Plan, Analyse, Ressourcer og CO2-reduktion
Teknik- og Miljøforvaltningen

Notat

Bilag 17 Notat om henvendelser

8. september 2022

Sagsnummer
2022-0071221

Dokumentnummer
2022-0071221-15

Borgerrepræsentationen besluttede den 4. november 2021, ved behandlingen af den endelige vedtagelse af tillæg 1 til lokalplan 489 Nuuks Plads Metrostationsplads, at sende sagen tilbage til Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen for at få fremlagt et kommuneplantillæg med en 0-norm for parkering i lokalplanområdet og et tilsvarende revideret lokalplanforslag.

Som følge af Borgerrepræsentationens beslutning om en 0-norm har en række forslag til ændringer været i supplerende høring fra den 9. juni til den 30. juni 2022.

Forslag til ændringer vedrørende afgrænsningen af lokalplanområdet og ændringer som følge af bygherres kvalificering af forslaget har også været i høring.

Der er modtaget 20 henvendelser i forbindelse med den supplerende høringsperiode jf. bilag 16 'Henvendelser modtaget i supplerende høring'.

To henvendelser er fra offentlige myndigheder. Der er tale om Københavns Museum og Metroselskabet. Der er også modtaget høringssvar fra Nørrebro Lokaludvalg og beboere i området.

De indkomne høringssvar i den nye supplerende høring har ikke medført, at der foreslås ændringer.

Der redegøres for henvendelserne og forvaltningens bemærkninger nedenfor.

TIDLIGERE HØRINGER
Lokalplanforslaget har tidligere være i offentlig høring i perioden fra den 7. december 2020 til den 8. februar 2021 og i supplerende høring i perioden den 2. juni til den 23. juni 2021.

Ved den offentlige høring var fremsat et lokalplanforslag med en 0-parkeringsnorm. Ved den supplerende høring i juni 2021 blev foreslået en ændret parkeringsnorm i overensstemmelse med Kommuneplan 2019 og derudover foreslået en række ændringer til lokalplanforslaget.

Henvendelser samt forvaltningens notater om henvendelser i den offentlige og den supplerende høring blev er vedlagt som bilag 7-11 til indstillingen.

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

EAN-nummer
5798009809452

www.tmf.kk.dk

1. Myndigheder mv.

1.1. Københavns Museum
(Indsiger nr. 17)
Københavns Museum bemærker, at det er positivt, at lokalplanforslaget er blevet tilpasset, og indsigelserne er blevet taget til efterretning og i nogle tilfælde imødekommet.

Musset påpeger også, at Jagtvej er en af de ældste gader i Nørrebro-området, og ca. 400 m fra den formodede placering af den nedlagte middelalderlandsby Nyby, der endnu ikke er arkæologisk erkendt. Museet vil på den baggrund, gerne kontaktes før der finder jordarbejde sted.

Bemærkninger:
Forvaltningens tager museet bemærkninger om tilpasning af lokalplanforslaget til efterretning.

Det fremgår af lokalplanens redegørelse, at arbejder, der forudsætter udgravning i grunden, kan medføre påbud om midlertidig standsning, og at Københavns Museum skal kontaktes i god tid inden et jordarbejde påbegyndes. Det er tidligere videreformidlet og formidlet igen til bygherre.

1.2. Metroselskabet
(Indsiger nr. 20)

Metroselskabet bemærker, at det ikke fremgår tydeligt af materialet til den supplerende høring, om en flytning af facadelinjen medfører, at byggeriet til dels placeres inden for metroens belastningszone A1. Inden for zone A1 tillades en maksimal belastning på 20 kPa. Såfremt byggeriet fortsat udelukkende placeres inden for belastningszone A2, har Metroselskabet ingen bemærkninger til supplerende høring, jf. notatet fra 2L. Hvis byggeriet til dels placeres inden for belastningszone A1, vil det medføre, at der på ny redegøres for, at servituttens bestemmelser ikke overskrides.

Bemærkninger:
Bygherre oplyser, at byggeriet fortsat udelukkende placeres inden for belastningszone A2, hvorfor servituttens bestemmelser ikke overskrides.

2. Andre høringssvar

2. 1. Nørrebro Lokaludvalg
(Indsiger nr. 15)

Nørrebro Lokaludvalg mener, at det er en god ide med en 0- parkeringsnorm. Byggeriet ligger lige ved en metrostation, og byggeriet indeholder studieboliger, hvor det ikke forventes, at beboerne generelt har bil. Derfor mener lokaludvalget, at det er et godt sted at prøve at lave et byggeri med en 0-parkeringsnorm.

Supermarkedet skal være i kælderen, så man kan afsætte pladsen i stueetagen til andre butikker eller socioøkonomiske virksomheder og/eller kulturelle tiltag. Der er vigtigt, at stueetagen fremstår indbydende og åben, derfor er det en dårlig ide at placere et supermarked i stueetagen, da facaden hurtig vil komme til at fremstå uindbydende og lukket.

Det ligger lokaludvalget meget på sinde, at der, hvis det er muligt, stilles krav om, at der afsættes et areal til socioøkonomiske virksomheder og/eller kulturelle tiltag i byggeriet. Det er vigtigt for byggeriets påvirkning af

lokalområdet, at der ikke kun er plads til et supermarked og andre butikker, men at der også er plads andre typer af virksomheder i byggeriet.

Bemærkninger:
Forvaltningen tager lokaludvalgets bemærkninger om 0-parkeringsnormen, der er i overensstemmelse med de politiske ønsker, til efterretning.

Ift. lokaludvalgets bemærkninger om supermarkedets placering og socioøkonomiske virksomheder er dette ikke et forhold, der er omfattet af den supplerende høring. Forvaltningen kan oplyse, at lokalplanforslagets anvendelsesbestemmelser muliggør, at supermarkedet kan placeres frit i kælder eller stueetage efter bygherres ønske. Med de foreslåede facadeændringer foreslås ét stort vinduesparti i to etager mod Hiort Lorenzens gade for at skabe en åben facade. Ift. ønsket om socioøkonomiske virksomheder, så er det ikke muligt at regulere dette i lokalplanen. Forvaltningen har videregivet synspunktet til bygherre.

2.2 Parkering
(Indsiger nr. 2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,16,18,19)

17 indsigere har synspunkter vedr. den foreslåede parkeringsnorm, som anført.

- 14 indsigere er imod den foreslåede 0-parkeringsnorm, herunder at der ikke etableres en parkeringskælder. Forslaget om 0-normer er uhørt og udtryk for mangel på respekt for de mange beboere i området, der er afhængige af at kunne parkere en bil. Manglen på parkeringspladser vil skabe mere trafikkaos, øget trængsel og forurening. Indsigerne er også imod nedlæggelse af p-pladser i området.
- Tre indsigere finder 0-parkeringsnormen positiv, hvilket tages til efterretning.

Synspunkterne uddybes nedenfor:

1. Parkeringsnorm

14 indsigere (indsiger nr. 2,3,4,5,6,7,8,10,12,14,16,18,19) udtrykker på forskellig vis kritik af Borgerrepræsentationens beslutning om at vedtage en 0-norm og anfører, at der bør være en p-kælder.

- 0-normen er urimelig, uhørt, arrogant, virkelighedsfjern og udtryk for mangel på realiteter og et politisk eksperiment (nr. 2,3,4,5,6,12,16,18). Beboerne, herunder især børnefamilier og pendlere, har brug for deres biler til at komme ud af byen i det daglige. Der er mennesker, der er dybt afhængige af deres bil. Og der er også behov for pladser til ældre mennesker og gæster, som desværre kun har mulighed for at komme på besøg, hvis de kan parkere deres bil. Beboerne vil ikke sælge deres biler, som følge af en 0-norm (nr. 2,4,5,7,10,12,14).
- Politikerne bør acceptere de linjer, der er lagt i kommuneplanen. Kommuneplanen indeholder de overordnede principper, der skal gælde i byen i en længere årrække. Det er den langsigtede planlægning, som borgere, virksomheder og foreninger egentlig burde kunne regne med (nr. 19) At forsøge at omgå en allerede vedtaget kommuneplan for København, der faktisk rækker frem til 2030, for gennem en listig lokalplansændring at opnå en helt uhørt 0-norm for parkeringspladser ved nybyggeri er simpelthen en skandale (nr. 16).
- Der udtrykkes forundring over Borgerrepræsentationens beslutning bla. med henvisning til Teknik-og Miljøforvaltningens notat (bilag 4), hvor det anføres, at der ikke trafikfagligt kan argumenteres for en 0-norm (nr. 2,3,16). Forslaget bør trækkes tilbage af respekt for beboere og bilbrugere i området og erstattes af kommuneplanens normale krav om 43 nye p-pladser (nr. 16). P-normen børe være 1:100 for boliger (nr. 2).
- Der anføres, at der bør være en p-kælder (nr. 2, 3, 4,10,14, 16), der bør være tilgængelig for alle med en p-licens (nr. 16). P-kælderen bør være

Københavns første parkeringskælder udelukkende for el-biler (nr. 3). Det foreslås, at en P-kælder kan forberedes til anvendelse som sikringsrum, i forhold til et fremtidigt og anderledes militært trusselsbillede (nr. 16).

Tre indsigere (indsiger nr. 9,11,13) ser positivt på forslaget om en 0-norm, der er oplagt, når byggeriet ligger tæt ved en metrostation. Biler fylder for meget i byen, optager byrum og ødelægger infrastrukturen. På Nørrebro er vi i forvejen plaget af parkerede biler, der optager plads i vores fællesrum. Det løses ikke ved at etablere flere parkeringspladser.

2. Parkering i området og trafikal trængsel

10 indsigere (indsiger nr. 2,3,4,5,6,7,10, 16,18,19) påpeger, at der meget store udfordringer med parkeringskapaciteten i området, hvor belægningen er over 100%, og der parkeres ulovligt. Der er i forvejen meget søgetrafik, og 0-normen vil forværre søgetrafikken og trafiksikkerheden. Der bør ikke nedlægges p-pladser på offentlig vej.

- Det er svært at finde en plads og der en overbelægning på over 100% (nr. 2, 3,4,6,10,12,16,19) og der er meget søgetrafik (nr. 4,5,7,10). Der parkeres ulovligt på fortovet eller i ulovlige hjørneparkeringer, i de sene aftentimer, da det er umuligt at finde en plads (nr. 3,4,5,19).
- Det påpeges, at problemerne vil blive forværret i fremtiden fordi der med projektet nedlægges 12 p-pladser på gadeplan (nr. 6,16,18). Og det foreslås, at byggeriets grænselinje mod Florsgade ændres, så der stadig kan opretholdes det normale/eksisterende antal p-pladser i Florsgade (nr. 16).
- Den forøgede søgetrafik som følge af 0-normen vil skabe flere trafikale problemer med biler, der cirkulerer rundt i området i alle de omkringliggende gader og skabe gener for alle (nr. 2,19).
- Den omfattende trafik og den ulovlige parkering vil også føre til flere farlige situationer for områdets beboere og besøgende, bla. pga. dårlige oversigtsforhold (nr. 19).
- De cirkulerende biler vil føre til mere udledning af partikler og CO2 (nr. 7,19).

Det anføres at parkeringsproblemerne bl.a. skyldes:
- At området, pga. busslusen og kommunegrænsen til Frederiksberg, ligger indeklemt i et hjørne, der er isoleret fra den øvrige parkeringszone (nr. 16,18).
- At området omkring Rantzausgade ikke er omfattet af beboerlicens i dagtimerne, og derfor reelt set kun kan bruges af pendlere (nr. 3).
- At parkeringstiden for el-biler ved ladestationerne ikke tidsbegrænset. Det medfører, at el-bilister kommer udefra, tager Metroen og optager ladepladser fra licensbetalende beboere. Elbiler holder og spærrer hele dagen selv om de er opladet på en time (nr. 12).
- At presset på parkeringspladserne i området er yderligere skærpet siden sidste høringsperiode, da der indført et parkeringsforbud i den ene side af vejen på Hiort Lorenzens Gade., og at det har kostet ca. otte p-pladser (nr. 19).
-At der udstedes flere beboerlicenser, end der er pladser til (nr. 2,7).

Det foreslås:
-At alle p-pladser have ladestandere til elbiler bør kunne konverteres til elbil-p-pladser til elbiler, der bør være flere ladestandere (nr. 2,3,8).

Bemærkninger:

1. Parkeringsnorm
Mht. til indsigelser mod 0-parkeringsnormen og ønsket om at etablere p-kælder må lokalplanforslaget, jf. planloven, ikke være i modstrid med kommuneplanen. Såfremt kommuneplantillægget vedr. en 0-parkeringsnorm

vedtages af Borgerrepræsentationen ved fremlæggelsen til den endelige vedtagelse justeres lokalplantillægget i overensstemmelse hermed, som det også er oplyst i den supplerende høring. Der henvises fsv. kommuneplanforslaget om 0-norm til Bilag 14 'Notat om henvendelser modtaget i høringsperioden til kommuneplantillægget'.

Det er korrekt, at kommuneplanen indeholder de overordnede principper for byens udvikling i de kommende 12 år. Hver 4. år skal der dog efter planloven foretages en revision af hele eller dele af kommuneplanen, afhængigt af hvad Borgerrepræsentationen beslutter. Borgerrepræsentationen kan efter planloven løbende vedtage tillæg til den gældende kommuneplan, fx i forbindelse med vedtagelse af en ny lokalplan som her.

Forvaltningen kan bekræfte, jf. bilag 4 'Parkeringsnotat' ved forslagets fremlæggelse i Borgerrepræsentationen den 4. november 2021, at der ikke trafikfagligt kan argumenteres for en 0-norm:

- *'....I forhold til at fastsætte en 0-parkeringsnorm er det forvaltningens vurdering, at der ikke trafikfagligt kan argumenteres for at de planlagte funktioner kun har et afsætningsbehov. Butikker, erhverv, bolig samt publikumsorienteret serviceerhverv har historisk og under alle parkeringstællinger haft et parkeringsbehov, ...'.*

Det er imidlertid et politisk ønske at der skal vedtages en nulnorm, hvilket kan gøres med et kommuneplantillæg jf. ovenfor. Mht. ønsket om udstedelse af beboerlicens i en privat p-kælder og ønsket om, at en p-kælder udelukkende skal være forbeholdt elbiler er dette ikke muligt at regulere i en lokalplan.

Mht. forslaget om, at P-kælderen samtidig kan forberedes til anvendelse som sikringsrum, i forhold til et fremtidigt og anderledes militært trusselsbillede, kan forvaltningen oplyse, at der i projektet arbejdes med kælder under Koppels magasinbygning og under selve pladsen. Det er ikke en p-kælder. Bygherre oplyser at eksisterende kældre primært under Koppels bygning er planlagt til at rumme cykelparkering, affaldsrum, teknikrum og lager for supermarked. Bygherren oplyser at en ny kælder under selve pladsen ikke vil blive dimensioneret som sikringsrum.

2. Parkering i området og trafikal trængsel

Mht. til de trafikale problemer med søgetrafik og trafiksikkerhed kan forvaltningen bekræfte, at der er store udfordringer med parkering i området som også beskrevet i bilag 4 'Parkeringsnotat' ved forslagets fremlæggelse i Borgerrepræsentationen den 4. november 2021:

- *'.... ..... Lokalplanområdet indplacerer sig i den eksisterende by med et relativt højt bilejerskab. I dag er alle omkringliggende veje så som Florsgade, Hiort Lorenzensgade og Krügersgade udfordret med parkering. De sidste parkeringstællinger har vist en belægningsprocent på over 100% for bilparkering på Florsgade, Hiort Lorenzensgade og Krügersgade. Det betyder, at alle parkeringspladser har været fuldt belagt, hvilket medfører, at beboerne har en høj parkeringssøgetid, hvor de dagligt kører rundt på nærliggende veje i længere tid, før de finder en parkeringsplads, der er ledig. Der er endvidere parkeringsproblemer i form af daglige ulovligt parkerede biler i nærområdet. Dette er observeret under flere besigtigelser og fremgår også af mange høringssvar.'*

Mht. til nedlæggelsen af de 12 parkeringspladser samt byggeriets placering og omfang har dette tidligere været i offentlig høring, og der henvises til forvaltningens bemærkninger i Bilag 10 'Notat om henvendelser modtaget i høringsperioden', pkt. 2.3.2 'Parkering i området'.

Mht. til om der er flere trafikale problemer og farlige situationer vurderer forvaltningen, at der vil være en begrænset påvirkning, som beskrevet i bilag 10 'Henvendelser modtaget i høringsperioden:

- *I takt med trafikmængden vil trafiksikkerheden gradvist blive forringet. Det vurderes dog, at den nye trafik, uanset hvilket scenarie der vælges, vil have en begrænset påvirkning i det store perspektiv i forhold til trafiksikkerheden.*

Mht. til mere udledning af partikler og CO2, som følge af mere søgetrafik er vurderes evt. øgning ikke mærkbar, og det er ikke et forhold, der reguleres i lokalplanen.

I forhold til de anførte årsager til parkeringsproblemerne kan forvaltningen oplyse:

-Mht. til at området omkring Rantzausgade ikke er omfattet af beboer-licensen i dagtimerne, og derfor reelt set kun kan bruges af pendlere kan forvaltningen oplyse, at Rantzausgade er en prikgade. En prikgade betyder at beboerlicensen ikke er gældende i tidsrummet kl. 10-17. Prikgader findes flere steder i byen, hvor der er tale om handelsgade. Sidevejene og Rantzasgade er omfattet af betaling, hvor beboerne har mulighed for at ansøge om en beboerlicens.

-Mht. hvorfor der i området ikke begrænsning på, hvor lang tid el-biler må holde på ladestationerne kan oplyses:

I forbindelse med budgetaftalen for 2022 blev der afsat midler til at oprette 4.100 elbilspladser med ladeinfrastruktur. Heraf har forvaltningen på nuværende tidspunkt godkendt oprettelse af 700 pladser. I budgetaftalen 2023 er det vedtaget, at alle fremtidige elbilspladser skal oprettes med krav om opladning og tidsbegrænsning. Derfor vil de resterende 3.400 elbilspladser blive oprettet med krav om opladning og 3 timers tidsbegrænsning kl. 8-19.

D. 6. april 2022 vedtog Folketinget Loven om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven). AFI-loven betyder, at kommunerne fremadrettet skal udbyde lokationer til opsætning af ladestandere. Før AFI-loven havde ladeoperatørerne mulighed for at sende en ansøgning til kommunen med ønske til lokation. I budgetaftalen 2023 er der afsat midler til at undersøge, om forvaltningen kan ændre skiltene på eksisterende elbilspladser, uden at ladestanderne skal udbydes på ny jf. AFI-loven. Viser undersøgelsen at forvaltningen kan ændre skiltene på eksisterende elbilspladser uden tidsbegrænsning, så vil disse pladser i løbet af 2023-2024 blive ændret til elbilspladser med krav om opladning og tidsbegrænsning.

Derudover blev der med budgetaftalen 2023 afsat midler til oprettelse af 2.000 elbilspladser uden ladestandere.

Kommunen opdaterer løbende kommunens hjemmeside med oplysninger omkring eksisterende og kommende elbilspladser. På samme hjemmeside har borgerne mulighed for at indsende ønsker til placering af nye elbilspladser med ladestandere.

-Mht. til nedlæggelse af P-pladser i Hiort Lorenzens Gade kan forvaltningen oplyse, at en del af parkeringspladserne i svinget Hiort Lorenzens Gade og Laurids Skaus Gade er fjernet, da parkering på stedet var til gene for trafikken i svinget.

-Mht. til at der udstedes flere beboerlicenser, end der er pladser til, er dette ikke et forhold, der reguleres i lokalplanen.

-Mht. til forslaget om, at alle p-pladser bør kunne konverteres til elbil-p-pladser, og at der bør være flere ladestandere kan oplyses, at såfremt der skulle etablere p-pladser som følge af byggeriet, så ville der i byggesagen kunne stilles krav om forberedelse til ladestandere, jf. Ladestander bekendtgørelsen fra 5. marts 2020, som er en implementering af et EU-direktiv.

2.3 Projektet som helhed
(Indsiger nr. 1, 5,7,10, 18)

Fire indsigere mener, at der ikke bør bygges mere i området, da Nørrebro er det er supertæt befolket i forvejen (nr. 1, 5, 7, 18).

Én indsiger mener at det er en god idé at bygge som planlagt, da boliger er en stor mangel i København (nr. 10).

Bemærkninger:
Forvaltningen bemærker, at en gennemgribende revision af planforslaget ikke en del af den supplerende høring. Der henvises fsv. dette til forvaltningens bemærkninger i Bilag 10 'Notat om henvendelser modtaget i høringsperioden', pkt. 2.1. 'Plan, tæthed, vision mv.

2.4 Proces omkring høring
(Indsiger nr. 6, 16, 19)

Tre indsigere har synspunkter omkring selve høringsprocessen.

Det påpeges,
-At den forudgående høring om kommuneplantillægget var en sindrig skinhøring, hvor beboerne ex. har skullet svare på, hvordan 0-norm for parkering kan skabe gode adgangsforhold for beboere, besøgende og bruger på Nuuks Plads (nr. 19).
-At der ikke bliver lyttet til beboerne i området. Der er er så mange naboer der har skrevet gang på gang og det er virkelig trættende at skulle skrive igen. Lyt nu til os naboer, det er vores hverdag det går ud over (nr. 6).
- At forslaget om en 0-norm er en grov tilsidesættelse af alle de indsigelser, der igennem de sidste 2 år har været gjort mod dette nybyggeri, og dets effekt på antallet af p-pladser i området. (nr. 16).

Det påpeges også, at processen er indviklet og meget lidt demokratisk, hvilket man også kan se på antallet af høringssvar. Men man fornemmer, at sagen allerede er bøf, og at man derfor ikke behøver at tage den del med demokratiet så frygteligt alvorlig. Den supplerende høring på et tillæg, hvor 0-normen er en del og først senere slutter høringen på ændringerne i kommuneplanen, som er en forudsætning for den del af indholdet, der handler om 0-norm (nr.19).

Bemærkninger:
Det er formålet med den forudgående høring vedr. kommuneplantillægget at indhente offentlighedens idéer og forslag mv. til den kommende planlægning. Høringen skal indeholde en kort beskrivelse af hovedspørgsmålene i den forestående planlægning. Efter Økonomiforvaltningens vurdering er det et centralt spørgsmål i planlægningen, hvordan der sikres en god adgang til og fra området for beboere, gæster og brugere ved en 0-parkeringsnorm, hvorfor dette spørgsmål har fremgået af høringen.

Mht. til processen medgiver forvaltningen, at der har været mange høringer i sagen, og at det kan virke forvirrende med både en supplerende høring af lokalplanforslaget og en høring af kommuneplantillægget på to forskellige høringssider. Derfor er der også på 'bliv hørt' indbyrdes henvisninger til de to høringssider. Lokalplantillægget justeres efter den politiske beslutning omkring kommuneplantillægget.

Det er et krav i planloven, at der skal gennemføres offentlig høring af lokalplanforslag og forslag til kommuneplantillæg samt supplerende høring af påtænkte væsentlige ændringer i et lokalplanforslag.

Borgernes høringssvar til de offentlige høringer af både lokalplanforslag og forslag til kommuneplantillæg og de to supplerende høringer af lokalplanforslaget samt forvaltningernes notater om henvendelserne vedlægges alle sagen til den endelige vedtagelse og indgår som en del af beslutningsgrundlaget til den politiske behandling. Henvendelserne i den offentlige høring af lokalplanforslaget og den supplerende høring (gennemført i juni 2021) har tidligere været fremlagt for Borgerrepræsentationens møde den 4. november 2021