

## Høringsvar til Forslag til tillæg 1 til lokalplan 489 Nuuks Plads Metrostationsplads

### Generelle bemærkninger

I den regionale vækst- og udviklingsstrategi, der gælder for hovedstadsregionen, er der fokus på livskvalitet, klima, trængsel, trafik og sundhed. Den indeholder en vision om at skabe en grøn og innovativ metropol. Hvis dette skal tages alvorligt, kan jeg kun se, at det står i stærk modsætning til det fremlagte tillæg til lokalplan 486 for Nuuks Plads.

I det foreliggende tillæg til lokalplanen er indbygget mange problemer og uklarheder, og på ingen måde indfrier det de ovennævnte visioner

Jeg mener, at både forslaget fortæller og forskønner, der dækker over mange og store ulemper for området.

Det betyder, at en så kraftig fortætning, som forslaget indebærer, hviler på et ufuldstændigt grundlag belastet af manglende eller misvisende dokumentation.

Eksempler på dette er illustrationer, der viser højdeforskelle mellem eksisterende byggeri og nybyggeri i en forskønnet vinkel. Der mangler præciseringer af udendørsområderne, både brug og indretning.

Især trafik- og miljøforhold er utilstrækkeligt dokumenteret og vægtet i vurderingen.

På side 7 i redegørelsen nævnes, at "butikkerne vil skabe nyt byliv i området og dermed skabe mere tryghed i kvarteret, men også mulige støjgener for naboer". Vi har sådan set tilstrækkeligt byliv, og området opleves som meget trygt af beboerne. Tværtimod frygter vi, at det øgede byliv som følge af den massive fortætning vil skabe øget frygt og støj, som har vi også rigeligt af i forvejen.

Det frie område, der i forvejen er til rådighed i kvarteret, er allerede hårdt belastet, og vil i fremtiden blive belastet ud over, hvad det kan bære, såfremt det påtænkte byggeri realiseres.

I det efterfølgende tager høringssvaret udgangspunkt i de bestemmelser, der er fastlagt i **Forslag til tillæg 1 til lokalplan 489 Nuuks Plads Metrostationsplads**, side 24-52. Jeg fremhæver her de forhold, der efter min mening er problematiske.

### **AD § 1. FORMÅL**

Hvis man ser på befolkningstætheden i de enkelte bydele i København, kommer Nørrebro ind som en klar nummer et, den er dobbelt så stor som på Østerbro, der er nummer to i rækken. Nørrebro er også den tættest befolkede bydel i skandinavisk sammenhæng. Nørrebro savner rekreative områder og generelt udendørs tilbud. En så kraftig fortætning som beskrevet i tillægget belaster området både miljømæssigt, socialt og trafikalt. Et kompromis, der kunne være en bevarelse af de to bygninger med ombygninger, gerne som beskrevet i forslaget, må være nok. Her bevares begge bygninger i deres profil og kommer til at fremstå i forhold til hinanden som tænkt af Koppelparret. Det vil betyde mindre belastning på kvarteret og giver stadig mulighed for udnyttelse af bygningerne.

### **AD § 3. ANVENDELSE**

Forslaget er alt for løst i sine krav til anvendelsen af området. Der bør være klarere definitioner på hvor mange boligenheder inden for hver af kategorierne. I tillægget bør også formuleres krav til typen af boliger. For at få mere diversitet i området kunne det være en mulighed at definere krav om ældreboliger på bekostning af ungdomsboliger.

Det er uklart, hvordan anlæg for affaldssortering og storskrald (miljøstation) placeres, og om det vil tage plads fra det område, der er skraveret og betegnet som byrum i tegning 7a. Det præciseres heller ikke om den samme miljøstation kan servicere begge bygninger eller hver bygning skal have egne miljøstation. Der er ikke angivelse af placering af miljøstation(er) og dermed heller ikke sikring af, hvordan Københavns Kommunes krav til parkering og til- og frakørsel for renovationsbiler opfyldes. Ligeledes mangler der en estimering af beholderantal og dermed beregning af pladsforbrug til miljøstationerne.

Hele området – her medregnet Rantzausgade, Borups Allé og de mange sidegader – er rigeligt dækket ind med dagligvareforretninger og småhandlende, og mange af disse kæmper for at overleve. Ulemper ved tilførsel af forretningsliv på Nuuks Plads overskygger langt fordelene. Placeringen af metroen giver jo netop mulighed for at nå butikslivet, hvor det findes allerede.

### **AD §4. VEJE**

#### **Stk. 2 – Adgangsforhold**

Overkørslen i Florsgade vist på tegning 3 og dens videre udførelse i udkørsel over Hiort Lorenzens Gade medfører farlige situationer. Jeg efterlyser en løsning på, hvordan gående og andre sikres.

#### **Stk. 3-4 – Afgivelser**

Jeg mangler sikkerhed for, at følgerne af de påtænkte overkørsler (se tegning 3) ikke resulterer i en ændring af vejprofiler, yderligere nedlæggelse af parkeringspladser og indskrænkning af fortove. Der mangler dokumentation for og illustration af svingradius for til- og frakørsler. De svingende biler, især lastbiler, er tæt på modstående fortov ved udkørsel til Hiort Lorenzens Gade fra Koppelbygningen.

Jeg ønsker sikkerhed for, at man ikke fjerner de forholdsvis nyanlagte bede med træer på hjørnerne fra Hiort Lorenzens Gade til Florsgade og Krügersgade.

Jeg efterlyser også dokumentation for og visualisering af parkeringsområder for renovationsvogne og en visualisering for disses mulighed for at navigere i området.

Allerede giver den meget hyppige renovationskørsel problemer med trafikafviklingen i kvarteret, yderligere belastning med flere trafikpropper og megen tomgang taler for en kraftig minimering af projektet på Nuuks Plads.

### **AD §5 Bil- og cykelparkering**

#### **Stk. 1 – Bilparkering**

Det fremgår, at parkering udelukkende vedrører lokalplanområdet. Tilsyneladende er der ikke taget hensyn til, hvordan det kommer til at påvirke det eksisterende område og dets borgere.

Det er en skændsel, at Borgerrepræsentationen på et møde den 8. oktober i al ubemærkethed har benyttet sig af muligheden for at vedtage en 0-parkeringsnorm for lokalplanen, samtidig med at man udvider aktiviteten i området i så stor målestok.

Erfaringen viser, at på trods af udvidelsen af den kollektive transport med metroen, er der ikke sket en formindskelse af parkeringsbelastningen i kvarteret, tværtimod.

Forestil jer, hvor belastet området vil være i fremtiden, når kampen om parkeringspladser går ind. Igen må jeg konstatere, at de nuværende beboeres behov slet ikke er medregnet. Mange må allerede nu forgæves lede efter parkering om aftenen. Og beboere, der ikke har parkeringsproblemet, må lide med den tiltagende støj- og luftforurening.

Alt dette underbygger krav om en kraftig minimering af projektet som det er beskrevet i tillægget til lokalplanen

## **AD §6. BEBYGGELSENS OMFANG OG PLACERING**

### **Stk. 1 – Bebyggelsens omfang**

Det har tidligere været argumenteret, at Koppels bygning var uanvendelig til andet end arkiv. Det er nu bevist, at den med ombygning til anden anvendelse stadig kan bevare sit udtryk i sin ydre form. Ideelt set vil en løsning, hvor man kun anvender Kobbels og Nyrops bygninger, være en tilfredsstillende løsning for kvarteret, idet man så undgår en massiv miljø-, social- og trafikale belastning.

### **Stk. 1 – Bebyggelsens højde**

I det foreslåede projekt sniger man sig til en ekstra højde på byggeriet, idet man i den maksimale byggehøjde på 20 m ikke medregner de 2½-3½ meter høje tilbygninger på taget i form af elevatorårne og andre småbygninger. Det bør tale for, at man under alle omstændigheder stryger den øverste boligetage på byggeriet, hvilket også gør bygningen mindre massiv og indpasser den bedre i det omkringliggende byggeri i forhold til "tagrendehøjde" og også harmonerer bedre med oprindelige tanke i dimensioneringen af bygningen som pendant til Nyrops bygning.

## **AD §7. BEBYGGELSENS YDRE FREMTRÆDEN**

### **Stk. 1 – Bevaringsværdig bebyggelse m) samt Stk.4 Tage d) - g)**

Fællesarealer opholdsarealer bør begrænses til stueplan på grund af sikring af livskvalitet hos de omkringboende. Grundlæggende for livskvaliteten i det tætbebyggede område er, at man når man går op i etagerne, kan man være tilbagetrukket fra fællesskabet. Det sikrer også, at hele taget kan anvendes til solceller og at sarkofag-idealet kan bibeholdes og ikke forstyrres af grene og buske, der stritter ud hid og did.

## **AD §8. UBEBYGGEDE AREALER**

### **Stk. 1 – Friarealers størrelse**

Projektet bør nedskaleres, så det ikke er nødvendigt at indregne hævede dæk, tagterrasser og taghaver i friarealet

Der er ikke præciseret, om det areal, der karakteriseres som byrum, er et areal der overtages af kommunen som offentligt område, og hvem der dermed har ansvar for pasning og vedligehold.

**Stk. 5 – Byrum**

Jeg mangler en præcis og målfast oversigt af alle de angivne foranstaltninger: bede, faste opholdsmøbler og cykelparkering, udendørsservering m.v. Det er ikke tilstrækkeligt med upræcise forskønnende og idylliserende computertegnede illustrationer, som ikke viser virkeligheden.

**Stk. 6 – Kantzoner**

Kantzone mod Florsgade: Illustrationerne (f.eks. tegning 3) viser ikke, hvorledes overkørslen og indkørslen til vareindlevering til dagligvarebutik etableres, det samme gælder Kantzone mod Hiort Lorenzens Gade, der indeholder udkørslen.

**Stk. 9 – Bevaringsværdige træer**

Der er fire bevaringsværdige træer på lokalplanområdet. Det ene ofres allerede fra starten, nemlig træet i området mellem de to bygninger. Hvad angår de resterende tre træer, finder jeg ikke en overbevisende beskrivelse af, hvordan byggeriet skal kunne skærme disse træer og deres rødder både i byggeprocessen og efterfølgende. Allerede nu ser det ud til, at det største træs drypzone rækker ind over det påtænkte nybyggeri.

Præcisering af, om udgravning i anlægsfasen underminerer de fredede træers rødder, mangler. Der bør beskrives en præcis sikring af disse og ikke blot en hensigtserklæring.

Jeg vil protestere mod, at det bevaringsværdige træ i området mellem de to bygninger fældes med forvisning af flagermusene til følge.

Der bør også formuleres som et krav, at de allerede eksisterende træer langs Nyrops bygning ud til Rantzaus Gade og de eksisterende træer på begge sider af Hiort Lorenzens Gade ikke må fjernes.

**AD §9. STØJ OG ANDEN FORURENING**

Der mangler en miljøundersøgelse, der beskriver, hvordan de øvrige beboere i området påvirkes af den øgede befolkningstæthed med hensyn til bl.a. støj og trafik. Der er lagt op til en dramatisk øgning af bebyggelsesprocenten i et område, der i forvejen er det tættest bebyggede område i hele Norden, og et af de områder i landet med størst luft- og støjforurening. Undersøgelser om forurening og støj fra Nationalt Center for Miljø og Miljøstyrelsen dokumenterer dette, men er fuldstændigt ignoreret i lokalplanen.

**AD § 13. OPHÆVELSE AF LOKALPLAN**

Jeg tager kraftigt afstand mod at ophæve den eksisterende lokalplan nr. 489 Nuuks Plads Metrostationsplads, der blev vedtaget 13. december 2012 i Borgerrepræsentationen, og som fastlægger området til metrostation samt stationsplads med rekreative funktioner.

Tillægget til lokalplanen giver ikke på nogen mulighed for udvikling af livskvalitet, klima, trængsel, trafik og sundhed til glæde for borgerne i området.