



Notat

Bilag 6 Referat af borgermøde

28. februar 2022

Velkommen v/ mødeleder, enhedschef Lise Pedersen, Københavns Kommune

Sagsnummer
2022-0071221

Lise Pedersen, enhedschef for Byplan Nord, bød velkommen og orienterede om formålet med mødet, om lokalplanprocessen samt hvad en lokalplan er. Mødet var arrangeret sammen med Nørrebro Lokaludvalg, og formålet med mødet var at orientere om projektet, planforslaget og processen samt besvare spørgsmål og debattere forslaget med borgerne.

Dokumentnummer
2022-0071221-7

Borgermødets program og retningslinjer for mødet blev gennemgået. Når høringen er afsluttet, forelægges projektet til endelig vedtagelse. Dette forventes at ske i Borgerrepræsentationen i juni 2021.

Præsentation af projektet ved grundejer Nuuks Plads A/S

Peter Bur Andersen, partner og kreativ direktør i BRIQ, præsenterede visionerne for området.

Trude Mardal, partner og arkitekt i tegnestuen entasis præsenterede projektets arkitektur.

Holger Brogaard, projektchef i 2L Projektudvikling A/S orienterede om trafikken som følge af projektet.

Præsentation af lokalplanforslaget ved Københavns Kommune

Bekim Maksuti, trafikplanlægger orienterede om den parkeringsnorm, der er fastlagt i projektet, om varelevering og cykelparkering.

Helle Bay, projektleder og arkitekt orienterede om planforholdene herunder bl.a. eksisterende bygninger og træer samt om planforslaget indhold for anvendelse, omfang, nybyggeri, udformning, byrum mv.

Bemærkninger fra Nørrebro Lokaludvalg

Mogens Pedersen, formand for Nørrebro Lokaludvalg bemærkede at det var dejligt at se så mange deltagere og spurgte, hvor mange af deltagerne, der også havde deltaget i borgermødet i borgermødet om højhusprojektet. 30 svarede, at de havde deltaget. Lokaludvalget kvitterede for en god proces, hvor lokaludvalget har været med fra start i planlægningsprocessen, og derfor har fået medejerskab til projektet.

Plan, Analyse, Ressourcer og
CO2-reduktion
Byplan Vest
Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

www.tmf.kk.dk

Herudover havde udvalget en række bemærkninger:

- Det er positivt, at det fremlagte projekt er anderledes end højhusprojektet, og at det ikke kun er Nyrops bygning, der bevares, men også Koppels. Det er mere klimavenligt.
- Udvalget er tilfredse med ungdomsboliger og ældrefællesskaber. Og forventer, at der kommer noget positivt ud af bygherres visioner for socioøkonomiske virksomheder i Nyrops Arkiv.
- Der er kamp om p-pladserne i området. Udvalget er delt i spørgsmålet om 0-parkeringsnormen.
- Udvalget kunne bedre lide det forslag, der blev fremlagt som alternativ ved startredegerelsen, hvor de nye fløjbygninger rækker over mod Nyrops bygning.

Spørgsmål fra borgerne

ANVENDELSE

Det lyder rigtig godt med det socioøkonomiske område. Hvor stort bliver det i forhold til f.eks. Absalon?

- Svar: Bygherre oplyste, at der arbejdes med et koncept med et socioøkonomisk område på 300 m².

I forhold til det socioøkonomiske område, er der da allerede tildelt til hovedudlejer, som så skal håndtere udlejningen til de mindre interesser?

- Svar: Bygherre oplyste, at der ikke er fundet en lejer endnu.

Hvor mange boliger vil der være totalt, og hvad er fordelingen mellem, ungdomsboliger, seniorboliger og almindelige boliger?

- Svar: Bygherre oplyste, at der bliver ca. 21 almene boliger, ca. 73 ungdomsboliger og 8-10 boligfællesskaber.

Kommer der almene boliger? Bofællesskaber? Hvordan? For hvem? Er der ingen planer om almennyttige boliger?

- Svar: Bygherre oplyste, at 25% af boligerne bliver almene, og at der er indgået et samarbejde med boligselskabet FSB.

Er det for voksne beboere i almindelighed eller voksne beboere med særlige behov?

- Svar: Bygherre oplyste, at det ikke er til voksne med særlige behov.

Hvor stor er den øverste tagterrasse og er der taget forholdsregler i forhold til, at det ikke bliver en party-terrasse for de mange ungdomsboliger til gene for øvrige beboere? I må kunne kræve, at tagterrassen lukkes på et bestemt tidspunkt.

- Svar: Forvaltningen oplyste, at man ikke med lokalplanen kan regulere støjende adfærd, men at tagterrassen er trukket tilbage fra facaden, og der er etableres et plantebed både langs

Florsgade og Hiort Lorenzens Gade, så evt. støj- og indbliksgener bliver mindsket.

TRAFIK OG PARKERING

En del af de problemstillinger, der blev fremhævet ved det tidligere projekt, eksisterer stadig herunder afviklingen af trafikken i området, hvor der ikke tages hensyn til det eksisterende boligområde og dets beboere.

- Svar: Forvaltningen oplyste, at lokalplanen skal løse det trafikbehov, der vil opstå med det nye byggeri. Eksisterende parkeringsforhold kan ikke løses i lokalplanssager. Ift. nedlægning af eksisterende parkeringspladser er det ikke muligt at etablere vej- og adgangsforhold uden at der skal nedlægges af parkeringspladser.

Er det korrekt forstået, at man har lavet en trafik- og parkeringstælling, inden åbningen af Metroen? Det er blevet markant sværere at parkere siden da, selvom forvaltningen i sin tid vurderede, at der ikke ville komme ekstra trafik som følge af metrobyggeriet. Corona situationen gør det svært at bruge parkeringsoptællingen til noget?

- Svar: Forvaltningen er opmærksom på, at tællinger ikke er opdaterede. Sidste tælling er fra 2019. Der er ikke lavet en tælling i 2020. Vi vurderer, at den er retvisende. 0-parkeringsnormen er politisk besluttet og er baseret på en fortolkning af bemærkning 6 i Kommuneplan 2019.

Er det af hensyn til bygherre, at der er denne 0-parkeringsløsning? Det må være en stor besparelse i byggeriet. Det vil skabe øget pres på de i forvejen få offentlige p-pladser, der er i lokalområdet? Er der ikke krav om, at hvis man bygger nyt og mere, så skal man sørge for parkering, fx. parkeringskældre?

- Svar: Forvaltningen oplyste, at der ved udarbejdelsen af lokalplanforslaget var lagt vægt på at indtænke byggeriets eget behov. Således var parkeringsnormerne fastsat i overensstemmelse med Kommuneplan 2019 ved forslagets fremlæggelse for Borgerrepræsentationen. Her blev der imidlertid blev truffet en politisk beslutning, at parkeringsnormen skulle fastsættes til 0 bortset fra afsætningspladser. Denne beslutning er baseret på en fortolkning af bemærkning 6 i Kommuneplan 2019.

Hvis det er en politisk beslutning, må det også være muligt med en politisk beslutning, at beboere og brugere/erhverv ikke kan få

parkeringslicens, så hvis der er bilejerskab så må det være timebetaling for parkering?

- Svar: Forvaltningen oplyste, at der, som alle andre steder i byen, vil kunne udstedes beboerlicenser til de kommende beboere.

Det virker tonedøvt i forhold til de reelle forhold, (nemlig at folk rent har faktisk biler), at man nedlægger tolv pladser og stiller nul krav om nye. Hvad er ræsonnementet bag det? De nedlagte p-pladser bliver vel erstattet i andre gader - det plejer KK jo?

- Svar: Forvaltningen oplyste, at der ikke er planer herom. Nedlæggelse af pladser er eneste mulighed for at skabe overkørsler til ejendommen.

Hvad sker der med antallet af p-pladser i området og i Rantzausgade, når den skal ombygges?

- Svar: Forvaltningen oplyste, at borgeren havde mulighed for at sende en borgerhenvendelse for at få svar og kontakt til den relevante projektleder i forvaltningen, da der på mødet ikke var konkret viden om projektet.

Busslusen er en katastrofe! Den skærer parken i to, og en bil kører igennem hvert femte minut, selvom det er forbudt. Busser kunne også køre via Ågade. Så vi ville have en dejlig stor park og ikke to små parker.

- Svar: Forvaltningen vil give oplysningen videre til vejmyndigheden.

Hvordan har man tænkt sig at styre cykelparkering på metropladsen mod Jagtvej?

- Svar: Forvaltningen oplyste, at der ikke kommer flere cykelparkeringspladser tilknyttet metroens passagerer.

Har man i vurderingen af behov for cykelparkering indregnet den stigende brug af ladcykler, som mange familier har som supplerende transportmiddel?

- Svar: Forvaltningen oplyste, at man i udarbejdelsen af Kommuneplan 2019 fastsatte p-normen for ladcykler, der blev vurderet på baggrund af seneste tællinger.

Hvorfor vælger man at placere en masse cykler på terræn?

- Svar: Forvaltningen oplyste, at cykelparkering skal håndtere korttids- og langtidsbehov, dvs. at nogle cykelparkeringspladser skal være nærliggende indgangspartier på terræn for at håndtere korttidsbehovet.

Hvad med en underjordisk cykelparkering for alle i nærområdet?

- Svar: Bygherre oplyser, at cykelkælderen kun er for beboere i det nye byggeri. Cykler fra projektet fylder hele kælderen (435 cykler). Lokalplanen skal løse det trafikbehov der vil opstå med det nye byggeri, eksisterende parkeringsforhold kan ikke løses i lokalplanssager.

Der bliver sagt, at dagligt affald skal afhentes på gaden, hvor præcist skal renovationsvognene holde, imens de henter affaldet? Hvilken vej?

- Svar: Forvaltningen oplyste, at det oprindeligt var tanken, at alle renovationskøretøjer skulle holde inde i Koppels magasinbygning. Det er dog kun renovationskøretøjerne til erhversaffald, der kommer til at holde her. Miljøkrav og dimensioner til renovationskøretøjer ændrer sig hyppigt, så disse kan ikke holde inde i bygningen. Håndtering af renovation vil håndteres på Florsgade eller Hiort Lorenzens Gade, som det håndteres i dag.

Hvor vil skraldet fra nybyggeriet være placeret og skulle afhentes? Tænk på støj på Florsgade og Hiort Lorenzens gade?

- Svar: Bygherre oplyste, at skraldet af hensyn til at minimere støjgener er placeret i Koppels bygning. Afhentningen af erhvervsaffald foregår også inde i selve bygningen, så støjgener minimeres.

OMFANG OG UDFORMING

Hvor stor er bebyggelsesprocenten i området, og hvor stor bliver den efter dette byggeri?

- Svar: Forvaltningen oplyste, at der ikke er fastlagt en bebyggelsesprocent i kommuneplanen, men en max. byggemulighed på 10.000 m².

Hvad med højden på de nye bygninger. De falder da ikke ind med de gamle bygninger? Pladsen er i dag karakteriseret ved lavere byggehøjde, har man overvejet at gå under de 20 meter, en etage mindre?

- Svar: Forvaltningen oplyste, at højderne er tilpasset skalaen i området.

Mange gode idéer og intentioner både arkitektonisk og funktionelt! Dog er der meget fokus på udtrykket ud mod Jagtvej, mens det bliver lidt en bagside mod Florsgade. En karré har jo normalt ikke bagsider! Det er ærgerligt at konceptet med den monolitiske sarkofagform af Koppels bygning med de lukkede gavle sløres af at nybyggeriet ud mod Florsgade flugter med facadelinjen på Koppels gavl? Er det ikke muligt at føre det arkitektoniske koncept videre hele vejen rundt. Dvs. at trække nybyggeriet i hjørnet mod Florsgade 1-2 meter tilbage, sådan at gavl og sarkofagformen står helt skarpt også på denne side? Tænk ikke det påvirker antallet m² ret meget

- Svar: Bygherre oplyser, at der arbejdes med at lave en mere lukket gavl, som mere svarer til gavlen mod Jagtvej. Nybyggeri vil skabe en helhed med Koppels bygning ved at nyt og gammelt flettes sammen. Der er ingen forskel på nybyggeriet mod Jagtvej og mod Florsgade.

Hvorfor er "vingerne" der gik mod Nyrups bygning fjernet? Det var trods alt pænere end de nyeste tegninger med "skråt" ind mod nye bygninger. Det ser ikke særlig pænt og æstetisk ud. Hældning matcher heller ikke hældning på tag på Nyrups bygning?

- Svar: Lokaludvalget svarede, at Teknik-og Miljøudvalget har valgt dette fra på anbefaling fra forvaltningen.

Hvor meget har man tænkt at lave om på Det gamle landsarkiv - her tænker jeg på udseende?

- Svar: Forvaltningen oplyste, at der er lagt vægt på sikre bevaringsværdierne. I facaden mod Rantzausgade kan der således kun etableres mindre åbninger i stueetagen med dobbeltdøre. Mod det indre byrum kan facaden åbnes mere op.

BYRUM OG TRÆER

Det er ekstremt vigtigt at beskytte eksisterende bevaringsværdige træer i krydset Hiort Lorenzens Gade/Florsgade, og disses følsomme rodnet under byggeperioden. Hvordan sikrer man det? Store træer kommer ikke uden videre igen?

- Svar: Bygherre oplyser, at træer fysisk omkranses, så man ikke kører ind i dem. Og at rodzoner beskyttes ved, at der ikke kommer til at køre tung trafik hen over rodzonerne.

TIDSPLAN

Kan I fortælle lidt om tidsplanen? Hvornår forventer I at byggeriet går i gang? Hvor længe er byggeperioden?

- Svar: Bygherre oplyste, at lokalplanen forventes vedtaget i juni/august, og at der vil blive søgt om byggetilladelse umiddelbart herefter, hvis planen ikke påklages. Der går herefter ca. tre år, før byggeriet er færdigt.

På hvilke tidspunkter på døgnet vil byggearbejdet foregå?

- Svar: Bygherre oplyste, at arbejdet vil foregå indenfor reglerne om støj og arbejdstider.

PLANPROCES OG MILJØVURDERING

Hvis dette tillæg ikke vedtages, vil det så stadig være lokalplan 489, der gælder, og som giver mulighed for at arealet kan bruges til et rekreativt, grønt område?

- Svar: Forvaltningen oplyste, at det så stadig er *lokalplan 489, der gælder*. I den er der dog ikke er udlagt et grønt område. Der har ikke været et politisk ønske om et grønt byrum i lokalplanforslaget.

På hvilken faglige baggrund hviler beslutningen om ikke at udsende en miljøvurdering af tillæg 1 til lokalplanen

- Svar: Forvaltningen oplyste, at der er lavet en miljøscreening ift. om der skulle laves en miljørapport. I screeningen vurderes fx hvilken indflydelse ændringerne får i forhold til eksisterende forhold. Hvis ændringerne ikke er væsentlige, udarbejdes ikke en miljørapport. Et af de forhold som man f.eks. vurderer, er de trafikale forhold. Her kan vurderes fx nedlæggelsen af 12 parkeringspladser ikke som væsentligt rent planmæssigt ift. de mange p-pladser, der er i området, selvom det som beboer kan opleves som væsentligt. Man vurderer heller ikke et byggeri i 5 etager som en væsentlig ændring, når skalaen i området i øvrigt er 5-6 etager, selvom det som beboer kan man også opleve det som væsentligt, at der bygges et hus i 5-etager, der tager ens udsigt.

ØVRIGE BEMÆRKNINGER

- Jeg har netop set en årlig konkurrence om det værste Byggeri i København, hvor I på forhånd er kandidat.*
- Jeg er nabo og synes det ser ud som om I har lyttet meget til de gamle protester (minus parkering). Jeg synes det er rigtigt flot og er fortrøstningsfuld, hvis det bliver gennemført. Også selvom vi mangler grønne områder på Nørrebro*
- *Projektet er grundlæggende godt og fint, men det er virkelig kritisk-belt at der ikke stilles krav olm p-kælder.*
- *Det er ærgerligt, at den lettere, mere elegante udformning af projektet har måttet vige for en temmelig voldsom bygning, der ligesom vender ryggen til Florsgade. Hvad skyldes det? Fra lille perle til stor klump.*
- I siger fint, at I er opmærksomme på, at der i dag er udfordringer med parkering. Byggeriet vil alt andet lige øge behovet for parkering i området. Har Københavns Kommune planer om at forbedre parkeringsmulighederne i området?*
- *Byggeriet ligger lige ovenpå en metrostation - beboerne vil ikke have behov for bil.*
- *Kører rundt og leder i 30-40 min. hvis man kommer hjem efter kl 18-19. Der er ofte en hel kortage, der kører rundt efter en plads i hele zonen. Masser af forurening. Allerede i dag er det svært, ja meget ofte umuligt, at finde parkeringspladser efter kl.16*
- Samfundet skal fungere. Der bor faktisk mennesker i området, der har brug for en bil. Ikke alle kan klare sig med Christianicykler og offentlig*

transport. Har selv senest oplevet at afbryde/afkorte et møde i Herlev, fordi jeg skal hjem og kunne parkere. Pinligt

- Jeg synes personligt, at det giver god mening at sløjfe den tidligere tanke om p-kælder ift. at Florsgade allerede bliver meget mere belastet af tung trafik, og at det er dejligt at i det mindste slippe for personbiler der også skal op og ned i en kælder via elevator.

-Parkering er der flere der mener (- også i lokaludvalg) er problematisk med 0-norms parkering og at der ikke skal etableres parkering på egen matrikel. Specielt hvis der ikke kan kræves, at beboere ikke kan have bil og beboerlicens. Området er presset i forvejen, både på den ene og anden side af Jagtvej, og i Florsgade nedlægges her flere parkeringspladser. Pres på parkeringspladser give øget trængsel og forurening, da folk så "cirkler" rundt i længere tid. Så uden parkering på areal, må bilejerskab forbydes, ellers skal der kræves etablering af parkering på eget areal. Det koster penge, men sådan er det

-Kommunen vil gerne have indtægter fra p-licenser, så man udsteder flere, end der er pladser til i området. Beboere og dermed skatteborgere bør kunne have ret til en plads. Vi betaler for den, men har ikke ret til en plads. Svarer til at man køber en vare, men får den ikke udleveret. Det er normalt kriminelt.

-I denne sag oplever jeg ikke Nørrebro Lokaludvalg taler min sag. Jeg oplever kun, at de fra starten i Brorsons Kirke har lagt sig fladt ned for projektet uden kritisk stillingtagen til svage punkter.

- Byggeriet virker stadig massivt. Det er tydeligt at alle har indtænkt at bygge i max højde som omkringliggende ejendomme. Dog virker det som om det gamle arkiv fuldstændig forsvinder i den massive nye hestesko. Om end miljø og teknikudvalget er kommet med deres krav.

Æstetikken smadres fuldstændigt - og især om til Florsgade.

- I det viste materiale fremstår karréens facade mod Florsgade ikke så velbearbejdet som de andre. Den fremstår derfor lidt bagsideagtig på grund af vareindleveringen. Karréer i København har ikke bagsider og derfor skylder man det fine projekt at give den side noget ekstra opmærksomhed. For eksempel ved at trække facaden på nybyggeriet tilbage fra Koppels Magasin (så dette motiv føres igennem hele vejen rundt), mere begrønning (vejtræer og på facaden) og arbejde med detaljeringen.

- Hvilken dokumentation har KK for, at beboerne i området har behov for mere tryghed?

Afrunding af borgermødet

Lise Pedersen takkede for gode konkrete spørgsmål opfordrede til, at der indsendes hørings svar på kommunens høringsportal: www.blivhoert.kk.dk senest den 8. februar 2020. Kun skriftlige indsigelser tages med i sagsbehandlingen. Mundtlige kommentarer på mødet tages til referat, men registreres ikke som hørings svar.