

#### **Bilag 4. Notat om henvendelser modtaget i høringsperioden**

Der er modtaget 21 henvendelser i den offentlige høringsperiode jf. bilag 3: 1 fra Indre By Lokaludvalg, 1 fra Østerbro Lokaludvalg, 14 fra private (heraf 2 enslydende fra bestyrelsen i samme ejerforening), 1 fra Foreningens Hovedstadens Forskønnelse, 1 fra Hotel Østerport, 1 fra HOFOR, 1 fra Børne- og Ungdomsforvaltningen samt 1 fra Den Svenske Kirke.

Forvaltningen finder ikke, at de indkomne henvendelser giver anledning til ændringsforslag.

#### **Henvendelser fra myndigheder og andre offentlige instanser**

- HOFOR og Børne- og Ungdomsforvaltningen har ingen bemærkninger.

#### **Henvendelse fra Indre By Lokaludvalg**

- Selvom fortidsminde- og søbeskyttelseslinjerne går udenom det aktuelle byggefelt, bør området forvaltes som om de gjaldt. Byggeriet virker voldsomt stort, når man står på Oslo Plads, og der bør laves en illustration fra denne vinkel inden lokalplanen besluttet. Der bør udarbejdes en helhedsplan for hele Østerport-området. Maksimalhøjden for bebyggelse bør sænkes fra de foreslåede 21 meter (kote 23) til 16 meter (kote 18).
- Lokalplanen skal tage udgangspunkt i, at der er et stort behov for cykelparkering i området, der bliver større, når metrostationen åbner. Der bør etableres flere (overdækkede) cykelparkeringspladser på baneterrænet. Der kan evt. nedlægges kørebane på Oslo Plads for at tilgode mere plads til cykelparkering. Parkeringsnormen bør sænkes på dette stationsnære sted.

#### **Henvendelse fra Østerbro Lokaludvalg**

- Området bliver væsentligt forbedret med realisering af denne plan.
- Parkeringsnormen bør sænkes fra de foreslåede 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal til 1 plads pr. 250-300 m<sup>2</sup> etageareal. Lokaludvalget pointerer, at udtrykket ”højest” i forbindelse med parkeringsnormen, ikke er ført over i lokalplanen. Lokaludvalget ønsker parkeringsarealet langs banen anvendt til (overdækket) cykelparkering.

#### **Forvaltningens bemærkninger til lokaludvalgenes hørings svar**

- Projektet har været drøftet med Naturstyrelsen, der forvalter beskyttelseslinjerne. Naturstyrelsen har ingen bemærkninger til det aktuelle forslag. Det offentliggjorte materiale indeholder illustrationer af projektet set fra Østre Anlæg og fra Nyboder, hvilket forvaltningen anser som fyldestgørende for at kunne give et indtryk af projektet set fra Oslo Plads. Der forventes ikke flere projekter i området end det aktuelle og det igangværende metrobyggeri, der allerede er planlagt. Forvaltningen vurderer, at der derfor ikke er grundlag for at udarbejde en helhedsplan for et større område. Forvaltningen vurderer endvidere, at projektets udformning opfylder intentionerne om at tilføre området et mere bymæssigt præg ved at muliggøre 2-etagers bebyggelse mod Oslo Plads og samtidig indordne sig i områdets kulturhistoriske miljø ved bl.a. at være lavere end tårnet på stationsbygningen, hvorved stationsbygningen fastholdes som områdets centrale og historiske varetegn.

Normen for cykelparkering er fastsat efter kommuneplanens ramme. De 270 eksisterende cykelparkeringspladser på Oslo Plads bibeholdes. Lokalplanen regulerer kun cykelparkeringen indenfor lokalplanområdet. Det kan nævnes, at der i forbindelse med den kommende metrostation nedlægges 50 bilparkeringspladser, og anlægges 850 nye cykelparkeringspladser. I forhold til forslaget om at etablere mere cykelparkering på baneterrænet, skal nævnes, at det støjplagede baneterræn hovedsagelig anvendes til bilparkering. Der anlægges ca. 40 p-pladser i konstruktion. Det er ikke muligt at etablere yderligere parkering i konstruktion pga. mange store ledninger i terrænet i området.

Normen for bilparkering er med kommuneplantillægget sænket fra områdets nuværende norm på 1 plads pr. 150 m<sup>2</sup> etageareal til i størrelsesordenen og højest 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal. Forvaltningen har vurderet, at parkeringsnormen på 1 plads pr. 150 m<sup>2</sup> etageareal til i størrelsesordenen 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal er passende for projektet og dets placering.

### **Øvrige henvendelser**

De øvrige henvendelser, hvoraf enkelte er tilfredse med forslaget, drejer sig primært om:

- Det foreslåede byggeri ikke er i harmoni med resten af området, og vil være alt for dominerende og mastodontagtig i forhold til de bevaringsværdige og fredede nabobebyggelser (stationsbygningen, Den Frie og Den Svenske Kirke m.fl.). Der opfordres til, at der udarbejdes en helhedsløsning for området, og/eller alternativt at projektet sænkes med to etager (mod baneterrænet). Enkelte henvendelser mener, at der er rigeligt med ledige erhvervslokaler indenfor få hundrede meters afstand.
- enkelte bemærker, at materialet i lokalplanredegørelsen er af ringe informativ karakter og billedmaterialet utilstrækkeligt. En indsigelse mener, at en 3D-illustration som arkitekterne fremviste på borgermødet er manipuleret.
- Flere er positive overfor, at der bliver ryddet op på Oslo Plads (når pyramiden og betonarkaden fjernes), men det løser dog ikke problemet med cykelparkeringen, der fortsat dominerer området og forhindrer ophold og udeservering.
- Den Svenske Kirke ønskes en mere grundig trafikanalyse og miljøkonsekvens. Endvidere nævner kirken, at der er beboelse på Folke Bernadottes Allé 2-4, hvilket der ikke er taget tilstrækkelig hensyn til i lokalplanen i forhold til skyggegener.

### **Resumé af de enkelte henvendelser**

#### **1. K/S Oslo Plads Hotel (ejer af Hotel Østerport) v. Henrik Busch**

Er positiv overfor forslaget.

#### **2. Foreningen Hovedstadens Forskønnelse v. formand Jacob Lange**

Er tilfredse med, at forslaget nu opererer med en lavere bebyggelse. Men mener, at der mangler et helhedssyn på området. Bl.a. peges på stationsbygningens potentiale som bindeled mellem den nordlige og vestlige del af Oslo Plads og den nordlige del af Grønningen, sammenspillet med Den Frie, Hotel Østerport, den kommende metrostation, Nulpunktsstenen, samt på at cykelparkering fortsat dominerer området, og opholdsmuligheder i form af bænke og udeservering er stærkt

begrænset. Foreningen foreslår, at Københavns Kommune udskriver en konkurrence om dette central og aktive byområde.

### **3. Bestyrelsen for Ejerforeningen EF Østbanegade 3, 2100 Kbh. Ø. v. Kaare Breinholdt**

Lokalplanforslaget tager ikke hensyn til borgerne på Østerbro, der vil skulle se på det nye byggeri. Det foreslåede byggeri er ikke i harmoni med resten af området, og vil være alt for dominerende i forhold til de historiske omgivelser. Ønsker stationsbygningen skal fremstå tydeligere som det primære vartegn. Opfordrer til, at der udarbejdes en helhedsløsning for området, eller alternativt sænke projektet med to etager. Billedmaterialet i forslaget er utilstrækkeligt, særligt set fra Østbanegade-siden. Mener illustrationerne er manipulerede, da en 6-etagers bygning i lokalplanmaterialet svarer til en 2,5 etagers bygning i Østbanegade. Den muliggjorte bebyggelse vil blive for mastodontagtig og vil ødelægge den smukke overgang mellem Indre By og Østerbro. Er positive overfor, at der bliver ryddet op på pladsen foran den nuværende bygning. Det løser dog ikke problemet med manglende cykelparkeringspladser.

### **4. Erika og Bo Sinding, Indiakaj 7, 4 mf., 2100 Kbh. Ø.**

Mener, at lokalplanområdet er indenfor beskyttelseslinjen for Kastellet. Det påtænkte projekt tager ikke arkitektonisk hensyn til den nære beliggenhed til Kastellet. Slet ikke hvis kommunen rydder op på Kastelgrunden, og sikrer et mere frit udsyn. Projektet fremtræder nærmest bombastisk i såvel højde som drøjde. Det virker helt ude af proportioner, at øge bygningshøjden med en etage ud mod Folke Bernadottes Allé og Kastellet. Ønsker en samlet plan for området omkring Østerport Station og i den forbindelse en mere frugtbar dialog.

### **5. Jep Loft og Ulla Strømberg, Østbanegade 11, st.tv., 2100 Kbh. Ø.**

Projektet synes uigennemtænkt, forhastet og overflødigt. Byggeriet er et fremmedlegeme. Det er for højt, taget er fladt, og materialerne er i disharmoni med omgivelserne og øver derfor vold mod de fredede omgivelser. Bl.a. er Nyboder, Den Frie og Østerport Station opført i 1,5 etager og med saddeltagskonstruktion. Det største problem er cykelparkeringen, som der ikke tages hånd om i forslaget. Materialet er mangelfuldt. Alle billeder er taget i mærkværdige perspektiver. Desuden mangler en illustration af bygningen set fra Østerbro-siden. Der er rigeligt med ledige erhvervslokaler indenfor få hundrede meters afstand. Det anvendte begreb ”bymæssigt præg” passer ikke i kontekst, hvor det eksisterende ”præg” skal bevares.

### **6. Kirsten Hermansen, Østbanegade 17, 2. sal, 2100 Kbh. Ø**

Forslaget løser ikke de nuværende store problemer med cykler, der bliver smidt overalt. Det foreslåede byggeri er ude af trit med de historiske omgivelser. Der er rigeligt med ledige erhvervslokaler i området.

### **7. Ricardo Broglia, Østbanegade 11, 3. sal tv., 2100 Kbh. Ø**

(enslydende med indsigelse nr. 5) Projektet synes uigennemtænkt, forhastet og overflødigt. Byggeriet er et fremmedlegeme. Det er for højt, taget er fladt, og materialerne er i disharmoni med omgivelserne og øver derfor vold mod de fredede omgivelser. Bl.a. er Nyboder, Den Frie og Østerport Station opført i 1,5 etager og med saddeltagskonstruktion. Det største problem er

cykelparkeringen, som der ikke tages hånd om i forslaget. Materialet er mangelfuldt. Alle billeder er taget i mærkværdigt perspektiv. Desuden mangler en illustration af bygningshøjden set fra Østerbro-siden. Der er rigeligt med ledige erhvervslokaler indenfor få hundrede meters afstand. Det anvendte begreb ”bymæssigt præg” passer ikke i kontekst, hvor det eksisterende ”præg” skal bevares.

### **8. Annesofie Becker og Ole Damsbo, Oluf Palmes Gade 9, 2100 Kbh. Ø.**

Lokalplanområdet berører kun en mindre del af Oslo Plads, og betragter området som en trafikåre og udelukkende som transitplads, selvom det er et område, hvor folk gerne vil opholde sig. Der er al for meget fokus på cykelparkering. Oslo Plads er en af byens mishandlede pladser. Hele området er stærkt forsømt og mangler en overordnet plan, der gennemtænker alle pladsens dele og skaber helhed. Indsiger tilslutter sig i øvrigt indsigelse nr. 5.

### **9. Anders Valentin, Horten Advokatpartnerselskab, Philip Heymans Allé 7, 2900 Hellerup**

Tilslutter sig indsigelse nr. 5 og 8.

### **10. Kåre S. M. Breinholt, Østbanegade 3, 3 tv., 2100 Kbh. Ø.**

Tilslutter sig indsigelse nr. 5 og 8.

### **11. Luise Skak-Nielsen & John Erichsen, Trondhjemsgade 5, 3. sal, 2100 Kbh. Ø.**

Området er følsomt overfor ny bebyggelse. At fjerne betonarkaden mv. burde være et selvstændigt mål. Den foreslåede bygning har en fancy, kantet, svungen facade, der arkitektonisk langtfra virker overbevisende. Endnu værre er højden, der tager livtag med den fredede stationsbygning. Også den flade tagform er fremmed for omgivelserne. Der er ikke plads til en bygning af det ønskede omfang. Bygningen vil skæmme den pragtfulde udsigt og de storslåede perspektiver i området. Forslaget har ikke på nogen måde løst problematikken omkring cykelparkering. Foreslår et mindre byggeri i større harmoni med omgivelserne som erstatning for den mislykkede butiksbebyggelse.

### **12. Cæcilie Nordgreen og Søren Kragh-Jacobsen, Østbanegade 11, 1.th., 2100 Kbh. Ø.**

(stort set enslydende med indsigelse nr. 5) Byggeriet er et fremmedlegeme. Det er for højt, taget er fladt, og materialerne er i disharmoni med omgivelserne og øver derfor vold mod de fredede omgivelser. Bl.a. er Nyboder, Den Frie og Østerport Station opført i 1,5 etager og med saddeltagskonstruktion. Det største problem er cykelparkeringen, som der ikke tages hånd om i forslaget. Materialet er mangelfuldt. Alle billeder er taget i mærkværdige perspektiver. Desuden mangler en illustration af bygningen set fra Østerbro-siden. Der er rigeligt med ledige erhvervslokaler indenfor få hundrede meters afstand. Det anvendte begreb ”bymæssigt præg” passer ikke i kontekst, hvor det eksisterende ”præg” skal bevares.

### **13. Indre By Lokaludvalg**

Lokaludvalget mener, at området er et centralt, væsentligt og dejligt område i København, og foreslår, at der udarbejdes en helhedsplan for hele Østerport-området. Lokaludvalget mener, at selvom fortidsminde- og søbeskyttelseslinjerne går udenom det aktuelle byggefelt, bør kommune forvalte efter fiktive beskyttelseslinjer for fortidsminder og søer (Kastelsgraven). Lokaludvalget mener endvidere, at maksimalhøjden for bebyggelse bør sænkes fra de foreslåede 23 meter til 16 meter. Byggeriet virker voldsomt stort, når man står på Oslo Plads. Derfor bør der laves en illustration fra denne vinkel inden lokalplanen beslattes. Lokalplanen skal tage udgangspunkt i, at

der er et stort behov for cykelparkering i området, der bliver større, når metrostationen åbner. Der bør etableres flere (overdækkede) cykelparkeringspladser på baneterrænet. Der kan evt. nedlægges kørebaner på Oslo Plads for at tilgodese mere plads til cykelparkering. Parkeringsnormen bør sænkes på dette stationsnære sted.

#### **14. Østerbro Lokaludvalg**

Østerport Station vil blive væsentligt forbedret med realisering af denne plan. Den nuværende kapacitet for bilparkering nævnes imidlertid ikke. Belægningsprocenten i området er registreret til mindre end 80 pct. og ofte under 60 pct. På denne baggrund bør parkeringsnormen sænkes fra de foreslåede 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal til 1 pr. 250-300 m<sup>2</sup> etageareal. Lokaludvalget pointerer, at udtrykket ”højst” i forbindelse med parkeringsnormen, ikke er ført over i lokalplanen. Lokaludvalget ønsker derefter det påtænkte parkeringsareal langs banen anvendt til (overdækket) cykelparkering.

#### **15. Børne- og Ungdomsforvaltningen, Københavns Kommune**

Har ingen bemærkninger.

#### **16. Claus Møller, Østbanegade 5, 2100 Kbh. Ø.**

Det er prisværdigt, at man ønsker at løfte det nuværende byggeri samt den foranliggende del af Oslo Plads. Den vedhæftede illustration, som blev vist på borgermødet, er direkte misvisende (indsiger har vedhæftet et foto taget fra eget vindue og har sammenlignet det med en illustration som arkitekterne fremviste på borgermødet), og vil være meget højere i virkeligheden. Den nye bebyggelse vil give en enorm ubalance, og stationsbygningen vil ikke fremstå lige så markant som nu. Det fastlagte niveau i lokalplanen for materialer, er ikke godt nok set i forhold til områdets historiske bebyggelse. Der etableres ikke nok cykelparkeringspladser. Der bør udarbejdes en helhedsplan for hele området omkring Østerport Station. Forslaget burde i højere grad tage hensyn til beboerne i området ved bl.a. at sænke bygningshøjden fra kote 23 til kote 16.

#### **17. Bestyrelsen for Ejerforeningen EF Østbanegade 3, 2100 Kbh. Ø.**

Henvendelsen er enslydende med indsigelse nr. 3 og ligeledes fra bestyrelsen for Ejerforeningen EF Østbanegade 3, 2100 Kbh. Ø. Henvendelsen er modtaget gennem Østerbro Lokaludvalgs hjemmeside og videresendt herfra.

#### **18. HOFOR**

HOFOR har ingen bemærkninger.

#### **19. Svenska Gustafskyrkan, 2100 Kbh. Ø.**

Ved Den Svenske Kirke på Bernadotte's Allé 2-4 ligger et mindre boligområde med mellem 17 og 25 personer. Dette bør der tages højde for i lokalplanens indvirkning på nærmiljøet. Her tænkes særligt på trafikintensitet, projektets omfang, bebyggelsens højde og miljøpåvirkning mv. De viste skyggediagrammer viser, at Den Svenske Kirke vil være i skygge i aftentimerne. Det er ikke nævnt, i hvilket omfang Folke Bernadotte's Allé nr. 2 og 4, der har haver mod syd, vest og øst, bliver påvirket. Det nævnes, at der tages hensyn til områdets kulturværdier, men det nævnes ikke hvilke

hensyn, og hvordan de kommer til udtryk i den nye bebyggelse. Der ønskes en mere grundig brugeranalyse og miljøkonsekvens beskrivelse af trafiksituationen ved stationsarealet og i krydset Oslo Plads/Folke Bernadotte's Allé. Der bør også plantes træer langs Folke Bernadotte's Allé som støjdæmpende foranstaltning og for at reducere luftbårne artikler.

**20. Ejendomskontoret Kastelsvej 15, 2100 Kbh Ø. (v Kirsten Jørgensen, arkitekt for Østbanegade 9)**

Materialet i lokalplanredegørelsen er af ringe informativ karakter og materialet er utilstrækkeligt og visionsløst. Det nævnte formål med mere bymæssig bebyggelse er der intet belæg for. Tværtimod er projektets volumen af en helt anden målestok, så projektet fremtræder uden relation til de fredede bygningsanlæg i området. Den materialemæssige kvalitet er ikke beskrevet fyldestgørende. Det mangelfulde materiale rejser en række uafklarede arkitektoniske forhold. Særligt ved sammenstødet med Østerport stationsbygning og ved hjørnet til Folke Bernadottes Allé mangler der dokumentation. Østbanegades topografiske placering giver et uhindret blik over Kastellet, Nyboder, og endelig Marmorkirkens kuppel. Det er topmålet af arrogance, at tillade en bygning, hvis formål ikke er andet en intensivere udnyttelsen af stationsnærheden og understøtte udviklingen af området i en mere urbanretning.

**21. Hans Knudsen, Strandgade 14 (knudsenhartz@mail.dk)**

Det er vanskelig at bedømme projektet ud fra billede offentliggjort i lokalpressen. Illustrationerne snyder ved at vise bebyggelsen lettere ud end det formentlig bliver. Der bør ikke bygges højere på dette åbne og lyse sted, der danner en passende overgang mellem Indre By og Østerbro. Facaden virker klodset og skummel og ude af trit med omgivelserne.