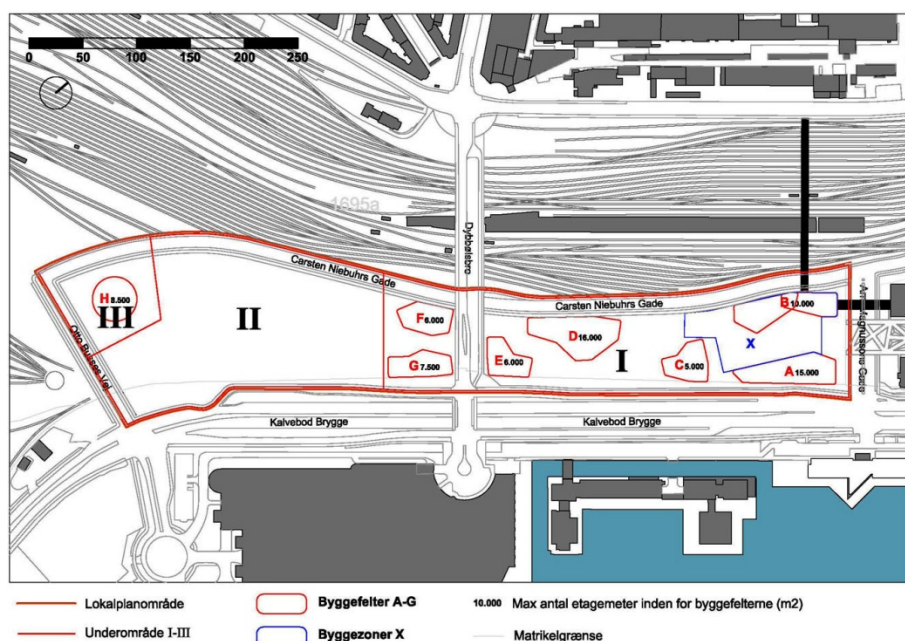
#### 4. Planernes indhold

##### Tillæg til Københavns Kommuneplan 2011

For at tillægge den foreslåede planlægning udarbejdes et tillæg til Kommuneplan 2011.

C2\*-området nordøst for Dybbølsbro ændres til et S3\*-område, og C2\*-området sydvest for Dybbølsbro lægges sammen med en del af T1-området og ændres ligeledes til et S3\*-område, område til serviceerhverv. Bebyggelsesprocenten for et S3-område er 185.

De særlige rammer for områderne ændres, så der gives mulighed for byggeri med en maksimal bygningshøjde på 49 m.



Lokalplanområdet med underområder, byggefelter og byggezoner

##### Lokalplan "Kalvebod Brygge Vest"

Lokalplanen skal udgøre det planlægningsmæssige grundlag for at fortsætte den igangværende omdannelse af baneearealer ved Kalvebod Brygge til et attraktivt byområde, der ligger mellem den tætte by og de åbne bane- og havnearealer. Udformningen skal udnytte nærheden til både Hovedbanegården og Dybbølsbro Station.

Området skal bruges til serviceerhverv og offentlige formål, såsom baneanlæg og offentlig administration. Hvor det miljømæssigt er forsvarligt, skal der kunne indpasses boliger og en daginstitution, således at der vil være en vis aktivitet i området det meste af døgnet. Indtil 25 % af etagearealet kan anvendes til boliger, der skal placeres i de øverste etager. Der ønskes et varieret område, hvor funktionernes placering tager hensyn til omgivelserne, til udsigter over byen og havnen, de tilstødende overordnede veje, og til at skabe et levende miljø.

Som et afgørende strukturelement skal et landskabeligt grønt strøg "Kalvebod Park", med et stiforløb i hele området, sikre rekreative kvalite-

ter for områdets brugere. Det grønne strøg skal klart fremstå som områdets "livsnerve" og skal tydeligt synliggøre hele den bærende idé med et langt gennemgående landskabstræk gennem bebyggelsen. Det grønne strøg skal i sin helhed ses som områdets store, samlende byrum. Landskabsstrøget bevæger sig i en bølgende form, således at udsigten herfra skifter fokus i takt med den varierede retning. Lokalplanen forlænger den serie af forbundne byrum, der starter ved SEB i nord og i dag slutter ved Tivoli Congress Center nord for Arni Magnussons Gade. Visionen er at udbygge det landskabelige strøg efter Dybbølsbro, så det får fat i områderne ved Otto Busses Vej, Enghave Brygge og Teglnholmen.

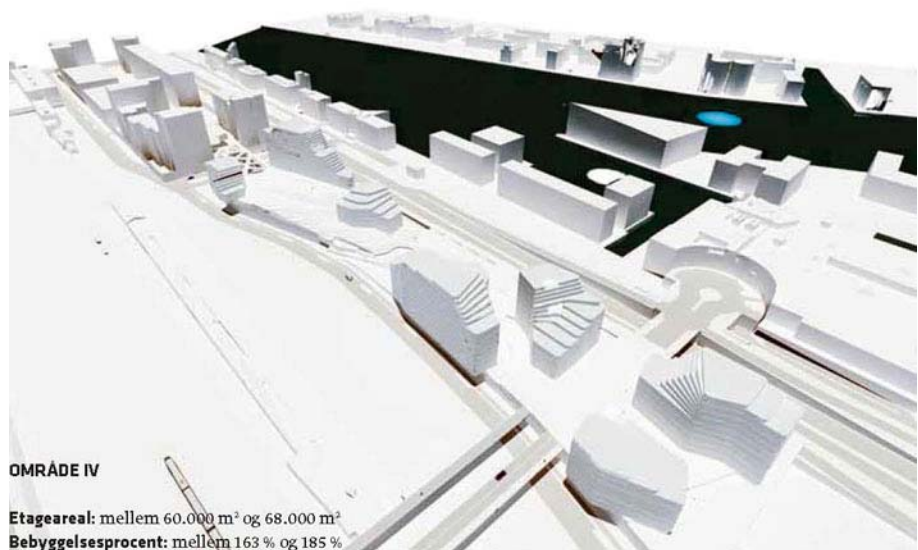
Der skal være offentlig adgang langs hele landskabsstrøgets forløb. Adgang sker primært fra Kalvebod Brygge, Arni Magnussons Gade, fra Dybbølsbro, fra Carsten Niebuhrs Gade og Otto Busses Vej. Københavns Kommune overvejer at ombygge "Kulbroen" til stibro mellem område I og Hvide Kødby på Vesterbro. En stiforbindelse her vil forbedre adgangen til lokalplanområdet og udgøre et infrastrukturelt supplement til Dybbølsbro.

Den landskabelige bearbejdning samt placering og udformning af bebyggelsen skal ske således, at der på de rekreative arealer opnås afskærmning mod trafikstøj. Den eksisterende beplantning på arealet bestående af ganske få træer er ikke vurderet bevaringsværdig.

Landskabsstrøget skal være biologisk mangfoldigt. Plantearterne skal bære præg af stor diversitet, hvilket igen kommer til udtryk i forskellig struktur, farve og volumen, mv. Der skal indarbejdes blomstrende og bærproducerende planter, stauder og forskellige græsser med varieret pleje, buske og træer med varierende strukturer og stor alders- og artsvariation. Beplantningen skal variere fra lave stauder til store træer i op til 10 m højde.

Det samlede areal til detailhandel i lokalplanområdet må højst udgøre 400 m<sup>2</sup> bruttoetageareal. Butikkerne må hver højst være på 200 m<sup>2</sup> og skal placeres med facade mod Dybbølsbro.

Carsten Niebuhrs Gade forlænges mod syd og møder i et trebenet kryds Otto Busses Vej, der forlægges. Den kombinerede cykel- og fodgængersti, der starter ved Bernstorffsgade, forlænges mod syd i det landskabelige strøg. Fra hovedstien skal der være ind- og udgange så hyppigt, at stiforbindelsen opleves som et attraktivt alternativ til de trafikerede veje. Den primære skæring vil være ved Dybbølsbro, der skal ombygges for at kunne klare det øgede trafikpres.



*Illustration af bebyggelsen i underområde I med Dybbølsbro og Fisketorvet i forgrunden og den allerede opførte bebyggelse med hoteller og Rigsarkivet i baggrunden, ved SLA / Holscher Arkitekter*



*Illustration af bebyggelsen i underområde II og III med trafikkontrolcentret og forlængelsen af Carsten Niebuhrs Gade i forgrunden, ved Tranberg Arkitekter*



*Illustration af tværsnit gennem det hævede parkstrøg med et tykt jordlag over etagedækket med vækstmuligheder for træer oven på parkeringsanlægget, ved SLA / Holscher Arkitekter*

Biladgang til området skal ske fra Carsten Niebuhrs Gade og dennes forlængelse mod syd.

Der etableres et mindre antal parkeringspladser på terræn i Carsten Niebuhrs Gade, mens størstedelen af parkeringen skal etableres i konstruktion under parkstrøget. Der skal udlægges 1 p-plads pr. 150 m<sup>2</sup> etageareal. Fra parkeringsanlæggene skal der etableres direkte adgang til parkstrøget. Der skal etableres 1,5 cykelparkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> erhvervsetageareal og mindst 4 cykelparkeringspladser pr. 100 m<sup>2</sup> butiksetageareal. Mindst 50 % af cykelparkeringen skal placeres i konstruktion, dvs. kælder eller stueetager.

### **Bæredygtighed**

I lokalplanen stilles der krav om, at bebyggelse og ubebyggede arealer herunder primære opholdsarealer i overensstemmelse med miljømyndighedernes krav og bestemmelser og Miljø- og Teknikforvaltningens nærmere godkendelse skal placeres, udføres og indrettes således, at beboere i og brugere af lokalområdet i fornødent omfang skærmes mod støj, vibrationer og anden forurening fra vej- og jernbanetrafik.

I lokalplanen stilles der endvidere ved nybyggeri krav om, at installation af anlæg til opsamling af regnvand fra tage til brug for toiletskyl og tøjvask i maskine er en betingelse for ibrugtagning.

Afledning af regnvand fra tage, promenader, cykelstier og fortove kan ske gennem sandfang direkte til havnen. Afledning af regnvand fra trafikerede områder med mindre end 5.000 biler/døgn kan ske direkte til havnen gennem sandfang og klasse 1-olieudskillere. Afledning af regnvand fra trafikerede områder med mere end 5.000 biler/døgn kan ske til kloak eller direkte til havnen efter en forudgående avanceret rensning. Frie arealer skal indrettes, så regnvand under skybrud ledes til havnen. I den forbindelse skal terrænet indrettes, så afvandingskapaciteten er tilstrækkelig for at undgå skader på bygninger og konstruktioner.

Lokalplanområdet er udpeget som lavenergiområde efter laveste lavenergi-klasser i henhold til gældende bygningsreglement. Forsyningen til de nye lavenergiområder kan være en kombination af central fjernvarmeforsyning og lokale anlæg til vedvarende energi. I bekendtgørelsen om tilslutningen m.v. til kollektive varmeforsyningsanlæg, nr. 31 af 29. januar 2008, står der, at kommunalbestyrelsen skal meddele dispensation for ny bebyggelse, der opføres som lavenergibebyggelse. Københavns Energi skal i så fald på anmodning eller kan på eget initiativ udarbejde et projektforslag for tilslutning til den kollektive varmeforsyning, idet fjernvarmen stadig anses for at være et bæredygtigt element i bystrukturen.

## **5. Forhold til anden lovgivning og planlægning**

### **Fingerplan 2007**

I henhold til Fingerplan 2007, der er Miljøministeriets Landsplandirektiv for hovedstadsområdet, skal stationsnære kerneområder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Kerneområderne afgrænses med udgangspunkt i gangafstande til stationer på under 600 m. Kontorbygninger over 1.500 m<sup>2</sup> kan frit placeres inden for det stationsnære område. Hele lokalplanområdet ligger inden for denne afstand fra Dybbølsbro Station og er derfor i overensstemmelse med Fingerplan 2007's intentioner om stationsnær placering af kontorer.

### **Regional udviklingsplan**

Region Hovedstaden vedtog i 2008 den regionale udviklingsplan "Danmarks hovedstadsregion – en international storbyregion med høj livskvalitet og vækst".

Visionen for hovedstadsregionen er, at regionen skal være en af de førende europæiske storbyregioner, kendetegnet ved en grøn profil, effektiv trafik infrastruktur, uddannelse til alle, attraktive erhvervsvilkår, et mangfoldigt kultur- og fritidsliv, samt internationalt udsyn. Hovedstaden skal være en storbyregion, hvor høj livskvalitet og høj vækst går hånd i hånd.

I udviklingsplanens tema om natur og miljø indgår, at det bør prioriteres at udbygge og videreudvikle et sammenhængende rekreativt regionalt stinet, som kan sikre, at samtlige indbyggere i regionen har mulighed for at komme til rekreative friluftsområder uden nødvendigvis at anvende bil. På det tilhørende kort vises to "missing links", som berører lokalplanområdet, således at der kan skabes stiforbindelse mellem den indre by og byudviklingsområderne omkring Sydhavnen.

### **Kommuneplan 2011**

I Kommuneplan 2011 er lokalplanområdet udlagt til to C2\*-områder, område til boliger og serviceerhverv, henholdsvis nord og syd for Dybbølsbro (Ref. 10.2). For begge områder gælder de særlige bestemmelser, at der i forbindelse med lokalplan kan fastlægges byggefelter til bebyggelse med en bygningshøjde på højst 36 m, at bebyggelse også kan anvendes til offentlige formål, at den maksimale bebyggelsesprocent beregnes for områderne under ét, og friarealkravet for erhvervsbyggeri er 20 procent af etagearealet. Friarealer skal indgå i et sammenhængende, offentligt tilgængeligt grønt strøg gennem områderne og kan beregnes for områderne under ét. Derudover er den sydlige del af området udlagt som et T1\*-område til tekniske formål. Dette område er i rækkefølgeplanen udlagt som perspektivområde til byudvikling efter år 2023.

Der er efter afholdelse af en forudgående høring udarbejdet et tillæg til Kommuneplan 2011, der udlægger lokalplanområdet til to S3\*-områder, områder til serviceerhverv. Den særlige bestemmelse, S\*-bemærkningen, vil give mulighed for, at der i forbindelse med lokalplanen fastlægges bebyggelse og byggefelter op til 12 etager.

### **Trafik**

Kalvebod Brygge / Vasbygade er regionale veje og Dybbølsbro er fordelingsgade i området.

Der er planlagt en grøn cykelrute, Valbyruten, gennem området med forbindelse til Sydhavnsområdet og byudviklingsområderne ved Tegholmen.

### **Detailhandel**

Kommuneplanen åbner mulighed for, at der kan indpasses begrænset detailhandel i området.

### **Parkeringsdækning**

Området indgår i tætbyen og de udpegede byudviklingsområder. I S-områderne (serviceerhverv) skal der udlægges parkeringsarealer til biler i størrelsesordenen og ikke over 1 parkeringsplads pr. 150 m<sup>2</sup> etageareal, dog 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> ved byggeri til butikformål.

I Kommuneplanen fastsættes der normer for cykelparkering. For arbejdspladser generelt skal der etableres 1,5 plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal. For butikker skal der etableres 4 pladser pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal.

### **Byomdannelsesområde**

Området indgår i byomdannelsesområdet Dybbølsbro Station.

## **Boligpolitik**

Københavns Kommune har som mål:

- At skabe plads til 637.000 københavnere i 2025
- At der opføres nye boliger til familier, unge og udsatte borgere, mens antallet af ældreboliger tilpasses fremtidens behov
- At skabe blandede og mangfoldige boligområder med boliger til alle københavnere
- At skabe trygge bykvarterer med mødesteder og udearealer, der skaber rammer for et sundt og aktivt liv
- At udvikle varierede byrum, der indbyder til ophold, aktivitet, og oplevelser for alle grupper af borgere
- At institutioner og faciliteter placeres tæt på boligområderne og at nye byområder får den rette serviceudbygning i rette tid
- At støjbelastningen af eksisterende og nye boliger reduceres
- At Københavns kulturarv bruges og synliggøres som del af grundlaget for at forstå og udvikle byen
- At kvaliteten af byens bevaringsværdige bebyggelser og bygninger fastholdes.

## **Varmeplanlægning**

Nybyggeri udlægges til at blive opført i overensstemmelse med kravene til lavest gældende energiklasse, jf. gældende bygningsreglement. Da området er byomdannelsesområde, skal de skærpede krav i BR 2020 overholdes.

Ejendommene er underlagt krav om tilslutning til kollektiv varmforsyning. Der skal dog meddeles dispensation fra tilslutningspligten, når bebyggelsen opføres som lavenergibebyggelse.

Bygninger, der forsynes fra en varmecentral med en varmekapacitet over 0,25 MW (blokvarmecentraler) og er beliggende i et fjernvarmeområde, har dog ikke krav på dispensation, når de bliver opført som lavenergibygning. Blokvarmecentraler er forpligtet til at tilslutte sig den kollektive forsyning, med mindre samfundsøkonomiske hensyn taler imod dette.

## **Jord og grundvand**

En ny jordflytningsbekendtgørelse er trådt i kraft 1. januar 2008. Denne medfører, at alle byzonearealer som udgangspunkt er områdeklassificerede, dvs. at overfladejorden formodes at være lettere forurenede. Områdeklassificering af et areal udløser pligt til anmeldelse af jord, der skal bortskaffes herfra.

Bortskaffelse af og håndtering af forurenede jord skal ske i henhold til Jordregulativ for Københavns Kommune 1. januar 2012. Dette kan hentes på Center for Miljøets hjemmeside [www.miljoe.kk.dk](http://www.miljoe.kk.dk) eller rekvireres på tlf. 33 66 58 00. Jorden kan også anmeldes via [www.jordweb.dk](http://www.jordweb.dk)

Ifølge Jordforureningslovens § 50a er alle byzonearealer som udgangspunkt områdeklassificerede, dvs. at overfladejorden formodes at være lettere forurenede. Områdeklassificering af et areal udløser pligt til anmeldelse af jord, der skal bortskaffes herfra til Center for Miljø.

Hvis der i forbindelse med byggeriet skal bortledes mere end 100.000 m<sup>3</sup>/år grundvand, eller hvis en grundvandssænkning står på i mere end 2 år, skal Center for Miljø, Jord, ansøges om bortledningstilladelse. Her skal der endvidere indhentes tilladelse til udførelse af borer og udledning af forurenede vand fra byggegruben.

Skal der udledes oppumpet grundvand til kloak, skal Center for Miljø, Virksomheder, tillige søges om udledningstilladelse. Skal oppumpet grundvand udledes til recipient (vandløb, åer, søer, havnen mm) skal Center for Park og Natur, Vandteamet, søges om tilladelse.

Ved ændring af areal til følsom arealanvendelse så som boliger, børneinstitutioner, skoler, offentlige legepladser, kolonihaver skal ejer/bruger sikre at de øverste 0,5 m på ubefæstede arealer består af rene materialer (jord, sand, grus el. lign.) eller varig fast belægning (jf. Jordforureningsloven § 72 b). Hvis det rene jordlag eller den faste belægning senere fjernes, skal ejer/bruger på ny sikre, at de øverste 0,5 m består af rene materialer, eller at der udlægges varig fast belægning.

Permanent dræning af grundvand i Københavns Kommune tillades som udgangspunkt ikke.

### **Regnvand**

Af Københavns Kommunes Spildevandsplan fremgår det, at regnvandet skal håndteres lokalt for at imødegå klimaændringerne og det øgede pres på kloakkerne. Regnvand kan anvendes til at vande de beplantede arealer i lokalplanområdet. Evt. kan der som led i den landskabelige bearbejdning anlægges små vådområder, der kan fungere som forsinkelsesbassiner.

Ved lokal håndtering forstås, at regnvandet opsamles, forsinkes, genanvendes, fordampes, nedsives, afledes til eksisterende vandområde eller til rekreativt udformet vandelement, der etableres til at modtage regnvandet. Dette kaldes under ét Lokal Afledning af Regnvand, LAR. En række tiltag kan medvirke til at opfylde dette krav, for eksempel ved at udnytte regnvandet til rekreative formål, grønne tage, toiletskyl, vaskeri, vanding, bilvask.

Ved større nybyggerier skal det vurderes, om der skal etableres et trestrengt system. Københavns Kommune har udgivet en LAR-Projekthåndbog, der beskriver en række LAR-metoder og løsninger. Endelig giver Planloven hjemmel til, at der kan stilles krav om brug af regnvand til toiletskyl. Hvis bygherren kan dokumentere, at dette ikke er muligt, skal det specifikke dokumentationsmateriale vurderes og godkendes af Københavns Kommune.

### **Affald**

Der skal afsættes plads til opsamling af kildesorteret affald i henhold til Københavns Kommunes Regulativ for erhvervsaffald og Regulativ for husholdningsaffald. Beholderantal og -placering skal aftales med Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Miljø, der desuden kan give rådgivning om indretning af kvarter-miljøstationer mm.

### **Trafikstøj**

I henhold til Københavns Kommunes vejledende krav til trafikstøj tillades der i områder med nyt boligbyggeri, børnehaver, vuggestuer, skoler, undervisningslokaler, plejehjem, hospitaler o.l., byggeri med en støjbelastning på op til L<sub>den</sub> 68 dB. Det skal i så fald ved placering af byggeriet på grunden samt ved støjisolering, lejlighedsindretning m.v. sikres, at det indendørs støjniiveau med delvist åbne vinduer (0,35 m<sup>2</sup>) ikke overstiger L<sub>den</sub> 46 dB fra vejtrafik og L<sub>den</sub> 52 dB fra jernbanetraffic i sove- og opholdsrum. Alle opholds- og soverum skal have vinduer, der kan åbnes og samtidig overholde disse støjkraav.



På højere læreanstalter, hoteller og i kontorer o.l. må det indendørs støjniveau ikke overstige 51  $L_{den}$  dB fra vejtrafik og  $L_{den}$  57 dB fra jernbanetrafik med åbne vinduer (0,35 m<sup>2</sup>). Det nødvendige luftudskifte kan dog eventuelt sikres på anden vis end ved oplukkelige vinduer.

Det indendørs støjniveau må i lokaler til administration, liberale erhverv, undervisning og lignende må ikke overstige 35 dB(A).

For udendørs opholdsarealer herunder skolegårde, legeområder gælder, at støjniveauet ikke må overstige  $L_{den}$  58 dB fra vejtrafik og  $L_{den}$  64 dB fra jernbanetrafik. På boldbaner kan accepteres højere støjniveauer.

Grænseværdien for vibrationer fra jernbane er 75 dB (KB-vægtet accelerationsniveau).

Der henvises i øvrigt til Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje", hvor støjindikator  $L_{den}$  vægter støjen i forhold til dag, aften og nat.  $L_{den}$  er en sammenvejning af trafikstøjen om dagen, aftenen og natten. Støjen om aftenen tillægges et genetillæg på 5 dB, mens støj om natten får et genetillæg på 10 dB. Dag er fra kl. 07-19, aften fra kl. 19-22 og nat er fra kl. 22-07. Formålet er at tage højde for menneskers særlige støjfølsomhed om aftenen og natten. Desuden henvises der til Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner" med tillæg af juli 2007.

### Lokalplaner

En del af lokalplanområdet er omfattet af lokalplan nr. 403 "Rigsarkivet". Området grænser op til lokalplan nr. 433 "Otto Busses Vej" med tillæg nr. 1.

#### *Lokalplan nr. 403 "Rigsarkivet"*

Den nordlige del af lokalplanområdet er omfattet af underområde IV i lokalplan nr. 403 "Rigsarkivet" fra 2006 (Ref. 10.4). Underområde IV er i lokalplan nr. 403 udlagt til serviceerhverv og boliger med krav om udarbejdelse af en supplerende lokalplan inden opførelse af bebyggelse.

#### *Lokalplan nr. 433 "Otto Busses Vej" med forslag til tillæg nr. 1*

Lokalplan nr. 433 fra 2009 med forslag til tillæg fra 2011 (Ref. 10.5 og 10.6) omfatter banearealet sydvest for lokalplanområdet, som udlægges til tekniske anlæg af offentlig/almen karakter samt til kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) for Metroens Cityring. Eksisterende tomme bygninger og ubebyggede arealer kan anvendes til mindre fremstillingsvirksomheder, kreative erhverv, sports- og fritidsanlæg, kulturelle formål mv.

#### *Andre lokalplaner i området*

Området sydøst for Kalvebod Brygge er omfattet af lokalplan nr. 202 "Fiske-torvet" fra 1992, som fastlægger området som erhvervsområde med butikcenter, hotel og kontorbyggerier samt boligbebyggelse langs havnefronten. En ny rampe ved Dybbølsbro "Cykelslangen" vil forbedre adgangsforholdene omkring Bryggebroen.

Nord for baneterrænet giver lokalplan nr. 203 "Tietgensbro" fra 1992 mulighed for at opføre et hotel.

Nordvest for lokalplanområdet er omfattet af lokalplan nr. 262 "Brune Kødbj" fra 2005 med tillæg nr. 1, som fastlægger området til kultur- og fritidsformål.

Der er endvidere taget skridt til at udarbejde en lokalplan for Hvide Kødbj.

## 6. Alternativer

Lokalplanområdet er tidligere baneareal, som ikke længere er i brug til jernbaneformål. En del af arealet er omfattet af en lokalplan med rammebe-

stemmelser, som indebærer, at der skal udarbejdes en supplerende lokalplan, før området kan tages i brug til nye formål. En anden del af området er ikke omfattet af lokalplan, men er i rækkefølgeplanen udlagt som perspektivområde til byudvikling efter 2023. I Kommuneplan 2011 er området dels udlagt til boliger og serviceerhverv og dels til område til tekniske formål.

#### *0-alternativ*

En fastholdelse af de nuværende planlægningsrammer i Kommuneplan 2011 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, som ikke bidrager til byens kvaliteter.

#### *Andre alternativer*

Det vil være muligt at udvikle området med en lavere bebyggelsesprocent end den foreslåede. Det vil imidlertid ikke være i overensstemmelse med kommunens og statens ønske om at fremme den kollektive trafik ved hjælp af intensiv bebyggelse og placering af arbejdskraftintensive erhverv og offentlige funktioner i de stationsnære områder.

## **7. Miljøbeskyttelsesmål**

Københavns Kommune har vedtaget en række målsætninger på miljøområdet.

Borgerrepræsentationen har den vision, at København er CO<sub>2</sub>-neutral i 2025. Som et første mål skal København reducere sin CO<sub>2</sub>-udledning med 20 % i perioden 2005-2015. Det svarer til en reduktion fra ca. 2.500.000 tons til ca. 2.000.000 tons CO<sub>2</sub>.

Målet skal nås gennem en række konkrete initiativer, som fremgår af Københavns Klimaplan. Herunder nedenstående, der alle er indarbejdet i lokalplanen:

- Flere cykelstier og grønne cykelruter skal få flere til at cykle
- Parkeringsbegrænsninger skal fremme den kollektive trafik
- En tæt by skal mindske transportbehovet
- Nye byområder skal udpeges til lavenergiområder

Herudover ønsker kommunen gennem flere grønne områder, grønne tage og forsinkelse af regnvand at sikre byen mod det vejr, der er en konsekvens af klimaforandringerne.

Borgerrepræsentationen har med vedtagelse af visionen "Miljømetropolen" opsat 4 miljømål:

- København skal være verdens bedste cykelby
- København skal være centrum for verdens klimapolitik
- København skal være en grøn og blå hovedstad
- København skal være en ren og sund storby

Med lokalplanens bestemmelser er der taget hensyn til disse mål.

## 8. Miljømæssige konsekvenser

### 8.1 Befolkning og sundhed

#### Svage grupper fx handikappede

Udbygning af et nyt kvarter i byen skal ske under hensyntagen til handicappede og bevægelseshæmmede. I henhold til Københavns Kommunes sædvanlige praksis stilles der i lokalplanen krav om, at indretning af de ubebyggede arealer skal ske, så bevægelseshæmmedes færden på arealerne tilgodeses.

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet strategien "Byen for alle", som skal sikre tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede i Københavns Kommune. Strategien er implementeret i lokalplanen. Svage grupper i øvrigt vurderes ikke at blive berørt af planlægningen.

Lokalplanen giver mulighed for en bebyggelse med byrum og gennemgående parkstrøg med cykel- og gangsti i forskellige niveauer, herunder med forbindelse til Dybbølsbro og dermed Dybbølsbro Station. Parkstrøget fungerer som adgangsvej for lette trafikanter til ejendomme og øvrige funktioner. Stiforløb, der forbinder terrænet i gadeplan med det grønne strøg i 7 m højde, skal udformes med en maksimal stigning på 4 %.

Der etableres i område I niveaufri adgang fra hhv. Kalvebod Brygge og Carsten Niebuhrs Gade til parkstrøget via ramper.

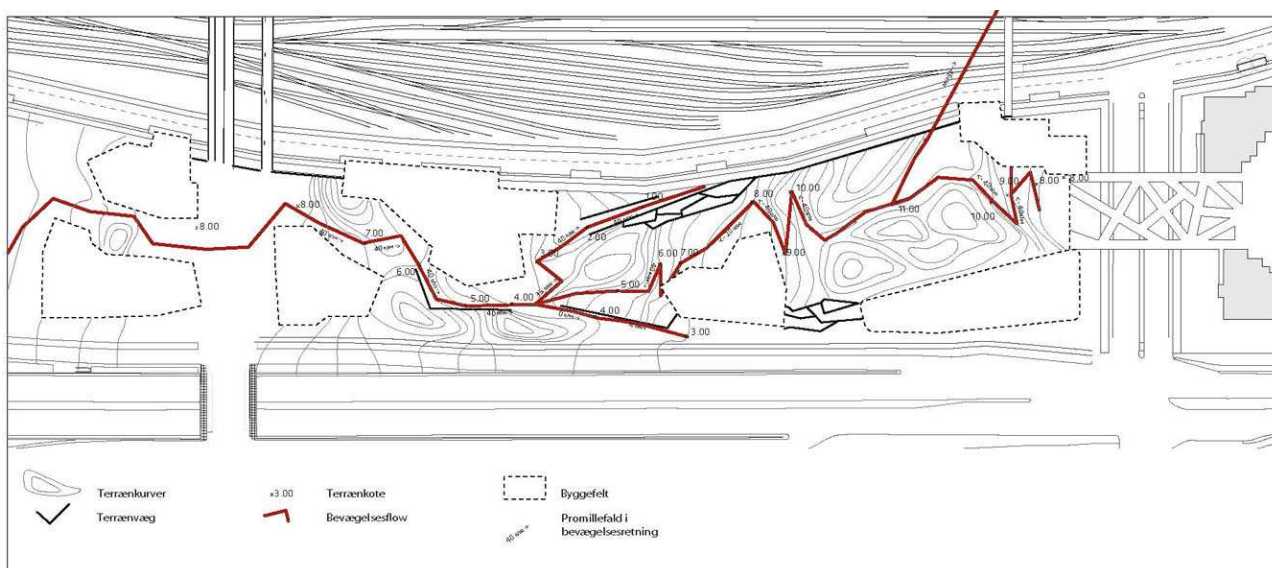
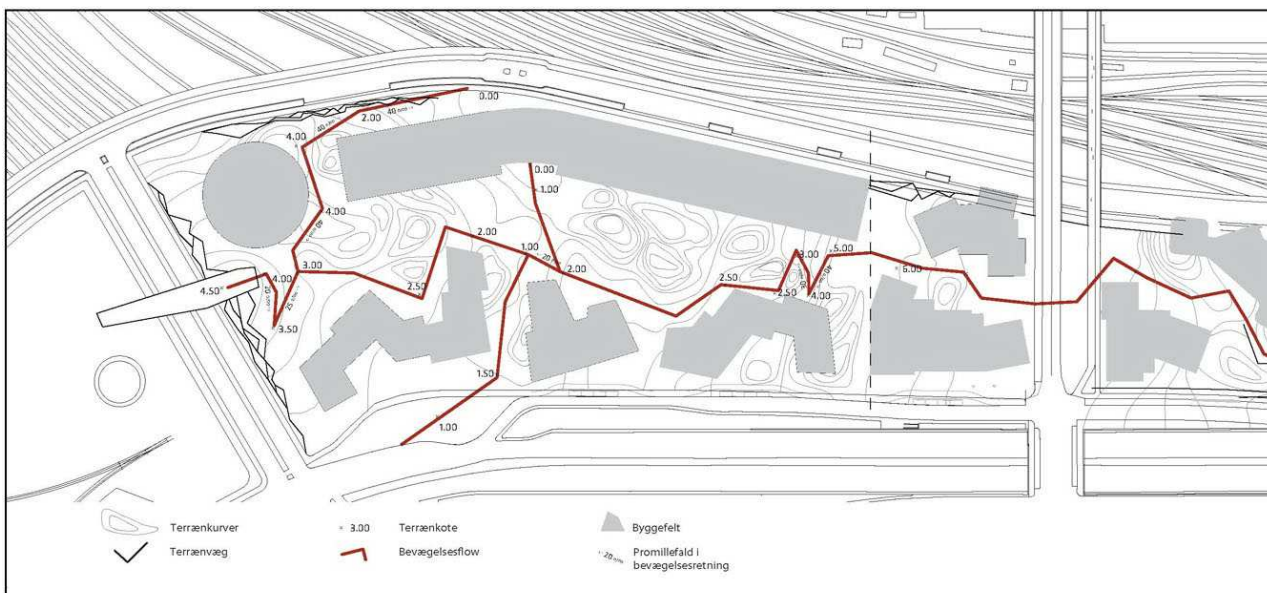


Illustration 8.1.1 SLA / Holscher Arkitekter  
Overordnet koterung i bevægelseslinier i område I



*Illustration 8.1.2 SLA / Tranberg Arkitekter  
Overordnet koterung i bevægelseslinier i område II og III*

### *Vurdering*

Lokalplanen åbner mulighed for at etablere et parkstrøg, en række nye offentlige byrum og ny bebyggelse, hvortil der sikres adgang ved hjælp af ramper. Stiforløb, der forbinder gadeplanet med parkstrøget, må ikke etableres med en stigning på over 4 %. Det vurderes derfor, at lokalplanen sikrer, at hensynet til tilgængelighed for alle tilgodeses, og at stigningen tilgodeses bevægelseshæmmede. Der vurderes ikke umiddelbart at være forhold, der er til hinder for, at tilgængeligheden sikres.

### **Friluftsliv og rekreative interesser**

Lokalplanen åbner mulighed for at indarbejde en række forskellige rekreative tilbud i det nye parkstrøg, som henvender sig til forskellige brugergrupper.

Lokalplanen giver mulighed for at etablere en gennemgående stiforbindelse for cyklister og gående fra Bernstorffsvej via Dybbølsbro til Otto Busses Vej med stiforbindelser til Vesterbro, Kalvebod Brygge, Fisketorvet og til Bryggebroen og Islands Brygge. Stierne vil dermed medvirke til at binde Indre By, Vesterbro og Sydhavnen sammen.

Se også afsnit 8.6 Trafik, Stier og cykelruter.

### *Vurdering*

Det vurderes, at etablering af cykel- og gangstierne gennem området og til de omgivende byområder vil forbedre vilkårene for cyklister og gående.

Etablering af parkstrøget med uderum og beplantning vil bidrage positivt til det rekreative miljø i byen og vil være en forbedring af de rekreative tilbud i lokalområdet og de omgivende bydele, ikke mindst Vesterbro.

## **8.2 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna**

### **Sjældne, udryddelsestruede eller fredede dyr, planter eller naturtyper**

Der er ikke kendskab til, at der inden for lokalplanområdet forekommer sjældne, udryddelsestruede eller fredede dyr, planter eller naturtyper.

Lokalplanen giver mulighed for at etablere et parkstrøg med et højt naturindhold i form af afvekslende beplantning og naturelementer som nye regnvandsbiotoper. Udformningen af parkstrøget vil give mulighed for et rigt og varieret plante- og dyreliv, og der vil være mulighed for at skabe faunapassager til de omgivende områder.

Det fastlægges i lokalplanen, at flade tage skal begrønnes, og at mindst 20 % af tagfladerne skal anlægges med intensive grønne tagflader med et vækstlag på mindst 35 cm og resten af taget med et vækstlag på mindst 15 cm.

I lokalplanen fastlægges der krav om etablering af beplantning i hhv. en urbanzone, hvor mindst 10 % skal fremstå som natur uden belægning, og en naturzone, hvor mindst 70 % skal fremstå som natur uden belægning. Der fastlægges endvidere krav til antallet af træer i trægrupperzoner og krav om plantning af træer med et stammeomfang på 18-20 cm.

#### *Vurdering*

Det vurderes, at etablering af parkstrøget med et højt naturindhold vil forbedre naturstanden i byen og give mulighed for etablering af faunapassager til de omgivende områder.

Det vurderes, at etableringen af begrønnede tage vil medvirke til at forøge naturindholdet i området.

#### **Grønne områder**

Lokalplanområdet er i dag et nedlagt baneterræn med et lavt naturindhold. Der er to 7-8 m høje træer ved den gamle banebygning ved Kalvebod Brygge, og i den sydlige dele er der beplantning med buske og mindre træer mod Kalvebod Brygge.

Kommuneplanen udlægger området til serviceerhverv. Lokalplanen giver mulighed for, at der udover erhvervsbebyggelse etableres et grønt parkstrøg af høj kvalitet og med stor variation. Det grønne område vil være et tilskud ikke blot til området selv, men også til de omgivende bydele, ikke mindst Vesterbro.

#### *Undersøgelser*

Lokalplanområdet fremtræder i dag som et åbent forhenværende baneterræn uden natur af nævneværdig karakter. Forvaltningen har foretaget en registrering af den eksisterende beplantning inden for lokalplanens område. Beplantningen tilfører arealerne, der ligger ud til Kalvebod Brygge, en vis grøn værdi, men er ikke sjælden eller værdifuld. Lokalplanen muliggør, at enkelte eksisterende træer kan fjernes for at kunne realisere et nyt landskabsstrøg med ny beplantning.

#### *Vurdering*

Det vurderes, at den eksisterende beplantning i området ikke er bevaringsværdig.

Det vurderes, at lokalplanens realisering vil betyde, at der bliver større og mere attraktive grønne områder i byen og i bydelen.

### **8.3 Landskab og jordbund**

#### **Landskabelig værdi**

Lokalplanområdet indgår i dag i det store åbne byrum, som banearealerne udgør. Området er opfyldt med inddæmningen af Kalvebod Strand. Det er næsten fladt, og Ingerslevsgade ligger højere end baneterrænet.

Med etablering af det hævede og kuperede parkstrøg og byrum i lokalplanområdet skabes der et nyt menneskabt landskab med stor landskabelig og terrænmæssig variation.

#### *Vurdering*

Det vurderes, at lokalplanens realisering vil betyde, at der skabes et nyt attraktivt landskab med store oplevelsesmæssige kvaliteter. Dette landskab og den nye bebyggelse vil forbedre den landskabelige oplevelse af området.

#### **Jordforurening**

Lokalplanområdet omfatter arealer, der tidligere har været anvendt til jernbanearerale. Arealerne er derfor forurenede i et væsentligt omfang gennem en længere årrække.

#### *Historisk redegørelse*

Der er i april 2003 udarbejdet en historisk redegørelse for Københavns Godsbanegård. I redegørelsen er der udpeget en række potentielle kilder til forurening i området.

#### *Undersøgelser*

Hele Godsbaneterrænet herunder lokalplanområdet er kortlagt på vidensniveau 2 jf. Jordforureningsloven. Kortlægning er sket på baggrund af to kraftige punktkildeforureninger – 'hotspots' med dels tungmetaller og dels benzin/olie/tjærestoffer. Disse vil blive fjernet ved byggeri. Området er præget af, at der i 100 år har været industriel aktivitet og må derfor betragtes som forurenede.

I miljøtekniske borer fra 2008, hvor den tidligere godsbanegårdsbygning lå, er der konstateret forurening i det terrænnære grundvand med chlorerede opløsningsmidler og oliestoffer.

#### *Undersøgelser underområde I*

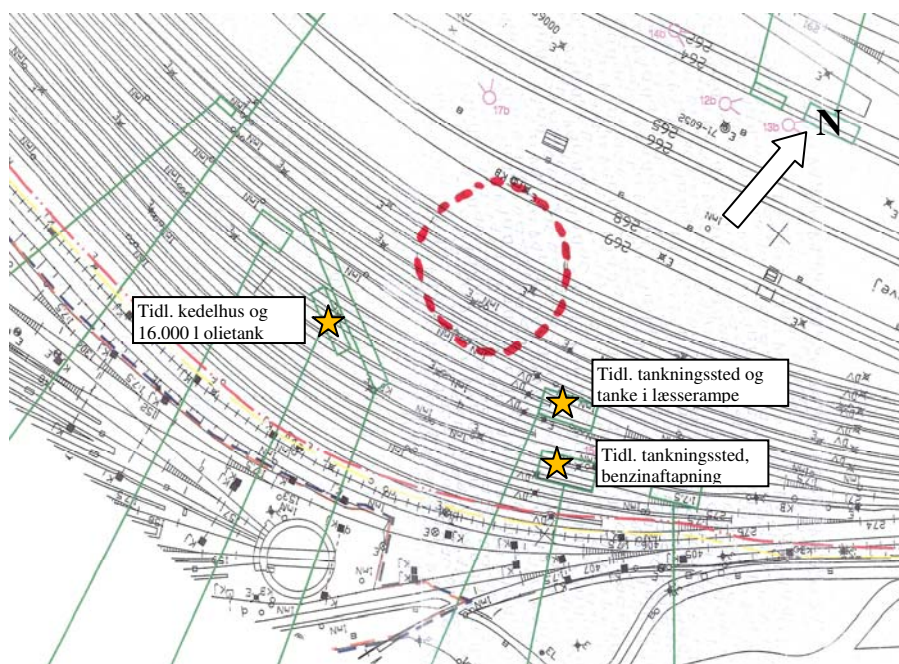
For den nordlige del af lokalplanområdet, underområde I svarende til underområde IV i lokalplan nr. 403, er der af COWI udarbejdet en forureningsundersøgelse i august 2004 (Ref. 10.7). Da der på det tidspunkt ikke var taget stilling til placering af den fremtidige bebyggelse, blev der ikke foretaget en forklassificering med henblik på bortkørsel af jord. Analyseresultaterne fra de udtagne jordprøver kan bruges som en del af en fremtidig forklassificering. Der blev udført 29 lokaliseringsboringer for analyse ved de 29 potentielle kilder til forurening af jord og vand udpeget i den historiske redegørelse.

Der er påvist udbredt jordforurening med olieprodukter, herunder ved en tidligere traktorremise/værksted samt olietank og ved en da eksisterende overjordisk olietank, nedgravet tank og tidligere værksteder, samt kulbrinter, BTEX, PAH. Koncentrationerne af tungmetaller ligger ikke ud over det naturligt forekommende interval. I næsten alle vandprøver er der påvist lave koncentrationer af organiske komponenter og i én prøve høj koncentration af chlorerede opløsningsmidler.

#### *Undersøgelser underområde III*

For Banedanmark har Rambøll udarbejdet en geoteknisk undersøgelse af byggegrunden for det planlagte kontrolltårn for trafikstyring, som ønskes placeret i den vestlige del af lokalplanområdet, underområde I (Ref. 10.8). Der er udført 3 geo- og miljøtekniske borer ved den kommende byggegrund, som danner grundlag for den geo- og miljøtekniske projektering af byggeriet. Som supplement til den geotekniske vurdering er der foretaget en miljøteknisk vurdering af jordens forureningsgrad i området med henblik på håndtering af overskudsjord fra projektet.

På baggrund af undersøgelserne vurderes det, at bygningen skal pælefundes med rammede pæle i den faste kalk 7-8 m under nuværende terræn.



*Illustration 8.3.1 Rambøll*

Byggefeltet for det planlagte kontroltårn i underområde III, hvor der er taget 3 boreprøver ved den geotekniske undersøgelse. 3 mulige forureningskilder er markeret syd og sydøst for undersøgelsesområdet.

Ved den miljøtekniske analyse af de 3 boreprøver er der kun fundet forurening i en enkelt af jordprøverne, hvor der er et indhold af kulbrinter på klasse 2-niveau, men kun med en mindre overskridelse af kriteriet for ren jord. Kulbrinterne bedømmes som tungere kulbrinter fra fuel- eller smøreolie og/eller fra et tjæreprodukt som asfalt eller lignende. De øvrige analyserede jordprøver er rene svarende til klasse 0- eller 1-jord.

#### *Vurdering*

I den nordlige del, underområde I svarende til underområde IV i lokalplan nr. 403, vurderes der ikke at være kontaktrisiko i forbindelse med den konstaterede forurening ved nuværende eller fremtidig ikke følsom arealanvendelse.

Den forurening, der er påvist, vurderes ikke at udgøre en risiko for indeklimaet i fremtidigt byggeri. Det kan dog ikke udelukkes, at der ved et fremtidigt byggeri skal tages hensyn til forureningen med chlorerede opløsningsmidler samt aromatiske kulbrinter. Den forurening, der er påvist, vurderes ikke at udgøre en risiko for vandindvindingsinteresser eller recipienter i området.

I den sydlige del, underområde III, er der i én ud af tre boreprøver konstateret en mindre overskridelse af kriteriet for ren jord. De øvrige analyserede jordprøver er rene svarende til klasse 0- eller 1-jord.

#### *Afværgeforanstaltninger*

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

Da området er kortlagt, kræver det en § 8-tilladelse at bygge boliger eller lignende. En sådan tilladelse kræver forudgående undersøgelser.

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

### **Jordhåndtering og –flytning**

På baggrund af den geo- og miljøtekniske undersøgelse af byggefeltet for det planlagte kontroltårn i underområde III (Ref. 10.8) konstaterer Rambøll, at fyldjorden inden for forventet gravedybde er ren i mindst klasse 1, dog med en enkelt af de analyserede jordprøver i klasse 2. Rambøll vurderer, at der ikke i de 3 geotekniske borer er tegn på forurening i de dybere jordlag under forventet udgravningsniveau. Der er dog risiko for, at man ved evt. dybere udgravning end pt. antaget (ca. 1,5 m under terræn) muligvis kan træffe udkanten af forureningen konstateret sydøst for byggefeltet.

#### *Vurdering*

Vedrørende byggefeltet i underområde I vurderes det, at der er gode muligheder for at genanvende opgravet jord, da det fremtidige terræn hæves nogle steder op til 3 m over nuværende terræn. Den konstaterede forurening vurderes ikke at være en hindring for en sådan nyttiggørelse af opgravet jord.

## **8.4 Vand**

### **Overfladevand**

Af Københavns Kommunes Spildevandsplan fremgår det, at regnvandet skal håndteres lokalt for at imødegå klimaændringerne og det øgede pres på kloakkerne. Lokal håndtering vil sige indenfor egen matrikel i et lokalområde omfattende flere matrikler og eventuelt ved afledning til en nærliggende recipient. Ved lokal håndtering forstås, at regnvandet opsamles, forsinkes, genanvendes, fordampes, nedsives, afledes til eksisterende vandområde eller til rekreativt udformet vandelement, der etableres til at modtage regnvandet. Dette kaldes under et Lokal Afledning af Regnvand, LAR. En række tiltag kan medvirke til at opfylde dette krav, for eksempel ved at udnytte regnvandet til rekreative formål, grønne tage, toiletskyl, vaskeri, vanding, bilvask. Ved større nybyggerier skal det vurderes, om der skal etableres et trestrengt system (se Spildevandsplanen).

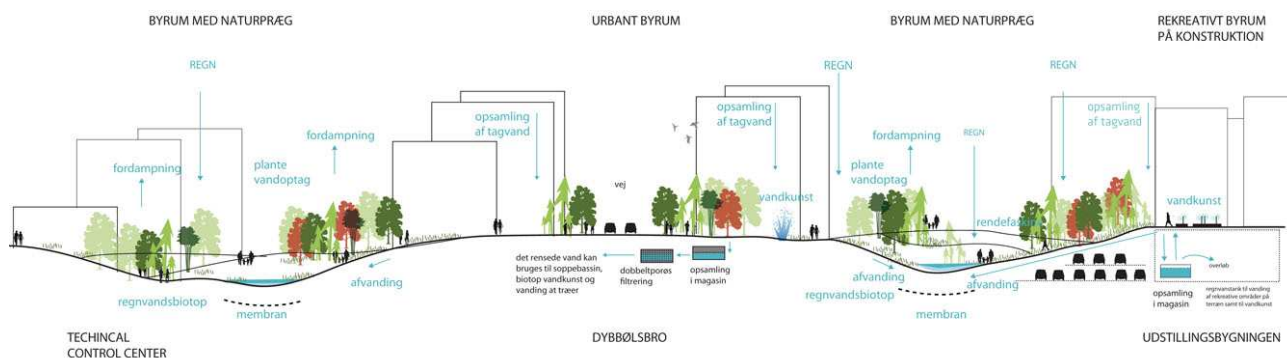
Københavns Kommune har udgivet en LAR-Projekthåndbog, der beskriver en række LAR metoder og løsninger. Endelig giver Planloven hjemmel til, at der kan stilles krav om brug af regnvand til toiletskyl. Hvis bygherren kan dokumentere, at dette ikke er muligt, skal det specifikke dokumentationsmateriale vurderes og godkendes af Københavns Kommune.

Lokalplanområdet består af tidligere baneearealer med en betydelig jordforurening, og nedsivning af regnvand er derfor ikke acceptabel. Lokalplanen giver mulighed for, at der etableres et byområde, hvor alt regnvand fra området opsamles og genbruges (LAR), og intet regnvand udledes til kloaknettet. Regnvand fra tage og fra overflader opsamles og håndteres på overfladen i vegetationsdækkede elementer (trug, wadier og regnbede) og ledes til regnvandsbiotoper og det overskydende til regnvandsmagasiner. Fra magasinerne renses vandet og hentes til vanding og til vandkunst.

Det fastlægges i lokalplanen, at flade tage skal begrønnes, og at mindst 20 % af tagfladerne skal anlægges med intensive grønne tagflader med et vækstlag på mindst 35 cm, og resten af taget med et vækstlag på mindst 15 cm.

Det fastlægges i lokalplanen, at der ved bebyggelse skal etableres anlæg til opsamling af regnvand fra tage og facader til brug for WC-skyl og tøjvask i maskine.





*Illustration 8.4.1 SLA / Holscher Arkitekter  
Principperne for Lokal Afledning af Regnvand*

### *Vurdering*

På Kalvebod Brygge Vest kan regnvand ikke nedsives, da det hævede grønne landskab ikke har kontakt til det naturlige terræn. Imidlertid vil det beplantede landskab i sig selv kunne opsuge en del regnvand, der kan bruges til vanding.

Det vurderes, at udformningen af landskabet integreret med håndtering og genbrug af regnvand fra tage dels vil modvirke nedsivning til den forurenede jord og dermed forurening af grundvandet og dels vil reducere vandbruget i bebyggelsen og til vanding af udearealer mv. Håndteringen af regnvand vil dermed også medvirke til at skabe et afvekslende og varieret naturindhold i parkstrøget i området.

### *Afværgeforanstaltninger*

Regnvandsafledningen vil blive overvåget i forbindelse med den løbende spildevandsplanlægning.

## **8.5 Støj**

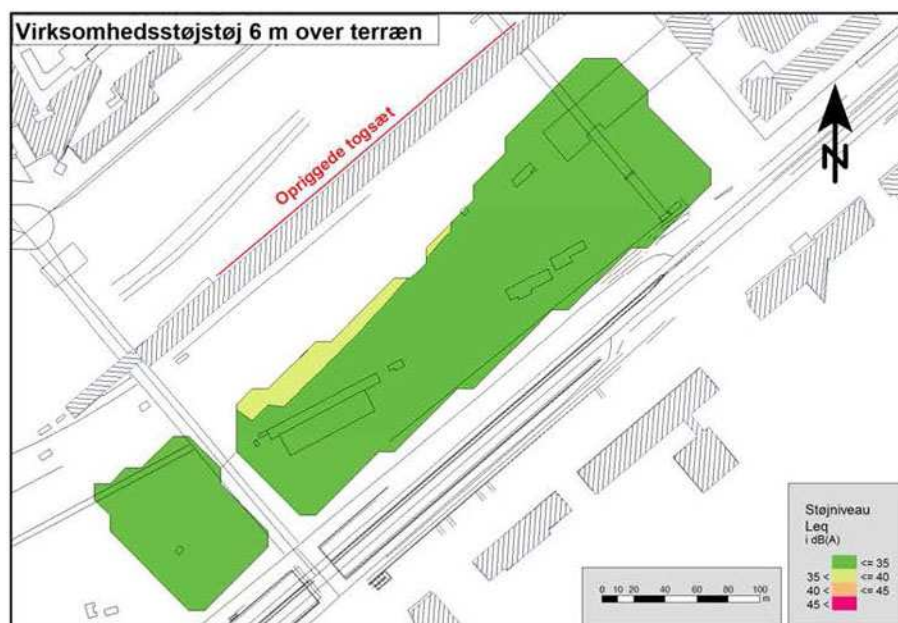
### **Virksomhedsstøj**

Umiddelbart op ad lokalplanområdet ligger IC3-klargøringscenter og reparationshal med et 8 m højt afkast. I forbindelse med klargøringscenter og reparationshal er der aktiviteter over hele døgnet, herunder også en del tomgangskørsel.

Lokalplanområdet påvirkes ikke af støj fra andre virksomheder.

### *Undersøgelser*

Der er i 2011 af Rambøll udarbejdet en beregning af trafikstøj og virksomhedsstøj for underområde I (Ref. 10.10). Beregningen omfatter støj fra IC3-klargøringscentret og reparationshallen. Der vist beregninger for højderne 2 m, 6 m, 20 m og 40 m over terræn. Ingen af beregningerne viser en overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende maksimale støjniveauer på 55/45/40 dB i henholdsvis dag-/aften-/nattetimerne på søn- og helligdage.



*Illustration 8.5.1 Rambøll*

*Beregning af virksomhedsstøj 6 m over terræn. Hele arealet er belastet med virksomhedsstøj under 40 dB(A).*

#### *Vurdering*

De vejledende støjgrænser for centerområder og etageboligområder er overholdt i området. Der er således ikke problemer med udnyttelsen af området i forhold til støjgrænser for virksomhedsstøj.

Det er forvaltningens vurdering, at hvis det ønskes at placere boliger, daginstitutioner eller lignende følsom arealanvendelse i lokalplanområdet nærmere end 150 m fra klargøringscentret og reparationshallen, skal det afklares, hvorvidt aktiviteterne her vil give anledning til gener, og hvilke afværgetiltag der eventuelt vil være nødvendige.

Det skal bemærkes, at klargøringscentret og reparationshallen fungerer som støjskærm for jernbanestøj mod lokalplanområdet.

#### *Afværgeforanstaltninger*

Se vurdering ovenfor.

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

## **8.6 Trafik**

### **Trafikafvikling / belastning**

En udbygning af området med ca. 118.000 m<sup>2</sup> etageareal og over 4.700 nye arbejdspladser samt udstillingsfaciliteter vil medføre en trafikal belastning fortrinsvis med personbiler, men også servicekørsel, med de miljømæssige konsekvenser, som en udbygning af dette omfang indebærer.

Biltrafikken har god adgang fra det regionale vejnet via Bernstorffsgade og Kalvebod Brygge. Internt i området fungerer Carsten Niebuhrs Gade og dens fremtidige forlængelse som fordelingsvej og binder området sammen på langs. Adgangen sker via Bernstorffsgade fra nord, Arni Magnussons Gade midt i området og fra syd via Carsten Niebuhrs Gade og en forlagt

Otto Busses Vej. Der bliver ikke tilkørsel for biler til området direkte fra Kalvebod Brygge.

Lokalplanområdet ligger stationsnært. Dybbølsbro S-togstation ligger umiddelbart op ad området. Der er ligeledes god betjening med busser i Bernstorffsgade og på Kalvebod Brygge samt en E-bus og citybussen 11A, der begge kører igennem området. Derfor forventes en stor andel af områdets beskæftigede, brugere og gæster at benytte kollektiv trafik.

### **Trafikstøj**

Lokalplanområdet er omgivet af de stærkt trafikerede veje Kalvebod Brygge og Dybbølsbro og af baneterrænet med stærk togtrafik.

Vejtrafikstøjniveauet langs Kalvebod Brygge ligger over 75 dB i såvel 1½ som 4 meters højde. På Dybbølsbro ligger det på 70-75 dB. Størstedelen af lokalplanområdet belastes således med et trafikstøjniveau på 65-75 dB.

Københavns Kommunes vejledende krav til trafikstøj er gennemgået under pkt. 5.

I lokalplanen fastlægges der krav til den maksimale påvirkning med trafikstøj i området.

#### *Undersøgelser underområde I*

Der er i 2011 af Rambøll udarbejdet en beregning af trafikstøj og virksomhedsstøj for underområde I, svarende til underområde IV i lokalplan nr. 403 (Ref. 10.9 og 10.10). Beregningerne omfatter støj fra veje og jernbaner samt virksomhedsstøj (i praksis støj fra IC3 klargøringscenter). Beregningerne er udført over en digital rumlig model af området med støjklæder, terræn og bygninger, som har betydning for støjudbredelsen, herunder eksisterende og planlagte bygninger i underområde I, II og III i lokalplan nr. 403. Den planlagte bebyggelse i lokalplanområdet, herunder i underområde I, har derimod ikke indgået i modellen og dermed ikke i beregningen. Klargøringscentret, som skærmer mod nogle af sporene, er indlagt i modellen. Der er regnet ud fra den fremtidige situation efter etablering af baneudvidelsen København-Ringsted. Der er udført beregninger for højderne 2 m, 6 m, 20 m og 40 m over terræn.

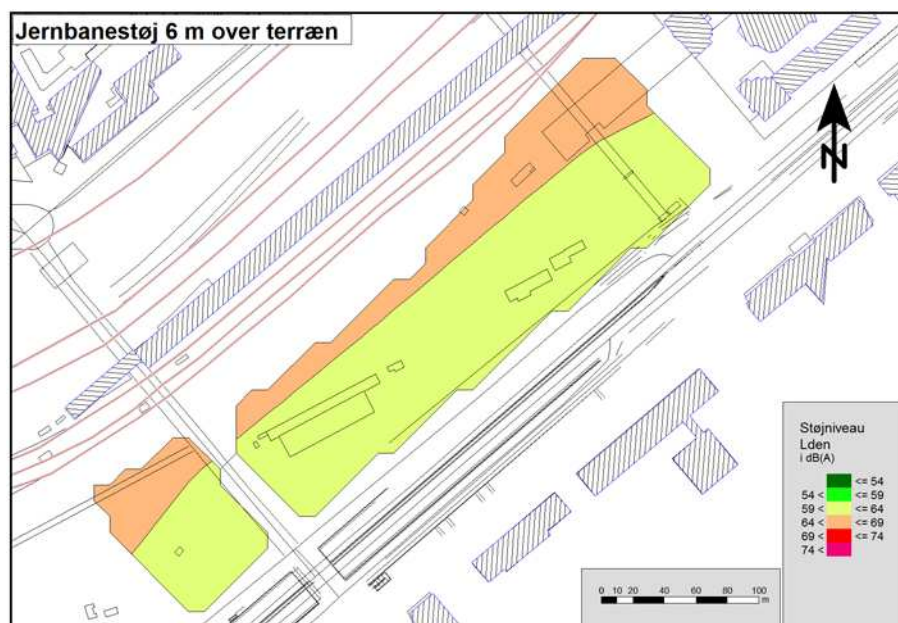
#### *Vejstøj underområde I*

Området er generelt støjbelastet over Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for såvel boliger som kontorer. Hele området er belastet med vejstøj over 58 dB(A), og dele af området er belastet med støj over 68 dB(A). Ved planlægningen af bebyggelsen i området vil det derfor sandsynligvis være nødvendigt at tage de specielle regler for etablering af boliger/kontorer i støjbelastede områder i anvendelse. Dette indebærer etablering af specielle facadeløsninger og afskærmning af udendørs opholdsarealer. Ved planlægningen kan udnyttes det forhold, at bygningerne selv skærmer for støjen i forhold til opholdsarealer og lignende.



*Illustration 8.6.1 Rambøll*

Beregning af vejstøj 6 m over terræn. Alle arealer er belastet med over 58 db(A). Orange arealer er belastet med over 68 dB(A).



*Illustration 8.6.2 Rambøll*

Beregning af jernbanestøj 6 m over terræn. Arealet mod nordvest er belastet med over 64 dB(A).

#### *Jernbanestøj underområde I*

Området er for den nordvestlige dels vedkommende belastet med jernbanestøj over Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for boliger, hvorimod de vejledende støjgrænser for kontorer, hoteller mv ikke er overskredet. Den nordvestlige del af området langs banearealet er belastet med jernbanestøj over 64 dB(A). Området er ikke belastet med jernbanestøj over 69 dB(A). Støjbelastningen tiltager ved større højde over terræn. Afhængigt af bebyggelsens art kan det komme på tale at benytte de specielle regler for etablering af boliger/kontorer i støjbelastede byområder.

### *Vurdering*

Det vurderes, at støj fra vejtrafik og fra jernbane samt virksomhedsstøj ikke vil være til væsentlig gene.

Det skal bemærkes, at IC3-klargøringscentret og -reparationshallen ved underområde I fungerer som støjskærm for jernbanestøj.

### *Afværgeforanstaltninger*

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 etablering af daginstitution og boliger.

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

### **Vibrationer**

Lokalplanområdet er beliggende umiddelbart op til banearealet og er påvirket af vibrationer fra jernbanedriften. Efter udflytning af godsterminalen er der alene tale om persontog.

Jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 1, 1997, Støj og vibrationer fra jernbaner bør der sikres en mindste afstand mellem boliger (dvs. også anden følsom arealanvendelse som børneinstitutioner o.lign.) og fjerntog på mindst 50 m og til øvrige tog mindst 25 m.

### *Vurdering*

Der kan være et problem med vibrationer fra jernbane, alt efter hvor tæt der bygges på sporene. Udbredelsen af vibrationer er meget afhængig af jordbundens beskaffenhed. Forvaltningen vurderer, at der bør være mindst 100 m fra jernbanespor til støjfølsom anvendelse.

### *Afværgeforanstaltninger*

Det bør ved målinger på stedet eftervises, at grænseværdien for vibrationer på 75 dB (KB-vægtet accelerationsniveau) kan overholdes jf. Miljøstyrelsens Retningslinier for måling og vurdering af vibrationer i det eksterne miljø, 1983.

### **Trafiksikkerhed**

Udviklingen af et byområde på 118.000 m<sup>2</sup> etageareal og heriblandt udadvendte udstillingsfaciliteter vil medføre en øget trafik til og fra området. En øget trafik vil alt andet lige kunne medføre en risiko for flere færdselsuheld.

Lokalplanen forudsætter en regulering af biltrafikken til området og anlæg af stiforbindelser til og igennem området med henblik på at øge den trafikale sikkerhed. For så vidt angår underområde I er der ingen biltrafik inde i lokalplanområdet, bortset fra den krydsende trafik på Dybbølsbro.

For underområde I fastlægges der i lokalplanen tilkørsel for biler til parkering på terræn under det hævede dæk og i kælder kun fra Carsten Niebuhrs Gade. Der fastlægges holdepladser sikret med fodgængerhelle for taxi-drop-off mod Kalvebod Brygge og Arni Magnussons Gade.

Der etableres stiforbindelser igennem og til området. Disse er nærmere beskrevet i afsnit 8.1 Befolkning og sundhed, Friluftsliv og rekreative interesser.

### *Vurdering*

Lokalplanen vurderes at forbedre trafikforholdene og trafiksikkerheden for bløde trafikanter. Det skyldes især de gennemgående stiforbindelser med

forbindelse til de omgivende byområder, samt at biltrafikken til og fra området ikke krydser disse stiforbindelser.

#### *Afværgeforanstaltninger*

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.

Afviklingen af trafikken i krydset på Dybbølsbro skal følges løbende.

#### **Parkering**

Da området er stationsnært, forventes en stor del af bebyggelsens ansatte og brugere at ankomme med kollektiv trafik.

Der etableres et mindre antal parkeringspladser på terræn i Carsten Niebuhrs Gade, mens størstedelen af parkeringen etableres i konstruktion under det hævede parkstrøg og i kælder.

Parkeringsdækningen for området som helhed er én plads pr. 150 m<sup>2</sup>. Fra parkeringsanlæggene er der direkte adgang til parkstrøget.

For underområde I fastlægges der i lokalplanen cykelparkering med direkte adgang fra stierne. Der sikres 1,5 cykelparkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> erhvervs-etageareal og mindst 4 pladser pr. 100 m<sup>2</sup> butiksareal. Ca. 50 % skal placeret med overdækning / i konstruktion.

#### *Vurdering*

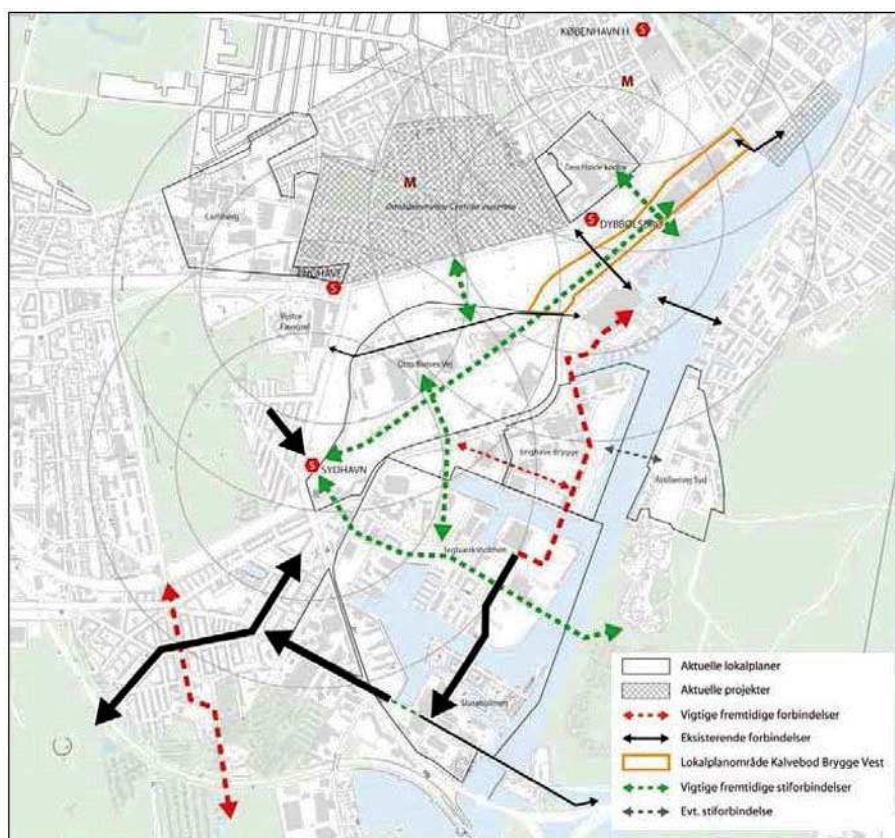
Da området er stationsnært, forventes lokalplanens gennemførelse ikke at medføre problemer med parkering i lokalplanområdet eller i de omkringliggende områder.

#### **Stier og cykelruter**

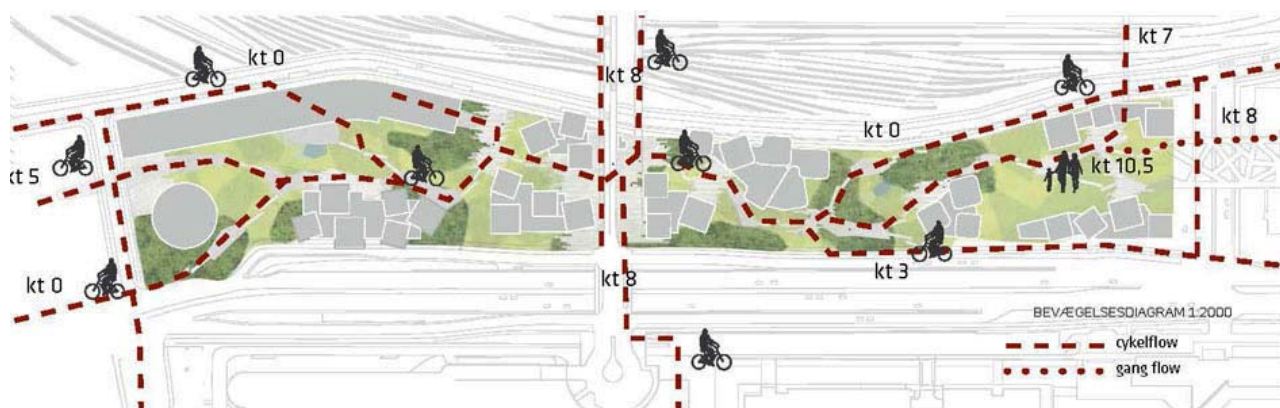
Der etableres en ny gennemgående cykel- og gangsti gennem parkstrøget fra Bernstorffsgade til Otto Busses Vej, der fungerer som adgangsvej for de lette trafikanter til ejendomme og øvrige funktioner. Stien krydser Dybbølsbro i niveau og giver dermed adgang til området fra Dybbølsbro Station, Bryggebroen og Vesterbro. Stien kan på sigt indgå i et samlet stiforløb, der binder Sydhavnen, Vesterbro og Indre By sammen. Hvor parkstrøget krydser Dybbølsbro, skabes der et nyt byrum på tværs af broen. Dybbølsbro er samtidig den primære adgang til Vesterbro.

Kulbroen har været overvejet ombygget som stibro, der forbinder Købbyen og Ingerslevsgade med lokalplanområdet.

Illustrationer af stiforbindelserne mellem lokalplanområdet og byudviklingsområderne og af stinettet i lokalplanområdet er gengivet i afsnit 8.0 Befolkning og sundhed, Friluftsliv og rekreative interesser.



*Illustration 8.6.3 Københavns Kommune  
Kort med vigtige eksisterende og fremtidige stiftforbindelser mellem den eksisterende by og byudviklingsområderne Kalvebod Brygge Vest (vist med gul ramme), Teglholmen og Enghave Brygge*



*Illustration 8.6.4 SLA / Holscher Arkitekter  
Principielt stinet i lokalplanområdet med angivelse af koter ved stiftslutninger*

**Vurdering**

Det vurderes, at etableringen af den gennemgående stiftforbindelse og forbindelserne til de omgivende byområder vil fremme vilkårene for de bløde trafikanter, samt at lokalplanens realisering vil tilskynde flere til at cykle.

Se også afsnit 8.1 Befolkning og sundhed, Friluftsliv og rekreative interesser.

### Afværgeforanstaltninger

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

Krydsningen mellem det gennemgående stiforløb og Dybbølsbro kræver et nøje gennemtænkt vejprofil.

## 8.7 Klimatiske faktorer

### Vind og turbulens

Lokalplanen giver mulighed for at opføre bebyggelse på op til 12 etager og ligger eksponeret mod det åbne baneareal. Der kan derfor forekomme vindturbulens i og omkring bebyggelsen og på parkstrøg, opholdsarealer og gang- og cykelstier.

### Undersøgelser

Der er udarbejdet en vindanalyse af Rambøll i 2011 revideret i 2012 (Ref. 10.11 og 10.12) beregnet på en digital model af bebyggelsen i den helhedsplan, som er lagt til grund for lokalplanen. Der er udarbejdet beregninger af den relative vindhastighed i 10 m højde for 12 vindretninger. Vestlige, sydvestlige og sydlige vinde udgør 47 % af vindretningerne gennem året, nordvestlige vinde udgør 15 % og østlige vinde udgør 5 %.

For lokalplanens underområde II er beregningerne udført på grundlag af foreløbige afgrænsninger af byggezoner (volumener). Der er derfor stor usikkerhed i vindanalysen i denne del af området. Beregningerne er endvidere udført uden hensyntagen til fremtidig beplantning og med en foreløbig, simplificeret udformning af rampeforløbet på nordsiden af underområde I. Vindanalysen viser derfor højere vindhastighed og dårligere komfort i disse områder, end der kan forventes i den endelige udformning.

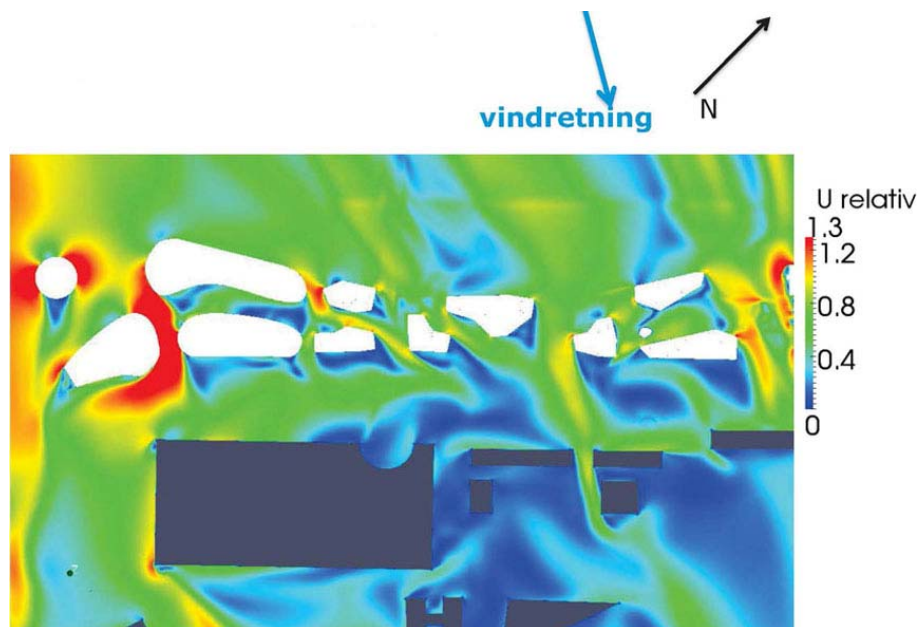
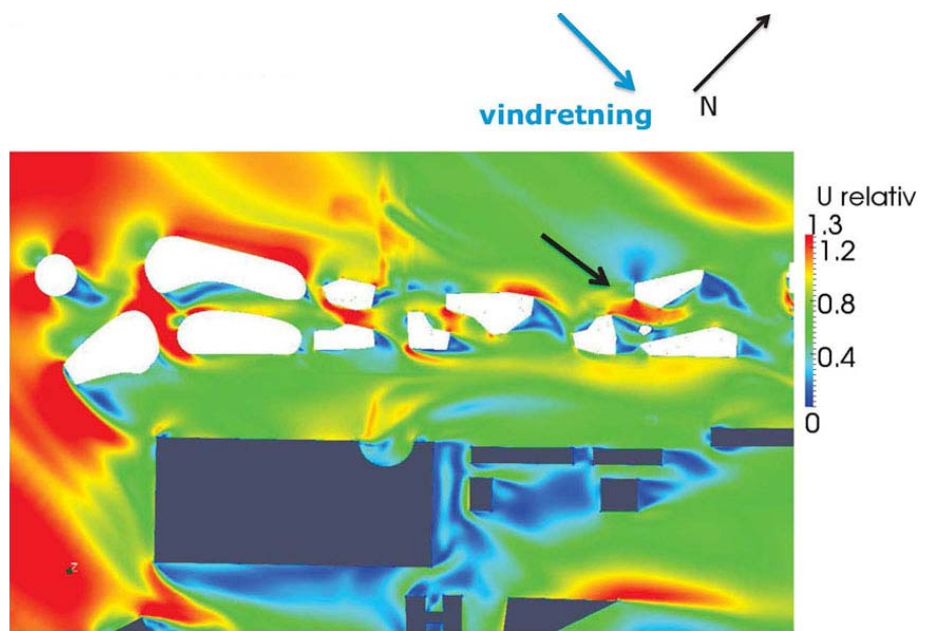


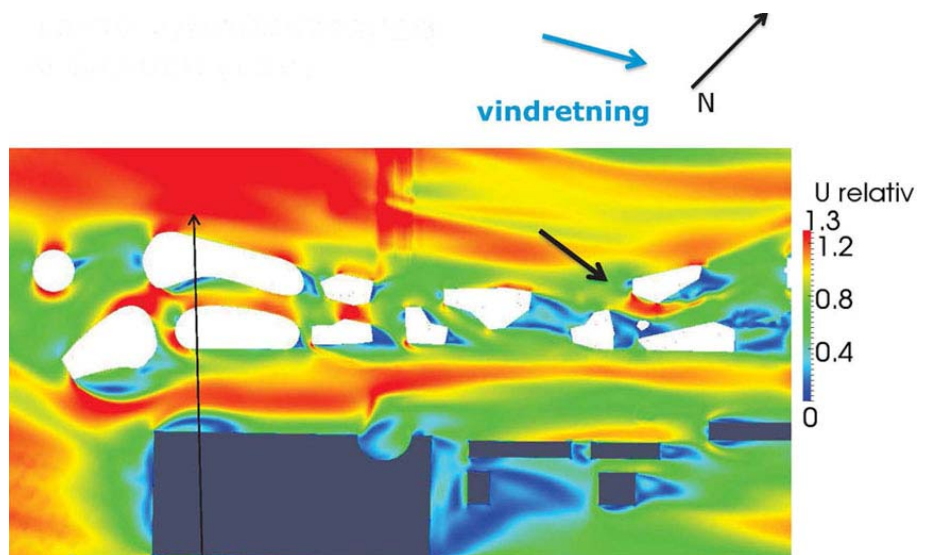
Illustration 8.7.1 Rambøll

Beregning af vindpåvirkning ved vind fra vest-nordvest 10 m over naturligt terræn. Rød angiver højeste vindhastighed og blå læ.

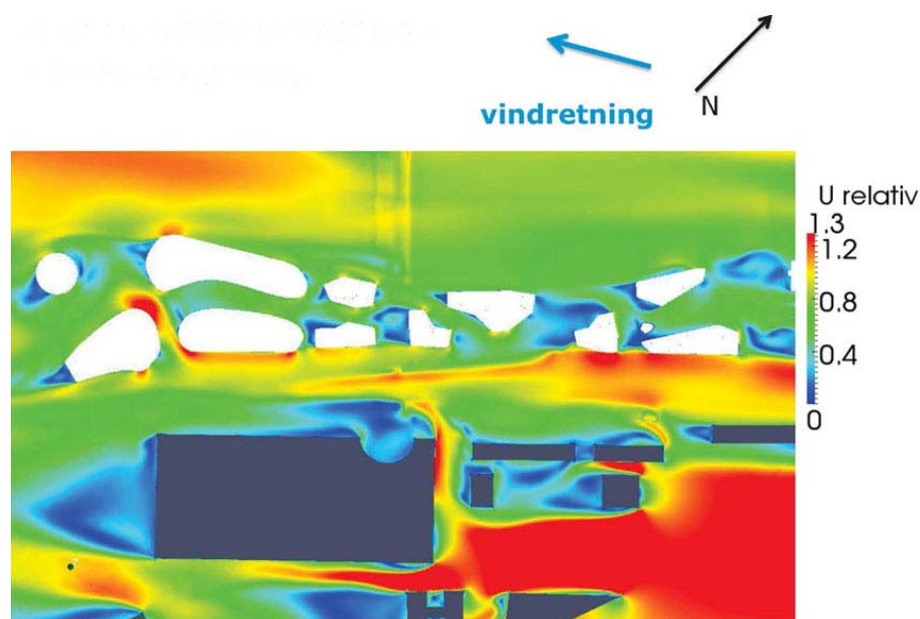




*Illustration 8.7.2 Rambøll*  
 Beregning af vindpåvirkning ved vind fra vest 10 m over naturligt terræn.



*Illustration 8.7.3 Rambøll*  
 Beregning af vindpåvirkning ved vind fra vest-sydvest 10 m over naturligt terræn.



*Illustration 8.7.4 Rambøll*  
 Beregning af vindpåvirkning ved vind fra øst-nordøst 10 m over naturligt terræn.

#### Vurdering

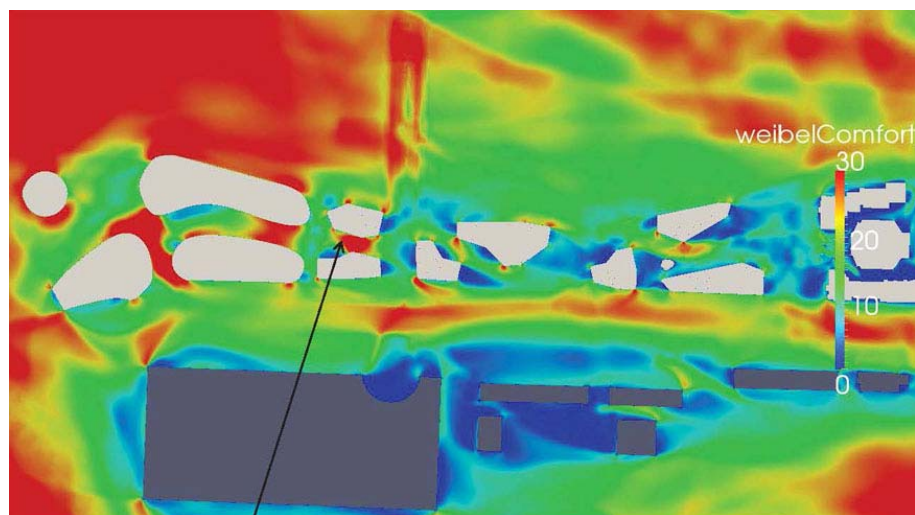
Vindanalysen viser mht. vindsikkerhed, at der overordnet set kun er små problemer lokalt omkring hjørnerne på bygningerne. Det anbefales, at indgange bliver placeret væk fra disse hjørner. Der kan opstå problemområder omkring kontrolcentret i lokalplanens underområde III. Disse problemer kan mindskes ved kombination af høje og lave beplantninger, og det anbefales, at indgangsdøre til kontrolcentret placeres væk fra de kritiske vindzoner og hyppigste vindretninger.

Mht. vindkomfort viser vindanalysen, at den relativt ubeskyttede placering mellem jernbanearealet og havnen indebærer naturlige problemer. Det gennemgående parkrum mellem bygningerne har områder med reduceret vindkomfort. Bygningerne skaber dog naturlige læzoner, som bør udnyttes ved placeringen af opholds- og aktivitetszoner. Vindanalysen viser endvidere behov for anvendelse af beplantninger i de udsatte zoner. Bygningerne i underområde II forringer vindmiljøet kraftigt for nabobygningerne i underområde I. Dette kan dog afbødes ved den senere placering og udformning af bygningerne i underområde II.

Vindmiljøet i underområde I er i beregningen påvirket negativt af den simplificerede udformning af rampeforløbet på nordsiden, der er lagt til grund i den digitale model. Det vurderes, at detailudformningen af det endelige rampeforløb vil have en positiv effekt på vindmiljøet i forhold til beregningen.

Det anbefales, at vindmiljøet i underområde III omkring kontrolcentret forbedres ved beplantning, således at den naturlige vindacceleration omkring den cylinderformede bygning reduceres. Indgangspartier til bygningen bør placeres og udformes under hensyntagen til vindkomforten, og beplantningen bør tage højde for at skabe mest mulig læ omkring indgangene.

Vindmiljøet i underområde III omkring kontrolcentret vil være stærkt afhængigt af, om der i fremtiden bygges vest og syd herfor.



*Illustration 8.7.5 Rambøll*

*Beregning af den samlede vindkomfort opsummeret over et helt år. Værdier over 20 (gule og røde farver) angiver en ringe vindkomfort. Værdier under 10 (blå farver) angiver en god vindkomfort for gennemkørsel, moderat for gang og ringe for ophold. Værdier under 2,5 (mørkeblå farve) angiver en god vindkomfort også for ophold.*

*Pilen peger på, at vindmiljøet i underområde I forringes af den bebyggelse i underområde II, der ved beregningerne er lagt ind i den digitale model.*

#### *Afværgeforanstaltninger*

Der bør ved detailudformningen af beplantningsplanen sikres et forbedret vindmiljø i området. Grupper af store træer bør placeres strategisk i forhold til vinden. Ved placering af træplantningerne bør der tages hensyn til vindanalysens resultater, specielt i underområde II og III. Indgangspartier i kontrolcentret i underområde III bør placeres under hensyntagen til vindmiljøet og beskyttes af beplantning.

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

Når der udarbejdes en supplerende lokalplan for underområde II, udarbejdes en bebyggelsesplan bl.a. med henblik på at opnå et forbedret vindmiljø i området.

## **8.8 Kulturarv**

### **Kulturhistoriske værdier**

Lokalplanen giver mulighed for at opføre bebyggelse i op til 12 etager i området.

Jernbanen mellem København og Korsør blev i Industrikluturens År i 2007 udpeget som ét af landets 25 nationale industriminder, der i fremtiden kan stå som "fyrtårne" for industrisamfundets historie. Efterfølgende er strækningen mellem Hovedbanegården og kommunegrænsen fremhævet som et af de 12 kulturmiljøer, der er beskrevet i Kommuneplan 2011.

Lokalplanområdet rummer flere kulturspor fra områdets anvendelse gennem mange år til jernbanedrift, herunder en ældre banebygning (se nedenfor), som i lokalplanen ikke fastlægges som bevaringsværdig, og "Kulbroen", som krydser baneterrænet fra Ingerslevsgade til Kalvebod Brygge og i dag fører fjernvarmedamp og varmt vand til Vesterbro. Kulbroen forsynede fra 1900

Gasværket, der lå hvor Hvide Kødby i dag ligger, med kul fra Gasværkshavnen. Gasværket lukkede, da Hvide Kødby blev opført i 1933.

Kulturstyrelsen har haft overvejelser om at frede Kulbroen, der i dag er i dårlig stand og svær at vedligeholde pga. aktiv banedrift. Det overvejes at bevare den nordlige del af Kulbroen uden for lokalplanområdet på strækningen fra Ingerslevsgade til lokalplanområdet og ombygge den til stibro, mens den nedtages på strækningen gennem lokalplanområdet.

#### *Vurdering*

Det vurderes, at en bevaring af Kulbroen gennem lokalplanområdet vil være uhensigtsmæssig i forhold til den fremtidige bebyggelse af området. En bevaring og ombygning til stibro af den nordlige del af Kulbroen vil være hensigtsmæssig i forhold til stibetjeningen af området og vil være væsentlig for bevaring af områdets kulturhistoriske værdier.

#### **Fredede eller bevaringsværdige bygninger**

Der ligger i området en ældre bygning, Kalvebod Brygge 40, Vognekspeditionsbygningen, der er den eneste væsentlige rest af den oprindelige godsbanegård fra 1901. Bygningen er i én etage i blank gul mur med afvalmet skifertag.

I Bydelsatlas Vesterbro fra 1991 har bygningen fået karakteren 4, den bedste i middel bevaringsværdi (Ref. 10.13).

#### *Vurdering*

Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt at forsøge at bevare den beskedne bygning for at indpasse den i kommende omfattende bebyggelse i området. Det vil være vanskeligt foreneligt med den samlede bebyggelsesplan og med muligheden for at gennemføre det overordnede landskabelige greb. Bygningen vurderes heller ikke at have en bevaringsværdi, som kan gøre en flytning til en anden placering enden eller uden for området rimelig. Den forudsættes derfor nedrevet.

## **8.9 Bæredygtighed**

### **Bæredygtig byudvikling**

Københavns Kommune har besluttet, at der skal tænkes "miljørigtig" i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer, byfornyelse og anlægsarbejder. Derfor har Borgerrepræsentationen tiltrådt retningslinjerne "Miljø i byggeri og anlæg 2010". Heri berøres emnerne miljørigtig projektering, energi og CO<sub>2</sub>, materialer og kemikalier, vand og afløb, byens rum, liv og natur, affald, støj, indeklima og byggepladsen. Kravene skal følges i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer og anlægsarbejder, hvor Københavns Kommune er bygherre eller kontraktmæssig bruger, samt ved støttet byggeri og byfornyelse. Private opfordres til at hente ideer fra retningslinjerne.

"Miljø i byggeri og anlæg 2010" oplyser i øvrigt om love, regulativer og publikationer om emnet, samt adresser på kommunale og statslige instanser, hvor der kan hentes oplysninger om miljøorienteret byggeri.

"Miljø i byggeri og anlæg" kan hentes på [www.kk.dk/mba2010](http://www.kk.dk/mba2010).

Der skal afsættes plads til opsamling af kildesorteret affald i henhold til Københavns Kommunes Regulativ for erhvervsaffald og Regulativ for husholdningsaffald. Beholderantal og -placering skal aftales med Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Miljø, der desuden kan give rådgivning om indretning af kvarter-, gårdmiljøstationer mm.

### *Vurdering*

Det bør tilstræbes, at der projekteres og bygges efter miljørigtige principper, jf. Københavns Kommunes retningslinier "Miljø i byggeri og anlæg", der kan hentes på [www.kk.dk/mba2010](http://www.kk.dk/mba2010).

## **8.10 Visuel effekt**

### **Arkitektonisk udtryk**

Lokalplanen giver mulighed for opførelse af en helt ny bydel med en omfattende bebyggelse på op til ca. 118.000 m<sup>2</sup> etageareal med varierende højder på op til 12 etager. Bebyggelsen i området vil påvirke Københavns skyline set fra alle verdenshjørner. Bebyggelsen vil udgøre velkomsten til byen fra hovedindfaldsvejen fra syd og bør derfor udgøre en smuk "port".

I lokalplanen stilles der krav til bebyggelsens ydre fremtræden. I underområde I og III fastlægges der detaljerede retningslinier for ny bebyggelse, mens der i underområde II alene fastsættes overordnede rammer, idet der forudsættes udarbejdet en supplerende lokalplan for dette område.

### *Undersøgelser*

Holscher Arkitekter har udarbejdet en serie visualiseringer af den fremtidige bebyggelse i området, baseret på en digital model af helhedsplanen (Ref. 10.14). Lokalplanen indeholder for underområde II kun overordnede rammebestemmelser og ikke detailbestemmelser for udformningen af den fremtidige bebyggelse. Derfor er visualiseringerne af bebyggelsen i underområde II abstrakte, og de viste bygninger i dette underområde skal forstås som maksimale voluminer, som den fremtidige bebyggelse skal holdes indenfor.



*Illustration 8.10.1 Holscher Arkitekter*

*Visualisering af den fremtidige bebyggelse set mod nord langs Vasbygade. Kontrolcentret i underområde III ses til venstre for vejen og den fremtidige bebyggelse i underområde II til højre for vejen.*



*Illustration 8.10.2 Holscher Arkitekter*  
*Visualisering af den fremtidige bebyggelse set mod øst fra Enghavevej ved Ingerslevsgade. Midt i billedet vises kontrolcentret med vandrette bånd foran bebyggelsen i underområde II. Længere mod venstre foran Tivoli Hotel ses bebyggelsen i underområde I.*



*Illustration 8.10.3 Holscher Arkitekter*  
*Visualisering af den fremtidige bebyggelse set mod sydøst ad Dybbølsbro ved Ingerslevsgade. På begge sider af broen ses bebyggelsen i underområde I. Til højre ses bebyggelsen i underområde II.*



*Illustration 8.10.4 Holscher Arkitekter*  
 Visualisering af den fremtidige bebyggelse set mod sydvest langs Kalvebod Brygge. Midt i billedet ses bebyggelsen i underområde I med Tivoli Hotel til højre. I forlængelse af Kalvebod Brygge ses bebyggelsen i underområde II.



*Illustration 8.10.5 Holscher Arkitekter*  
 Visualisering af den fremtidige bebyggelse set fra Islands Brygge. Midt i billedet ses den fremtidige bebyggelse i underområde I over den eksisterende bebyggelse langs bryggen. Over Copenhagen Island Hotel og Nykredit Privat anes toppen af bebyggelsen i underområde II.

*Undersøgelser underområde III*

Tranberg Arkitekter har udarbejdet fotorealistiske visualiseringer af den skitserede bygning til teknisk trafikkontrolcenter i underområde III (Ref. 10.15).



*Illustration 8.10.6 Tranberg Arkitekter  
Visualisering af det fremtidige kontrolcenter set mod syd fra Ingerslevsgade /  
Dybbølsbro*



*Illustration 8.10.7 Tranberg Arkitekter  
Visualisering af det fremtidige kontrolcenter set mod syd fra banearialet*

*Vurdering*

Visualiseringerne viser, at bebyggelsen på grund af sin placering og omfang vil have en markant indvirkning på bybilledet.



Lokalplanområdet ligger uden for den kystnære byzone og vil ikke påvirke kystlandskabet.

Den visuelle oplevelse af ankomsten til København af hovedindfaldsvejen Vasbygade og med tog fra vest vil blive stærkt præget af den nye bebyggelse. Bebyggelsen vil være med til at understrege Københavns karakteristiske byprofil. På grund af bebyggelsens opdeling i enheder og på grund af placeringen i det omgivende åbne baneterræn vil bebyggelsen falde ind den bebyggelsesstruktur, der i forvejen findes i området – ikke mindst i området syd og øst for.

Trafikkontrolcentret vil med sin fremskudte placering i det åbne baneterræn, med sin højde og med sin markante form i særlig grad præge området, især set fra syd og vest. Bygningens arkitektoniske signalværdi og materialekarakter vil være meget væsentlig for oplevelsen af ankomsten til byen.

Set fra byen f.eks. fra Kalvebod Brygge, fra Ingerslevsgade og fra Islands Brygge falder bebyggelsen fint ind i den eksisterende bebyggelsesstruktur.

Set fra nærområdet f.eks. fra Dybbølsbro, Skelbækgade og Fisketorvet falder bebyggelsen ligeledes fint ind i strukturen. Selvom den nye bebyggelse har en væsentlig større højde end den ældre bebyggelse på Vesterbro, vil den ikke virke dominerende på grund af de brede vej- og banearealer, som bebyggelsen ses hen over.

#### *Afværgeforanstaltninger*

Retningslinier 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 arkitektoniske karakter, facadematerialer og evt. tekniske apering med antenner mv. på tag og facader bør vurderes i forhold til bygningens markante placering og signalværdi.

#### **Lys / refleksioner / skygge**

Lokalplanen giver mulighed for at opføre bebyggelse i op til 12 etager. Den høje bebyggelse betyder, at der er en risiko for skyggegener inden for området. På grund af lokalplanområdets beliggenhed mellem banearealer og Kalvebod Brygge er risikoen for skyggepåvirkning af naboarealer begrænset.

Biltrafik på Kalvebod Brygge og togtrafikken på baneterrænet kan afgive lys og refleksioner.

Lokalplanen fastlægger, at facade- og tagmaterialer ikke må være reflekterende eller virke blændende, ligesom det primære facademateriale ikke må være glas.

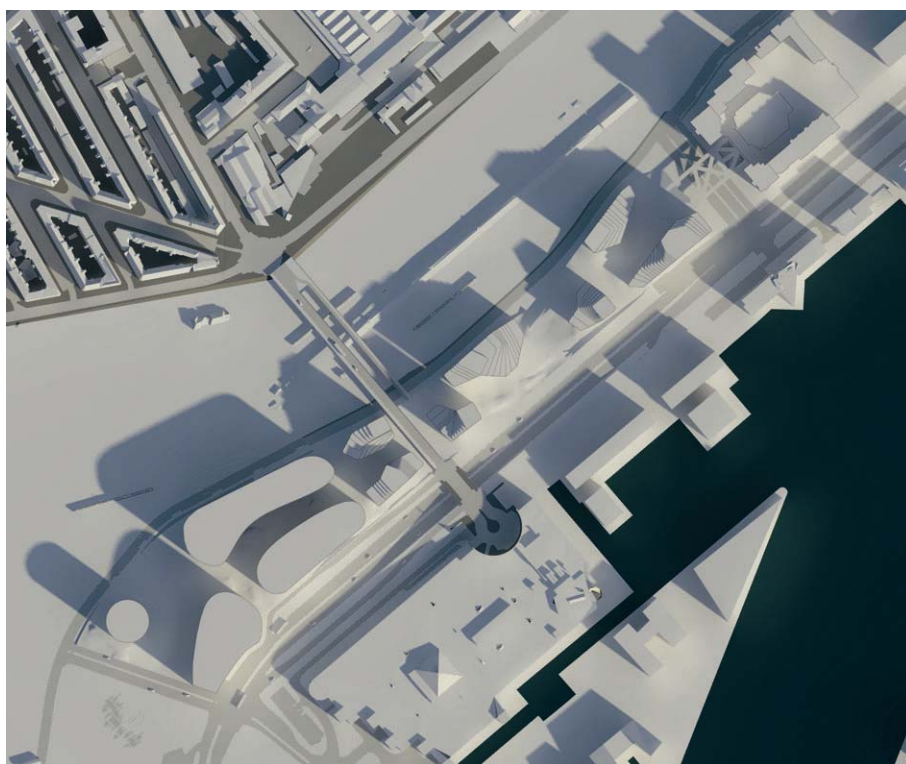
#### *Undersøgelser*

Holscher Arkitekter har udarbejdet soldigrammer for påvirkningen med skygge fra bebyggelsen, baseret på en digital model af helhedsplanen (Ref. 10.16). Soldigrammerne belyser skyggepåvirkningen ved jævndøgn den 21. marts kl. 9, kl. 12, kl. 14 og kl. 16 og ved midsommer den 21. juni kl. 9, kl. 12, kl. 14, kl. 16 og kl. 18.

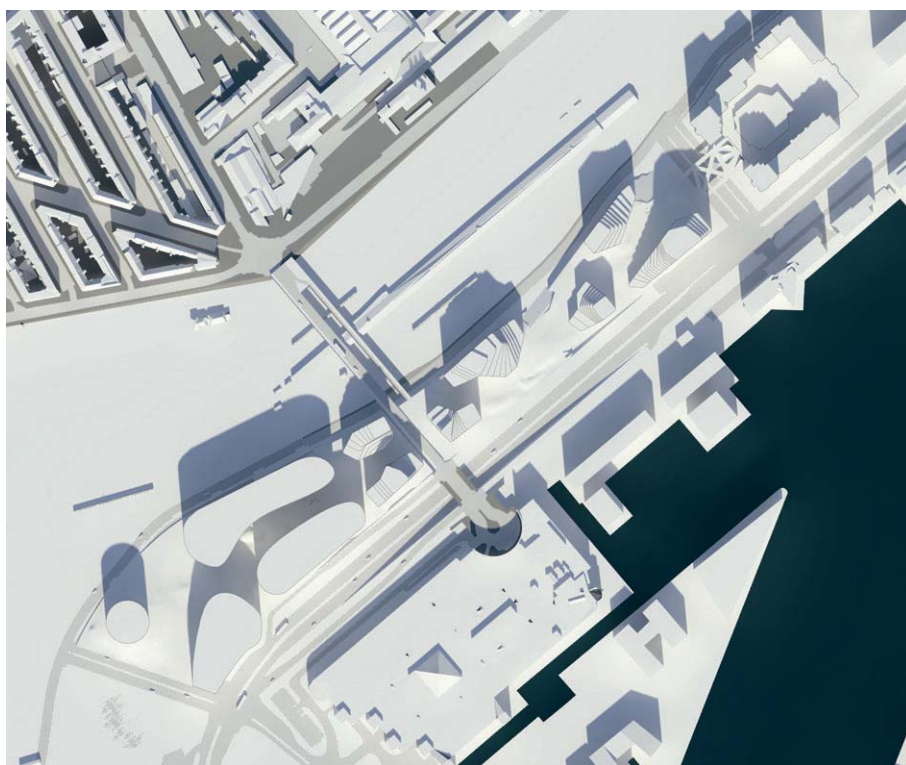
Skyggediagrammerne viser, at der vil forekomme skyggepåvirkning fra bebyggelsen på dele af parkstrøget, skiftende med solens bevægelse. På grund af bebyggelsens opdeling i flere enheder og deres forskudte placering vil kun mindre arealer blive påvirket og kun i kortere tid.

Skyggediagrammer viser endvidere, at der om aftenen i sommerperioden vil være en vis skyggepåvirkning af bebyggelsen mod havneløbet på den mod-

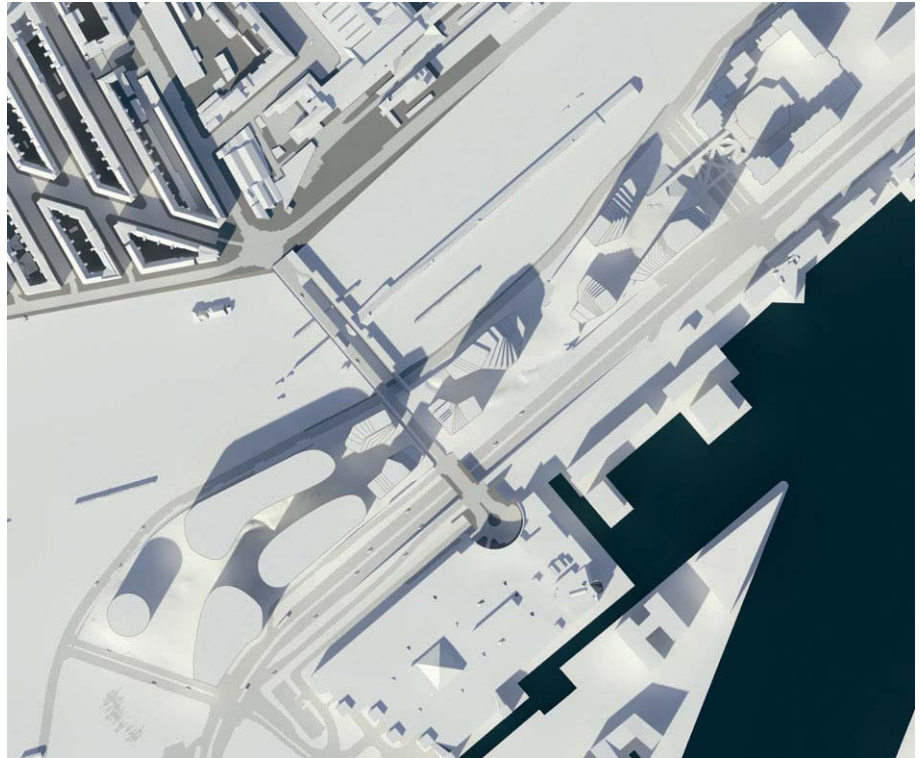
satte side af Kalvebod Brygge. På grund af bebyggelsens opdeling i flere enheder vil påvirkningen dog være begrænset.



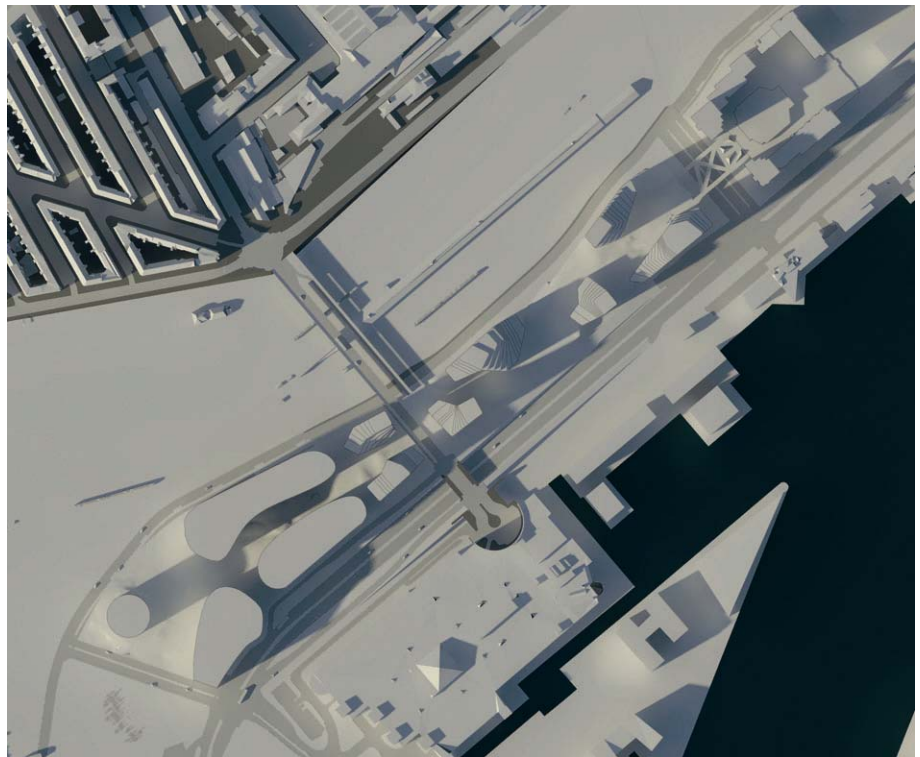
*Illustration 8.10.8 Holscher Arkitekter  
Skyggepåvirkning den 21. marts kl. 9*



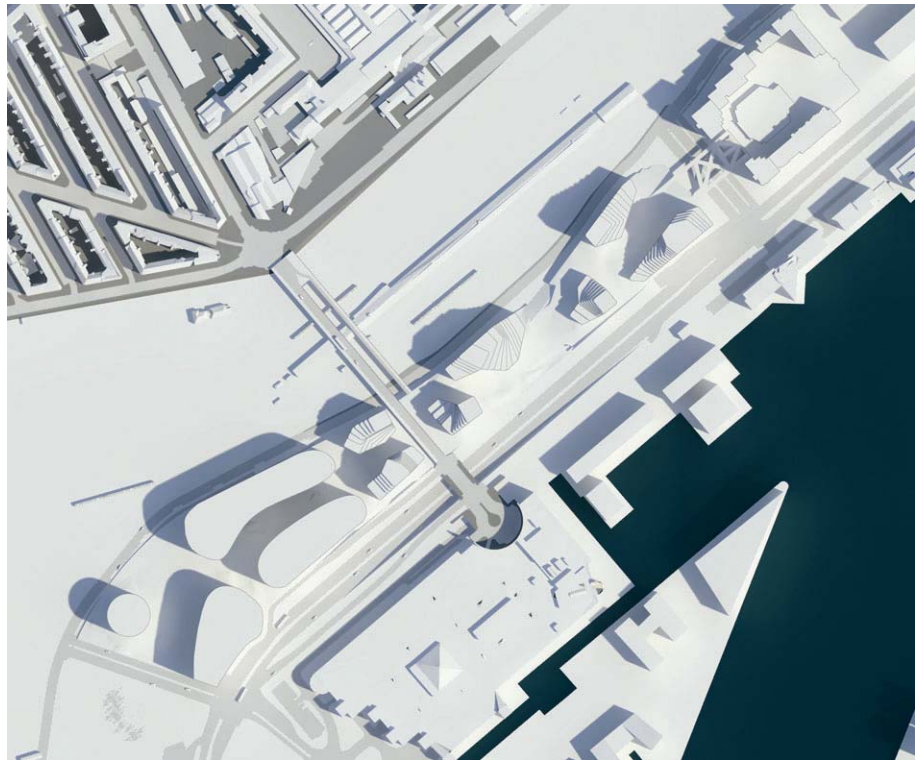
*Illustration 8.10.9 Holscher Arkitekter  
Skyggepåvirkning den 21. marts kl. 12*



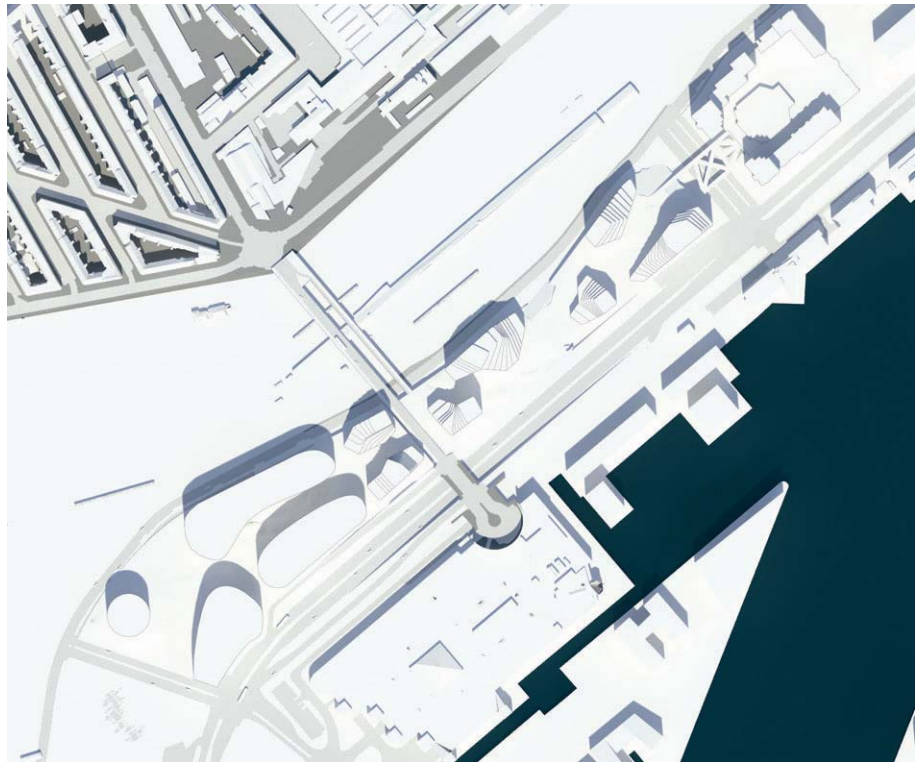
*Illustration 8.10.10 Holscher Arkitekter  
Skyggepåvirkning den 21. marts kl. 14*



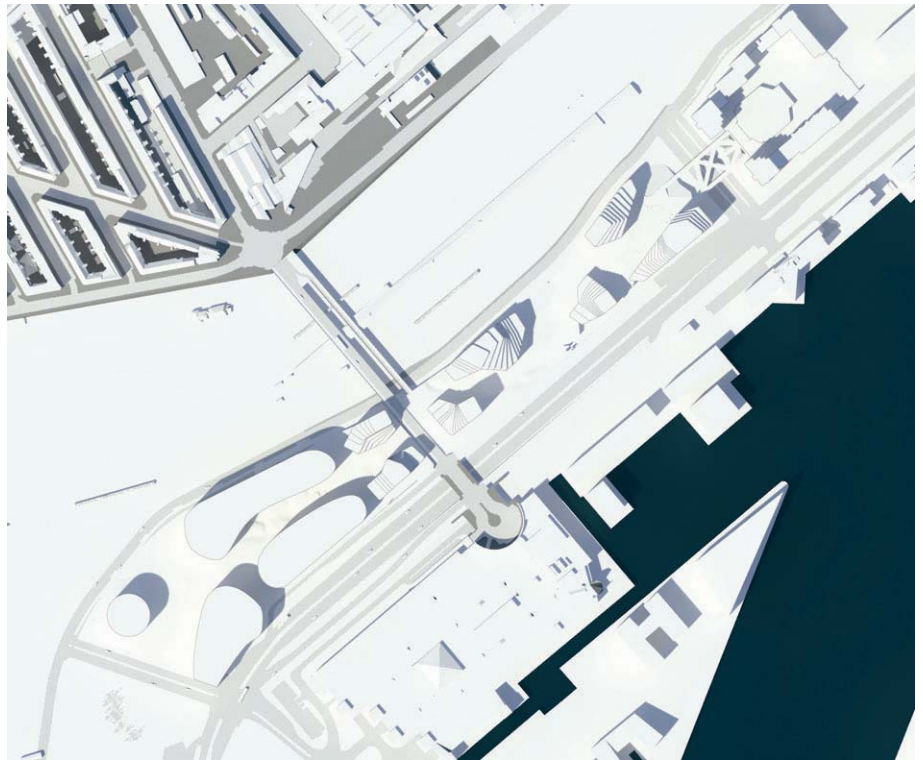
*Illustration 8.10.11 Holscher Arkitekter  
Skyggepåvirkning den 21. marts kl. 16*



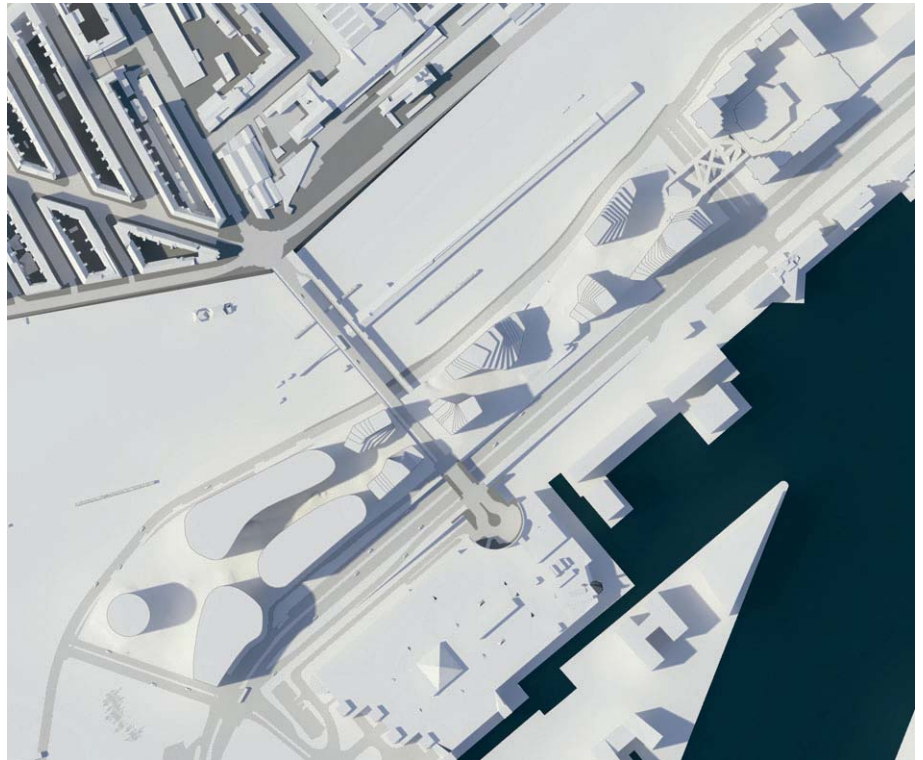
*Illustration 8.10.11 Holscher Arkitekter  
Skyggepåvirkning den 21. juni kl. 9*



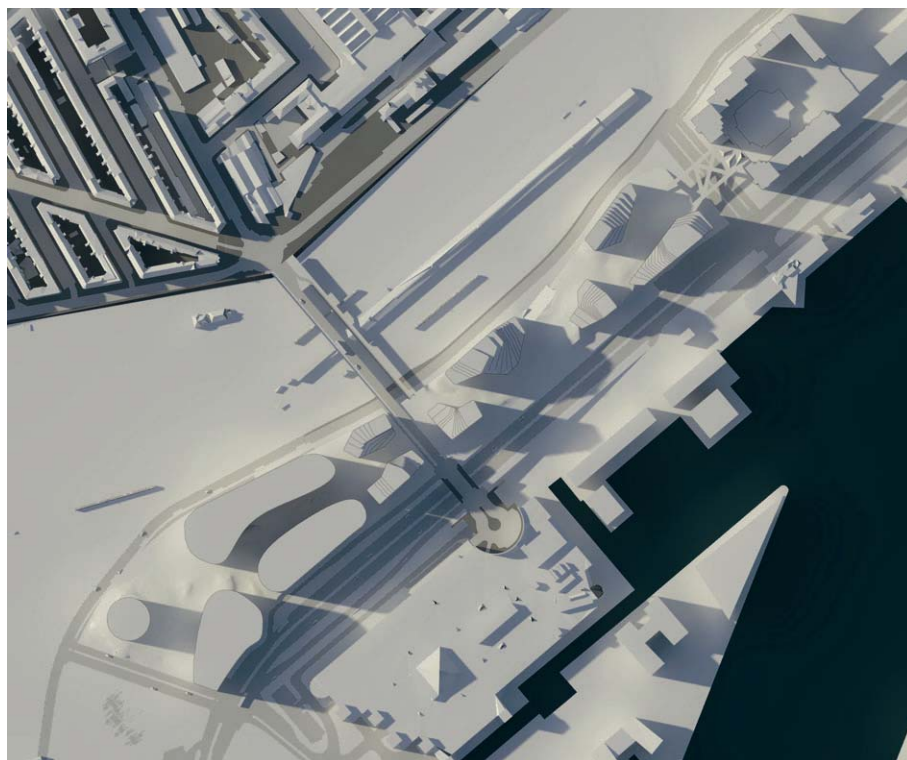
*Illustration 8.10.12 Holscher Arkitekter  
Skyggepåvirkning den 21. juni kl. 12*



*Illustration 8.10.13 Holscher Arkitekter  
Skyggepåvirkning den 21. juni kl. 14*



*Illustration 8.10.14 Holscher Arkitekter  
Skyggepåvirkning den 21. juni kl. 16*



*Illustration 8.10.15 Holscher Arkitekter  
Skyggepåvirkning den 21. juni kl. 18*

#### *Vurdering*

Det vurderes, at lokalplanens gennemførelse vil betyde en meget begrænset skyggepåvirkning i og uden for området.

Det vurderes, at lokalplanen vil sikre, at der ikke etableres facader og tage, som medfører gener for omboende og for trafikken i form af blænding.

#### *Afværgeforanstaltninger*

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

### **8.11 Sikkerhed**

#### **Kriminalitet**

Lokalplanen giver mulighed for ny bebyggelse og et parkstrøg med stiforbindelser på et areal, der i mange år har været aktivt baneareal, og derefter i flere år har ligget ubrugt hen.

Ny bebyggelse og nye funktioner vil skabe liv i området og skabe tryghed langs Kalvebod Brygge og på cykelstierne, særligt i aften og nattetimerne.

Lokalplanområdet ligger isoleret fra omgivende gader med offentlig færdsel. Det er derfor vigtigt for oplevelsen af tryghed i området, at der sikres mange indgange til området og til parkstrøget. Det er ligeledes vigtigt, at der etableres mange adgange til bebyggelsen direkte fra parkstrøget.

#### *Vurdering*

Lokalplanen vil betyde øget aktivitet i området hele døgnet, hvilket samlet set vil betyde større tryghed for de, der færdes i de tilstødende områder. Det er vigtigt, at lokalplanen fastlægger mange og velplacerede adgange fra de omgivende gader og fra områdets bygninger til parkstrøget.

## 8.12 Socioøkonomiske effekter

### Social bæredygtighed

Lokalplanen åbner mulighed for en blanding af kontorer, butikker, restauranter og kulturelle funktioner samt boliger og en børneinstitution. Herudover giver lokalplanen mulighed for opførelse af udstillingshaller mv.

Muligheden for mange udadvendte funktioner og detailhandel er med til at understøtte bylivet og aktiviteter i området fordelt over døgnet.

Lokalplanen stiller krav om, at butikker og restauranter skal placeres med facade mod Dybbølsbro og dermed være med til at styrke bylivet langs Dybbølsbro og dermed bylivet mellem Dybbølsbro Station og Fisketorvet.

Bebyggelsens udformning med det mellemliggende parkstrøg giver mulighed for, at publikumsorienterede funktioner, foyer til udstillingsarealer, opholdsarealer for personale og legeplads for børneinstitution kan orienteres ud mod dette parkstrøg.

#### *Vurdering*

Det vurderes, at lokalplanen sikrer et aktivt og levende byliv gennem bebyggelsens udformning, variation og tæthed. Lokalplanen vurderes som helhed at have positiv betydning for den sociale bæredygtighed.

### Økonomisk bæredygtighed

Lokalplanen muliggør et byggeri på ca. 118.000 m<sup>2</sup> etageareal bestående af en blanding af kontorer, butikker, restauranter og kulturelle funktioner samt børneinstitution. Herudover giver lokalplanen mulighed for opførelse af udstillingshaller mv. Lokalplanens realisering vurderes at kunne tilføre området ca. 4.700 nye arbejdspladser og nye aktiviteter og dermed tilføre hele området ny dynamik.

Københavns Kommune skønner at kunne få en årlig skattemerindtægt på ca. 21 mio. kr. (2012-priser). Skønnet baseres på et fuldt udbygget lokalplanområde.

#### *Vurdering*

Den fuldt realiserede lokalplan vil betyde en øget skatteindtægt for kommunen. Samtidig vil lokalplanen betyde flere arbejdspladser og større økonomisk aktivitet i området.

Samlet set vurderes planerne at have en positiv effekt på områdets økonomiske bæredygtighed.

## 9. 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.

## **10. Referencer**

- 10.1 Startredegerelse for forslag til lokalplan "Kalvebod Brygge Vest"
- 10.2 Kommuneplan 2011
- 10.3 Kalvebod Brygge delområde IV, Workshop 4, Holscher Arkitekter / SLA maj 2011
- 10.4 Lokalplan nr. 403 "Rigsarkivet"
- 10.5 Lokalplan nr. 433 "Otto Busses Vej"
- 10.6 Tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 433 "Otto Busses Vej"
- 10.7 Forureningsundersøgelse, Dybbøls Port, COWI august 2004
- 10.8 Geoteknisk projektundersøgelse, Signalprogrammet Kontrolcenter Øst, Rambøll januar 2012
- 10.9 Trafikstøjberegning Kalvebod Brygge IV, Rambøll februar 2011
- 10.10 Trafikstøj og virksomhedsstøj Kalvebod Brygge IV, Rambøll marts 2011
- 10.11 Vindanalyse Kalvebod Brygge, Rambøll 26.10.2011
- 10.12 Kalvebod Brygge Mikroklima: Vindmiljø, Rambøll 15.3.2012
- 10.13 Bydelsatlas Vesterbro, Miljøministeriet 1991
- 10.14 Visualiseringer, Holscher arkitekter 6.3.2012
- 10.15 Visualiseringer, Tranberg Arkitekter, februar 2012
- 10.16 Soldiagrammer, Holscher Arkitekter 6.3.2102

## **BILAG**

Bilag 1: Scoping-dokument