



Til Teknik- og Miljøudvalget

16-01-2009

Notat om modtagne henvendelser i forbindelse med offentliggørelse af lokalplanforslag "Otto Busses Vej"

Sagsnr.
2009-1028

Dokumentnr.
2009-17987

Lokalplanforslaget har været i offentlig høring fra 15. oktober 2008 til 15. december 2008. I høringsperioden er der modtaget 9 henvendelser, herunder fra Københavns Bymuseum, fra Københavns Energi og fra Kgs. Enghave Lokaludvalg. Henvendelserne gennemgås nedenfor og vil ligge til gennemsyn ved mødet. Under henvisning til den foreslåede ændring i forhold til det vedtagne lokalplanforslag er der i perioden 18. december 2008 til 12. januar 2009 gennemført en supplerende høring, jfr. § 27, stk. 2 i lov om planlægning. I høringen er fremkommet 6 henvendelser, herunder fra Københavns Bymuseum, DSB Ejendomsudvikling, Københavns Energi A/S, Region Hovedstaden og Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger.

Sagsbehandler
Jesper Holm

Broerne over baneterrænet

Beboerrepræsentationen i Den Gule By protesterer mod etableringen af broerne, som man frygter, vil tiltrække uheldige elementer fra Vesterbro til gene for de nuværende beboere i området. Det foreslås, at en forbindelse i givet fald i stedet etableres i et eksisterende, underjordisk damprør.

Bemærkninger

Forvaltningen skal hertil bemærke, at tilgangen til området fra Vesterbro må antages at være upåvirket af, om forbindelsen er i form af bro eller underjordisk. Det er i øvrigt netop hensigten med de muliggjorte forbindelser at ophæve barrierevirkningen af klargøringscentret og banelegemet. Med hensyn til varmetunnelen bemærker Københavns Energi, at dens form gør den uegnet som fodgængerforbindelse, og at den sandsynligvis skal anvendes som varmtvandsrør.

Broerne over CMC området

DSB Ejendomme er enig i, at det er vigtigt at etablere en forbindelse på tværs af området, men foreslår, at der bliver etableret en tunnel på et mindre bredt sted. Der gøres opmærksom på, at erfaringsmæssigt er det dyrt at bygge over et anlæg i drift. Dertil vurderes det, at ramperne fylder uforholdsmæssigt meget på naboarealerne og til sin tid vil begrænse mulighederne for udvikling af disse områder. Kongens Enghave Lokaludvalg ønsker broernes funktion afklaret, da der er brugt flere terminologier i lokalplanforslaget.

Bemærkninger

I forbindelse med etablering af CMC vil der blive gjort plads til at fundamentterne for fremtidige stibroer, der vil kunne etableres med et minimum af problemer for Metrodriften. I forbindelse med den frem-

Center for Bydesign

Njalsgade 13, 2. + 3. sal
Postboks 447
1505 Kbh. V

Telefon
3366 1321

Telefax
3366 7020

E-mail
jeshol@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009495044

tidige udvikling af området mellem CMC og Vesterbro vil det kunne overvejes, om begge broforbindelser vil skulle etableres. Det er dog forvaltningens vurdering, at den sydligste forbindelse ved CMC's hovedbygning vil skulle etableres, da det er i dette område, der kan skabes en sikker adgang til havnen fra Vesterbro. Forvaltningen har foretrukket broer frem for tunneller som løsningen, da de er sikkerhedsmæssigt bedre. Broerne giver mulighed for, at man kan observere Metroen i drift og bruge broen som en uddannelsesværktøj/udstillingsmulighed for Metroens historie.

Forvaltningen kan bekræfte Kongens Enghave Lokaludvalg i, at de forslåede broer er "gang- og cykelbroer".

Placering af de øvrige nævnte funktioner

Beboerrepræsentationen i Den Gule By spørger, hvordan op til 30 m høje radiomast skal placeres, og hvilke gener den kan give Den Gule By, og til placeringen af boliger tilknyttet til CMC området.

I indsigelsen fra Hotel Scandic's advokat gøres gældende, at det ved eventuel flytning af "Himmelekspressen" skal sikres, at herbergets areal og arealet for Hotel Scandic adskilles med hegn, og at adgang til de to funktioner også er adskilt. Der er også stillet spørgsmål til den præcis placering af "Himmelexpressen", såfremt det besluttes, at den skal flyttes.

Bemærkninger

Forvaltningen har i § 7, stk. 2 h, sikret, at placeringen af radiomasten skal godkendes, da placeringen på nuværende tidspunkt ikke er afklaret nærmere end som "midt i terrænet". Forvaltningen vurderer, at Den Gule By ikke vil blive generet af radiomasten. Der er ikke planlagt boliger i forbindelse med anlæg af CMC-området. For så vidt angår adskillelse mellem Hotel Scandic og "Himmelekspressens" areal må dette forhold tilgodeses i forbindelse med en eventuelt kommende byggesag/udstyknings sag. Forvaltningen har drøftet spørgsmålet om en mere præcis placering af "Himmelexpressen" med Metroselskabet, og i givet fald tænkes denne flyttet til en placering i den sydvestlige "spids" af CMC arealet.

Trafikale forhold

6 henvendelser vedrører de trafikale forhold. Således gøres det gældende, at etableringen af klargøringscentret vil medføre en trafikal belastning af området, og der udtrykkes bekymring for adgangen til Den Gule By i byggeperioden. Endvidere stilles der spørgsmål om den præcise placering af fremtidige vejanlæg, og det gøres gældende, at der bør etableres en ændret lysregulering ved Otto Busses Vejs udmunding i Vasbygade. I en anden henvendelse foreslås etableret en regional gang- og cykelrute fra Islands Brygge og Frederiksberg med forlængelse videre mod Bavnehøj, Kgs. Enghave, den kommende bydel på Carlsberg, Frederiksberg og dele af Vesterbro. I to henvendelser foreslås det, at det buede stykke af Vasbygade ved H. C. Ørsted-

værket forlægges til arealet langs med og lige syd for klargøringscentrets skinner.

Både DSB Ejendomme og Beboerrepræsentationen i Den Gule By har stillet spørgsmål til klassificeringen af Otto Busses Vej som privat fællesvej, og begge vil gerne have, at den smukke allékarakter bibeholdes.

Bemærkninger

Forvaltningen finder ikke, at etableringen af klargøringscentret vil have større trafikal betydning. Udviklingen af den øvrige del af området er ifølge Forslag til Kommuneplan 2009 først forudsat at ske fra år 2021 og senere, og da efter forudgående tilvejebringelse af en supplerende lokalplan. For så vidt angår etablering af yderligere cykelruter må der tages stilling hertil i den videre planlægning af cykelruter. Med hensyn til eventuel forlægning af Vasbygade bemærkes, at dette vil være meget bekosteligt, op til 100 mio. kr. Endvidere vil en sådan forlægning gøre det meget vanskeligt at etablere den nødvendige adgang til klargøringscentret.

Der er i forbindelse med lokalplanforslaget ikke taget stilling til en eventuel forlængelse af den eksisterende tunnel under sporene langs Enghavevej. Det er forvaltningens vurdering, at tunnelen godt kan forlænges, hvis det skulle vise sig nødvendigt. Det vil dog være forbundet med store omkostninger på grund af store forsyningsledninger under Enghavevej. Umiddelbart vil man dog kunne etablere en mere sikker krydsning af Enghavevej for fodgængere og cyklister på terræn. Dette vil indgå i den løbende udvikling af Enghavevej.

Den viste stikvejs placering er ikke fastlagt endnu. Dette vil først ske i forbindelse med udviklingen af Frejas grund vest for CMC-området og vil blive fastlagt i en kommende lokalplan.

Tilkørsel til CMC finder sted fra Vasbygade.

Lokalplanforslaget fastlægger, at Otto Busses Vej skal være privat fællesvej. Dette sker for at sikre, at det umiddelbart vil være muligt at udstykke område II. Forvaltningen er enig i, at vejen har en unik karakter og vil søge denne karakter bibeholdt.

Tilgængelighed til Otto Busses Vej i byggefasen

Beboerrepræsentationen i Den Gule By er bekymrede for adgangen til Otto Busses Vej i byggeperioden, da de har hørt, at vejen bliver flyttet, så den ligger ved UnoX-tankstationen, og at der ikke vil være lysregulering. Beboerrepræsentationen i Den Gule By foreslår, at kommunen i sammenhæng med byggefasen etablerer en svingbane med grønne pile fra Vasbygade ind til Otto Busses Vej. Beboerrepræsentationen spørger endvidere om de nærmere planer for spunsning.

Bemærkninger

Forvaltningen har ikke umiddelbart planer om at ændre krydset Otto Busses Vej/Vasbygade. Der vil dog i forbindelse med etablering af Metro være tidspunkter, hvor der vil ske omlægning af krydset. Forvaltningen har drøftet spørgsmålet om spunsning med Metroselskabet, der oplyser, at planerne og arbejdsmetoderne ikke ligger helt fast endnu. Det forventes dog, at der skal spunes til rampe og cut & cover anlægget (den første del af tunnelanlægget) i den nordøstlige del af CMC området, i god afstand fra Den Gule By. Spunsarbejderne tager ca. 3 måneder og skal sandsynligvis udføres i perioden primo 2011 til medio 2012.

Den fremtidige udvikling i området

I én henvendelse rejses en række spørgsmål om den fremtidige udvikling i området.

Bemærkninger

Under hensyn til, at udviklingen af området først forudsættes at finde sted i år 2021 og senere, jf. ovenfor, er det ikke muligt på nuværende tidspunkt at udtale sig om den fremtidige udvikling.

Miljøforhold

I en henvendelse fremhæves, at området har et rigt fugleliv, der bør bevares.

Beboerrepræsentationen i Den Gule By har også udtrykt bekymring for, om hævnningen af CMCs terræn med 1 meter vil kunne skabe problemer med grundvandsniveauet og afledning og nedsivning af regnvand.

Københavns Energi har gjort opmærksom på, at i følge Spildevandsplan 2008 er det muligt, at Københavns Energi Afløb får behov for at anlægge et forsinkelsesbassin (110 m x 120 m) eller en bassinledning i lokalplanområdet langs Vasbygade. Der gøres også opmærksom på, at der inden for området ligger transport- og forsyningsledninger i vejene, som der skal holdes mindst samme afstand til som tilfældet er med den nuværende bebyggelse. Den sidste del af henvendelsen er vedr. de varme hovedledninger i området, der skal respekteres.

Kongens Enghave Lokaludvalg foreslår, at genanvendelse af vand får en mere grundig overvejelse, og at regnvand kan bruges til afvaskning af Metrotogsættene.

Beredskabsstyrelsen er bekymret for de dieselolietanke, der findes i området. Tankene er omfattet af bekendtgørelse nr. 1666 af 14. december 2006 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer.

Bemærkninger

Forvaltningen finder ikke, at det kan antages, at alene etablering af klargøringscentret vil have nævneværdig indflydelse på det eksisterende fugleliv.

I forhold til det stigende grundvandsniveau kan det oplyses, at det forventes, at der skal udarbejdes en klimatilpasningsstrategi for Københavns Kommune. I den forbindelse vil der blive foretaget en analyse af, i hvilke områder af byen der er potentielle problemer for afledning af overfladevand. På baggrund heraf vil der blive udarbejdet forslag til afhjælpende foranstaltninger i risikoområderne.

Forvaltningen anbefaler, at Københavns Energi optager forhandlinger med Metroselskabet som grundejer, om hvorvidt et forsinkelsesbassin vil kunne etableres under ankomstarealet til CMC.

Med hensyn til sikring af ledninger forudsættes indgået de fornødne aftaler mellem arealejere og ledningsejere.

Metroselskabet har oplyst, at de pt. undersøger mulighederne for anvendelse af regnvand. Det er sandsynligt, at det kan lade sig gøre - også økonomisk forsvarligt. Det skal dog samtidig pointeres, at der i forvejen spares på vandforbruget ved togvask, da vaskevandet så vidt muligt genanvendes (ligesom for almindelige bilvaskeanlæg).

Beredskabsstyrelsen har henledt Miljø- og Teknikforvaltningens opmærksomhed på DSBs tankanlæg til dieselolie i lokalplanområdet. Forvaltningen er opmærksom herpå, og Center for Miljø behandler anlægget efter de relevante bekendtgørelser og forskrifter og er den opfattelse, at anlægget ikke udgør nogen risiko for de kommende aktiviteter i området.

Støj

I sin henvendelse udtrykker ACCURA på vegne af Hotel Scandic bekymring for støjgener i forhold til hotellet og vil have sikkerhed for, at Metroselskabet i tilfælde af, at Miljøstyrelsens vejledning om støjniveauer bliver overskredet, vil etablere de nødvendige støjafskærmninger.

Den Gule By har ligeledes udtrykt bekymring for, hvorvidt Bygningsreglementets grænseværdi på 30 dB i forhold til vejtrafik vil kunne overholdes med en øget trafik på Otto Busses Vej til CMC.

Kongens Enghave Lokaludvalg er også bekymret for støjgener og anbefaler, at Københavns Kommune opsætter støjafskærmning.

Bemærkninger

I forhold til støjgener for hotellet har Metroselskabet svaret, at i følge VVM-redegørelsen (side 168) vurderes det på grundlag af en orienterende støjberregning, at anlægsaktiviteterne i dagperioden vil kunne overholde grænseværdierne for bygge- og anlægsarbejder i Københavns Kommune, mens der er risiko for, at eventuelle anlægsarbejder om natten vil kunne overskride natgrænseværdien på 40 dB(A) i kortere perioder.

I driftsfasen vil støjen fra CMC være mest kritisk om natten. For denne tidsperiode er støjbelastningen ved Hotel Scandic beregnet til 41,2

dB(A). Hvis støjen fra CMC i driftsfasen ikke kan nedbringes på anden måde, må der opsættes støjafskærmning ind imod hotellet (jf VVM-redegørelsen side 200-201). Først når entreprenøren er valgt, og der er valgt endelige byggemetoder og materiel, kan der gives et mere præcist billede af støjbelastningen i omgivelserne.

Den trafik, de 300 ansatte på klargøringscentret vil generere, vil næppe kunne medføre væsentlige støjgener. Dertil kommer, at denne trafik ikke vil komme i nærheden af Den Gule By eller være mærkbar for Kongens Enghave. Med hensyn til hvilken støj Ringstedbanen (KØR) måtte afstedkomme, må forvaltningen henvise til Trafikstyrelsen.

Bevaringsværdige bygninger og anlæg

Københavns Bymuseum fremsender en gennemgang af samtlige bygninger mv. i området, og udtrykker tilfredshed med at en hel del af disse er fastlagt som bevaringsværdige, men havde gerne set, at yderligere et antal bygninger var blevet fastlagt som bevaringsværdige. Bymuseet har også stillet spørgsmålstegn ved, at Det Gule Palæ ikke er markeret som bevaringsværdigt og er holdt uden for lokalplanområdet.

Bymuseet ser intet til hinder for at bygningerne benyttes til midlertidige anvendelser, men henstiller, at der ved brugen bliver taget hensyn til bygningernes inventar, da dette efter museets opfattelse også har stor kulturhistorisk betydning.

DSB Ejendomsudvikling understreger, at deres arealer på Otto Busses Vej stadig er jernbanearaler i funktion. De er tilfredse med forudsætningerne om en midlertidig anvendelse på deres arealer, men gør opmærksom på, at deres bygninger er store og foreslår, at ordet ”mindre” udgår af teksten i § 3, stk. 4 b.

Trafikstyrelsen og BaneDanmark er imod de foreslåede ændringer til § 3, stk. 4, og ønsker fortsat, at der udarbejdes forslag til ændring af lokalplanen, såfremt områder, udlagt til jernbanerelateret virksomhed skal anvendes til andet formål for at sikre, at alle parter høres ved ønske om ændret arealanvendelse.

Bemærkninger

Forvaltningen har på baggrund af Bymuseets vurdering og Bydelsatlas Vesterbro markeret de mest særegne bygninger på nuværende tidspunkt. Ved fremtidige supplerende lokalplaner vil det blive vurderet, om også andre bygninger skal bevares. I lokalplanen er der udpeget ”kulturområder”, der skal bevares. De pågældende byrum er udpeget som særligt betydningsfulde for områdets historie og karakter.

Forvaltningen har ved lokalplanforslagets udarbejdelse på anmodning fra Trafikstyrelsen og BaneDanmark flyttet lokalplanens grænse, så den ikke omfatter de aktive sporarealer. Det er endnu ikke klart, hvor store dele af baneterrænet, der skal bruges til det planlagte KØR-projekt. Det Gule Palæ er i følge Kulturarvsstyrelsen's database Fredede & Bevaringsværdige Bygninger ikke bevaringsværdigt.

For så vidt angår de eksisterende bygningers inventar bemærkes, at dette er et forhold, der ikke kan reguleres i en lokalplan.

Med hensyn til benyttelsen af de store bygninger bemærkes, at disse meget vel kan tænkes udnyttet af en række mindre virksomheder med mulighed for en positiv synergi virksomhederne imellem.

Endelig bemærkes, at en varigt ændret anvendelse af lokalplanens underområde II ifølge planens § 3, stk. 4, forudsætter udarbejdelse af en supplerende lokalplan.