



01-04-2014

## **Bilag 6 - Notat om henvendelserne ved den supplerende høring**

Sagsnr.  
2014-0058982

Lokalplanforslag "Lergravsvej" med tilhørende forslag til kommuneplantillæg har været i supplerende høring fra den 7. marts til den 24. marts 2014.

Dokumentnr.  
2014-0058982-14

Der er modtaget 103 henvendelser, jf. Bilag 5. Oversigt over henvendelser ved den supplerende høring.

Sagsbehandler  
Dan Mogensen

I notatet neden for gennemgås hovedsynspunkterne i de modtagne henvendelser samt forvaltningernes bemærkninger.

### **Henvendelser fra lokaludvalg, myndigheder og forsyningsvirksomheder**

*Teknik- og Miljøforvaltningen, Hofor og Københavns Museum, henvendelse nr. 10, 11 og 14,*  
Ingen bemærkninger.

*Metroselskabet, henvendelse nr. 38,* Ingen bemærkninger til ændringsforslaget. Det foreslås, at en formulering om en servitut, som er tinglyst på ejendommene grænsende op til metroanlægget, bliver refereret i lokalplanforslaget.

#### ***Forvaltningens bemærkninger:***

Forvaltningen foreslår, at Metroselskabets bemærkning kommer med i lokalplanredegørelsen.

#### ***Bemærkninger fra Amager Øst Lokaludvalg, henvendelse nr.78***

Lokaludvalget påskønner, at det nye forslag til lokalplan imødekommer nogle af de lokale indvendinger, men udvalget ønsker at fastholde sit høringssvar fra 22. februar 2013, som blev afgivet i forbindelse med startredegørelsen. Udvalget mener,

1. at et tårn på 12 etager er for højt og at bebyggelsen ikke bør overstige 4-6 etager
2. at bebyggelsesprocenten på 140 % er for høj og udvalget ønsker i stedet, at fastholde en bebyggelsesprocent på 110,
3. at bebyggelsen skal placeres til mindst mulig gene for de tilstødende bebyggelser, hvilket vil kunne ske ved at forhøje bygningerne langs banegraven,
4. at de foreslåede parkeringspladser langs Amagerruten sløjfes.

### ***Forvaltningens bemærkninger:***

Ad. 1. I det nye forslag til lokalplan imødekommes en del af kritikken på følgende måde: Den østligste del af bebyggelsen foreslås reduceret i højden såvel som i bredden. Forslaget om et højt hus på 32 m nærmest metrostationen er, i det nye forslag, reduceret til 17 m. Herved mindskes skyggegener og sammenhængen til den grønne kile øst for lokalplanområdet styrkes. De overskydende etagemetre flyttes længere ind på området og den høje bygning ved Strandlodsvej foreslås forhøjet fra 37 til 42 m, se forvaltningens bemærkninger til punkt B.

Ad.2. Lokalområdet ligger tæt på Øresund Metrostation og tæt på store rekreative kvaliteter som Amager Strandpark. Det er baggrunden for, at det i tillægget til kommuneplanen foreslås, at bebyggelsesprocenten øges til 140, se forvaltningens bemærkninger til punkt A.

Ad. 3. Det nye forslag til lokalplan imødekommer dette forslag, jf. punkt 1.

Ad 4. 75 % af de til bebyggelsen krævede parkeringspladser skal indrettes i parkeringskældre under bebyggelsen. Forvaltningen kan ikke anbefale at øge denne andel. De resterende 25 % placeres på terræn langs nordvendte og østvendte facader. Den foreslåede placering langs Amagerruten betyder, at parkeringspladserne bliver en bufferzone mellem adgangsvejen og stien.

## **Henvendelser fra borgere og interesseorganisationer mv.**

Indsigelserne kan opdeles i følgende emner:

- A. Bebyggelsesprocenter**
- B. Bygningshøjder**
- C. Arkitektonisk udtryk**
- D. Parkeringshus**
- E. Opretholdelse af den eksisterende lokalplan**
- F. Støj fra Metroen**
- G. Metroens kapacitet**
- H. Vejforhold, vejadgang og trafikbelastning**
- I. Stianlægget "Amagerruten"**
- J. Grønne kiler**
- K. Kritik af proces og høringsmateriale**
- L. Andet**

### **A. Bebyggelsesprocenter, 14 henvendelser**

Henvendelserne går primært på, at man ikke ønsker, at bebyggelsesprocenten i lokalplanen øges.

#### *Forvaltningernes bemærkninger*

Det er kommunens politik at fremme en bæredygtig udvikling ved at fortætte byen i stationsnære områder, det vil sige områder, der ligger mindre end 600 m fra nærmeste station. Ved at lokalisere mange boliger og arbejdspladser i områder, der er velbetjent med kollektiv trafik, får mange beboere og ansatte bedre mulighed for at anvende det kollektive trafiksystem og de store offentlige investeringer i kollektiv trafik udnyttes bedre. Lokalplanområdet ligger tæt på Øresund Metrostation og tæt på store rekreative kvaliteter som Amager Strandpark. Det er baggrunden for, at det i tillægget til kommuneplanen foreslås, at bebyggelsesprocenten øges fra 110 til 140.

### **B. Bygningshøjder, 43 henvendelser**

Henvendelserne om bygningshøjder omhandler bebyggelsen ud mod Øresund Strandpark og Øresunds Have. Indsigelserne går på, at bebyggelsen fortsat er for høj i forhold til nabobebyggelsen og derfor vil skabe skygge.

Der er forslag om, at højden på den bebyggelse, der ligger ud til nabobebyggelserne ikke overstiger nabobebyggelserne. Det foreslås, at en høj bebyggelse placeres længere inde i bebyggelsesområdet.

Sophienberg Ejendomsudvikling (henvendelse nr. 103) gør indsigelse mod tårnet ved Strandlodsvej. Tårnet foreslås i høringsmaterialet forhøjet fra 37 m til 42 m, hvilket ikke harmonerer med højden på tårnet ved hjørnet af Strandlodsvej/Lergravsvej, som er 37 m. Derudover påpeges, at tårnets højde og omfang vil skabe u hensigtsmæssigt skyggegener i nabobebyggelsens gårdrum i tidsrummet 12.00-16.00. Det påpeges at tårnet grundet sin ubrudte facade mod Strandlodsvej vil skabe markante vindgener for udearealerne

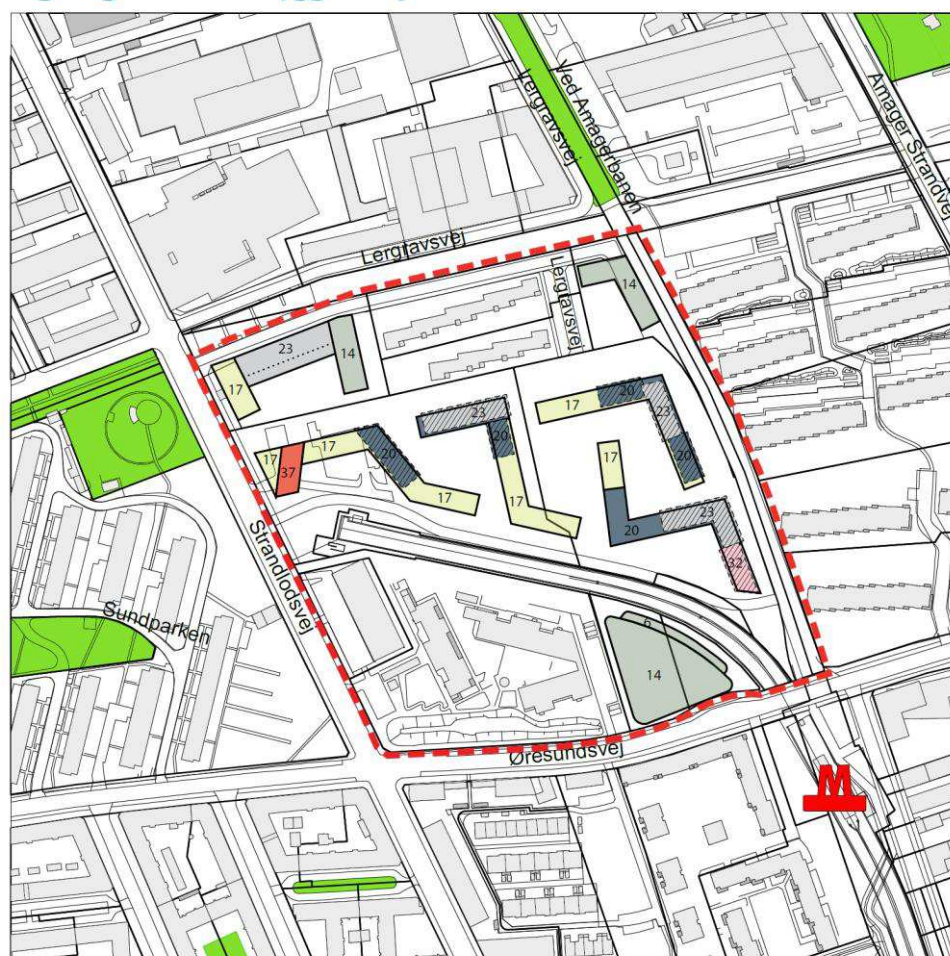
Derudover kritiseres skyggediagrammerne for at være mangelfulde, da de kun behandler skygevirkningerne for få perioder.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

I det nye forslag til lokalplan imødekommes kritikken af at bebyggelsen er for høj. I det nye forslag til lokalplan foreslås den østligste del af bebyggelsen reduceret i højden såvel som i bredden. Forslaget om et højt hus på 32 m nærmest metrostationen er i det nye forslag reduceret til 17 m. Herved mindskes skyggegener og

sammenhængen til den grønne kile øst for lokalplanområdet styrkes. De overskydende etagemetre flyttes længere ind på området. Den høje bygning ved Strandlodsvej foreslås forhøjet fra 37 til 42 m, hvilket forøger skyggegenerne i forhold til især ejendommen på hjørnet af Strandlodsvej og Lergravsvej (matr. nr. 4286).

## Tegning nr. 2 - Bebyggelsesplan

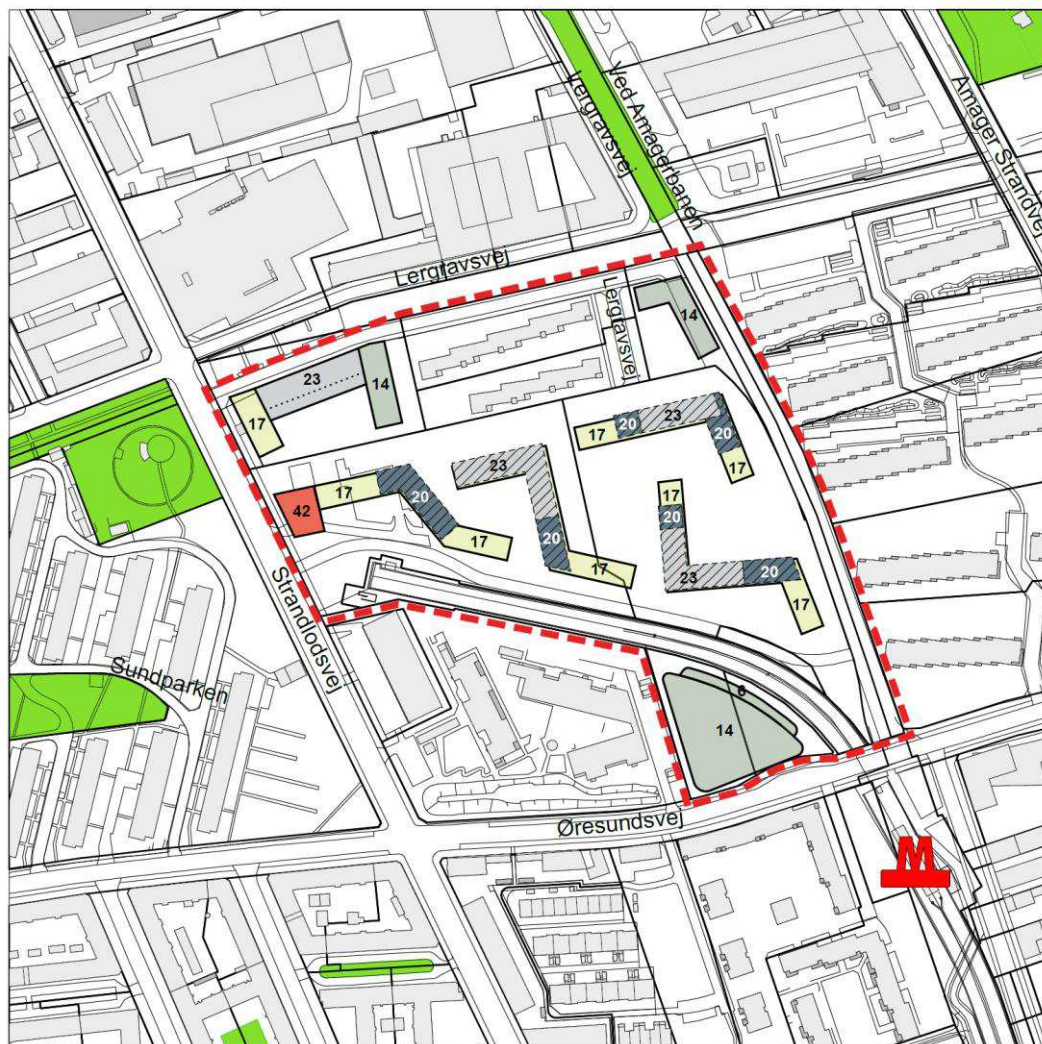


--- Grænse for lokalplanområde

- Eksisterende bebyggelse
- Maksimal højde 6 og 14 m
- Maksimal højde 17 m
- Maksimal højde 20 m
- Maksimal højde 23 m
- Maksimal højde 32 m
- Maksimal højde 37 m
- Tagetage

0 50 100 200

## Tegning nr. 2 - Bebyggelsesplan (Supplerende høring)



--- Grænse for lokalplanområde

□ Eksisterende bebyggelse

□ Maksimal højde 6 og 14 m ( for boligbebyggelse på maks. 4 etager)

□ Maksimal højde 17 m (maks. 5 etager)

□ Maksimal højde 20 m (maks. 6 etager)

□ Maksimal højde 23 m (maks. 7 etager)

□ Maksimal højde 42 m

▨ Tagetage

0 50 100 200

### C. Arkitektonisk udtryk, 4 henvendelser

Der er et ønske om, at den fremtidige bebyggelse får et arkitektonisk udtryk, som er tilpasset bebyggelserne Øresundshave og Sundby Parkvej.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

Den nye bebyggelse optager træk fra bebyggelsesmønstrene i nærområdet og ikke kun fra Øresund Strandpark. Den nye bebyggelse forventes at tilføre området nye boligtyper bl. a. boliger i flere etager. Det vil slå igennem i det arkitektoniske udtryk.

#### **D. Parkeringshus, 24 henvendelser**

Indsigerne ønsker ikke et parkeringshus placeret tæt ved daginstitutionen FS Rosa.

Der er stor bekymring for den støj og forurening, man mener, der er forbundet med et parkeringshus. Derudover vil et parkeringshus skabe skygge for daginstitutionen. Der er også bekymringer om trafiksikkerheden for børnene ved opførelsen af et p-hus.

Det foreslås, at parkeringshuset enten graves ned eller opgives til fordel for et grønt område.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

Parkeringshuset er ikke foreslået ændret og er således i princippet ikke en del af den supplerende høring.

Den eksisterende lokalplan har forudsat, at det planlagte fælles parkeringshus skal dække en del af den fremtidige parkering i området. Det viste parkeringshus skal indeholde parkering til butikkerne i bygningens stueetage og de parkeringspladser, der er stillet krav om i de indtil nu tilladte byggerier inden for den eksisterende lokalplans område.

Da parkeringshuset skal opfylde parkeringskravet til de eksisterende bebyggelser, skal det ligge tæt på disse. Den valgte placering skyldtes oprindeligt, at det var tanken, at metroen skulle føres over Øresundsvej på en bro og en dæmning. Det gjorde dette område mindre attraktivt til boliger og andre støjfølsomme anvendelser. Selvom metroen endte med at blive placeret i en banegrav og støjproblemerne dermed er væsentligt reduceret, vurderes det fortsat, at placeringen mellem Øresundsvej og metroen gør området mindre attraktivt til boligformål. Den valgte placering hænger endvidere sammen med, at der er planer om at indrette butikker i parkeringshusets stueetage. Denne funktion er placeret nær metrostationen for at medvirke til at skabe byliv ved stationen.

Forslaget om at grave parkeringshuset ned umiddelbart op ad metroens banegrav vurderes at være vanskeligt og vil fordyre parkeringspladserne væsentligt. Fordyrelsen vil ramme de beboere, der skal finansiere parkeringshuset, urimeligt hårdt.

#### **E. Opretholdelse af eksisterende Lokalplan, 39 henvendelser**

Den eksisterende lokalplan med dens stokhusbebyggelse ønskes opretholdt, da man mener den harmonerer bedre med den eksisterende bebyggelse i området og skyggevirkningerne vil være mindre

generende for den eksisterende bebyggelse, hvis stokhusbebyggelsen opretholdes.

Dertil forklarer flere af ejerne til lejlighederne i nabobyggeriet, at de føler sig snydt af Skanska. De har købt deres lejligheder i tiltro til den eksisterende lokalplan. Den eksisterende lokalplan bevarer lejlighedernes herlighedsværdi, der er forbundet med sollys og udsigt.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

Placering af metroen i en banegrav i stedet for på og over terræn har givet nye muligheder for at bebygge arealet. Samtidig er det kommunens mål at skaffe tilfredsstillende boliger og arbejdspladser til de mange nye borgere, der forventes flytte til København i de kommende år. Sammen med princippet om at fortætte byen omkring stationerne, som er beskrevet under punkt A er det baggrunden for at fortætte bebyggelsen og ændre den eksisterende lokalplan.

Forslaget til ny bebyggelse tager udgangspunkt i et ønske om at skabe gode byrum og gode friarealer. Den valgte bygningsstruktur er egnet til at skabe beskyttede gårdrum med et godt mikroklima, se redegørelsen i forslaget til ny bebyggelsesplan i bilag 2.

#### **F. Støj fra Metroen, 4 henvendelser**

Der henvises til at metrosvinget skaber støj. Beboere fra den nuværende bebyggelse forklarer, at der allerede nu er støjgener og der er derfor bekymring for, at de vil belaste den kommende bebyggelse, der vil ligge tættere på metroen. Det foreslås derfor, at metroen overdækkes.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

Grænseværdien for støj fra metroen er 64 dB i forhold til boliger, institutioner, udendørs opholdsarealer og lignende. Støjniveauet fra metroen er ifølge Miljøstyrelsen: 55-60 dB i 1½ og i 4 meters højde og under de 55 dB, når den nærmer sig Øresund Station. Om natten er den 50-55 dB i 1½ meters højde, når metroen nærmer sig Øresund Station er den under 50 dB. I 4 meters højde kommer støjniveauet under 50 dB.

Skulle støjniveauet af en eller anden grund blive forhøjet, vil man kunne henvende sig til Metroselskabet. Forvaltningen skønner, at de vibrationer og den støj der kommer fra metroen ligger inden for grænseværdierne.

#### **G. Kapacitet Metro, 8 henvendelser**

Indsigerne påpeger, at der allerede i dag er problemer med metroens kapacitet. Der er allerede mange mennesker, der benytter området og i sær i sommermånederne, er der trængsel.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

Metroselskabet har mulighed for at øge kapaciteten hvis der er behov for det f. eks. ved at indramme perronen som på tunnelstationerne, hvorved sikkerheden øges, og der derved kan ske en mere effektiv afvikling af togafgangene.

Ifølge Metroselskabet er Øresund station den 3. mindst benyttede station (ud af 22) og dermed ikke generelt præget af trængsel. Det er dog ikke ensbetydende med, at et tog ikke kan være fyldt når det ankommer til Øresund station, men det er Metroselskabets vurdering, at trængsel primært optræder fra og med Amagerbro og ind mod de centrale stationer. Til illustration heraf havde Øresund station i september 38.000 passagerer, mens Amagerbro station havde 224.000 passagerer.

Metroen er fremtidssikret ved at være designet således, at det er muligt senere at øge kapaciteten. Dette kan f. eks. ske ved at øge frekvensen af togene og / eller indbygge en ekstra vogn på vognsættene.

#### **H. Vejforhold, Vejadgang og Trafikbelastning, 18 henvendelser**

Beboerne i ejendommene Lergravsvej 46-58 ønsker ikke gennemfart, via ejendommens parkeringsareal for trafikken til dele af område II. Flere foreslår derfor, at område IIs nordlige dele alene får vejbetjening via indkørsel fra Strandlodsvej. Derudover frygtes det, at den fremtidige bebyggelse vil medføre en betydelig øget trafik i kvarteret.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

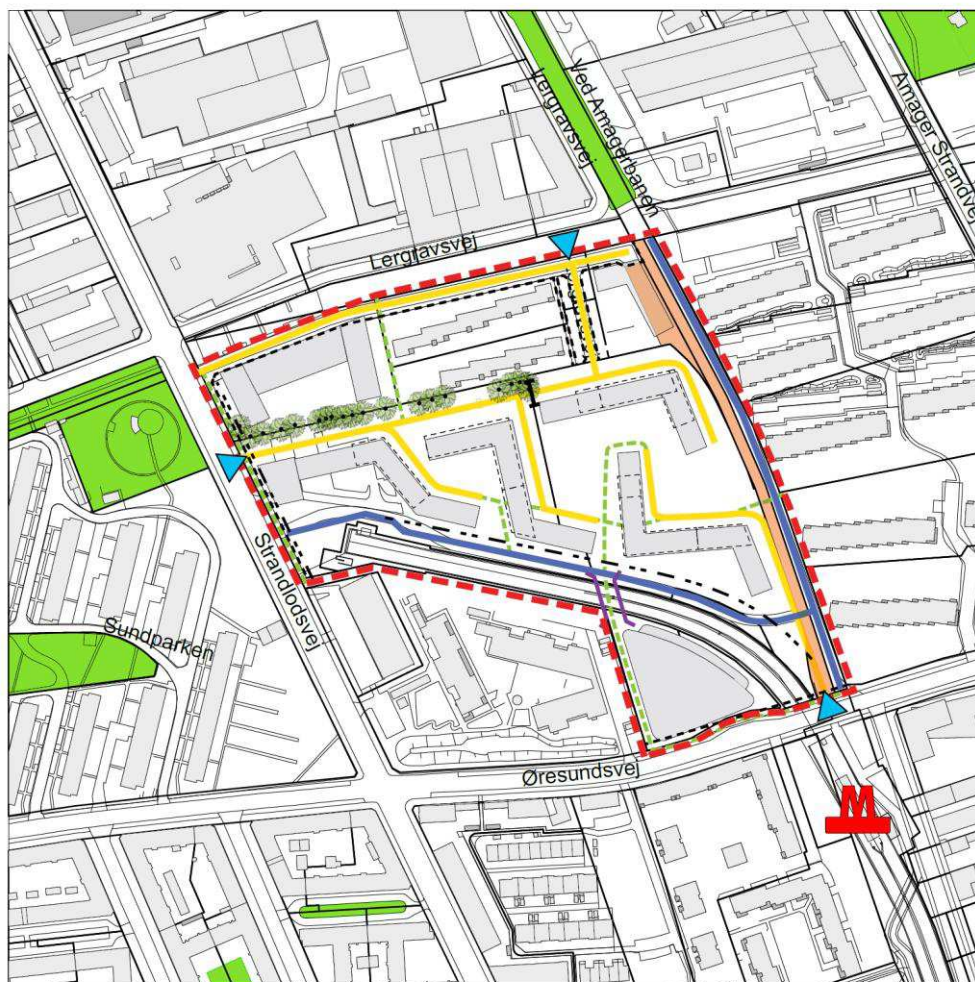
Princippet for biladgang til bebyggelsen i underområde II er, at trafikken fordeles via adgang fra tre steder markeret på tegning nr. 3 med blå trekantede. Således får de to vestligste bebyggelser adgang fra Strandlodsvej, den nordøstligste bebyggelse får adgang fra Lergravsvej og den sydøstligste bebyggelse får adgang fra Øresundsvej. Tegning nr. 3 ændres som vist nedenfor med henblik på at undgå gennemkørende trafik. Derfor er adgangsvejene afbrudt jf. tegning nr. 3 nedenfor. Herved sikres det bl. a. at Lergravsvej alene belastes af trafik til og fra den nordøstligste bebyggelse. Med ændringen af bestemmelsen om placering af erhverv kun kan ske i bebyggelserne nærmest henholdsvis Øresundsvej og Strandlodsvej skønnes trafikbelastningen på Lergravsvej begrænset. Endvidere foreslås vejstykket langs med Amagerruten mellem den nordøstligste og den sydøstligste bebyggelse fjernet, hvilket forbedrer sammenhængen til den grønne kile.

Den ændrede bebyggelsesprocent betyder flere boliger/mere erhverv og dermed mere trafik. Det forventes, at den samlede trafikbelastning i området som helhed bliver i størrelsesordenen 200 bilture i døgnet. Trafikforøgelsen i denne størrelse kan klares på det eksisterende

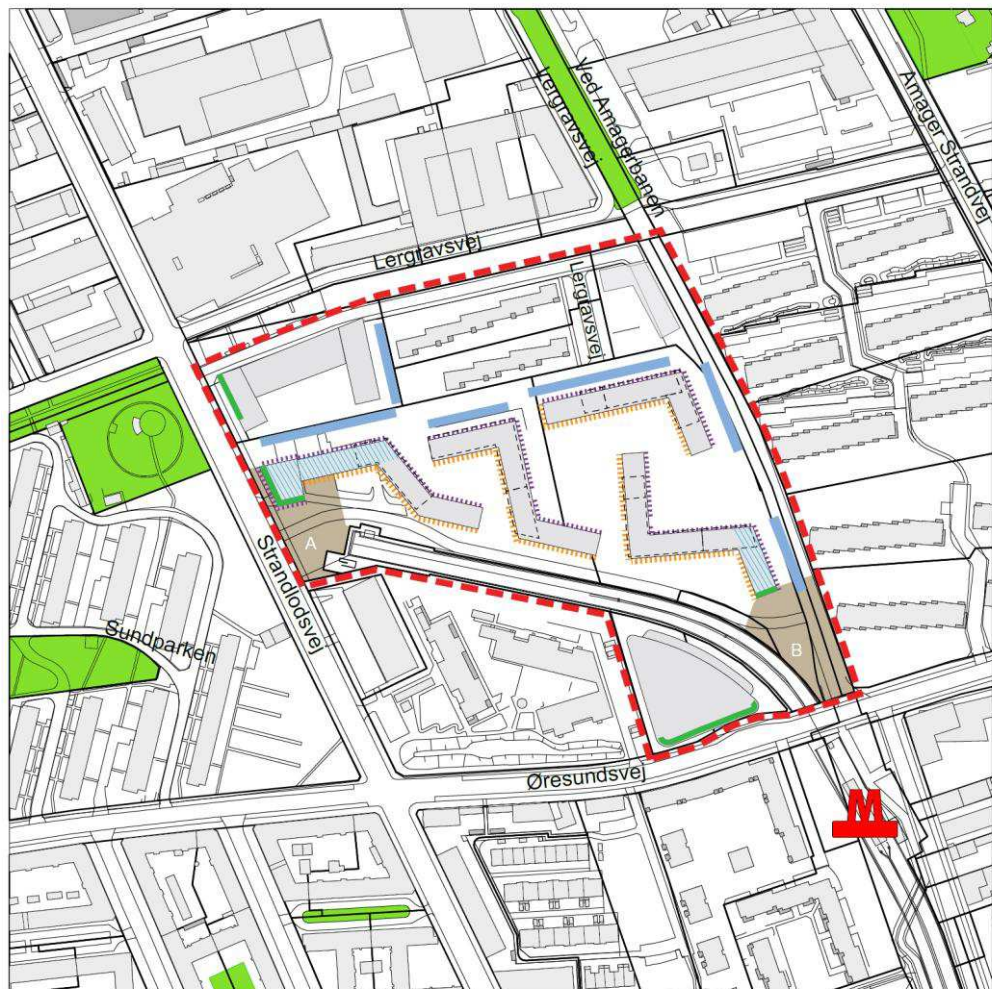









vejsystem.

### Tegning nr. 3 - Vejforhold, friarealer og stier (Ny)



## Tegning nr. 4 - Parkeringsarealer og pladser (Ny)



-  Grænse for lokalplanområde
-  Principiel placering af bilparkering på terræn
-  Bred Kantzone min. 4 m bredde
-  Smal Kantzone min. 0.6 m bredde
-  Byrum
-  Aktiv stueetage i min. 75 pct. af facadestrækningen
-  Evt. erhvervsbebyggelse

### I. Stianlægget 'Amagerruten', 6 henvendelser

Der peges på, at der i den hidtidige lokalplan er angivet en bredde på 12 m for stianlægget til både at rumme gang- og cykelsti. Denne bredde ønskes bevaret for at opnå mere lys og luft mellem bebyggelserne.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

I den nugældende lokalplan er der fastlagt et 12 m bredt areal til et stiforløb. Den østlige halvdel af dette areal har i en årrække tilhørt en

privat grundejer. Denne jordstriben er nu erhvervet af den samme udvikler, der ejer de øvrige dele af områderne I og II. Jordstriben er, ved at bytte arealer med kommunen, blevet lagt til områderne I og II, dog således at der fortsat ikke bygges på det 12 m brede areal. Det betyder ikke, at stianlægget vil fylde alle 12 m. Normalt vil et stianlæg på 6 m være passende.

#### **J. Grønne Kiler, 13 henvendelser**

Man ønsker at bevare de grønne kiler i området og finder, at den nye bebyggelse reducerer for mange af de grønne områder. Især området ved amagerruten ønskes bevaret med rigelig plads mellem bebyggelserne.

##### *Forvaltningens bemærkninger*

Det nye forslag til bebyggelsesplan forkorter de to bebyggelser, der løber langs Amagerruten. Som nævnt under punkt H foreslås vejstykket langs med Amagerruten mellem den nordøstligste og den sydøstligste bebyggelse fjernet. Begge dele forbedrer sammenhængen til den grønne kile.

#### **K. Kritik af høringsproces og høringsmateriale, 12 henvendelser**

Kritikken går på at indsigelserne føler sig overhørt. De føler ikke, at deres indsigelser fra første høring er blevet imødekommet i det nye forslag. Det gælder især problemstillingen vedrørende skyggegener på nabobebyggelserne.

Derudover er der kritik af høringsmaterialet som værende mangelfuldt. Det påpeges at skyggediagrammerne er mangelfulde, da de kun viser skyggevirkninger for 2 perioder og illustrationerne af tårnet ved Strandlodsvej er vist med 3 forskellige bredder (henv. Nr. 103).

##### *Forvaltningens bemærkninger*

Skyggediagrammerne er udført ud fra kommunens standard.

Skyggediagrammerne viser den måned, hvor solen står højest og den måned hvor skyggerne er længst. Tidspunkterne for skyggediagrammerne er også standard.

I de skyggediagrammer, der er forelagt TMU er der en udvidelse af tidsrummet til 19.45 for juni måned.

#### **L. Andet, 2 henvendelser**

**Henvendelse nr. 31** foreslår, at der etableres et lyssignal ved Lergravsvej, som sikrer overgang til dagligvarebutikkerne.

##### *Forvaltningens bemærkninger:*

Forvaltningen er opmærksom på at forholdene i krydset ikke er tilfredsstillende i dag. Krydset vil blive forbedret i forbindelse med

færdiggørelse af byggeaktiviteten på de omliggende ejendomme. Der er ikke planer om at etablere lyskryds.

**Henvendelse nr. 102** spørger, hvorfor værkstedsgrunden skal inddrages i lokalplanforslaget, da Skanska ikke ejer grunden.

*Forvaltningens bemærkninger:*

Værkstedsgrunden indgår i lokalplan 346. Hvis værkstedsgrunden ikke inddrages i den nye lokalplan, vil det betyde, at lokalplan 346 stadig ville være gældende for denne ejendom. Det er ikke ønskeligt.