



**Referat af borgermøde den 7. juni 2017**

Borgermøde den 7. juni 2017 i Centralpostbygningen på Posthusgrunden, Tietgensgade 37

Til stede var 55 personer:

*Mødedeltagere fra bygherre/grundejere:*

Mads Nørby, Nordkranen  
Susanne Barfoed, Choice Hotels  
Maria Dela Johnsen, DSB Ejendomme

*Mødedeltagere fra Lundgaard & Tranberg arkitekter*

Lene Tranberg  
Erik Frandsen  
Michael Kvist  
Stine Nyegaard

*Mødedeltagere fra PLH Arkitekter*

Henrik Lind

*Mødedeltagere fra Vesterbro Lokaludvalg:*

Thomas Egholm, formand og ordstyrer

*Mødedeltagere fra Indre By Lokaludvalg*

Bent Lohmann, formand

*Mødedeltagere fra forvaltningerne:*

Diddi Thiemann, enhedschef  
Kenneth Horst Hansen, Planchef  
Karen Probst, projektleder lokalplan  
Lærke Bjerre, miljø  
Jens Chr. Højgaard, trafikplanlægger  
Katrine Lundby Westphal, trafikplanlægger  
Thomas Iversen, VVM  
Mads Laursen, projektleder kommuneplantillæg  
Lone Jacobsen, sekretær  
Gertrud Siersted, arkitekt, sagsbehandler  
Nina Helene Hilbard, referent

Der var cirka 35 borgere til stede.

Dagsorden:

- 1. Velkomst v. ordstyrer Thomas Egholm**
- 2. Oplæg fra Teknik- og Miljøforvaltningen v. Diddi Thiemann**

29-06-2017

Sagsnr.

2015-0247794

Dokumentnr.

2015-0247794-18

Sagsbehandler

Nina Helene Hilbard

**Byplan Vest**

Njalsgade 13  
2300 København S

Telefon  
2028 3902

E-mail  
H84Q@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009809452

Oplægget startede med en kort præsentation af, hvem der var til stede fra hhv. rådgivende arkitekter og bygherre. Herefter blev grundlaget for planlægningen præsenteret, samt hvorfor der skal laves en lokalplan med kommuneplantillæg og VVM for området. Centralpostbygningen er bevaringsværdi, og det ønsker Københavns Kommune at den bliver ved med at være, derfor indgår bygningen i lokalplanen.

Væsentlige pointer fra lokalplanen er blandt andet, at det er fastlagt, at der af boligarealet skal være 25% almene boliger. Derudover ønskes adgangsforhold langs banegraven fra Tietgensbro til Carsten Niebuhrs Gade for fodgængere og cyklister. Der vil også ske en omlægning af krydset ved Bernstorffsgade og Carsten Niebuhrs Gade med ny signalregulering.

Der har tidligere været tale om at placere fjernbusterminal på grunden, men det er Trafikstyrelsen har fundet, at der skal arbejdes videre med en placering ved enten Dybbølsbro eller Ny Ellebjerg.

I forhold til de højhuse, der er beskrevet i lokalplanen, gøres der opmærksom på, at Teknik- og Miljøforvaltningen forsøger at være meget forsigtige, når disse planlægges. Der skal tages højde for byrummet omkring, og derfor regulerer lokalplanen også dem. Der er udfordringer i forhold til det højeste tårn, når etagemeteren kommer over 97 meter, da miljøvurderingen har påvist, at der er en forureningsfane fra Dong energi. Der kan således ikke placeres boliger over 97 m.

Herefter blev den foreløbige lokalplanproces for planerne gennemgået - høringsperioder, herunder forudgående høring for kommuneplantillægget, behandling i Teknik- og Miljøudvalget/Økonomiudvalget, rettelse fra det første udkast af projektet til der, hvor det er nu.

Herefter blev der gjort opmærksom på, at alle høringssvar skal sendes ind via [blivhort.dk](mailto:blivhort.dk), og at det, der bliver sagt til borgermødet, ikke vil indgå som høringssvar.

### **3. Oplæg fra rådgivere v. tegnestuen Lundgaard & Tranberg**

Erik Frandsen fra Lundgaard & Tranberg har ordet og fortæller om tegnestuens involvering, som rådgivere på projektet. Projektet præsenteres, og der gøres opmærksom på, at illustrationerne skal tages med et gran salt, da det ikke er sikkert at den endelige udformning bliver præcis som vist.

Et af målene med projektet er, at dem der kommer til at arbejde på Postgrunden også bliver brugere af den bypark, der skal etableres. Derudover er det også et mål, at almindelige borgere skal kunne bruge byparken. For at projektet skal lykkes, er det vigtigt at skabe et offentligt rum, som alle kan få glæde af. Projektet kommer primært til at indeholde erhverv i form af kontorer og hotel.

De nye tårne og bygninger skal fremstå som en ”indgangsport” til København, når man kommer fra syd, og skal fungere som det lim, der holder den nye bydel mod havnen sammen med den gamle bydel. Der har været fokus på, at tårnene og de mindre bygninger tilsammen danner en buket med det højeste tårn i midten. Der er luft mellem tårnene, og bygningerne skal danne en slags ”familie” med de omkringliggende bygninger. Derudover er tårnene skalaforbundet med SEB og resten af Kalvebod Brygge.

Det har været vigtigt at skabe offentlig adgang til området, som er bedre end det ”sorte hul”, der er nu. Der bliver etableret to store pladser: 1) Kulturaksen – i forlængelse af Glyptotekets akse. Denne plads vil blive på størrelse med Amagertorv, og der vil være mulighed for at lave events.

2) Postpladsen – husets hjerte/nerve. Her vil der være attraktive sol- og vindforhold med publikumsorienterede stueetager.

Det har været vigtigt at lave en kvalitetssikring af udeområderne med hensyn til beplantning og lys. Blandt andet i forlængelse af den workshop der blev holdt i 2015, hvor især byrummet og det grønne i projektet blev i talesat. Kantzoner er også tænkt ind i projektet, og der vil være fast inventar langs promenaden. Mod vest vil der være store arealer med læ, som det kan ses af de foretagne vindsimulationer. Der er lavet skyggediagrammer for Islands Brygge, som kan ses i lokalplanen.

#### **4. Debat v. ordstyrer Thomas Egholm**

I debatten blev der lagt op til, at borgerne først kunne tilkendegive deres holdninger, og dernæst kunne stilles spørgsmål til projektet.

##### **Holdning:**

En borger er frustreret over, at bebyggelsesprocenter er gået fra 180 til 480. Borgeren mener, at når bebyggelsesprocenter er så høj, så er der ikke plads til fjernbusterminalen – hvilket betyder, at den vil blive flyttet til Dybbølsbro, som borgeren mener, er en dårlig placering. De høje tårne strider imod Københavns Kommunes politik omkring højhuse, hvis der skal være højhuse, skal de være med spir. Borgeren mener, at disse højhuse bliver klodser, og det hele handler om bebyggelsesprocenten. Desuden udtrykkes der undren, i det borgeren

mener, at man i stedet kunne have lavet en reel bypark, hvis bebyggelsesprocenten blev 200.

*Salen anerkender udsagnet med klapsalver.*

**Bemærkning fra ØKF, Københavns Kommune:**

Den bærende vision er at skabe et tæt område, med plads til fremtidens virksomheder. Indre by er det sted med flest virksomheder, da man gerne vil drage fordel af faciliteterne i byen som for eksempel hovedbanegården. Københavns Kommune har ikke nogen holdning til, om der er god økonomi i det for grundejerne, men man går efter de gode planer. Derfor vil man gerne skabe et rum, der er tro mod visionen for området, og der skal gerne være mulighed for at komme op i tårnene, skabe almene boliger og andre boliger.

**Bemærkning fra Bygherre v. Mads Nørby fra Nordkranen:**

Med projektet ønsker man at trække byen ned mod Kalvebod Brygge. Det skal være et erhvervsområde, men også et sted hvor folk uden tilknytning, skal have lyst til at komme. Med de kommende hoteller, vil der bl.a. skabes grundlag for dette. I forhold til Bernstorffsgade forholder bygningen sig til de karréstrukturer, der er i området allerede. Bygningen bliver trukket tilbage, så der er plads til træer, så det bliver rart at gå gennem Bernstorffsgade – selvom bygherre håber, at folk vil vælge at gå op i byparken.

**Holdning:**

En borger udtrykker undren over, at projektet ikke er flyttet ud til Amager. Borgeren mener, at det ikke ville have gjort noget derude.

**Holdning:**

Der er undren over ”den enorme højde” på tårnene, som er i kontrast til resten af København. Ellers mener borgeren, at projektet ser godt og flot ud. Men tårnene måtte gerne være mindre.

**Holdning:**

Der udtrykkes uforståenhed overfor, hvordan det kan være, at Københavns Kommune bryder med sine egne planer, og om der ikke ligger et demokratisk problem i, at borgerholdninger bliver svigtet i forhold til eliten.

**Bemærkning fra TMF, Københavns Kommune:**

Det er et politisk valg, at der bliver givet tilladelse til at gå i højden på Postgrunden. Der har været et flertal for planen hver gang. Borgermøderne er der, hvor man kan blive hørt, og derudover bliver der opfordret til at skrive høringssvar på ”bliv hørt”-portalen.

**Holdning:**

En borger mener, at der er mulighed for at lave en attraktion ved at skabe offentlig adgang på de tagterrasser, som kommer på

bygningerne. Det ville være godt, hvis det var de høje tårne, der blev offentlig adgang – i stedet for de små tårne.

**Bemærkning fra bygherre, Nordkranen:**

Der har været en miljøvurdering, der har skabt tvivl om, hvorvidt det vil være muligt at komme ud på tagterrasserne i det højeste tårn, da NOx-forureningen fra H. C. Ørstedsværket er høj. Der er ikke taget stilling til, om de næst-højeste tårne skal være tilgængelige for offentligheden, men hvis det bliver det, er det svært at forestille sig, at der kommer en udsigtsplatform. Det er derfor, at de to højeste tårne ikke er i spil som offentlig tilgængelige.

**Holdning – Indre By Lokaludvalg:**

Lokaludvalget mener ikke, at byggeriet er i tråd med resten af byens udformning. Der er især bekymring omkring vindforholdene, og det anbefales derfor, at der laves en ekstra vindsimulation, ligesom det blev gjort med Axel Towers. Lokaludvalget mener ikke, at projektet matcher det, som hverken borgere eller turister beder om. Mange kommer for at se det særligt arkitektoniske i, at der er små huse. Af positive ting nævnes, at det er godt at der er meget grønt. Men bebyggelsesprocenter er stadigvæk for høj – det ville gøre projektet bedre, hvis husene blev gjort lavere. Lokaludvalget mener, at fordi projektet er så tæt på stationen, skal parkeringsnormeringen ændres, så den minimeres.

**Bemærkning fra TMF, Københavns Kommune:**

Der er ikke normeret p-pladser til Centralpostbygningen, da det er en eksisterende bygning med allerede givne lovpligtige pladser.. For resten af lokalplanområdet for nybyggeri vil normen blive 1 plads pr. 150 m<sup>2</sup> jf. Kommuneplanens rammer.

**Holdning fra Ejerforeningen på den anden side af Bernstorffsgade:**

Grundejerforeningen over domicilet er interesserede i byggefasen. Der står i VVM-rapporten, at der vil være så meget støj, at der på et tidspunkt vil være behov for genhusning, og det er man bekymret over.

**Bemærkning fra TMF, Københavns Kommune:**

I VVM-rapporten er der nævnt forskellige scenarier og metoder for at bygge. Det er derfor ikke sikkert, at der bliver behov for genhusning, man vælger normalt den metode, der giver mindst belastning. Der vil blive en dialog.

**Spørgsmål:**

Hvor meget trafik vil byggeriet generere ud mod Vasbygade og i forlængelse af Holbækmotorvejen?

**TMF, Københavns Kommune:**

Trafikberegningerne er præsenteret i den VVM rapport der ligger som bilag til lokalplanen. Her kan det ses, at der vil være cirka 7500 bilture og 20.000 cykelture pr. dag. Trafiktallet er sat højt, da det er et udtryk for det værst tænkelige scenarie. Det er gjort for at være sikker på, at trafiksystemet, der ligger rundt om, vil kunne klare belastningen. Det vurderes, at mange af bilturene vil være internt i byen, og at resten enten vil køre mod Kalvebod Brygge eller Holbækmotorvejen. I forhold til cykeltrafikken er oplandet mod syd ikke så stort, så der vil ikke være så mange ture. Samlet set vil der nok være 30-35.000 bil-, cykel- og gangture pr. dag.

**Spørgsmål:**

Hvad har man tænkt sig at gøre ved alle de turistbusser, der skal holde og sætte turister af? (i forhold til fjernbusterminal, red.)

**Københavns Kommune:**

Trafikstyrelsen har lavet en screening af området, og der var ikke mulighed for at lave en løsning på Postgrunden. Der vil kunne laves en terminal ved Carsten Nieburhs Gade, som er et baneareal. Hovedpunktet er, hvor lang tid det tager for de rejsende. Dybbølsbro er allerede i gang med at blive bygget om, så det bliver diskuteret om Carsten Nieburhs Gade er en mulighed.

**Spørgsmål:**

Hvorfor vælger man at åbne ud mod banen? Bernstorffsgade er allerede i skygge, og har meget vind, så hvorfor tager Københavns Kommune ikke hensyn til dem, der allerede bor i området, og åbner op i den anden side?

**Københavns Kommune:**

Projektet er blevet tilpasset til den anden side af Bernstorffsgade. Bland andet er den store karré blevet delt i to, og bygningen mod beboelsesbygningen er blevet mindre, så den matcher karréhøjden på den anden side. Derfor mener Københavns Kommune, at man i høj grad har tilpasset sig området. Byggeriet kunne være mindre, men det er en forudsætning for udvikling af området, at man vil imødekomme en erhvervsudvikling. Projektet handler om at skabe noget nyt, som skal tilpasse sig byen på den bedst mulige måde.

Ved at åbne op langs banen vil man give mulighed for at få en attraktiv promenade, som turisterne for eksempel kan gå på. Den forbindelse vil også give adgang til den ny bypark, der kommer. Denne park vil have en begrønningsgrad på 20% - til sammenligning tilføjes det, at SEBs park har en begrønningsgrad på 10%. Ved hjælp af parken, regner Københavns Kommune med, at der bliver skabt et nyt kvarter med liv i byen.

**Spørgsmål:**

Var bygherren blevet stillet i udsigt af Københavns Kommune, at man kunne bryde kommuneplanen i forhold til bebyggelsesprocenten?

**Københavns Kommune:**

Området er i kommuneplanen udlagt som et S3 område med bebyggelsesprocent på 185. For at kunne realisere projektet skal kommuneplanen tilpasses. Kommunen har valgt at viderefører serviceerhvervsareal langs banen, som nu også vil rumme en mindre andel boliger.

**Opfølgende spørgsmål:**

Har forståelsen været, at kommuneplanen skulle brydes?

**Københavns Kommune:**

Man har ønsket at skabe mulighed for serviceerhverv, og gennem dialog med grundejerne har man set en mulighed for at udvikle et område, hvor man ikke behøver at køre i bil på arbejdet.

**Spørgsmål:**

Hvilke fremtidige virksomheder henvender projektet sig til?

**Københavns Kommune:**

Kommunen har ingen holdning til, hvilke serviceerhvervsvirksomheder, der skal være i bygningerne. Dog vil man sikre arbejdspladser i København. Fremtiden vil vise hvilke virksomheder, der skal være målgruppen.

**Spørgsmål:**

Hvorfor er det nødvendigt med en bebyggelsesprocent på 480% for at skabe byliv? Hvordan vil man respektere arkitekturen i resten af København, når bygningen ikke passer sammen med de andre høje bygninger?

**Københavns Kommune:**

Der er op mod 30 nye højhuse på vej i København, og derfor vil det kommende højhus passe ind i den københavnske profil. Politikerne stemmer for højhuse, så der er et opbrud i gang. Der bliver lavet smallere tårne, og højhusene vil give yderligere byggemuligheder.