



**Bilag 3**

06-12-2010

**Notat fra borgermøde om forslag til lokalplan "Faste Batteri II",  
torsdag den 28. oktober 2010 kl. 19-21.**

Sagsnr.  
2010-25364

Dokumentnr.  
2010-844150

**Til stede:** Ca. 80 tilhørere

Sagsbehandler  
Annelise Sørensen

**Ordstyrer:** Formand for Amager Vest Lokaludvalg  
Lars Rimfalk Jensen

**Oplægsholdere:** Arkitekt Ole Schrøder, Tegnestuen BIG  
Områdechef Bertha Lysgaard, Center for  
Bydesign

**Paneldeltagere:** Arkitekt Ole Schrøder, Tegnestuen BIG  
Områdechef Bertha Lysgaard, Center for  
Bydesign  
Anders Bach, Bach Gruppen A/S  
Chefkonsulent Peter Høiriis Nielsen

**Referent:** Fuldmægtig Annelise Sørensen, Center for  
Bydesign

**Indlæg:**

Bertha Lysgaard bød velkommen og gjorde opmærksom på, at mødet afholdtes som et orienteringsmøde. Dagsorden, pjecemateriale og evalueringsskema var fremlagt. Høringssvar skal fremsendes som brev eller e-mail til Center for Bydesign, senest den 25. november 2010. Der vil blive skrevet et notat fra orienteringsmødet, som vedlægges indstilling om endelig vedtagelse af planerne.

Bertha Lysgaard orienterede om hvilken type byggeri, planerne giver mulighed for at opføre og hvilke hensyn, der ligger bag udformningen af lokalplan- og kommuneplantillæg.

Ole Schrøder gennemgik mere detaljeret det byggeri, som BIG har skitseret.

**Debat**

Der var først mulighed for at stille spørgsmål og debattere ved tre "borde", og derefter ved en efterfølgende debat i salen.

Debatten ved bordene:

**Center for Bydesign**

Islands Brygge 37, 5. sal  
Postboks 447  
2300 København S

Telefon  
3366 1382

E-mail  
annsor@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009495044

### *Bord 1: Byrum og friarealer*

Der var mange, der synes, at byrummene kan blive flotte. En del tilkendegav dog også bekymring for, om bygningerne vil blive for dominerende.

### *Bord 2: Trafik*

#### *Parkeringsnorm og antal p-pladser*

- Diskussion af parkeringsnormen for tætbyen jf. KP09 (1/200 m<sup>2</sup>)
- Diskussion om, hvorvidt færre p-pladser medfører færre bilture

#### *Parkering i forbindelse med store kulturarrangementer*

- Der var frygt for, at størstedelen af p-pladserne i området vil blive optaget af brugere til store kulturarrangementer, fx fredagsbøn

#### *Ørestads Boulevards forlængelse*

- Diskussion af indholdet af og konsekvenserne ved projektet
- Generelt meget stor forståelse for projektet

#### *Stationsnærhed*

- Utilfredshed med henvisning til stationsnærhed, da Metroen allerede har nået kapacitetsgrænsen i spidsperioder

#### *Cykelparkering, hvor og hvor mange pladser*

- Antal og placering af cykel-p blev forklaret

#### *Hvis der etableres betalingsring eller kørselsafgifter*

- Frygt for, at etablering af betalingsring eller kørselsafgifter vil få økonomiske konsekvenser for butikkerne i Faste Batteri

#### *Cykelruternes krydsning med hhv. Amagerfælledvej, Njalsgade og forlængelsen af Ørestads Boulevard*

- Diskussion af cykelruternes krydsning med de omkringliggende fordelingsgader - herunder støttepunkter og vejindsnævninger

#### *Tung trafik*

- Diskussion af ruter for tung trafik til/fra Batteriet samt i området som helhed - herunder på Artillerivej, Ørestads Boulevard og Islands Brygge

#### *Sundholmsvej*

- I Sundholmskvarterets områdeløft ønskes der en fredeliggørelse af Sundholmsvej. Idet trafikken til/fra Faste Batteri kun forventes at benytte Sundholmsvej i meget begrænset omfang, vil en evt. fredeliggørelse stadig være mulig.

*Bord 3: Projektet "Batteriet"*

Der blev stillet spørgsmål om, hvor mange boliger, der kommer, og hvordan ejerforholdene bliver.

Mange gav udtryk for, at det bliver et godt byggeri, men der var også en vis frygt for, at skyggevirkningerne fra bygningerne være betydelige for de eksisterende boliger ved Amagerfælledvej. Det kan blandt andet betyde, at aftensolen forsvinder.

Der blev spurgt til afstandsforholdene for boligejendomme ved Amagerfælledvej (nord for Shell-tanken).

Mulighederne for etablering af en moske og andre former for kulturelle aktiviteter blev drøftet.

Arkitekturen blev generelt kommenteret, og der blev herunder udtrykt tvivl, om der faktisk vil ske en begrønning af facader og altaner i det endelige projekt.

Byrummene og fortidsmindet skal være grønne, og der var forskellige bemærkninger til udformningen. Blandt andet var der en vis frygt for, at området kommer til at virke goldt og øde, hvis der ikke kommer flere træer og mere beplantning, end vist i planerne.

Debatten i salen:

*Spørgsmål:*

Hvis en moske ikke kan finansieres og drives af private, vil Københavns Kommune så gå ind i finansieringen? Ellers kan man jo risikere, at en bygning alligevel ikke kan bruges.

*Svar Bertha Lysgaard:*

Kommunen kan ikke finansiere et sådant formål. I en lokalplan kan man fastlægge anvendelse til kulturelle formål, som omfatter en moske, men der er også mulighed for anden anvendelse. Det er så op til grundejeren at beslutte sig for, hvad der konkret skal være i bygningen.

Integrationsborgmesteren har opfordret Bach Gruppen til at indgå i et samarbejde med muslimske grupper om at bygge en moske, men der er selvfølgelig grænser for, hvor længe ejeren kan vente på en afklaring af, om der kan opføres en moske.

Den eksisterende lokalplan giver også mulighed for en moske, og det var en forudsætning for, at kommunen ville udarbejde et kommuneplantillæg med øgede byggemuligheder, at der stadig skulle være mulighed for en moske.

*Spørgsmål:*

Der er lagt op til byliv langs Njalsgade og på parkstrøget, men hvad med områderne imellem bygningerne?

*Svar Bertha Lysgaard:*

Der er fastlagt publikumsrettede anvendelser flere steder, og der er også krav om aktive facader rundt omkring i bebyggelsen. Tilsammen skal det sikre, at der bliver byliv, også mellem bygningerne.

*Spørgsmål:*

Det er et fantastisk smukt byggeri, som man kun kan glæde sig til. Forhåbentlig bliver der ikke kun en bagside ud mod Amagerfælledvej. Hvor lang bliver byggeperioden, og hvordan håndterer man de gener, der er i den forbindelse?

*Svar Anders Bach:*

Det er svært at sige, hvor lang byggeperioden bliver, for det vil blandt andet afhænge af udviklingen i boligmarkedet og de økonomiske muligheder i øvrigt. Udgangspunktet er dog, at området skal udvikles så hurtigt som muligt, og der er allerede interesse fra mange sider for at indrette til erhverv. Der er ikke så meget interesse for boliger endnu, men i betragtning af, at lokalplanen endnu ikke er vedtaget, er interessen fin.

Byggeriet vil selvfølgelig betyde en del arbejds trafik, men Bach Gruppen vil forsøge at minimere generne og i øvrigt gøre området til et rart sted at være i, indtil der bygges.

*Spørgsmål:*

Trafikken er allerede i dag meget stor, og der er også megen tung trafik. I byggeperioden vil Amagerfælledvej og Artillerivej også blive præget af tung trafik.

Hvordan kan vejene i området klare, at der kommer meget mere trafik?

*Svar Peter Høiriis Nielsen:*

Center for Trafik er ved at analysere, hvordan man generelt kan håndtere den tunge trafik. Det vil være sådan, at mere trafik skal kanaliseres over på Ørestads Boulevard, og det bliver nemmere, når krydset ved Artillerivej bygges om. Denne ombygning er der bevilget penge til, så den går i gang allerede nu. Der kan også blive tale om, at rundkørslerne på Ørestads Boulevard skal ombygges.

*Spørgsmål:*

I planerne forudsættes det, at områdets brugere vil benytte den kollektive trafik, men det gør de jo ikke, og hvad vil man så gøre?

*Svar Bertha Lysgaard:*

Det er Københavns Kommunes politik, at der skal være færre privatbiler på vejene, og at flere skal benytte den kollektive trafik. Gode cykelforbindelser er også et led i den samlede strategi for udvikling af byen, som kun kan gennemføres, hvis transportvanerne ændres. Derfor har kommunen valgt at lægge pres på udviklingen ved blandt andet at begrænse antallet af parkeringspladser i områder som dette.

*Lars Rimfalk Jensen* sagde i den forbindelse, at det er vigtigt at sende sit høringssvar ind, så politikerne kan blive spurgt om sådanne strategier.

Der var flere kommentarer til trafikken.

I weekenderne skal folk bruge en bil, og hvad skal man så gøre, hvis man ikke kan parkere på Bryggen, fordi belastningen fra Faste Batteri gør det endnu sværere at finde en plads?

Om fredagen er der bøn kl. 14 i en moske, så trafikken til det vil belaste på et tidspunkt, hvor der i forvejen er meget trafik.

Tilsyneladende er der afstand mellem borgere og politikere når det gælder trafik og parkering, og det er i øvrigt beskæmmende, at der ikke er politikere til stede på mødet.

Hertil svarede *Bertha Lysgaard*, at ved store arrangementer må man bruge metroen, p-pladser i Ørestad og i selve byggeriet. Sådan må man også finde ud af det, når der er større arrangementer andre steder i byen. *Ole Schrøder* oplyste, at der kan være 3-500 boliger i byggeriet og ca. 600 pladser i p-kælderen, så der vil være muligheder for parkering der.

Herefter sluttede mødet.