



**Notat om modtagne henvendelser i den offentlige høring om forslag til lokalplan "Apollovej II"**

20-10-2009

***Henvendelser fra offentlige myndigheder***

***1. Mail af 29. juni 2009 fra Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen***

Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen glæder sig over, at det bærende princip i bebyggelsen er, at dette skal henvende sig til alle sociale lag, generationer og etniske grupper via stor mangfoldighed i funktioner.

Sagsnr.  
2009-126684

Dokumentnr.  
2009-546197

Sagsbehandler  
Randi Dürr Harpøth

***2. Brev af 12. august 2009 fra Københavns Energi***

Københavns Energi gør opmærksom på, at varmeledninger i området skal respekteres og måske lægges om.

***3. Brev af 20. august 2009 fra Frederiksberg Kommune***

Frederiksberg Kommune gør indsigelse mod andelen af detailhandel i den nye centerbebyggelse, idet der henvises til Frederiksberg Kommunens tidligere afgivne høringssvar i forbindelse med den forudgående høring om udbygningsplanerne i Vanløse Bymidte og høringen om Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2009, hvor Frederiksberg Kommune også har opfordret til, at Københavns Kommune begrænser udbygningen af detailhandel i Vanløse Bymidte. Begrundelsen er, at det planlagte centerområde ved Flintholm Station i forslaget til landsplandirektiv om detailhandel er udpeget som en bymidte med mulighed for placering af udvalgswarebutikker på grund af den gode tilgængelighed. Flintholm Station er i Regionplan 05 udpeget som knudepunktstation.

Udviklingen af Flintholm udgør et tyngdepunkt i Frederiksberg Kommunes planer for udvikling et attraktivt, stationsnært byområde med mangfoldige byfunktioner og et væsentligt indslag af butikker omkring Flintholm. Frederiksberg Kommune ønsker at fastholde denne mulighed. Det er Frederiksberg Kommunes vurdering, at en udvidelse af Vanløse Bymidte i det beskrevne omfang vil forringe mulighederne for udvikling af området omkring Flintholm Station.

***4. Brev af 7. september 2009 fra DSB Ejendomme***

DSB Ejendomme mener ikke, at lokalplanen kan vedtages med de nuværende meget løse bestemmelser om cykelparkeringens placering. Der bør udsendes et nyt forslag med tilkendegivelser om cykelparkeringens fordeling og placering i forhold til centrets indgange, så den fremtidige cykelparkering kommer til at bidrage til en løsning af de nuværende problemer.

Området er meget belastet af cykler, som er hensat uden for cykelstativerne, og fordi mange ikke benytter det eksisterende anlæg i 2 etager.

**Center for Bydesign**

Islands Brygge 37 4.  
Lokale 466  
Postboks 447  
1505 Kbh. V

Telefon  
3366 1349

Telefax  
3366 7020

E-mail  
ranhar@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009495044

www.kk.dk

Cykelparkeringens placering skal være gennemtænkt, og det er afgørende, at adgangen for cyklister er ubesværet og i naturlig sammenhæng med rejsens mål.

Af lokalplanen fremgår det, at der skal etableres en overdækket cykelparkeringsplads pr. 75 m<sup>2</sup> etageareal. Det svarer til mindst 426 nye pladser. DSB forventer, at der virkelig er tale om nye pladser, og at de placeres, så det er enkelt at bruge dem.

#### *5. Brev af 8. september 2009 fra Københavns Bymuseum*

Københavns Bymuseum fremsender meget detaljeret redegørelse for de bygninger, der tidligere var på grundene i lokalplanens område. Det drejer sig om såvel opførelstidspunkt, arkitekt, bygherre og anvendelse.

Københavns Bymuseum bemærker, at der i lokalplanen henvises til tidligere SAVE-registreringerne og gør samtidig opmærksom på, at disse ikke er ajourført. I de senere år har Københavns Bymuseum i samarbejde med Center for Bydesign udført nye SAVE-registreringer, som findes i et visuelt bygningsregister.

#### *6. Brev af 10. september 2009 fra Vanløse Lokaludvalg*

Vanløse Lokaludvalg kan på baggrund af debat i lokaludvalgets møde i august og bemærkninger i borgermøde anbefale endelig vedtagelse af lokalplanen.

Vanløse Lokaludvalg bemærker, at byggeriet vil medføre en stigning i trafikken på 33 % i døgnet i området Apollovej/Jernbane Allé. Der bliver samtidig tale om en øgning af støjniveauet på 3 dB.

Lokaludvalget opfordrer derfor kommunen til fortsat at følge den trafikale udvikling i området.

Vanløse Lokaludvalg ser positivt på den skitserede løsning i krydset Vanløse Allé/Jernbane Allé, og at der samtidig etableres cykelstier på Jernbane Allé. Det er vigtigt med god integration af cykelstier og kørebaner.

Cykelparkeringen ved centret bliver bedre end den nuværende cykelparkering ved stationen, men vil næppe være tilstrækkelig.

Lokaludvalget støtter forslag om mulighed for flere cykelparkeringspladser i forbindelse med en revideret plan for Ferringgrunden på den vestlige side af Jernbane Allé over for Vanløse Station. Samtidig henvises der til den godkendte bydelsplan, som peger på en omdannelse af Jernbane Allé til strøggade med etablering af "sharet space" i området ved stationen.

Lokaludvalget lægger vægt på, at byggeriet mod Vanløse Allé fremtræder med åbne og varierede facader i gadeplan.

Bydelen Vanløse har et handelsefterslæb, og derfor er centret velkomment. Det er et ekstra gode, hvis centret derudover tiltrækker nye kulturelle tilbud, da lokaludvalget gerne ser et stærkt, lokalt handelsliv.

Problemet med pendlerparkering i området kan næppe løses af lokalplanen, men den planlagte parkering i konstruktion vil forbedre situationen, og der kan evt. indføres tidsbegrænset parkering.

Lokaludvalget bemærker, at udformningen af Jernbane Allé bør medvirke til at gøre det mindre attraktivt for den tunge trafik at benytte de private fællesveje. Begrænsning af perioder med adgang for tung trafik til centret bør overvejes.

I det videre arbejde med området foreslås det, at der fokuseres på sikker skolevej til Katrinedal Skole. Samtidig kan der evt. etableres skolepatruljeordning og flere fodgængerfelter.

Lokaludvalget lægger vægt på, at centret opføres efter de seneste miljø- og energikrav. Muligheden for afledning af regnvand til Grøndals Å fremhæves. Endelig opfordres der til at forberede mulighederne for opsætning af solfangere.

*7. Mail af 10. september 2009 fra Banedanmark*

Banedanmark henviser til, at det af indstillingen til Borgerrepræsentationen om lokalplanforslaget fremgår, at der i lokalplanen er fastsat bestemmelser om, at det indendørs støjniveau følger Miljøstyrelsens vejledninger om støj fra veje og støj og vibrationer fra jernbaner. I lokalplanens § 8, stk. 1 nævnes imidlertid kun støj mv. fra vejtrafik.

Banedanmark opfordrer til, at der i lokalplanen fastsættes bestemmelser, der også sikrer mod støj fra jernbaner.

Endelig forudsættes det, at Banedamarks adgangsvej til et areal øst for lokalplanområdet er sikret med den med rød dobbeltpil viste vejadgang og den med blå stipling viste vejudvidelseslinje på tegning nr. 2.

***Henvendelser fra ejere, beboere, brugere m.fl.***

*8. Mail af 30. juni 2009 fra Hanne Timming, Kirkevej 11, 5690 Tommerup*

Hanne Timming ejer ejendommen Apollovej 29 b, som grænser op til lokalplanens område, og dermed den kommende indkørsel til centret. Hanne Timming frygter gener i form af støj og os fra trafikken til og fra centret, herunder fra vareleverancer. Der foreslås en ensretning af trafikken med evt. udkørsel gennem kælder i Føtex i den eksisterende bebyggelse syd for Vanløse Station, idet denne løsning er at foretrække.

*9. Mail af 11. august 2009 fra Ole H. L. Nielsen, Limfjordsvej 44, st., 2720 Vanløse*

Ole H. L. Nielsen gør opmærksom på, at Vanløse Station har betydning for de tusindvis af passagerer, som hver dag benytter tog og metro, og at man med de nuværende forhold skal ind ad en længere passage for at komme frem til selve perronen. Samtidig er der cykelparkeringspladser nord for metroen, men på grund af den afsides beliggenhed benyttes de ikke, og ulovlig parkering af cykler på Vanløse Torv volder derfor problemer, ligesom det virker skæmmende, giver et utrygt forgængermiljø og hindrer fri passage. Med lokalplanen bliver der mulighed for at lette tilgængeligheden til stationen. Der foreslås derfor tilvejebragt en korridor eller anden

stipassage gennem lokalplanens område, så der bliver mulighed for færdsel til fods og på cykel døgnet rundt mellem Apollovej og Metrostationen f.eks. fra Eskjærsvæjs udmunding i Apollovej og over arealet frem til den nuværende cykelparkering. Det vejudlæg, der delvist ophæves med lokalplanen, bør derfor bevares.

Det foreslås tilføjet i lokalplanens formål, at der skal sikres en direkte forbindelse mellem omgivende eksisterende byggeri og metro/S-togstation. Under § 4 foreslås tilføjet krav om, at adgangsvejene skal være gennemgående, idet den stiplede markering af cykeladgange ikke er tilstrækkelig direkte i forhold til perron/station. Af hensyn til bebyggelsens udseende kan passagen udføres som en port.

Ole H. L. Nielsen anfører, at adgangsvejen fra Apollovej vil give støjgener for beboerne på Jupitervej. Adgang for bilister bør derfor ske via samme port.

Hvis forslaget om en korridor imødekommes, kan der kompenseres ved at koncentrere bebyggelsen langs med banen, hvilket dels er ideelt i forhold til skyggegener og dels betyder, at bebyggelsen kan fungere som støjskærm, ligesom det vil give et modspil til det høje byggeri på Frode Jacobsens Plads.

Byggefeltet i lokalplanen foreslås flyttet nærmere til banen af hensyn til genboerne på Vanløse Allé.

*10. Mail af 27. august 2009 fra Steen Lorenzen, Kilholmvej 23, 2720 Vanløse*

Steen Lorenzen foreslår, at

- Apollovej belægges med støjdæmpende asfalt, og at der fastsættes en hastighedsgrænse på 40km/timen
- den ny centervej belægges med støjdæmpende asfalt, og at der fastsættes en hastighedsgrænse på 30 km/timen
- den nye adgangsvej placeres så langt inde på grunden som muligt
- nye lysarmaturer places, så der bliver mindst muligt lysindfald på Jupitervej og Apollovej
- der anlægges en fodgængerovergang som evt. lysreguleres på Apollovej og med gennemkørselsret for cyklister
- varetilkørsel til centret begrænses til tidsrummet 08.00 - 11.00 (12.00)
- der indføres 2-timers parkering på Apollovej fra centret til Klintholmvej og på Jupitervej
- der indføres 2-timers parkering i centrets parkeringskælder.

Endvidere ønsker Steen Lorenzen oplyst, om der kan etableres en indgang til centret via Føtex´ parkeringskælder i den eksisterende bebyggelse syd for Vanløse Station, om hvad der skal ske med den gamle ”Berthelsen grund” (Vanløse Allé 92), som Fenger har overtaget, og endelig hvad der sker med projektet, hvis Fenger går konkurs.

*11. Brev af 31. august 2009 fra Grundejerforeningen Vanløse  
Stationsby ved formand Steen Lonrenzen, Kilholmvej 23, 2720  
Vanløse*

Grundejerforeningen Vanløse Stationsby fremsætter forslag svarende til det i henvendelse nr. 10 foreslåede. Dog suppleres med et forslag om, at alle dieselmotorer til centret skal have monteret partikelfilter, og at det skal være forbudt at parkere på nedkørslen til centrets parkeringskælder.

*12. Brev af 1. september 2009 fra Statsbanernes  
Andelsboligforening ved Tove Thams, Eskjærvej 1 D, 1. th.,  
2720 Vanløse*

Henvendelsen er vedlagt 31 underskrifter fra beboere i andelsboligforeningen.

Som genbo til det kommende center gør Statsbanernes Andelsboligforening, Afd. 3, Eskjærvej 1 A - F, indsigelse mod det påtænkte 9-etagers tårn på grundens sydvestlige hjørne. Som begrundelse anføres, at tårnet vil medføre skyggegener på ejendommen, hvilket vil forringe altanophold for beboerne og formindske ejendommen værdi.

Det foreslås, at tårnet enten halveres eller placeres i det hjørne, der støder op mod metroen, hvilket ikke vil forringe arkitekturen, som findes ganske flot.

*13. Mail af 6. september 2009 fra Susan Pedersen, jsp@gamil.com*  
Susan Pedersen finder det ærgerligt, at man støtter et centerprojekt og henviser til, at Vanløse er omgivet af centre i Valby, Frederiksberg, Rødovre, Fisketorvet mv. Det ville være mere interessant at modernisere og forskønne Jernbane Allé.

Susan Pedersen har følgende ændringsforslag til lokalplanen:

- Centret opføres så langt fra skel mod villaerne som muligt.
- Skellet udføres, så naboer bliver skånet for larm og indkig.
- Nedkørslen til parkeringskælderen flyttes så langt ind på grunden som muligt, og at denne bliver lukket eller afskærmet med en mur og ikke beplantning, og at den belægges med støjdæmpende asfalt.
- Eller at parkeringskælderen til Føtex i den eksisterende bebyggelse syd for Vanløse Station evt. udvides, og indkørslen foregår ved den allerede etablerede nedkørsel til Føtex.
- Apollovej belægges med støjdæmpende asfalt, og der etableres chikaner eller fartbegrænsning.
- Der etableres lysregulering for fodgængere/cyklister på Apollovej, da denne vej er skolevej for mange børn.
- Der indføres 2-timers parkering på de omliggende villaveje.
- Vareindlevering til centret begrænses til tidsrummet 9 - 12.
- Lysarmaturer placeres så disse ikke generer de omliggende villaer/lejligheder.

*14. Brev af 6. september 2009 fra Torben Wittchen, Højstrupvej 8,  
2720 Vanløse*

Torben Wittchen finder det positivt, at der gøres noget ved det store, centralt beliggende område midt i Vanløse med henblik på, at det kommer til at fremstå som en by med en central bykerne samlet omkring stationen.

Arkitektonisk ser projektet spændende ud, og stien til Flintholm er genialt tænkt, og fortjener at blive forbundet med en cykelvej til Jyllinge Station.

Torben Wittchen finder imidlertid, at der er en række problemer i projektet på sydsiden af stationen. Problemerne nævnes i planen, hvilket han ser som tegn på vilje til at finde løsninger.

Det foreslåede tårn i 9 etager vil eliminere den rolle tårnet på Vanløsehus spiller i dag som visuelt midtpunkt. Det ses på sydsiden af stationen, hvor et mindre tårn med meterhøje bogstaver dominerer. Vanløsehus bør stå alene. Torben Wittchen spørger om, på hvilken måde tårnet bidrager positivt til projektets visuelle udtryk. Da sydsiden af området blev behandlet i en lokalplan, lovede Holberg Fenger Gruppen, at det gamle kontrolltårn ville blive bevaret som midtpunkt, og i dag er tårnet nærmest elimineret som i det visuelle udtryk. Det foreslås på den baggrund, at tårnet kun opføres i 3 etager. Torben Wittchen mener ikke, at lokalplanen beskrivelse af Frode Jacobsens Plads i lokalplanen svarer til virkeligheden, idet der på pladsen er en række problemer med uheldig udsmykning, parkering af lastbiler, der læsser varer af, kundevogne og opstilling af varer ved Føtex, busstop, indkørsel for varer mv. til kulturhuset, men først og fremmest cykelparkering. Der har tidligere været cykelparkering på pladsen, og selvom den nu er flyttet, bliver folk ved med at benytte torvet. Det er afgørende, at den nye lokalplan løser cykelparkeringen på begge sider af stationen.

Torben Wittchen foreslår, at der etableres en rigtig cykelvej fra Eskjærsvæjs forlængelse øst om det nye center, hele vejen bagom eller gennem centret hen til den eksisterende cykelparkering, som samtidig bør udvides. Det er samtidig afgørende, at der etableres direkte passager til metroens perron. Torben Wittchen henviser til cykelparkeringen ved "Frederiksberg metro", som han mener er et godt eksempel på, at cyklisternes vaner kan ændres, hvis man kommer med gode alternativer.

Følgende konkrete tiltag foreslås:

- Adgang til cykelparkering løses med en god, bred, tydelig tilkørsel, som slutter tæt ved perronerne.
- Blomsterbutikken flyttes til et egnet lokale, så parkering til butikken på Torvet ophører.
- Kioskbygning fjernes fra torvet.
- Føtex anvises en mere begrænset plads på torvet.
- Adgang til kulturhus og bibliotek fra p-kælder tydeliggøres.
- Adgang til biograf og restaurant fra p-kælder åbnes.
- Føtex indkøbsvogne flyttes til butikken indre eller p-kælder.

Det foreslås endvidere, at der etableres en cykelpassage til Eskjærvej gerne med prioriteret cykelforbindelse på tværs af Apollovej.

Torben Wittchen frygter, at det bliver vanskeligt at fastholde åbne facader udadtil og henviser til, at lignende centre efter nogen tid får glasfacaderne dækket med store reklamer.

Bygningen bør ikke forsynes med udhæng, da rummet under udhæng bliver mørkt, og det risikerer at blive samlingssted for hjemløse og lignende.

Beboerne i Vanløse er siden 1994 blevet lovet cykelstier på Jernbane Allé, og Torben Wittchen håber, at rigtige cykelstier denne gang realiseres, samt at der etableres en afsætningsstribe for taxa/passagerer foran stationen.

*15. Brev af 9. september 2009 fra Bygaardens Vejlaug ved Marina Nørlyng, Bratskovvej 8, 2720 Vanløse*

Bygaardens Vejlaug finder ikke, at forarbejderne til lokalplanen vedrørende trafik og parkeringsforhold er tilstrækkelig veldokumenterede og gennemarbejdede.

Vedrørende krydset Vanløse Allé/Jernbane Allé henvises der i lokalplanen til 6 år gamle trafiktal - altså fra før metroens åbning - og en trafikanalyse fra 2007 vedrørende den øgede belastning som følge af det nye center.

Det fremgår af lokalplanen, at der etableres 340 parkeringspladser, men intet sted i forarbejderne vurderes det, om dette er tilstrækkeligt. Det fremgår endvidere ikke, om der skal nedlægges parkeringspladser på Apollovej.

Der er ikke foretaget en konkret vurdering af, hvordan de samlede trafik- og parkeringsforhold i Vanløse påvirkes, hvilket er uheldigt, da Vanløse siden metroens åbning er blevet invaderet af pendlerbiler i en sådan grad, at redningskøretøjer mv. har vanskeligt ved at passere.

Københavns Kommune bør indføre en egentlig parkeringsregulering af området i en radius på 500 m omkring det nye center og Vanløse Station, herunder udstedelse af parkeringslicenser til beboere og tidsbegrænset parkering på boligvejene.

Bygaardens Vejlaug foreslår, at der i forbindelse med trafikreguleringen af krydset Vanløse Allé/Jernbane Allé foretages en ændring af adgangen til Herlufsholmvej, så muligheden for at køre ind på vejen begrænses, mens cykellister fortsat kan dreje ind.

Bygaardens Vejlaug foreslår endvidere, at der som følge af den øgede trafikbelastning etableres flere fodgængerovergange på Jernbane Allé. Endelig bemærkes det, at flere af vejene i området er skoleveje

*16. Mail af 9. september 2009 fra Helle Winther, Lindehøjen 7, 3. th., 2720 Vanløse*

Helle Winther protesterer mod det planlagte 40 m høje tårn, da det vil medføre skyggegener og skæmme udsigten fra hendes lejlighed. Det eksisterende Føtextårn på bebyggelsen syd for Vanløse Station generer allerede udsigten, og Helle Winther ønsker ikke sin udsigt

ødelagt af flere tårne og vartegn. Hun stiller sig i øvrigt tvivlende overfor, om det bliver muligt at leje alle de planlagte kvadratmeter ud.

*17. Brev af 10. september 2009 fra Ulla Rasmussen, Jernbane Allé 77, st. tv., 2720 Vanløse*

Ulla Rasmussens bemærkninger svarer til henvendelse nr. 13.

*18. Brev af 10. september 2009 fra Sven Frøi, Krogebjerg 22, 2720 Vanløse*

Sven Frøi mener, at der i Vanløse burde have været en afstemning om, hvorvidt lokalplanens område skulle anvendes til rekreativt område eller fortættes til et mere urbant område.

Der bør under ingen omstændigheder dispenseres fra gældende regler. Det foreslås, at forbindelsen til Metroen evt. udføres som en tunnel, at trapper etableres som rulletrapper, og at en evt. bro afskærmes mod vejrliget samt flankeres med boder.

I stedet for at begrænse parkeringen burde det være et krav, at der etableres kælderparkering i 2 - 3 etager. Der henvises til, at Rødovrecentret har 3.000 parkeringspladser. Samtidig bør til- og frakørsel fra Apollovej til centret etableres med 4 kørebaner og lysregulering.

Vejudvidelseslinjen langs Vanløse Allé bør forlænges lang Apollovej.

Sven Frøi mener, at vejkapaciteten Apollovej/Vanløse Allé/Jernbane Allé er utilstrækkelig, og at busstop bør være indskudt i vejbanens højre side, så kørende trafik kan passere bussen.

Sven Frøi peger på en inddragelse af Sallingvej, som sammen med Vanløse Allé og Apollovej kan danne en "superring" til aflastning af trafikken.

Det påtænkte tårn bør undgås i den viste form, og det foreslås at lade del af Galla & Jessen skorstenen med frøen indgå i en tårnløsning.

Overdækket cykelparkering skal udføres i en tidsvarende udformning - der henvises til løsningen ved Rødovrecentret.

Facader bør udføres i røde tegl, glaspartier bør under hensyntagen til energiforbruget minimeres, og glaseret tegl bør undgås.

Udsmykning med kakler bør ikke være reflekterende, brosten bør undgås på alle gangarealer og fliser samt indendørs belægninger bør være skridsikre.

Overkørsler bør ikke etableres som vej bump.

Arealet mellem lokalplanens område og Grøndalsparkvej bør holdes disponibelt til Metro-selskabet til supplerende afsporening.

Afslutningsvis beklager Sven Frøi, at Vanløse centrum er etableret klumpvis, for det ville have været en imponerende løsning, hvis det hele var blevet skabt under en samlet skal hen over Vanløse Station.

*19. Brev af 11. september 2009 fra Vanløse  
Grundejersammenslutning ved formand Erik Honoré, Bangsbo  
Plads 59, 2720 Vanløse*



Vanløse Grundejersammenslutning synes godt om projektet både med hensyn til udseende og idé, og man forventer, at det bliver en gevinst for Vanløse.

Facaderne bør udføres varierede og oplevelsesrige - ikke som Frederiksberg Centret.

Byggeriet bør leve op til de krav, der ligger i den nyligt vedtagne Miljøplan for København.

Metodehåndbogen for LAR (lokal udledning af regnvand) har mange gode forslag, som kan indarbejdes i projektet.

Vanløse Grundejersammenslutning mener, at kommunen mangler visioner for Vanløse Bymidtes fremtid. Der er mange planer, men de vil være umulige at udføre, hvis man kun vil tillade, at der etableres 320 parkeringspladser i projektet.

Pendlerbiler er et stort problem, og kommunen skelner ikke mellem fjern- og nærpendlere. Kildedal Station er kun en løsning for fjernpendlere.

Det foreslås, at der etableres 2-timers zoner i Vanløses stationsnære områder. Samtidig foreslås antallet af parkeringspladser i forbindelse med det nye center fordoblet, ligesom der bør gives tilladelse til natparkering i centrets parkeringskælder.

Trafikken til det nye center bør separeres, så den tunge trafik følger intensionerne i Københavns Kommunes plan for den Tunge Trafik, hvor større køretøjer ikke tillades i bymidten. På den måde kan der indføres indkørselsforbud for køretøjer over 18 t fra Jyllingevej til Jernbane Allé. Ved at køre ind fra Grøndals Parkvej-siden (øst) opnås bl.a. bedre udsyn. Det bør være et krav i lokalplanen, at denne rute benyttes.

Vareindlevering til centret bør ske i tidsrummet 09.00 - 12.00, så den ikke foregår på et tidspunkt, hvor der færdes skolebørn i området.

Flemming Fenger bør undersøge, hvad f.eks. et supermarked ville sige til et sådant krav.

I lokalplanen bevares den stump af Eskjærvej, der ligger mellem Vanløse Allé og Apollovej. Grundejersammenslutningen foreslår, at Eskjærvej lukkes mellem Apollovej og Vanløse Allé, og at ind/udkørslen kommer til at foregå ad Vanløse Allé gennem den tidligere busudkørsel for linje 29. Begrundelsen er, at man dermed undgår, at der opstår 2 T-kryds næsten overfor hinanden, ligesom der ved højresving Apollovej ad Eskjærvej let vil opstå propper ud for indkørslen til centret. Endelig er der bedre udsyn her.

Der bør gøres noget ved problemet med bilister, der trods forbudsskilt kører ind ad Herlufsholmsvej til Ålekistevej. Det foreslås, at der kun bliver udkørselsbane fra Herlufsholmsvej til Jernbane Allé.

Det foreslås, at der som støtte opstilles ”betongrise” foran de nyanlagte bump på Herlufsholmvej.

Grundejersammenslutningen foreslår, at der etableres handicap-parkeringspladser og holdeplads for handicappusser i tilknytning til byggeriet, idet handicapkøretøjer normalt ikke kan køre ned i kælder-parkeringen under centre på grund af køretøjernes højde.

Det er også vigtigt, at der etableres flere elevatorer i byggeriet for at lette adgangen for handicappede. Der bor mange blinde i Vanløse, og grundejersammenslutningen forventer derfor, at der sikres de nødvendige ledelinjer. Endelig bør byggeriet indrettes så niveaufrit som muligt, så alle typer handicappede kan færdes lettest muligt. Generelt ønsker grundejersammenslutningen flere parkeringspladser bl.a. fordi, der indrettes sundhedscenter i centret, og fordi der bliver flere ældre i Vanløse.

Grundejer sammenslutningen foreslår en række konkrete tiltag, der skal mindske gener fra trafikken:

- Der foreslås støjsvag asfalt på Apollovej.
- Ved aflæsning af varer bør motorerne standses eller aflæsning foregå bag støjafskærmning.
- I byggeperioden skal beboerne i nærområdet orienteres, hvis der arbejdes uden for normal arbejdstid.
- Der skal sikres parkeringspladser til håndværkernes biler i byggeperioden.
- Eventuelle udgifter til afhjælpning af trafikale problemer på de private fællesveje som følge af centret bør tilfalde Københavns Kommune og bygherre.
- Der bør evt. etableres lysregulering ved indkørslen til centret bl.a. for at sikre cyklister mulighed for at passere. Lysreguleringen kunne være kodet til kun at fungere i bestemte tidsrum.
- Genboerne bør informeres om skyggevirkninger af tårnet.
- Der bør omgående etableres 2. timers parkering på Vanløse Allé og Apollovej, så problemet er løst inden byggeriet påbegyndes.

Grundejersammenslutningen bemærker, at man gerne uddyber henvendelsen i et møde, men anbefaler i givet fald at benytte metroen, da der ikke er parkeringsmulighed i Vanløse!

### ***Hovedsynspunkter i henvendelserne og forvaltningens bemærkninger***

I de modtagne henvendelser fremføres forslag og bemærkninger, der sammenfattes til følgende hovedsynspunkter A - H.

Forvaltningens bemærkninger er knyttet til de enkelte punkter.

- A. Udvidelse af Vanløse Bymidte i det beskrevne omfang vil forringe mulighederne for udvikling af området omkring Flintholm Station (henvendelse 3)
- B. Der udtrykkes tilfredshed med projektet/planen eller dele heraf. Begrundelserne er, at Vanløse har et handelsunderskud, og at man synes om selve projektet. (henvendelse 6, 12, 14 og 19).
- C. Området er belastet af parkerede cykler bl.a. på Frode Jacobsens Plads. Det skal sikres, at der i forbindelse med det nye center etableres tilstrækkelig, nemt tilgængelig cykelparkering (Henvendelse 4, 6, 9, 14).

- D. Centret vil udløse en forøgelse af trafikken i området, og der foreslås en række tiltag til med henblik på at opnå sikker afvikling af trafikken generelt i Vanløse Bymidte og trafik til/fra det nye center, tilstrækkelig kapacitet, undgå støjgener, sikre skoleveje, undgå uvedkommende trafik i de omliggende boligområder, m.v. (henvendelse 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 18 og 19)
- E. Der er efter åbning af Metroen opstået problemer med pendlerparkering i Vanløse Bymidte, herunder i de nærliggende boligområder, og man frygter, at problemerne vil øges med opførelse af det nye center. Der foreslås forskellige løsninger, så som tidsbegrænset parkering og udstedelse af beboerlicens på de private fællesveje, udvidelse af den planlagte parkeringskælder, begrænsning af adgangen til boligvejene mv. (henvendelse 6, 10, 11, 13, 14, 15, 17 og 19).
- F. Der gøres indsigelse mod højden og placeringen af det planlagte tårn på 40 m, som der åbnes mulighed for i lokalplanen. Begrundelserne er, at tårnet vil medføre skyggegener for genboerne, og at det set ud fra et arkitektonisk synspunkt er overflødigt eller for dominerende i forhold til den eksisterende bebyggelse omkring Vanløse Torv (henvendelse 12, 14, 16 og 18).
- G. Bemærkninger til og forslag om ændringer i eller krav til projektet med hensyn til udseende, udformning, materialer mv. (6, 9, 14, 18 og 19)
- H. Der lægges vægt på at kommunens miljø- og energikrav overholdes i byggeriet (6 og 19).

### *Bemærkninger*

#### *Ad. A. Forringelse af mulighederne for at udvikle området omkring Flintholm station.*

Frederiksberg Kommune har fremsendt lignende bemærkninger til forslag til kommuneplan 2009, og spørgsmålet er behandlet mere udførligt i Økonomiudvalget den 1. december 2009. Forvaltningen vurderer, at bemærkningerne ikke har karakter af et veto i henhold til § 29 b i planloven. Størrelsen af den planlagte centerudvidelse i Vanløse Bymidte beror på en detailhandelsundersøgelse, som bl.a. påviser et stort handelsunderskud på udvalgsvarer mens der på dagligvareforsyningen er et mindre underskud. Der bliver således tale om et lokalt center, som fortrinsvis henvender sig til borgerne i Vanløse.

#### *Ad. B. Tilfredshed med planen/projektet*

Forvaltningen har noteret sig den udtrykte tilfredshed.

#### *Ad. C. Problemer med cykelparkering på bl.a. Frode Jakobsens Plads.*

Området ved Frode Jakobsens Plads ligger uden for lokalplanområdet, hvorfor det ikke indgår i lokalplanen. Forvaltningen er dog opmærksom på problemet.

Cykelstier på Jernbane Allé er ligeledes uden for lokalplanområdet, hvorfor de ikke indgår i lokalplanen. I øjeblikket arbejdes der med planlægningen af disse cykelstier.

Med gennemførelse af lokalplanen vil der ske en forbedring af den eksisterende cykelparkering, idet den bliver overdækket, ligesom der i og i tilknytning til centret vil blive etableret over 400 nye cykelparkeringspladser i lokalplanområdet.

Det er ikke muligt at forbedre adgangsvejen til den eksisterende cykelparkering ved Vanløse Station på grund af manglende plads. Til gengæld etableres der i forbindelse med centret en fodgængerforbindelse fra cykelparkeringen via centrets terrassedæk og hen til Metroperronen.

*Ad. D. Forøget trafik som følge af opførelse af det nye center og forslag til tiltag, der kan afhjælpe disse.*

Opførelse af centeret udløser krav om forbedringer af krydset Jernbane Allé/Vanløse Allé. Ombygningen indgår i udbygningsaftale med bygherren.

Af hensyn til trafikafviklingen på Apollovej placeres adgangsvejen til parkeringskælderen i den østlige ende af grunden. På denne måde etableres der et forsat kryds på Apollovej. Apollovej er ikke særlig uheldsbelastet, hvorfor der ikke er planer om at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger. Det vurderes, at den forventede trafikmængde på Apollovej vil kunne håndteres ved hjælp af det forsatte kryds.

Støjreducerende asfalt har kun effekt ved hastigheder på over 40 km/t. Da den forventede hastighed på nedkørslen til p-kælderen er mindre end 40 km/t, vil støjreducerende asfalt ikke have nogen effekt her. Udlægning af støjreducerende asfalt foregår de steder, hvor der er størst belastning/gener. På nuværende tidspunkt er der ikke planer om at udlægge støjreducerende asfalt på Apollovej.

Der er ikke lovhjemmel i planloven til at forbyde at vareleverancer foregår i et bestemt tidsrum. Ved detailplanlægningen vil mulighederne for at regulere tidspunktet for varelevering ved hjælp af skiltning blive vurderet.

Der er ikke lovhjemmel til at fastlægge tvangsruiter for tunge køretøjer.

Når Miljøzonen udvides til kommunegrænsen den 1. november 2009, skal tunge køretøjer til/fra centret udstyres med miljøzone-mærke. Det betyder, at de enten skal leve op til EURO 3 eller 4 normen eller være udstyret med partikelfilter.

I øjeblikket arbejdes der på planlægningen af cykelstier på Jernbane Allé. Forvaltningen er opmærksom på, at det i forbindelse med ombygningen af krydset Jernbane Allé/Vanløse og etablering af cykelstier på Jernbane Allé skal sikres bl.a., at bilisterne overholder det eksisterende indkørselsforbud, ligesom taxaholdepladser skal indpasses. Det overvejes endvidere, om der skal etableres flere fodgængerovergange på Jernbane Allé.

I forbindelse med centret etableres der en fodgængerforbindelse fra den eksisterende cykelparkering via centrets terrassedæk og hen til Metroperronen. Det er ikke teknisk muligt at placere denne fodgængerforbindelse helt henne ved den eksisterende cykelparkering, hvorfor den ligger et stykke henne ad centrets terrassedæk.

Der vil være forbud mod parkering på indkørslen til parkeringskælderens.

Det er op til bygherre at fastlægge reglerne for parkering i centrets parkeringskælder, herunder om der skal etableres 2-timers parkering i centrets parkeringskælder.

Der skal ikke nedlægges eksisterende parkeringspladser på Vanløse Allé og Apollovej som følge af opførelse af centret.

Der vil blive stillet krav om, at centret indrettes, så der er adgang for alle, herunder også personer med funktionsnedsættelser.

Forvaltningen vil løbende vurdere trafikafviklingen, herunder om der efter centrets ibrugtagning viser sig u hensigtsmæssige trafikmønstre på de omkringliggende private fællesveje og er indstillet på en dialog herom.

#### *Ad. E. Pendlerparkering i Vanløse Bymidte.*

Problemer med pendlerparkering er ikke et tema i nærværende lokalplan, idet det vurderes, at det kommende center ikke vil påvirke antallet af pendlere, som parkerer omkring Metro/Station.

Det vurderes, at der på nuværende tidspunkt ikke er problemer med parkeringen i området. Forvaltningen er altid åben over for en dialog, f.eks. om 2-timers parkeringsrestriktion i dagtimerne. Det bemærkes dog, at en sådan parkeringsrestriktion i givet fald skal gælde for alle, dvs. også beboerne.

Antallet af p-pladser i centrets parkeringskælder er fastlagt ud fra parkerings-normen i kommuneplanen. Erfaringen viser, at denne norm svarer til det reelle behov. Det er op til bygherre at fastlægge reglerne

for parkering i centrets parkeringskælder, herunder om parkeringspladserne skal kunne benyttes til natparkering for beboerne i området.

*Ad. F. Højde og placering af det planlagte tårn.*

Det planlagte tårn er placeret og udformet under hensyntagen til både stedet, herunder hensynet til genboerne og den sammenhæng, det skal indgå i, samt det arkitektoniske udtryk, man ønsker at opnå.

Tårnet udgør et tyngdepunkt i bebyggelsen ud mod Vanløse Torv, og det forholder sig til de øvrige tårne ved torvet og stationen, så der opstår en balance mellem disse. Hvis tårnet får en anden placering i bebyggelsen, vil denne balance blive forrykket. Tårnets størrelse forholder sig til bebyggelsens volumen. De eksisterende tårne i Vanløse Bymidte forholder sig på samme måde til den, i forhold til det nye center, mindre bebyggelse, som tårnene indgår i. Det planlagte tårn er derfor højere end de eksisterende tårne.

De skyggediagrammer, som forvaltningen har udarbejdet, viser, at tårnet ikke giver nævneværdige skyggegener for genboerne ved sommersolhverv og alene kortvarig, forbigående skygge ved jævndøgn for nogle nabo/genbobebyggerier. I øvrigt må skygge generelt anses for et grundvilkår i en storby som København.

*Ad. G. Forslag til bebyggelsens udformning og udseende.*

Forud for det projekt, der præsenteres i lokalplanforslaget, har der været en lang proces, hvor form, funktion og materialer mv. har været overvejet. Det har været afgørende, at bebyggelsen fik et åbent og indbydende udseende med varierede facader i gode, kendte materialer. Samtidig skal det være et moderne byggeri, som kan tilføre Vanløse et markant byggeri, der kan medvirke til at skabe identifikation og byliv. Det er forvaltningens opfattelse, at lokalplanens bestemmelser kan sikre dette.

*Ad. H. Miljø- og Energikrav.*

Bebyggelsen skal leve op til retningslinjerne i ”Miljø i byggeri og anlæg”, som Borgerrepræsentationen vedtog i 2006. Bygherren har endvidere tilkendegivet, at det er intentionen at skabe et sundt lavenergibyggeri, hvor miljø- og energikoncepter er indtænkt i såvel projektering som opførelse og drift af bebyggelsen.

**Bemærkninger i øvrigt**

- *Ad. henvendelse nr. 10, 11, 13, 14, 15, 17, 18 og 19.*  
Lokalplanen forholder sig til planloven og kan alene fastsætte retningslinjer i henhold til denne vedrørende forhold inden for lokalplanens område.
- *Ad. henvendelse nr. 5.* Der er endnu ikke gennemført en ny bevaringsregistrering i Vanløse.
- *Ad. henvendelse nr. 7.* Forvaltningen foreslår, at der til § 8, stk. 1, tilføjes: ”og jernbaner mv.”, så det tydeligt fremgår, at

bebyggelsen skal udformes, så den afskærmer mod støj fra alle former for trafik. Banedanmarks adgangsvej er sikret.

- *Ad. henvendelse nr. 10, 13 og 17.* Det er ikke teknisk/økonomisk bæredygtigt at etablere en adgang fra Føtex parkeringskælder i den eksisterende bebyggelse syd for Vanløse Station til det nye center, da den i givet fald skulle føres under baneterrænet.
- *Ad. henvendelse nr. 15 og 18.* Parkeringsnormen er fastsat i kommuneplanen og har bl.a. til hensigt at styrke den kollektive trafik, at fremme cyklen som transportmiddel og at hindre unødigt bilkørsel i de tætte dele af byen.
- *Ad. henvendelse nr. 19.* Via gældende byggelovgivning sikres det, at byggeriet indrettes med henblik på at funktionshæmmede kan få adgang til og færdes i dette.

På baggrund af henvendelserne foreslår forvaltningen følgende ændring i forhold til det offentliggjorte forslag til lokalplan: I § 8, stk. 1, om foranstaltninger mod forureningsgener tilføjes til 1. punktum ”og jernbaner m.v.” Den nævnte ændring skønnes ikke at være af en sådan karakter, at underretning i henhold til planlovens § 27, stk. 2, er påkrævet.

Henvendelserne giver ikke forvaltningen anledning til at foreslå andre ændringer.