



**Til:** Bygge- og Teknikudvalget  
**Fra:** Plan & Arkitektur  
**Vedr.:** Lokalplanforslag Rigsarkivet

1. december 2005

Journalnr.  
311/552-0001-04

/MIB

### **Baggrund**

Dette notat er udarbejdet i forlængelse af drøftelserne på Bygge- og Teknikudvalgets møde 23. november 2005, hvor stillingtagen til endelig vedtagelse af lokalplanforslaget "Rigsarkivet" blev udsat.

Baggrunden var et ønske om at få præciseret, hvorfor det justerede lokalplanforslag – og ikke et helt nyt – bør vedtages, betydningen af Banedanmarks og Trafikstyrelsens indsigelser for planens gennemførelse samt sikkerheden for at få det grønne strøg.

### **Hvorfor er det vigtigt at fremme lokalplanen nu?**

Udgangspunktet for lokalplanen er Folketingets beslutning om at påbegynde etablering af Rigsarkivet i København ved som første etape at opføre magasinbygninger til indflytning i 2009. Muligheden for en prismæssigt overkommelig løsning lå i at overtage en del af DSBs godsbanegård.

Lundgaard & Tranbergs helhedsplan for byudvikling på et større DSB-område med et nyt grønt strøg som hovedgreb vil kunne tilføje et spændende og værdifuldt område til den City-udbygning, der er i gang omkring Kalvebod Brygge og på Fisketorvet/Havneholmen. Realisering af planen vil samtidig tilføre Vesterbro et tiltrængt grønt element. (Vesterbros Lokalråd har da også i sine bemærkninger til lokalplanforslaget hilst Rigsarkivet velkomment). Tidsplanen er stram, bl.a. fordi indflytning af arkivets omkring 400 hyldekilometer arkivalier vil tage et år, efter at magasinbygningerne står færdige.

Flere elementer gør, at Rigsarkivet på godsbanegårdens terræn ikke er en hvilken som helst byggesag:

- Gennemførelse af helhedsplanen med det grønne strøg sikres bedst ved, at flest mulige bygherrer kendes fra start. Det planlagte nye landskab gør det mest hensigtsmæssigt at starte "i den ene ende", dvs. fra nord. DSB har allerede indgået en aftale med den svenske bank SEB, der har en betinget slutseddel med frist til 15. december 2005.
- Etablering af magasinbygningerne gennemføres som et Offentligt Privat Partnerskabs-udbud, hvor leverandøren foruden etablering forpligter sig til 30 års drift. Slots- og Ejendomsstyrelsen er afhængig af en endeligt vedtaget lokalplan for at kunne udbyde opgaven i foråret 2006. OPP-leverandøren skal

### **Søndre Byplankontor**

Rådhuspladsen 77  
1550 København V

Telefon  
33 66 12 90

Telefax  
33 66 70 20

Direkte  
33 66 12 41

E-mail  
mib@btf.kk.dk

www.planogarkitektur.kk.dk

overtage grunden i ryddet og klargjort stand fra DSB pr. 1. juli 2007.

- Grunden rummer i dag fungerende infrastruktur, der skal demonteres og etableres et andet sted. Denne omkostningstunge opgave giver DSB sig ikke i kast med uden at have en vis sikkerhed for, at forløbet kan gennemføres. En vedtaget lokalplan er en forudsætning.

### **Trafikstyrelsen veto er ophævet, og Banedanmark har fået sikkerhed for togdriften**

Trafikstyrelsen har indsendt en indsigelse til planen, der fungerer som et veto. Vetoet, der var begrundet i hensynet til fremtidig kapacitetsudvidelse ved Hovedbanegården, er nu ophævet, efter at lokalplanområdet grænse mod banen er flyttet, og muligheden for at bygge boliger i lokalplanområdets underområder I, II og III er taget ud af planen. Banedanmarks betænkeligheder ved lokalplanen handler om at sikre banedriften i forbindelse med de kommende bygge- og anlægsarbejder. Støv og vibrationer kan frygtes at skade sårbare styresystemer i området. På den baggrund gik forvaltningerne i dialog med Banedanmark, og der er efterfølgende indgået en aftale mellem DSB, Banedanmark, Kulturministeriet og Slots- og Ejendomsstyrelsen, der sikrer at der tages de nødvendige hensyn til de banetekniske anlæg. Med denne aftale erklærer parterne, at banemæssige interesser ikke bør forsinke lokalplanens vedtagelse.

### **Kan der bygges boliger i lokalplanområdet?**

Lokalplanforslaget giver fortsat mulighed for, at der kan opføres ca. 350 boliger i område IV ved Dybbølsbro, hvis miljøforholdene tillader det.

Forbeholdet drejer sig om den fremtidige støj fra jernbanen. Støjen vil være afhængig af Hovedbanegårdens fremtidige udformning, hvor mange tog der passerer, hvor hurtigt de kører, og hvordan de er bygget. Trafikstyrelsen udelukker ikke, at der kan bygges boliger i område IV. Det kræver dog en nærmere analyse, hvori indgår fremtidens mere støjsvage tog, det grønne strøgs opbygning samt bebyggelsens orientering og udformning mv.

Resultatet af analysen kan foreligge, når området i overensstemmelse med Kommuneplan 2005 kan byudvikles i anden halvdel af planperioden, dvs. efter 2011. Hvis forholdene er afklaret tidligere, vil det være muligt at fremme byudviklingen ved at udarbejde et tillæg til kommuneplanen.

### **Hvor mange boliger kunne ligge i områderne I-III?**

Med forslaget om at tage boligmuligheden ud af de tre nordligste områder fjernes mulighed for et eventuelt boligetageareal på op til 25.000 m<sup>2</sup>, svarende til ca. 260 boliger. Den fastlagte hovedanvendelse i disse områder er imidlertid serviceerhverv, mens boliger alene indgik i lokalplanforslaget som en mulighed og ikke et krav. Det har således hele

tiden været op til de fremtidige bygherrer, om der skulle være 260 boliger – eller 0.

Siden lokalplanforslaget blev udarbejdet, har SEB indgået aftale med DSB om at overtage underområde I nærmest Bernstorffsgade. Her er banken nu i gang med at projektere to kontordomiciler – uden boliger. I underområde II forbereder Slots- og Ejendomsstyrelsen et OPP-udbud for Rigsarkivets magasiner, der sammen med eksisterende kontorer og en eventuel påbygningsmulighed af KB 32 vil lægge beslag på hele det mulige etageareal – uden boliger, og i underområde III forhandles med en investor om et kongrescenter og hotel – også uden boliger.

### **Hvornår er der klarhed over terminalforhold og trafik ved Hovedbanegården?**

Staten har igennem en årrække arbejdet med forskellige udbygningsplaner for jernbanen mellem København og Ringsted, der i dag udgør en flaskehals for togtrafikken på Sjælland og en tilhørende udvidelse af kapaciteten på og omkring Hovedbanegården. Senest opererer den såkaldte ”Strategianalysen København-Ringsted” med fire modeller for at udvide kapaciteten på strækningen.

Vedrørende terminalforholdene ved selve Hovedbanegården kan ét af forslagene, ”Dybbølsbro”, fuldt ud tilgodese planerne for DSB-arealet. Der vil være gode muligheder for at integrere en ny terminal under Dybbølsbro i byudviklingsområdet og udforme den planlagte overdækning af sporene med visuel og funktionel sammenhæng til det grønne landskab i lokalplanområdet. Overdækningen vil desuden virke som støjskærm, hvilket kan have betydning for at bygge boliger i område IV.

Ved vedtagelse i Folketinget af finansloven for 2006 er der indgået en aftale om trafikområdet. Aftalen er en opfølgning af 2003-aftalen om bl.a. strategianalysen København-Ringsted.

I den nye aftale indgår, at der senest 1. juli 2006 træffes beslutning om at iværksætte VVM-undersøgelse om København-Ringsted. Målet er, at undersøgelsen er tilendebragt inden for 2 år og senest i 2009, hvilket betyder, at resultatet kan indgå i den supplerende lokalplan for område IV.

### **Kommer det grønne anlæg?**

Lokalplanens bærende element er det grønne strøg, som udgøres af friarealet til de kommende bebyggelser. Det grønne strøg er fastlagt i lokalplanens § 7, jf. tegning nr. 2 og udgør godt 40.000 m<sup>2</sup>.

Lokalplanens § 8 om særlige fællesanlæg præciserer, at bebyggelse ikke må tages i brug, før det grønne strøg er etableret, og kravet er uafhængigt af, om der bygges boliger eller erhverv, dvs. at udstrækningen af det grønne strøg bliver det samme.

Da strøget anlægges på et kunstigt hævet terræn, der flere steder udgør taget af underliggende magasiner, parkeringsanlæg eller auditorier, vil det blive anlagt i etaper.

DSB har som grundejer forpligtet sig til bl.a. gennem salgsaftaler at afhænde ejendommene, således at det grønne strøg med stier og broer løbende etableres som et sammenhængende anlæg. DSB er om fornødent indstillet på – i det omfang, man har adgang til arealerne - selv at forestå etablering af manglende arealer for at sikre den nødvendige sammenhæng, eventuelt i form af midlertidige anlæg.

Det er på den baggrund forvaltningens vurdering, at der er en høj grad af sikkerhed for, at det grønne strøg etableres som et sammenhængende anlæg, men etapedelt i takt med bebyggelsens færdiggørelse.