

## Hørings svar til Forslag til lokalplan – Nuuks Plads II

### 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.

Flere grønne byrum, der tager hensyn til lokale sol- og vindforhold, god infrastruktur og mulighed for at opholde sig mere i byens rum. Det er blandt de målsætninger og visioner som Københavns Kommune har formuleret for københavnerne.

Hvis alt dette skal tages alvorligt, kan jeg kun se, at det står i stærk modsætning til det fremlagte lokalplanforslag vedrørende Nuuks Plads II.

I det foreliggende lokalplanforslag er indbygget så mange forudsigelige (og uforudsigelige) problemer og uklarheder, at det vanskeligt kan blive til glæde for nogen. Der er simpelthen brug for utallige afværgeforanstaltninger for at kunne gennemføre projektet, og alene det taler imod det planlagte byggeri (se konklusionerne i Miljøvurdering af 2. januar 2017, s. 18).

Jeg mener, at både forslaget til lokalplanen og miljøudredningen rummer fortællelser og forskønnelser, der dækker over mange og store ulemper for området. Det betyder, at beslutningen om at kile et 75 meter højt hus ind i en ellers ensartet boligmasse med en højde på 20 – 25 meter risikerer at blive truffet på et ufuldstændigt grundlag belastet af manglende eller misvisende dokumentation. De illustrationer, der viser forskellige udgaver af det påtænkte højhus i forslaget til lokalplanen, se fx side 7, 10, 11 og 12, er ikke ens og ikke retvisende. Se især overgang mellem base og højhus.

Jeg mener, at skyggevirkningerne ikke er tilstrækkeligt dokumenteret og vægtet i vurderingen. Skyggegenerne beskrives kun ved jævndøgn og sommersolhverv og ikke i vintermånederne, hvor vi i særlig grad har brug for lys og udsyn og ikke kun sol. Udsyn til himlen har stor betydning, fordi vi bor så tæt.

Højhuset vil skabe skygger i Nørrebroparken det meste af året om eftermiddagen eller aftenen (se side 10 og 18 i Miljøvurdering), og det vil mørklægge store dele af de fælles gårdanlæg i området. Det betragter jeg som katastrofalt – Nørrebroparken er et grønt åndehul, hvor et stort antal af bydelens beboere elsker at opholde sig, og gårdanlæggene er de frirum, hvor vi møder vores naboer, spiser sammen, og hvor børn kan lege sikkert. Se fx illustrationen side 18, som viser fritidsområder (O1) i området – obs. her er også Assistens Kirkegård inkluderet. Kort sagt, der er kun et meget begrænset fritidsområde til rådighed for børn og familier. Det område, der er til rådighed i forbindelse med Den Grønne Sti, vil i fremtiden blive yderligere belastet året rundt ud over, hvad det kan bære.

En nærlæsning af forslaget til en lokalplan og af den tilhørende miljøvurdering afslører fortielser og forskønnelser, der dækker over mange og store ulemper for området.

Ifølge miljørapporten vil højhuset skabe turbulens. Det imødegås i forslaget til lokalplan af optimistiske forventninger til effekten af beplantning o.a. – træer, buske og perforerede portelementer/læskærme – på vind og turbulens på den centrale plads mellem bygningerne. De angivne portelementer/læskærme ind til Nyrop-bygningen vil fx kun virke, hvis de er permanente. Ud fra illustrationen side 6 i lokalplanen er det umuligt at afgøre, om de nævnte portelementer/læskærme er standfaste. Hvis de er tænkt som porte, der kan åbnes og lukkes (se side 29, §6 stk. 3, afsnit f) har de kun effekt en del af døgnet, nemlig når de er åbne.

Jeg føler mig på ingen måde overbevist om, at den skitserede beplantning kan afhjælpe de problemer, der opstår som følge af vind. I gaderne omkring lokalområdet ses eksempelvis træer, der blev plantet for 10 år siden, og som kun har udviklet sig meget lidt i både højde og bredde. På det tidspunkt blev området Florsgade – Hiort Lorenzens gade – Laurids Skaus Gade gennemrenoveret. Desværre har beplantningen det ikke godt, og det gælder både træer og mindre buske.

Der mangler i øvrigt en præcisering af, i hvilket omfang de begrønnede arealer vedligeholdes, og hvem der har ansvaret for vedligehold og genplantning af hele området.

Jeg mangler også dokumentation for, hvordan vindforholdene og turbulensen vil være i de gader, der ligger rundt om pladsen og over gadeniveau.

I det efterfølgende tager høringssvaret udgangspunkt i de bestemmelser, der er fastlagt i Forslag til lokalplan – Nuuks Plads II, side 24-42. Jeg har valgt at fremhæve 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. Det kunne der med en mere visionær tænkning være rettet op på i forbindelsen med anlæggelsen af den nye metrostationsplads på Nuuks Plads. Det er fx tilfældet ved metrostationerne på Østerbro ved Trianglen og ved Aksel Møllers Have, hvor det har været muligt at etablere frie arealer omkring metrostationerne, og hvor man ikke på noget tidspunkt har talt om "stationsnær fortætning", som det er tilfældet ved Nuuks Plads.

#### **AD § 3. ANVENDELSE**

##### **Stk. 1-3 – underområde 1, 2 og 3**

Den centrale plads – Område I – mellem de to bygninger defineres som byrum ifølge tegning II, mens forpladsen – Område II – ved metroen defineres som rekreativt område. Betyder det, at den centrale plads ikke er et rekreativt område? Det jeg vil understrege er, at der mangler rekreative faciliteter i hele området.

#### **Stk. 4 – Almene boliger**

Det er klart, at de almene boliger, der er en del af projektet udgør 25 % af det samlede boligareal, og at de skal udbydes som ungdomsboliger: bygning A.

Når det drejer sig om boligerne i højhuset – bygning B – er det fx ikke muligt at få oplyst, om de såkaldte 'familieboliger' er ejer- eller lejeboliger, og det er heller ikke muligt at få oplyst om der er bopælspligt. Boligerne er i lokalplanen defineret som helårsboliger. Og nu nærmer vi os sagens kerne, nemlig hvem der i den sidste ende afgør, hvordan disse boliger skal udbydes. Ifølge den repræsentant for Freja Ejendomme (læs: statens ejendomme), der var til stede ved borgermødet den 18. april, har hverken stat eller kommune noget at sige fra det øjeblik, hvor staten har solgt grunden og det medfølgende projekt. Om lejlighederne i højhuset udlejes eller sælges er investorernes sag – i dette tilfælde Gefion Group som sammen med Ejendomsselskabet Norden har indledt et samarbejde vedr. ejendommen Nuuks Plads. Om lejlighederne benyttes til air-b-and-b er ude af statslige og kommunale hænder, og der kan ikke fra kommunal eller statslig side stilles krav om bopælspligt.

Hvordan stemmer alt dette overens med ønsket om flere boliger til københavnere? Hvordan harmonerer det med flere almene boliger til helt almindelige lønmodtagere? Hvordan harmonerer det med flere politikeres udtalelser om flere billige boliger til københavnere?

Endelig er det uklart, hvem der skal administrere boligerne. Sagt på en anden måde: Stat og kommune fralægger sig enhver form for ansvar og afgiver al indflydelse, når projektet og grunden er solgt.

#### **Stk. 6 – Fællesanlæg**

Det er uklart, hvordan et anlæg for affaldssortering og storskrald (miljøstation) kan placeres, og om det vil tage plads fra Område I, der ikke er defineret som rekreativt område, men som byrum. Det præciseres heller ikke om den samme miljøstation kan servicere Nyrops bygning, og i givet fald, hvordan affald skal transporteres fra den ene bygning til den anden. Hvis Nyrops bygning skal have egen miljøstation, er der ingen præcisering af placering af denne og sikring af, om parkering og til- og frakørsel opfylder de krav, der er nævnt s. 22 i lokalplanforslaget, for renovationsbiler.

#### **Stk. 9 – Butiksarealer**

Under valgkampen gav flere partier udtryk for stor bekymring for den nuværende mangel på kulturelle og rekreative faciliteter på Nørrebro. Det blev sagt, at det er vanskeligt – hvis ikke umuligt – at skaffe plads til dem.

Der kan skaffes plads til rekreative og kulturelle aktiviteter i denne lokalplan, hvis man reducerer antallet af dagligvareforretninger, mindre forretning og cafeer. Det vil også dæmpe det trafikale pres med færre til- og frakørsler med fragt- og renovationsvogne.

Hele området – her medregnet Rantzausgade, Borups Allé og de mange sidegader – er rigeligt dækket ind med cafeer, dagligvareforretninger og småhandlende, og mange af disse kæmper for at overleve.

## **AD §4. VEJ, STI- OG ADGANGSFORHOLD SAMT PARKERING**

### **Stk. 3 – Adgangsforhold**

Overkørslen i Florsgade og dens videreførelse over opholdsarealet i Område I frem til vareleveringen (tegning 3), medfører farlige situationer. Jeg efterlyser en løsning på, hvordan gående og andre sikres. Billedet på side 11 i lokalplanen af dette område er en romantisk visualisering uden realitetspræg. Terrorsikring er ikke medtænkt. Når en lastbil uden videre kan køre ind på det fælles opholdsareal, vil det også kunne gælde en person med onde hensigter.

### **Stk. 4 – Afbøjninger**

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. Især i forbindelsen med ind- og udkørslen til Hiort Lorenzens Gade fra rampe og P-kælder. Der mangler dokumentation for og illustration af svingradius for til- og frakørsler. Det, der blev visualiseret på borgermødet, så betænkeligt snævert ud. De svingende biler, især lastbiler, er tæt på modstående fortov ved udkørsel til Hiort Lorenzens Gade fra parkeringskælderens. Jeg efterlyser også dokumentation for placering af affaldscontainere og parkeringsområder for renovationsvogne og en visualisering for disses mulighed for at navigere i området.

### **Stk. 5-8 – Bil- og cykelparkering**

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.

På trods af, at de fastsatte parkeringsnormer lovgivningsmæssigt tilsyneladende er i orden, vurderer jeg, at normen er stærkt underdimensioneret og ikke opfylder de reelle behov. Jeg vurderer, at en parkeringskælder med 60 parkeringspladser, der skal dække behovet for 60 boliger + ungdomsboliger + erhvervsdrivende, er helt utilstrækkeligt. Reelt er der kun 57 pladser til rådighed, da der skal være tre pladser reserveret til handicappede.

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 hvad angår cykelparkering er hele området omkring lokalplanområdet allerede nu oversvømmet med cykler. Det er skønt, at det er et populært transportmiddel, men der ikke plads til at parkere i hverken gårde, kældre eller cykelstativer.

Jeg må spørge, hvordan man vil håndhæve / kontrollere, at beboere i det nye byggeri benytter cykelparkeringen i parkeringskælderens?

## **AD §5. BEBYGGELSENS OMFANG OG PLACERING**

Det er et helt forfejlet forslag, at opføre et højhus på ca. 80 meter tæt på Jagtvej og Rantzausgade. I forslaget til lokalplan angives husets højde til 75 meter, men på et spørgsmål om den reelle højde på borgermødet, blev højden angivet til ca. 80 meter.

### **Stk. 5 – Områder der ikke må bebygges**

Der mangler en sikkerhed for, at kollektive anlæg, som nævnt under §3, ikke må placeres i dette område.

### **AD §6. BEBYGGELSENS YDRE FREMTRÆDEN**

Det planlagte højhus er et fremmedelement i en i øvrigt harmonisk og klassisk karrébebyggelse.

Nørrebro arkitektoniske kendetegn er det karakteristiske femetagers karrébyggeri; det er det arkitektoniske udsagn, jeg anser for kulturelt bæredygtigt, og som skaber livskvalitet i bydelen. Nørrebro kendetegn er ikke tårne i modsætning til den indre bys variation af kobberbelagte tårne. Nørrebro er også en historisk bydel, som har krav på samme omsorg for historien, som Kommuneplan 2015 fastholder for indre by. Det er vanskeligt for ikke at sige umuligt at forstå, hvorfor København pludselig har et behov for pejlemærker og vartegn og en helt ny identitet, som det gentagne gange understreges i forslaget til lokalplan.

Det karakteristiske karrébyggeri giver os muligheden for at se himlen på trods af den tætte bebyggelse. Det er selve forudsætningen for det frie udsyn til himlen.

En løsning kunne være karrébyggeri i en ny fortolkning på lokalplanområdet, der er kulturelt bæredygtigt, og som på harmonisk vis kan føje sig ind i det eksisterende byggeri

### **AD §7. UBEBYGGEDE AREALER**

#### **Stk. 1 – Friarealers størrelse og overordnede indretning**

Kravet til friareal bør ikke fraviges i forhold til den bevaringsværdige arkivbygning; det er jo netop den bygning, hvor der er behov for friarealer med den påtænkte tilstødende udendørsfaciliteter. Det betyder jo også et yderligere pres på de øvrige friarealer.

Der er ikke præciseret, hvilket areal der overtages af kommunen som offentligt område, og hvem der dermed har ansvar for pasning og vedligehold.

Der er ikke i beregningen taget højde for, at friarealet på den centrale plads begrænses på grund af den skrå tilkørsel fra Florsgade. Denne del må betragtes som et tilkørselsareal, dvs. en reduktion af friarealet.

#### **Stk. 3 – Indretning af friarealer**

Der står i lokalplanforslaget, at indretningen skal give ”trygge muligheder for adgang til metrostationen gennem hele området”. Den skrå overkørsel fra Florsgade og videre over ”den centrale plads”, der forbindes med overkørslen, kan man ikke kalde ”en tryk mulighed for adgang til metrostationen” og ophold på pladsen. Endnu en gang sløres løsningen og de reelle forhold (se illustrationen side 11).

**Stk. 4 – Belægninger**

Der henvises til en tegning nr. 7, hvor der angiveligt skulle kunne ses nogle beplantningszoner. Disse beplantningszoner findes ikke på tegningen.

**Stk. 8 – Fællesanlæg**

Der står: " Det er en betingelse for ibrugtagning, at ubebyggede arealer og parkeringsanlæg indgår i fællesanlæg".

Det fremgår ikke klart, hvem de ubebyggede arealer og parkeringsanlæg er fælles for.

**Stk. 9 – Beplantning i underområde I**

Der tales om 6 beplantningszoner, hvor der henvises til tegning nr. 6, men der er kun angivet 5 på tegningen.

Der mangler evidens for, at beplantninger har en effekt på vindforholdene. Der mangler angivelse af, hvor lang en tidshorizont man regner med, før træerne har den optimale højde og giver det lovede vindkomfort-niveau.

Og i øvrigt savner jeg en definition af, hvad der forstås ved vindkomfort. Også i denne forbindelse er illustrationerne forførende og fantasifulde med træer i 3. sals højde. Hvis hele dette planteprojekt ad åre, når den ønskede højde, må man forvente, at det bliver en overordentlig skyggefuld plads.

**Stk. 11 – Bevaringsværdige træer og beplantning**

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.

Jeg vil protestere mod, at det bevaringsværdige træ i området mellem de to bygninger fældes med forvisning af flagermusene til følge, jf. indsigelse fra Byens Anvendelse, side 4 i Miljøvurdering. Jeg vil ligeledes protestere mod, formuleringen "De på tegning nr. 6 markerede bevaringsværdige træer må ikke beskæres eller fjernes uden særlig tilladelse fra Teknik- og Miljøudvalget" og videre "hvis det er påkrævet i forbindelse med nybyggeri". Da Teknik- og Miljøudvalget jo er kendt for at rutte med tilladelserne, er der ikke meget sikring af træerne i denne formulering, som giver mulighed for beskæring og fældning. Allerede nu ser det ud til at det største træs drypzone rækker ind over det påtænkte nybyggeri

**AD §8. BYRUM OG KANTZONER****Stk. 1 – Fastlæggelse af byrum**

Hvordan kan man kalde taghaven et byrum, når der ikke sikres offentlig adgang.

**Stk. 2 – Indretning af byrum**

Det er svært at forestille sig, at der bliver meget sol på den centrale plads, der er omgivet af højt byggeri og tænkes beplantet med høj og tæt bevoksning, for at sikre tålelige vindforhold.

Der mangler en skyggesimulering på den centrale plads, som kan dokumentere påstanden om, at byrummet vil byde på mange solskinstimer, jf. side 32 i lokalplanen: "Byrum skal have gode solforhold og indrettes med lægivende og støj-dæmpede foranstaltninger."

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. 3 og 4 – Placering og indretning af kantzoner – tegning nr. 8**

Kantzone D, mod Hiort Lorenzens Gade, vil støde sammen med ud- og indkørsler til kælderen. Det er upræcist beskrevet, hvor langt kantsoklen kan anvendes som siddemulighed. Vil parkering til renovationsvogne og placering af elementer til renovation få betydning for udformningen af og siddemuligheder på kantzonen? Det er i høj grad realistisk at soklen vil blive brugt som cykelparkering; al erfaring viser det. Der bør tages højde herfor.

Kantzone E, mod den centrale plads: Illustrationen viser kun en del af denne kantzone og ikke hvorledes overkørslen og indkørslen til vareindlevering til dagligvarebutik etableres. Hvordan kan man sikre tryk færdsel og siddemuligheder?

## **AD §9. STØJ OG ANDEN FORURENING**

### **Stk. 3 – Betingelser for ibrugtagning**

Der mangler dokumentation for, at støjniveauet på de udendørs opholdsarealer på Område I er under de krævede 58 dB. Der foreligger kun beregning på forpladsen (70dB) til metroen og på den del af opholdsarealet, der ligger længst væk fra forpladsen ud mod Florsgade. Der mangler vurderinger og beregninger, der siger noget om, hvilke utilsigtede gener de lægivende foranstaltninger på den centrale plads ville kunne generere.

Miljøundersøgelsen beskriver ikke, 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 § 10. REGNVAND I UNDEROMRÅDE**

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. Det ser umiddelbart ud, som om de skitserede faskiner (se Miljøvurderingen Bilag E, fig. 2 og 3, side 5-6 I) kolliderer med de fredede træers rodnet.

## **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.