



## **Resumé af borgermødet**

- d. 01. september i Østerbrohuset

07-09-2009

Sagsnr.  
2009-67216

Dokumentnr.  
2009-519501

### Dagsorden:

1. Velkomst ved ordstyrer Michaela Brüel
2. Gennemgang af lokalplanforslaget ved Jørgen Abrahamsen
3. Gennemgang af projektet udarbejdet af Lundgaard & Tranberg Arkitekter ved Nicolai Richter-Friis
4. Pause
5. Indlæg fra Østerbro Lokaludvalg ved Jesper Madsen
6. Debat
7. Afrunding ved ordstyrer

Sagsbehandler  
Claus Hovmøller Jensen

### Deltagere:

15 borgere deltog i mødet.

Arkitekter: Lene Tranberg, Nicolai Richter-Friis, Filip Heiberg -  
Lundgaard & Tranberg Arkitekter.

Politiker i panel: Jesper Madsen - Østerbro Lokaludvalg.

Embedsmænd: Jørgen Abrahamsen, Birgit Gerlach, Jan Christiansen,  
Michaela Brüel, Claus Hovmøller Jensen - Center for Bydesign.

### Ad. pkt. 1.

Michaela Brüel bød velkommen og redegjorde for  
indsigelsesproceduren samt borgerdialogindsatsen.

### Ad. pkt. 2.

Jørgen Abrahamsen redegjorde for lokalplanforslaget med særlig vægt  
på, hvorfor forvaltningen mener, at det er en god idé at placere  
byggeriet netop her samt en overordnet præsentation af projektet.

Jørgen Abrahamsen redegjorde for, hvordan karréstrukturen på dette  
sted opløses, og for den større sammenhæng med Nordhavn og  
Marmormolen, hvor der efter al sandsynlighed vil blive byudviklet i  
fremtiden.

Byggegrunden ligger i en karré med erhverv og boliger, og byggeriet  
vil mod gaden ikke bryde med de øvrige bygningshøjder.

Tilbagetrukket fra gaden rejser byggeriet sig så i 16 etager og ca. 56  
meters højde.

Jørgen Abrahamsen mener, at byggeriet vil være et tilskud til området,  
og at den tilstødende beboelsejendom kun i begrænset omfang vil  
blive berørt af skygger. Ejendommen vil således komme til at indgå i

### **Center for Bydesign**

Islands Brygge 37, 5. sal  
Postboks 447  
1505 Kbh. V

Telefon  
3366 1256

Telefax  
3366 7020

E-mail  
cljens@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009495044

www.kk.dk

sammenhæng med andre høje huse i området, og vil blot give anledning til omkring 100 ekstra bilture i døgnet.

Bygningen vil være overvejende selvforsynende med energi fra jordvarme og fremstå grøn med grønne tagterrasser, og der vil ikke blive etableret særskilt parkering, da der er overskudskapacitet i Charlottet haven.

Ad. pkt. 3.

Nicolai Richter-Friis gennemgik projektet for Lundgaard & Tranberg Arkitekter. Han redegjorde for, at projektet oprindeligt var tænkt som et 5 etagers projekt, men da kommunens højhusstrategi blev lanceret tog de ”kampen op”.

Arkitektfirmaet betragter byggeriet som et tårn eller spir i lighed med de italienske campaniler.

De har i projektet trukket tårnet tilbage, da det dermed giver færre skyggegener for de nære naboer, men også den bagvedliggende gård spiller en rolle for, at de synes, at stedet egner sig til denne tårnlignende konstruktion.

Med tårnets slanke konstruktion vil skyggen vandre hurtigt, og skyggen vil primært ramme erhvervsbygninger frem for beboelsesejendomme.

Endelig vil kombinationen af det høje hus inde i gården med en lavere og mere menneskelig skala mod gaden give bedre vindforhold omkring byggeriet.

Facadematerialet er endnu ikke fastlagt endeligt.

Ad. pkt. 4.

Pause

Ad. pkt. 5.

Jesper Madsen repræsenterede Østerbro Lokaludvalgs teknik- og miljøudvalg, og redegjorde for lokaludvalgets holdning.

Udvalgets holdning ligger ikke fast endnu, og de er spændte på at høre hvad borgerne har at sige. De er dog ikke umiddelbart så begejstrede for placeringen, hvilket de gav udtryk for i forbindelse med højhusstrategien.

Udvalget mener, at byggeriet bryder med en relativt ensartet karréstruktur, og de er desuden bekymrede for den trafik, der vil blive

genereret som følge af projektet. De mener, at der er en tendens til at se trafikken isoleret, så der ikke bliver taget hensyn til sammenhængen med andre projekter i området. De vil således gerne se en samlet vurdering af trafikken, og de mener, at omkring 100 ekstra ture per døgn er mere, end der vil blive genereret ved en almindelig udfyldning.

Udvalget vil gerne have foretaget en miljøvurdering - primært af det der angår det visuelle, arkitektoniske og trafikale, men det har de ikke kunnet få kommunen med på.

Endelig mener de, at der i spørgsmålet om parkering er en kamp om parkeringspladserne i området, og de mener, at det vil være mere passende, hvis parkeringen blev foretaget indenfor byggeriets eget område.

Ad. pkt. 6.

### ***Udsigt***

Der blev på mødet givet udtryk for en nervøsitet omkring havudsigten og udsigten mere generelt, som flere borgere er bange for vil blive forringet.

Arkitekterne svarede, at de har haft stor opmærksomhed på naboerne i projektets udarbejdelse, og de tror ikke, at tårnet i væsentlig grad tager havudsigt fra sin tilbagetrukne position. Derudover er tårnet meget slankt, hvilket også er positivt i forhold til den effekt, det vil få på udsigten.

### ***Den fysiske fremtoning***

En borger fandt bygningen malplaceret, og mente ikke, at der bør bygges højere end nærmeste nabohus. En anden borger brød sig ikke om den fysiske tilstedeværelse af så stor en bygning.

### ***Parkering***

Der blev på mødet udtrykt en generel nervøsitet i forhold til områdets parkeringsforhold, da man mener, at der vil blive flere biler, der parkerer i gadeplan. Én beboer foreslog i den forbindelse, at der følger en p-billet med et hotelværelse i det nye byggeri, og lokaludvalget spurgte, om man kan forestille sig parkering under jorden og mener, at der skal laves nye p-pladser.

Lokaludvalget mener derudover, at man kan diskutere det synspunkt, at der er overkapacitet af p-pladser, da man bygger flere steder i området. De mener derfor, at man bør give beboerne i Charlottenhaven et økonomisk incitament til at anvende parkeringskælderens.

Arkitekterne svarede, at man har en overkapacitet på måske 60 p-pladser, der ikke udnyttes af Charlottet haven, og at det blot er et fåtal af hotelgæsterne, der har bil med, da de fleste tager toget. Charlottet haven kunne desuden ikke se idéen med en p-billet, da mange ikke ankommer i bil. Og endelig blev det af arkitekterne påpeget, at prisen for at parkere i Charlottet havnes parkeringsanlæg er relativt billig set i forhold til andre lignende steder.

Jørgen Abrahamsen svarede, at der i lokalplanen stilles krav om 1 p-plads per 200 kvadratmeter etageareal, og at disse p-pladser ikke behøver at ligge på ejendommen. Mange af p-pladserne kan dækkes af de overskydende p-pladser i Charlottet haven, mens de resterende p-pladser vil blive etableret på Charlottet havens arealer. Når der ikke stilles krav om flere p-pladser skyldes det en helt bevidst strategi fra kommunens side, idet man ønsker at nedbringe bilismen i byen.

### ***Grundvand***

Én beboer spurgte, om man har undersøgt om grundvandet vil synke som følge af bygningens forsyning med jordvarme.

Arkitekterne svarede, at da systemet kører som forbundne kar, vil forsyningen med jordvarme ikke have nogen effekt på grundvandsstanden.

### ***Skygge***

Der blev på mødet udtrykt en bekymring for de skyggemæssige konsekvenser for beboerne i området. Én borger nævnte, at han ikke er interesseret i byggeriet på grund af skyggeeffekten, en anden spurgte om der er lavet skyggediagrammer for Århusgade og en tredje borger ville gerne se skyggeeffekterne på hendes egen lejlighed.

Arkitekterne svarede, at der er lavet skyggediagrammer for Århusgade. De viste desuden skyggeeffekterne på den spørgende borgers lejlighed.

### ***Gener fra byggeprocessen***

De fremmødte borgere udtrykte desuden en bekymring for eventuelle gener fra byggeprocessen. Én beboer gjorde opmærksom på, at Hjørtinggade er en meget lille gade, og at der er bygget meget de senere år - blandt andet Charlottet haven, og han er bange for, at der kommer gener fra det nye byggeri. En anden borger følte sig stærkt generet af renoveringen af Finanstilsynet og var derfor nysgerrig i forhold til byggeperioden. En tredje borger ville gerne henlede opmærksomheden på processen i Århusgade, hvor byggeprocessen var til stor gene, og vil derfor gerne appellere om en mere hensynsfuld byggeproces.

Arkitekterne svarede, at gener fra støv og snavs i byggeprocessen vil blive afhjulpet ved at bygge et hegn/en mur til at afbøde, og at de

gerne vil i dialog med beboerne i området. De nævner desuden, at der er tale om et byggeri, hvor man samler tingene på stedet, og der er derfor ikke tale om en traditionel byggeplads, andet end i de måneder det vil tage at støbe fundamentet.

### ***Borgerdialogprocessen***

Lokaludvalgets formand, Axel Thrige Laursen, mente desuden, at borgermøder efterhånden er blevet til dialogmøder, og spørger - hvor er politikerne? samt hvilke sager har politikerne allerede besluttet? Og Annagrethe Ottovar fra Østerbro Lokaludvalg udtrykte ligeledes en skepsis med orienteringspraksis, da hun mener, at spørgsmålet om højhuse ikke er til diskussion, og at der er taget stilling til dette på forhånd. Hun mener ligeledes, at byens borgere føler sig generet, og at Københavns Kommune ikke bekymrer sig om dette.

Stadsarkitekt Jan Christiansen svarede, at det er rigtigt, at kommunen og embedsværket gerne vil udvikle byen, men at mange højhuse er blevet nedstemt, så det er ikke rigtigt, at der ikke bliver lyttet.

### ***Gården på erhvervsejendommen ud mod Århusgade***

Lokaludvalgets formand, Axel Thrige Laursen spurgte om den grønne strimmel bliver tilgængelig for beboerne i området. Og en beboer i Hjørtinggade spurgte om man kan bede om et hegn, så børnene ikke løber ud på p-pladsen.

Jørgen Abrahamsen svarede, at man ikke kan bede om et sådant hegn. Han svarede også, at det er et friareal, der er anlagt som fællesareal med de tilstødende boligejendomme. Han vil opfordre til dialog med ejeren om at få fjernet de hegn, der i dag står og blokerer.

### ***Den overordnede byudvikling i området***

Lokaludvalgets formand konstaterede, at byggeriet er en del af knudepunktet omkring Nordhavn Station og spurgte, hvad det egentligt er, kommunen ser vokse op om stationen. En anden borger mente, at der ikke er blevet taget højde for effekterne i Århusgade og spørger, om det er det rette tidspunkt at skabe usikkerhed om ejendomspriserne.

Jørgen Abrahamsen svarede, at der i Nordhavnen planlægges en ny bydel med forventeligt 40.000 arbejdspladser og 40.000 beboere. Nordhavn Station bliver knudepunktstation i denne udvikling. Det undersøges, om der kan laves en dobbeltsidet station, og der planlægges en ny metrostation ved siden af stationen i forbindelse med etablering af metro i Nordhavn. Derudover vil man formentlig bygge tættere omkring stationen i fremtiden på grund af stationsnærhedsprincippet. Det skyldes, at man vil forsøge at begrænse biltrafikken, og dermed nedbringe CO2-udslippet.

Arkitekterne svarede, at det allerede er tilladt at bygge et hus i den eksisterende lokalplan, og at det er det der bygges udover det tilladte, der diskuteres. Jørgen Abrahamsen mente i den forbindelse, at byggeriet har så stor en arkitektonisk kvalitet, at det vil tilføre værdi til området - ikke fjerne værdi, og at byggeriet skal ses i en større sammenhæng. Han mener, at bygningens øvre del kan sammenlignes med et tårn, da det er meget slankt.

Ad. pkt. 7

Ordstyrer Michaela Brüel rundede møder af, og gennemgik i den forbindelse proceduren for indsigelse.