

## INDLEDENDE KOMMENTARER OG OPSUMMERING

Den nuværende Postterminal og bygninger på omkringliggende arealer er aldeles uskønne og vil ikke blive savnet (matr. UV1654 samt UV1690). Det er dermed svært at undgå en forbedring når der skal bygges nyt. Desværre falder nuværende lokalplansforslag – på trods af positive tiltag ifht. tidligere planmateriale - langt fra at udnytte det potentiale der ligger i området, til gavn for byens borgere.

Forslaget bærer præg af en profitmaksimerende bygherre der på forunderlig vis har formået at overbevise et flertal af de borgervalgte politikere om den 'skønne' mulighed for at udnytte Postterminalsmatriklen til intet mindre end 511% bebyggelsesgrad. Den nuværende lokalplan – vedtaget i 2015 – fastlægger en ramme på 185%. Der lægges dermed op til en udvidelse af bebyggelsesgraden til næsten 3x mere end den gældende lokalplan. Det er en overudnyttelse af et areal på den størrelse der ikke finder sammenligning noget andet sted i Danmark.

Vore forslag og ønsker ifbm. kommentarer til lokalplansforslaget samt VVM og miljørapporten kan opsummeres som følger, og er beskrevet i yderligere detalje i det efterfølgende.

### Lokalplan

- Reducér højden på højhusene mindst 20 meter per tårn, herunder i særdeleshed det højeste på nuværende 115 meter, som absolut ikke bør være højere end Radisson Blu Royal Hotel.
- Fjern én etage fra hver af de to domicilblokke ud imod Bernstorffsgade.
- Træk domicilblokkene længere tilbage fra gaden.
- Indarbejd store rundede bygningshjørner ud imod Bernstorffsgade.
- Udelad taghuse fra forslaget, herunder i særdeleshed det nordligste taghus, 'Fa'.
- Friarealkravet bør sættes lig kravet for boliger, 30%, for at veje op for den enorme bygningsmasse.

### VVM og miljørapport

- Erstatningsansvarlig for gener, tab og følgeskader som konsekvens af nedrivning og nybyg skal klart defineres fra start, så kommune, bygherre og bygherres underleverandører ikke efterfølgende kan pege i hver sin retning, og ramte borgere bliver fanget i et juridisk ingenmandsland.
- De trafikale konsekvenser ifbm. myldretidstrafik skal modelleres, og langt tydeligere illustreres, så borgere og politikere forstår hvad der reelt bliver sagt ja til i den sammenhæng.
- Der ønskes påkrævet afværgeforanstaltninger ifht. støjpåvirkning ifbm. nedrivnings- og byggearbejdet.
- Ramning af fundamentspæle skal eksplicit forbydes, til fordel for langt mere skånsom boring.
- Permanente støj- og vibrationsmålestationer ønskes opsat i hele byggeperioden i nabobygninger.

## KOMMENTERING AF LOKALPLANSFORSLAGET

Vor ejerforening glæder os over den unikke mulighed for udvikling af området hørende til Postgrunden, i forventningen om at det vil ske med respekt for omgivelserne og til gavn for byens borgere som helhed. Det nuværende forslag til lokalplan lader desværre meget tilbage at ønske både i forhold til respekt og gavn. Forslaget fremstår desuden ufuldstændigt på væsentlige områder, eller decideret misvisende.

Højhusene er et overgreb mod den karakteristiske flade skyline, der er en af Københavns vigtigste og mest definerende herlighedsværdier. Det undrer os, at man insisterer på at bryde alle gældende rammer ved at bygge et tårn på 115m (højere end både Rådhuset og tårnet på Christiansborg Slot), når der i lokalplansforslaget bemærkes at der ikke må være beboelse over 98 meters højde på grund af røg fra HC Ørstedsværket. Da der ikke må etableres erhverv oven på beboelse, er det svært at se nytteværdien af disse etager. Den mest konkrete konsekvens vil være kilometerlange skygger ind over både Vesterbro, Islands Brygge og Indre By. Dette bør i sig selv være en god grund til at reducere tårnets højde.

Domicilbygningen i Bernstorffsgade fremstår, trods forbedringer, stadigvæk meget massiv, og vil medføre en væsentlig skyggepåvirkning af gaden, herunder lejlighederne i vores ejendom. Ejerforeningen vil appellere til at bygningen overfor os trækkes yderligere tilbage fra gaden for at minimere disse gener, samt at bebyggelsesomfanget reduceres ved at udelade en etage på begge blokke af domicilkomplekset.

Af hensyn til reduktion af kraftig vind, for at bibringe mere organiske former til byggeriet, for i højere grad at undgå at den gamle Postbygning 'drukner' bag nye bygningsblokke, samt sikring af større åbning ind imod byen, foreslår vi at domicilbygningens blokke udføres med store rundede hjørner ud imod Bernstorffsgade, som særligt bør kunne mindske vindtunnel-effekten ud imod Stoltenbergsgade, sammenlignet med nuværende designoplæg.

For yderligere at sikre den gamle Postbygning bør taghuset 'Fa' (se eks. Lokalplanforslag s. 44) helt udelades fra lokalplansforslaget. Ligeledes bør de øvrige taghuse udelades, da de udgør et yderligere element i at danne en højhusmur imod den øvrige by. Det skal her bl.a. bemærkes det kritisable i at forslaget ved godkendelse i nuværende form tillader en yderligere 8 meter høj blok oven på taget af den nordlige spids af byggefelt F, som på ingen måde fremgår på illustrationen nederst s. 7, som de fleste almindelige borgere vil benytte som primær visuel reference for forslaget.

De foreslåede byrum opleves underdimensionerede i forhold til projektets størrelse, og det er ikke tydeligt i hvilket omfang friarealer forventes realiseret på tage af bygninger, samt hvordan det kommer den almindelige borger til gode. Lokalplanen er (tilsigtet?) uklar på dette område da man blot kan læse at det bliver imellem 8% og 30%.

## KOMMENTERING AF VVM OG MILJØRAPPORT

Med VVM-redegørelsen kan vi, som naboer til projektet, læse hvordan den 7 år lange anlægsfase af projektet vil komme til at påvirke vores dagligdag i de næste mange år. Vi er oprigtigt bekymrede over den manglende regulering i forhold til støj, støv og vibrationer, der i redegørelsen kulminerer med behov for genhusning, i et ikke-defineret omfang. Der er en helt reel risiko for at vi i mange år skal leve med boliger det ikke er mulige at opholde sig i.

**Trafik;** Vi bemærker at projektet vil medføre en stigning i biltrafikken på hele 7.500 bilture i døgnet, udelukkende på basis af biltrafik fra projektets P-pladser. Der skal her nævnes den væsentlige mangel, at trafik fra det kiss'n ride-spor der forventes anlagt langs Bernstorffsgade ikke er medtaget i VVM-rapporten. Området er allerede kraftigt belastet af biltrafik, og når man tager de usædvanligt gode muligheder for offentlig transport i betragtning er det en ærgerlig udvikling. Ejerforeningen vil appellere til at der ikke gives tilladelse til etablering af 500 ekstra parkeringspladser udover de 880 pladser fra kommuneplanens krav, der ellers vil medføre yderlige biltrafik til og fra området.

I tidligere korrespondance med Teknik- og Miljøforvaltningen har vi opfordret til modellering af myldretidstrafikken ved konsekvenserne af de planer der lægges op til i Lokalplansforslaget, men det vurderede forvaltningen ikke til at være en nødvendig del af VVM. Denne vurdering er vi slet ikke enige i. Vi erkender at man ikke kan undgå myldretid som fænomen, men det er centralt at belyse, som eksempel, om nuværende 7-8 minutters gennemfartstid i myldretiden fra Kalvebod Brygge til Vesterport via Bernstorffsgade, nu øges til 25 minutter. Herunder er det af særlig interesse for den kollektive trafik omkring Hovedbanegården, som vi går ud fra kan have en større politisk interesse. Vi opfordrer derfor fortsat til at en sådan modellering bliver gennemført, inkl. trafik til og fra kiss'n ride-spoet.

Ved gennemlæsning af VVM-redegørelsen bemærker vi desværre at mange konkluderende vurderinger formuleres alt for positivt, set i forhold til den underliggende analyse.

**Støj;** Et eksempel på dette kan ses ved vurderingen af støjpåvirkning for naboejendomme. Her forventes byggeaktiviteter over en 2-årig periode at kunne karakteriseres som 'særligt støjende aktiviteter', hvilket har ingen øvre grænseværdi. De øvrige grænseværdier forventes i hele denne periode at blive overskredet (se figur 8-1, s.101). På den baggrund vurderer rapporten støjpåvirkningen til at være 'lav til moderat', og uden behov for afværgeforanstaltninger, hvilket giver et meget misvisende billede. Vi ønsker at der specificeres et behov for afværgeforanstaltninger der kan reducere støjbilledet.

Derudover bemærker vi at VVM-redegørelsen i tilfælde med flere mulige arbejdsmetoder, og medfølgende miljøbelastninger, ikke udelukker muligheden for at benytte metoder med stor miljøbelastning.

**Vibrationer;** Ved analysen af vibrationspåvirkninger nævnes ramning, vibrering og boring, som mulige metoder til at nedsænke spunsvægge og punktfunderinger, med boring som den mest skånsomme. Rapporten anbefaler at benytte boring, og i visse tilfælde vibrering, og når dermed en konklusion om 'moderat' vibrationspåvirkning. Ramning bliver dog ikke udelukket, og da der kan være en umiddelbar økonomisk fordel for bygherre i at benytte ramning, må det uden yderligere regulering forventes at dette bliver en foretrukken metode i byggearbejdet.

Ejerforeningen har rådført sig med en ekspert i fundering af store bygningskonstruktioner, og har derigennem fået bekræftet at der ikke er tekniske forhold der påkræver ramning i et projekt som dette. Ved at benytte boring til etablering af fundamentssøjler er der derimod en markant række fordele og risiciminimering, som vi på det kraftigste vil opfordre til bliver inkluderet som et krav i en kommende byggetilladelse.

Ved at benytte muligheden for forankring af fundamentssøjler støbt i borehuller der rækker ned i den massive kalkplade der ligger ca. 10 meter under Postgrunden, bliver bæreevnen for den enkelte søjle forbedret i en grad hvor denne type fundering kan blive tæt på omkostningsneutral sammenlignet med ramning af præfabrikerede elementer. Boring vil medføre en væsentligt reduceret vibrationspåvirkning, og da det kan være adskillige hundrede punktfunderinger der skal etableres, strækkende over mange måneder, vil tvungen brug af denne metode samlet betyde:

- Væsentligt reduceret risiko for genhusningsbehov for omkringliggende beboere.
- Væsentligt reduceret risiko for skader på omkringliggende (hovedsageligt bevaringsværdige) ejendomme.
- Væsentligt reduceret risiko for skader eller fejl på Banedanmarks baneterræn og øvrigt udstyr syd for Hovedbanegården (et område der umiddelbart slet ikke er belyst i VVM ifht. vibrationspåvirkning).
- Væsentligt reduceret risiko for skader på øvrig infrastruktur i umiddelbar nærhed – særligt underjordisk ledningsføring.
- Samlet set, væsentligt reduceret politisk risiko ved en godkendelse af projektet fra kommunens side.

Vi ønsker at kommunen opstiller en eller flere permanente målestationer for støj og vibrationer i hele nedrivnings- og byggeperioden, da det både kan fungere adfærdsregulerende over for bygherre, samt til at dokumentere bygherres skyld i evt. følgeskader på nabobygninger til Postgrunden. E/F Bernstorffsgade 23-23A stiller gerne plads, strøm og adgangsmulighed til rådighed til en sådan målestation.

Afslutningsvis vil vi opfordre til at der udpeges primære kontaktpersoner for bygherre samt fra kommunens side i forbindelse med nedrivning og byggeri, som man som borger kan tage fat i hvis det skulle være nødvendigt, og at disse bliver listet under 'Kontakt' på Postgrunden.dk.

Med venlig hilsen, Martin Johansen

På ejerforeningen Bernstorffsgade 23&23A's vegne