



Området set mod nord. Lokalplanområdet er indtegnet med hvid linje og de vigtigste gader og bygninger er navngivet. Luftfoto: Kortforsyningen, 2021.

STARTREDEGØRELSE

GODSBANETERRÆNET

PRINCIPPER FOR UDARBEJDELSE AF FORSLAG TIL LOKALPLAN OG FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG



Projektet

| | |
|---|---|
| Bygherre: | DSB Ejendomsudvikling, Freja Ejendomme og Baneby Konsortiet bestående af NREP, Novo Holdings og Industriens Pension |
| Arkitekt: | Team COBE |
| Formål: | At udvikle område til et blandet byområde med boliger og serviceerhverv, herunder en række kommunale funktioner. Metroens klargøringscenter (CMC) bliver i området. |
| Etageareal og højde: | Grundejernes forslag til helhedsplan: Ca. 478.000 m ² . Generelt max. 28 m, ca. 15-19 bygninger op til 40 m |
| Bebyggelsesprocent: | Nord for CMC: 100 %. Svarer til ca. 218.000 m ² , heraf 40-50.000 m ² i eksisterende bebyggelse. Syd og vest for CMC: 175 %. Svarer til ca. 260.000 m ² . Herudover ca. 5.000 m ² i eksisterende bebyggelse, primært som åbent overdækket areal. |
| Parkeringsnormen i Kommuneplan 2019 - biler: | Byudviklingsområde med stationsnærhed og mulighed for reduktion af nedenstående p-norm. Boliger: 1:250 Butikker: 1:143 Ungdomsboliger: 1:857 Plejeboliger: 1: 714 Daginstitution: 1:286 Skole: Erhverv: 1:214 |
| Parkeringsnormen i Kommuneplan 2019 - cykler: | Boliger og ungdomsboliger: 4:100 Ældre- og Plejeboliger: konkret vurdering Erhverv: 3:100 Uddannelsesinstitutioner: 0,5:studerende/ansat Daginstitution: 2,5: 100 Butikker: 4:100 Kommuneplanrammen - pladskrævende cykler: Boliger, erhverv og butikker: 1:500 Daginstitution: 1:250 |
| Almene boliger | Det kommende lokalplanforslag vil indeholde boliger. Derfor vil planlovens mulighed for at kræve, at 25 % af boligmassen skal være almene boliger, blive indstillet. Det er ca. 80.000 m ² almene boliger ved grundejernes forslag til helhedsplan. De almene boliger fordeles jævnt med en ligelig andel pr. kvarter. |
| Friareal | Nord for CMC: Bolig: 50 %, Erhverv: 15 % Syd og vest for CMC: Bolig: 30 %, Erhverv: 10 % |

Arkitektur

Helhedsplanen bygger på fem strategier:

Grønne frirum: der etableres en varieret struktur bestående af grønne frirum.

Vævet: bydelens fredeliggjorte gader, stræder og forbindelser med træer og anden begrønning, som fletter de grønne rum sammen.

Perlekæden: for at kunne håndtere støj fra Vasbygade, CMC (metroklargøringscentret) og baneanlæg lægges en struktur bestående bl.a. af grønne espalierer/skærme, erhvervsbebyggelse og p-huse.

Hverdagsbyen/kvartererne: bydelen inddeles i forskellige kvarterer med hver deres identitet og mødesteder.

Værkstedbyen: bevaring og transformation af eksisterende bygninger, herunder indretning af nye serviceerhvervs-, detailhandels- og værkstedsfunktioner med fokus på bl.a. kreative erhverv i dele af stueetager.

De 5 temaer understøtter "Arkitektur der fortæller" i Københavns Kommunes arkitekturpolitik ved, at områdets kulturhistorie har inspireret til kurvede gadeforløb i syd inspireret af områdets jernbanespor, og bevaring af fysiske jernbanespor m.m. i den nordlige del. Der findes i dag ca. 98.000 m² etageareal eksisterende bebyggelse på det aktuelle byudviklingsareal, heraf foreslås 50-60.000 m² nedrevet i området som helhed, heraf ca. 15.000 m² i syd.



Træer langs Otto Busses Vej og udsnit af den Gule By, der bevares.



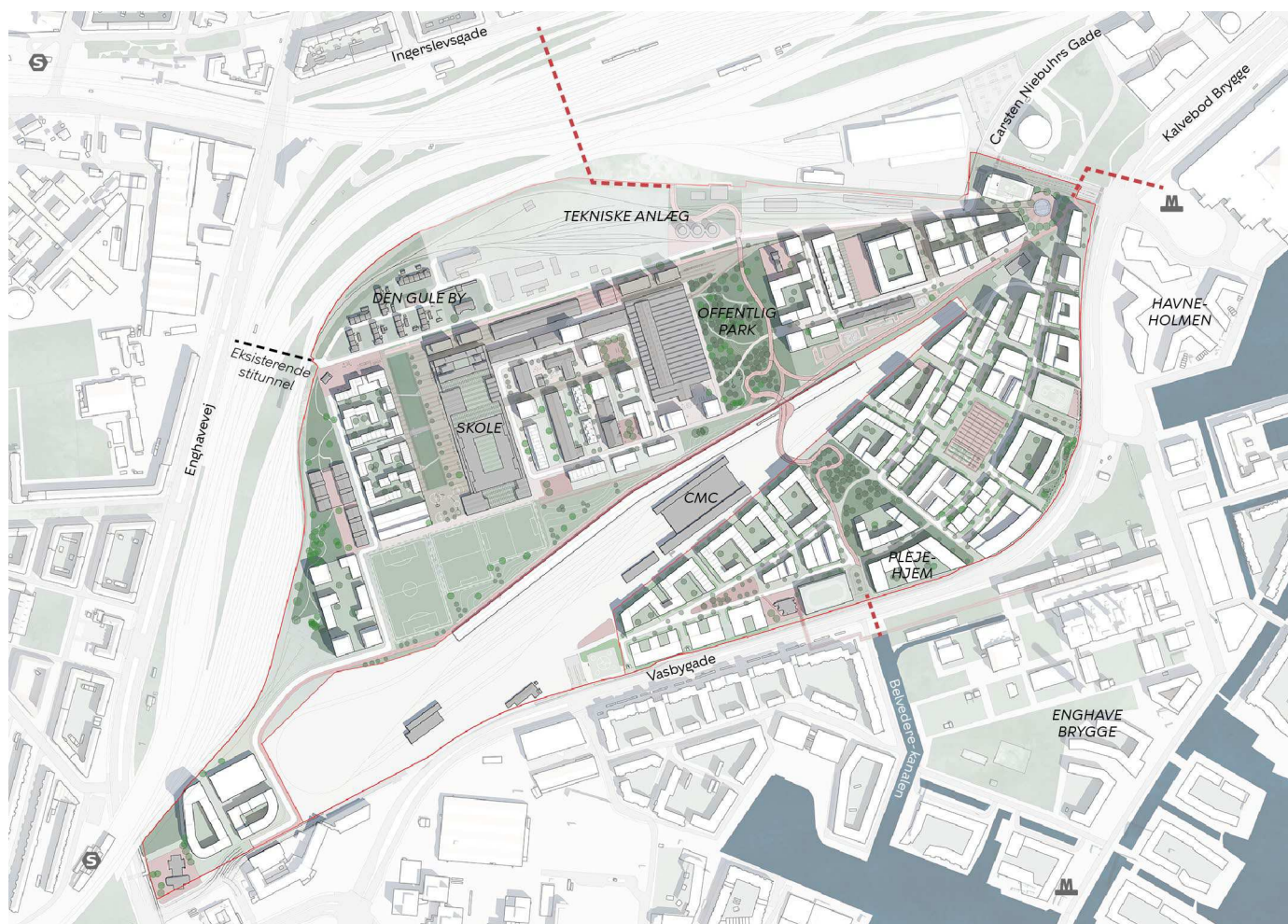
Vejforløb syd for det nye lokomotivværksted.



Drejeskiven, indgangen til området og de 'gule porte' i baggrunden.



Området bærer i dag præg af togdrift. Bagerst til venstre anes vandtårnet.



Foreløbig situationsplan. Illustration: Team COBE. Forvaltningen har indtegnet mulige stiforbindelser med rød, stiplede linje. Bebyggelsesplan og infrastrukturplan bearbejdes i den videre proces.

Gennem indretning af forskellige kvarterer og byrum til hverdagsliv understøttes temaet "Bygget til københavnerliv".

Med det projekt bygherre ønsker opnås en bebyggelsesprocent på 100 for den nordlige del og 175 for den sydlige del, og bygningshøjderne er generelt 3-8 etager samt ca. 15-19 bygninger op til 40 meter. Der skal i den videre proces frem mod lokalplanforslaget tages stilling til bebyggelsesprocenten, arkitekturen i nybyggeriet, og hvordan bevaringsværdige bygninger kan ombygges til nye formål.

Baggrund

Godsbaneterrænet blev med Kommuneplan 2019 fastlagt til byudvikling efter ønske fra grundejerne, herunder DSB, der i dag har en række værksteder i området, der planlægges flyttet omkring 2025. Metroens klargøringscenter (CMC) midt i området og skal blive liggende. Området nord for Otto Busses Vej, bortset fra Den Gule By, anvendes fortsat til værksteder og andre jernbaneformål og fastholdes indtil videre til tekniske anlæg.

Grundejerne, DSB Ejendomsudvikling og Statens Ejendomsselskab Freja Ejendomme, igangsatte i november 2020 en arkitektkonkurrence for en helhedsplan for udvikling af Godsbaneterrænet som blandet byområde med boliger og serviceerhverv. Grundejerne har gennem hele processen været i dialog med en interessentfølgegruppe med bl.a. lokaludvalg, naboer og foreninger. Ønskerne i Kommuneplan 2019 til områdets udvikling fremgik af konkurrenceprogrammet. I april 2021 blev Team Cobe udpeget som vinder af konkurrencen, og teamets forslag til helhedsplan danner i en bearbejdet form udgangspunkt for grundejernes ønsker til plangrundlag for Godsbaneterrænet. På baggrund af intentionerne i Kommuneplan 2019 er indarbejdet en række kommunale funktioner, herunder en

skole, daginstitutioner, et socialt botilbud, et plejecenter samt fodboldbaner og en offentlig park.

Stedet

Godsbaneterrænet omfatter et areal på ca. 555.000 m² mellem baneterrænet, Enghavevej og Vasbygade på Vesterbro. Heraf udgør de arealer, der aktuelt kan udvikles, ca. 367.000 m², CMC ca. 97.000 m², Den Gule By (tidligere tjenesteboliger) ca. 12.000 m², og de arealer, hvor udviklingen er uafklaret, ca. 79.000 m². I løbet af den videre proces kan der ske justeringer af afgrænsningerne mellem de forskellige arealer, herunder CMC, der har ønske om udvidelse mod nord med et ekstra testspor, og Banedanmarks aktiviteter.

Egenart

Godsbaneterrænet ligger som et næsten isoleret område mellem Vesterbro og havnen. Området afgrænses og formes af de to bueslagsformede træk: baneterrænet mod nord og Vasbygade mod syd. Internt er det yderligere opdelt i et nord og syd af CMC's tværgående arealer.

Centralt i området danner de ældste af godsbanens haller og værkstedsbygninger sin egen bymidte. Den er forbundet af jernbanespor, der har transporteret lokomotiver og togvogn fra deres ankomst ved drejeskiven, videre til skydebroen, ind i bygningerne og ud igen i en parallelforskuet bevægelse.

Det er disse spor og anlæg og deres sammenhæng med bygningsfunktionerne, der skaber den overordnede fortælling om Godsbaneterrænets egenart. Dertil kommer boligområdet Den Gule By og 'trælageret' (i dag kendt som 'Banegaarden') som to individuelle kvarterer. Endvidere kendetegner naturen området i form af den formelle beplantning ved Lokomotivværkstedet, frugthaven ved trælageret og en mere vildtvoksende beplantning mellem alle sporene.

Bevaring

Slots- og Kulturstyrelsen har udpeget en del af området til det nationale industriminde 'Jernbanen mellem København og Korsør'. Området er også udpeget som samlet værdifuldt kulturmiljø i Kommuneplan 2019 med bebyggelser af særlig kvalitet og med et bevaringsværdigt helhedspræg. Det betyder, at opførelse af



Foreløbig volumenmodel af bygherres forslag til bebyggelsesplan. Blå bygninger er nye og grå er eksisterende. Illustration: Team Cobe

nyt byggeri skal ske med respekt for væsentlige eksisterende værdier i bymiljøets identitet og særpræg.

Som anbefalet i Kommuneplan 2019 har Københavns Kommune og bygherrer rådført sig med Akademiraadet, Slots- og Kulturstyrelsen og Københavns Museum om, hvordan udpegningen af de bærende bevaringsværdier kan ske.

Forvaltningerne foreslår, at en række bygninger og tekniske anlæg bliver udpeget som bevaringsværdige i lokalplanen. Der er taget udgangspunkt i de SAVE-værdier, som er fastlagt efter SAVE-metoden. Der vil blive lagt vægt på fortællingen om det samlede kulturmiljø, såvel som bevaring af enkeltbygninger. Særligt re-miseområdet, centralværkstederne, Den Gule By og trælageret er vigtige at bevare. Heri indgår også tekniske anlæg som spor, skydebro og drejeskive.

I hvilket omfang der kan ske ombygning af og tilføjelse af etager til de enkelte bevaringsværdige bygninger (transformation), skal vurderes i den videre lokalplan-proces. I denne vurdering skal ske tilstræbes en balance mellem hensynet til bevaring af kulturspor og hensynet til Godsbaneterrænets fremtidige funktion som et levende bymiljø.

Mobilitet

I det politisk godkendte *Administrationsgrundlag for helt eller delvist bilfrie byområder* er der en række kriterier, som området opfylder. Det betyder, at der er mulighed for at reducere den parkeringsnorm, som er fastsat i Kommuneplan 2019. Området ligger således stationsnært og med god adgang til stationer, men har også god adgang til det overordnede vejnet via Vasbygade. Endvidere kan infrastrukturen i området indrettes på de bløde trafikanters præmisser. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår derfor, at kommuneplanens parkeringsnorm reduceres med 50 %. Samlet vil dette svare til etablering af ca. 1.000 parkeringspladser, svarende til 1 plads for ca. hver 6. bolig og svarende til, at ca. 4 % af de ansatte kan komme i bil. Beregninger er baseret på forventet antal boliger og arbejdspladser i det nuværende forslag til helhedsplan, dog med den forenkling, at beregningerne kun omfatter boliger og alm. kontorhverv.

Herudover er der et antal eksisterende pladser til bl.a. Lokomotivværkstedet, som grundejerne ønsker opretholdt i området. Det skal i den videre proces afgøres på baggrund af en konkret vurdering, hvor mange af de eksisterende pladser, der indstilles genetableret i de p-huse, der etableres i området.

Grundejerne er ikke enige i Teknik- og Miljøforvaltningens anbefaling om reduktion, som de finder, vil medføre for få parkeringspladser til områdets betjening. Grundejerne foreslår en reduktion af kommuneplanens parkeringsnorm på 20 %, idet de finder, at størstedelen af området ikke er så stationsnært, som forvaltningen vurderer. Der bør således tages udgangspunkt i den faktiske gangafstand og ikke et cirkelslag, som forvaltningens vurdering i henhold til administrationsgrundlaget er baseret på. Da området også skal indeholde en del erhverv, detailhandel, kultur m.v. ud over boliger, så er det ifølge grundejer afgørende, at disse funktioner understøttes med p-pladser, hvis de skal lykkes. Erhverv langs Vasbygade skal skærme området for trafikstøj.

Parkering placeres i periferien af området i parkeringshuse, der skal begrænse biltrafikken inde i området og skærme boliger mod støj fra Vasbygade. Placering af p-huse kan derigennem have betydning for den mulige boligandel. Parkeringshusene indrettes som "mobilitetshuse" med en række funktioner til gavn for cykeltrafik mv. Kørsel i det indre område kan derfor begrænses til servicetrafik, såsom renovation, taxakørsel og flyttebiler. Der er en række forhold der er uafklarede, bl.a. evt. bussluse, vejbetjening af det centrale byrum ved centralværkstederne, samt hvor stor en del af det interne vejnet, der kan være lege- og opholdsgader, og om visse serviceveje kan have separate færdselsarealer for biler, cykler og gående.

Området er i dag trafikalt set dårligt forbundet med den omgivende by og de nærliggende stationer. Med lokalplanlægningen forudsættes en forbedring af

forbindelserne til området, herunder mulighed for en kommende stibro over baneterrænet til Ingerslevsgade, en udvidelse af eksisterende stitunnel til Enghavevej, samt adgange til Vasbygade, Carsten Niebuhrs Gade og Enghavevej. Det skal afklares i den videre proces, om serviceniveauet for de bløde trafikanter kan sikres tilstrækkeligt via signalregulerede kryds, eller om der flere steder skal sikres areal til etablering af broforbindelser. Det er særligt Vasbygade, som i dag udgør en stor barriere for fodgængere og cyklister. Der arbejdes videre med at kvalificere flows gennem området for de forskellige trafikantgrupper og herigennem vurdere ønsker til konkrete koblinger til omgivelserne med planlægning af enten krydsninger i terræn eller stibroer. Af forbindelser undersøges: bro over Vasbygade ved Belvederekanalen samt over Carsten Niebuhrs Gade/Kalvebod Brygge/Vasbygade til Havneholmen Metrostation. Der fastlægges en stibro over CMC, så den nordlige og sydlige del af Godsbaneterrænet forbindes. Der etableres en grøn cykelrute gennem området langs nordsiden af CMC, i princippet som angivet i Kommuneplan 2019.

Sol, vind og skygge

Der er udarbejdet foreløbige skyggediagrammer og vindstudier. Det skal sikres, at der er hensigtsmæssige mikroklimaforhold for boliger og byrum, særligt ved højere bebyggelse.

Mål, planer og politikker

Kommuneplan og kommuneplantillæg

I Kommuneplan 2019 er området udlagt til hhv. tekniske anlæg og til boliger og serviceerhverv. Området indgår i byomdannelsesområdet Godsbaneterrænet. For C-rammerne er der en særlig bemærkning om, at rammen fastlægges ved yderligere kommuneplanlægning. Det betyder, at der samtidig med lokalplanforslaget skal fremlægges et forslag til kommuneplantillæg. I det vil der blive taget stilling til bebyggelsesprocent, bygningshøjde, krav til friareal og mulighed for detailhandel, samt evt. udpegning af transformationsområde ift. virksomhedsstøj. Som udgangspunkt foreslås en C1-ramme med en bebyggelsesprocent på maksimalt 100 for den nordlige del og en C3-ramme, der kan indeholde den bebyggelsesprocent mellem 150-175 for den sydlige del af området, der blev vedtaget i Kommuneplan 2019. Bygningshøjder afklares i den videre proces, herunder muligheden for flere bygninger i op til 40 meters højde.

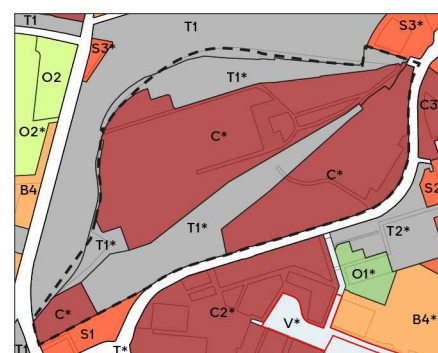
Et område nord for Otto Busses Vej, et mindre område mod vest og CMC fastholdes som T1-områder. Det afklares i den videre proces, om rammen for CMC skal udvides for at sikre areal til et nyt testspor, og om der skal ske mindre justeringer i afgrænsningen af planområdet.

Byliv

Helhedsplanen udpeger området i "hesteskoen" ved centralværkstederne som et af de vigtigste centre for udfoldelse af bydelens liv. Dette sikres bl.a. ved placering af udadvendte funktioner samt en skole med kultur- og læringscenter, gerne i Vognværkstedet. Der skal være en idrætshal til skolen, som Københavns Kommune gerne ser indarbejdet i skolebygningen. Hvis skolen ikke kan placeres i Vognværkstedet, skal den etableres i en ny bygning et andet sted i nærheden. Langs CMC placeres boldbaner og andre sportsfunktioner, som kan bidrage med aktivitet i dette område. De øvrige byrum og grønne arealer er mere rettet mod rekreation og fleksibel anvendelse.

Indretningen af området som et delvist bilfrit byområde indebærer, at det vil være muligt at anlægge en række af de interne gader som grønne lege- og opholdsområder, som understøtter byliv og lokale fællesskaber.

Der planlægges for et øst-/vestgående byrumsforløb fra drejeskiven, gennem remisen, parken, centralværkstederne, vognværkstedet og Skydebroparken. Større grønne områder/byrum vil være Skydebroparken, Lokomotivskoven og Vasby Have syd for CMC. Der planlægges et overdækket byrum i Toldkammerbygningen og et byrum i "Remisen" som nye offentligt tilgængelige pladser.



| | |
|--|--|
| B, B2-5 | Områder til boliger (høj tæthed) |
| C, C1-3 | Områder til boliger og serviceerhverv |
| S, S1-3 | Områder til serviceerhverv |
| T, T1-4 | Områder til tekniske anlæg |
| T | Områder til tekniske anlæg (veje m.v.) |
| O, O2-4 | Områder til institutioner |
| O1 | Områder til fritidsområder m.v. |
| * | Områder med særlige bestemmelser |
| V | Husbåde |
| ----- | Områdefgrænsning |

Rammer i Kommuneplan 2019.

Miljø og Klima

Der skal arbejdes videre med afklaring af de støjmæssige udfordringer fra CMC, Banedanmarks aktiviteter, DSB's nye Værksteder samt trafikstøj fra Vasbygade. Der placeres primært erhverv og p-huse mod Vasbygade. Grundejerne har foreslået placering af plejecenter mod Vasbygade. Dette indebærer opsætning af glasstøjskærm foran bygningen. Det skal afklares, om det er en mulighed, alternativt skal der findes en anden placering til plejecenteret.

For at realisere helhedsplanens vinderforslag med den angivne boligandel, kan det vise sig nødvendigt at bruge planlovens muligheder for at udpege området som et transformationsområde i forhold til støj fra CMC og Banedanmarks aktiviteter. Det betyder, at støjen på facaderne af de boliger og udendørs opholdsarealer, som vender ud mod CMC og Banedanmarks aktiviteter, må overskride grænseværdierne med op til 5 dB. De indendørs støjgrænser skal dog også være overholdt, og der skal være opholdsarealer, der ikke er støjbelastede.

Nedsivning af regnvand er ikke mulighed, fordi der er jordforurening. Regnvand skal derfor ledes til havnen via en regnvandsledning. Der forventes indarbejdet "grønne" løsninger, hvor vandet afledes fra overfladen til regnvandsledningen.

Der skal udarbejdes miljøvurdering af planforslagene, som fremlægges sammen med forslag til kommuneplantillæg og lokalplanforslag. Herudover har grundejerne igangsat en frivillig miljøkonsekvensvurdering (VVM) af projektet, som også fremlægges samtidig med planforslagene.

Bæredygtighed og bynatur

Kommunen har udarbejdet et bæredygtighedsværktøj, som anvendes i udarbejdelsen af lokalplanforslaget med fokus på følgende initiativer: attraktive udearealer, eksisterende konstruktioner, reduktion af transportbehovet, lavere energi- og ressourceforbrug og bynatur med merværdi. Grundejerne har intention om at opnå certificering som DGNB på minimum guld-niveau.

Der er registreret 274 eksisterende træer, der lever op til Københavns Kommunes kriterier for at blive udpeget som bevaringsværdige. Af disse træer er det nødvendigt at fælde ca. 105 for at kunne realisere forslaget til helhedsplan. Det skal i den videre proces undersøges, om der er bilag IV-arter (særligt beskyttede dyrearter), herunder flagermus, der berøres af planlægningen. Der skal plantes i størrelsesordenen 450-600 nye træer i området, fordelt i parker, gårdrum, byrum samt i det grønne gadenet - "Vævet".

Visionen om en grøn bydel skal sikres samtidig med, at der skal tages hensyn til brandredning, affaldshåndtering, cykelparkering mv. Det skal undersøges i det videre forløb, hvordan de funktionelle behov i byen kan løses hensigtsmæssigt samtidig med, at man sikrer det grønne væv som et bærende element i planen. Det kan betyde, at det kan blive nødvendigt at løse disse funktioner inde i bygningerne.

I Kommuneplan 2019 er det fastlagt, at der på Godsbaneterrænet skal etableres en grøn struktur med en offentlig park, begrønnede byrum og offentligt tilgængelige private friarealer i størrelsesordenen 9-12 hektar. Den offentlige park skal være på mindst 2 hektar. I forslaget til helhedsplan er den offentlige park placeret øst for Lokomotivværkstedet, og er i forhold til konkurrenceforslaget gjort bredere, så der bl.a. opnås frit udsyn til "Vandtårnet", der udpeges som en bevaringsværdig bygning i lokalplanen. I helhedsplanen indgår en grøn struktur på 10 hektar, og det forudsættes, at begrønnede byrum indeholder mindst 25 % grønt, og at parker og "banenatur" indeholder mindst 75 % grønt, inkl. kunstgræs. Vævet skal også have en andel grønt, men det skal undersøges nærmere, hvor stor andelen kan være. Træer i vævet samt gårdrum er ikke medregnet i de 10 hektar. Der er indarbejdet en 11-mands og to 8-mands kunstgræs fodboldbaner, som er medregnet i den grønne struktur i overensstemmelse med Kommuneplan 2019.

Den høje bebyggelsestæthed, hvor gade- og byrum også i et vist omfang skal rumme brandredning, renovation og cykelparkering, gør det kompliceret at få

meget grønt ind i gade- og byrum. Der skal i det videre arbejde være fokus på at opnå visionen om en grøn bydel.

Andre planer

I Vesterbro Lokaludvalgs bydelsplan fra 2017 beskrives et ønske om, at der i udviklingen af Godsbaneterrænet tages hensyn til områdets industrihistoriske karakter og værdifulde beplantning og træer. Herudover lægges vægt på at området gennem etablering af forbindelser bliver en integreret del af Vesterbro.

Anbefalinger til den videre planlægning

Forvaltningen anbefaler, at der udarbejdes et lokalplanforslag, der erstatter den gældende lokalplan 433-1, idet der i det videre forløb bl.a. skal være særlig fokus på nedenstående forhold. Det er en forudsætning for fremlæggelse af planforslagene, at grundejerne indgår aftale med Metroselskabet om selskabets udvidelsesønsker, adgangsforhold og etablering og finansiering af støjdæmpende foranstaltninger mv. samt aftale med Banedanmark om etablering og finansiering af støjdæmpende foranstaltninger i forhold til de værkstedsfunktioner og jernbaneaktiviteter, der bliver i området.

- Der skal for området som helhed ses på, om det er muligt at opnå visionen om en grøn bydel og tilgodese bevaringshensyn samtidig med en bebyggelsesprocent på 100 i det nordlige område og på 175 i det sydlige område.
- Særligt i og omkring centralværkstederne skal bebyggelsestætheden og bebyggelsesplanen fortsat vurderes. Hvor der tilføres nye bygninger, skal det ske med respekt for og tilpasses områdets eksisterende bygninger. Mulighederne for transformation af eksisterende bygninger, og herunder mulighederne for at tilføre nye etager ovenpå eksisterende bebyggelse, skal vurderes ud fra hensynet til såvel bevaringsværdier som hensynet til området fremadrettede funktion som center for byliv.
- Visionen om en grøn bydel skal opfyldes med krav om bevaring og nyplantning af minimum mellem 450 og 600 nye træer på gader, i byrum og i parker. Der udlægges 2 ha offentlig park, som vist i startredegerelsen. Stier og ramper til landing af broforbindelse kan medregnes i parkens areal. Evt. veje kan ikke medregnes i parkens areal. Der skal sikres så meget grønt som muligt i vævet og i byrum.
- Den kommunale skole placeres i hele Vognværkstedet bl.a. af hensyn til bygningens bevaringsværdi, mulighed for integration af idrætshallen i bygningen, fleksibilitet i forhold til skolens indretning samt trafikale ankomstforhold. Hvis skolen ikke kan placeres i Vognværkstedet, skal den etableres som en ny bygning et andet sted i nærheden.
- Placering af de højere bygninger skal vurderes i forhold til sigtelinjer og byrum.
- Det skal via yderligere trafikale analyser afklares, om der er stiforbindelser til naboområder, der skal planlægges som broforbindelser i stedet for krydsninger i terræn.
- Parkeringsnorm i Kommuneplan reduceres med 50 %. Antal pladser der anbefales genetableret i Lokomotivværkstedet i parkeringshuse skal afklares på baggrund af en konkret vurdering.
- Der skal arbejdes for at finde plads til et mindre antal skæve boliger i området.

Tidsplan

Samlet lokalplanproces: Kat. 4 aftalt tid

