



Bilag 5 - Notat om henvendelserne

22-11-2013

Sagsnr.
2013-0222452

Dokumentnr.
2013-0222452-23

Sagsbehandler
Morten Wigh Felsen
Pernille Klemens Orth

Lokalplanforslag "Lergravsvej" med tilhørende forslag til kommuneplantillæg har været i offentlig høring fra den 24. juli 2013 til den 25. september 2013.

Der er modtaget 211 henvendelser, jfr. bilag 4. En oversigt over emner i henvendelserne, samt antal henvendelser om de enkelte emner, er vedlagt sagen som bilag 4.

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

Forslag til ændringer af lokalplanforlaget, bilag 1, som foreslået neden for i dette notat er samlet i bilag 2. Efter endelig behandling indgår besluttede ændringer i den endelige lokalplan "Lergravsvej".

Henvendelser

Henvendelser fra lokaludvalg, myndigheder og forsyningsvirksomheder:

Henvendelse nr. 8. Amager Øst Lokaludvalg

Henvendelse nr. 9. Københavns Museum

Henvendelse nr. 2. DONG Energy

Henvendelser fra borgere og interesseorganisationer mv.:
Det er primært borgere i kvarteret, der har henvendt sig.

Henvendelser fra lokaludvalg, myndigheder og forsyningsvirksomheder

Bemærkninger fra Amager Øst Lokaludvalg – bilag 8, henvendelse nr. 204.

Lokaludvalget fastholder sin modstand mod den højeste del af bebyggelsen (som fremført i høring forud for planudarbejdelsen) og finder, at bebyggelse i øvrigt skal holdes i 4-5 etager og med en maksimal bebyggelsesprocent på 110. Lokaludvalget finder i øvrigt, at bebyggelse skal placeres, så den er til mindst mulig gene for de tilstødende bebyggelser. Lokaludvalgets bemærkninger med mindretalsudtalelse fra lokaludvalgsmedlem om stianlægget "Amagerruten" er vedlagt som bilag 9.

Center For Bydesign

Njalsgade 13, 5.
Postboks 447
2300 København S

Direkte telefon
3366 1331

E-mail
morfel@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009482044

Forvaltningernes bemærkninger

Bebyggelsestætheden fastlægges med tillægget til Kommuneplan 2011. I den gældende kommuneplan er bebyggelsesprocenten 110 i en del af planområdet, mens bebyggelsesprocenten er ca. 130 i to andre dele, idet bebyggelsesprocenten her skal beregnes for flere områder under et. Dette foreslås i tillægget til Kommuneplanen samlet til maksimalt 140 for området under ét, således at der kan ske en øget boligudbygning på en meget stationsnær placering frem for i mindre trafikalt velbetjente områder. Der henvises endvidere til forvaltningens bemærkninger under pkt. B.

Der foreslås i henvendelse nr. 187 fra Skanska en reduktion af den 32 m høje bygning ved ”Amagerruten”/Øresundsvej med 4 etager til en højde på 17 m og en placering 25 m fra den eksisterende bebyggelse øst for ”Amagerruten” svarende til bebyggelse langs en bred københavnsk gade. Denne nye løsning samt Skanskas efterfølgende ændringsforslag medfører en væsentlig reduceret skyggevirksomhed for området øst for lokalplanområdet.

I den eksisterende lokalplan er der en opdeling af området, der smaller til op mod Strandlodsvej. Forvaltningen vurderer, at denne løsning ikke medfører tilfredsstillende kvaliteter for friarealerne. Der lægges vægt på at optimere friarealerne i den nye lokalplan.

Bemærkninger fra Københavns Museum - henvendelse nr. 62.

Området lå ubebygget helt op til starten af 1900-tallet, hvor der opførtes industribyggerier.

Lokalplanområdet ligger i et område med få arkæologiske vidnesbyrd. Ved gravning kan man støde på arkæologiske levn. En arkæologisk forundersøgelse vil kraftigt reducere risikoen for uplanlagt, midlertidige standsninger af arbejdet, i henhold til lov om museer m.v. § 26 (beskyttelse af jordfaste fortidsminder).

Forvaltningens bemærkning

Der er henvist til Museumslovens bestemmelser i redegørelsens afsnit om ”tilladelser efter anden lovgivning”.

Orientering fra Dong Energy om transformerstationer og kabelanlæg, henvendelse nr. 2.

Oplysninger om ledningsoplysninger om ledningsanlæg inden for lokalplanområdet kan hentes bl.a. via hjemmesiden www.ler.dk.

Forvaltningens bemærkning

Oplysningen videregives til kommende bygherrer. Forvaltningen kan i øvrigt oplyse, at der ligger en stor afløbsledning i det tidligere areal til Amagerbanen. Ledningen blev omlagt i forbindelse med Øresund Strandpark, og HOFOR skal sikres mod et nyt krav om omlægning. Ledningsanlægget skal sikres ved en deklaration.

Henvendelser fra borgere og interesseorganisationer mv.

A. Bebyggelsesplan, omfordeling af arealer, 176 henvendelser

Generelt er der ønske om, at strukturen i den eksisterende lokalplans bebyggelsesplan opretholdes, og at bebyggelsen holdes i de samme højder, som i den hidtil gældende lokalplan, bl.a. således at de henholdsvis 32 m og 37 m høje bygningsdele ikke muliggøres. Det ønskes endvidere, at der ikke bygges langs "Amagerruten" på en måde, der fjerner havkig og/eller giver skygge på de eksisterende bebyggelses altaner m.v. Bebyggelsen ønskes flyttet længere væk fra skellet mod "Amagerruten".

§ 6, stk. 2, punkt c, ønskes ændret således "Der skal sikres god og direkte mulighed for adgang til haveanlæg fra samtlige lejligheder i bebyggelsen".

I stedet for parkeringshus ønskes boliger eller et grønt område, idet placeringen af parkeringshuset af mange nævnes som værende uigennemtænkt, fordi man planlægger at placere det lige ved en daginstitution med 140 børn.

Endelig ønskes, at der i stedet for boligbebyggelse på ejendommen ved Lergravsvej/"Amagerruten" indrettes en børneinstitution eller en offentlig legeplads.

Forvaltningens bemærkninger

I den eksisterende lokalplan (bilag 10), er der planlagt for en grøn kile langs metroarealet som udgjorde et afstandsbælte til banearealet.

Afstandsbæltet var nødvendigt den gang metroen var ført på terræn og tænkt ført på en bro over Øresundsvej, og ikke som nu i en banegrav under Øresundsvej.

I den eksisterende lokalplan er der en opdeling af området med boliger nærmest "Amagerruten", og erhverv i den smalle del op mod Strandlodsvej.

Bebyggelsesplanen i lokalplanforslaget Lergravsvej er delvis inspireret af et forløb, der supplerer den grønne kile i midten af Lergravsvej med et bredere ubebygget areal i den nordlige del af område II (bilag 1) frem til Amager Strandvej samt et forløb ved metroens trace.

På baggrund af de nuværende forhold finder forvaltningen, at friarealerne vil blive bedre for de kommende beboere/brugere med den nye bebyggelsesplan.



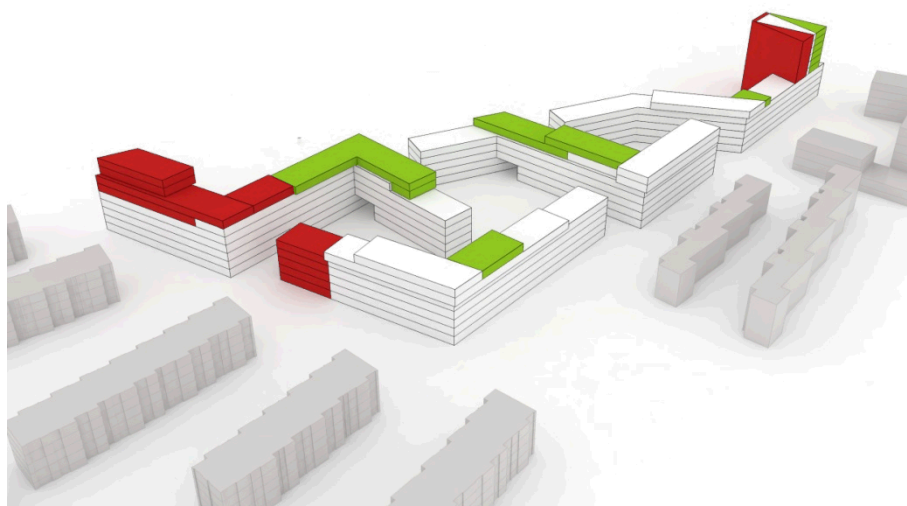
Luftfoto pr. 2012, af bl.a. bebyggelserne syd og nord for Øresundsvej, der viser forløbet af bygningsplaceringen langs Amagerbanens tidligere areal.

Bebyggelsesplanen er i stil med den udbygning, der er udført inden for det eksisterende lokalplanområde syd for Øresundsvej, idet der er et bygningsmæssigt forløb med enkelte åbninger mod "Amagerbanens" tidligere areal og en rumdannende bebyggelse vest herfor.

Den ønskede ændring af bestemmelsen i § 6, stk. 2, punkt c, om adgang fra de enkelte opgange foreslås ikke imødekommet, idet beboerne erfaringsmæssigt ikke benytter friarealerne, hvis der ikke er nem direkte adgang hertil.

Vedrørende højden på bebyggelsen har bygherren foreslået, at disponering af bebyggelsen justeres, således at den 32 m høje bygning reduceres med 4 etager, således at bygningen i stedet for 9 etager kommer til at indeholde 5 etager, svarende til en højde på 17 m. Herudover foreslås enkelte etager og en opgang langs "Amagerruten" fjernet. De fjernede etager foreslås omfordelt til andre bygninger inde i den planlagte bebyggelse som angivet på skitsen nedenfor.

Den ”grønne kile” føres fra Amager Strandvej videre over ”Amagerruten” gennem den forøgede åbning i bebyggelsesplanens østlige del og ender i gårdrummet her som muliggjort med den reviderede bebyggelsesplan for Skanskas bebyggelse.



Skitse - udarbejdet af Henning Larsen Arkitekter – der med grøn farve viser den overordnede genplacering af etagearealer af de med rød farve viste bygningsdele/etagearealer, der er fjernet fra bebyggelsesplanen i lokalplanforslagets område II (Skanskas byggeri).

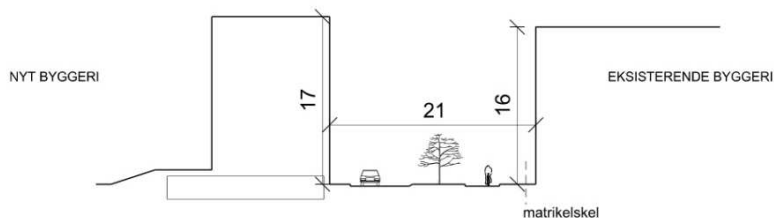
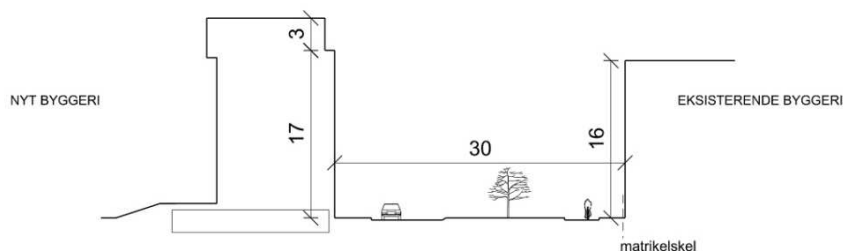
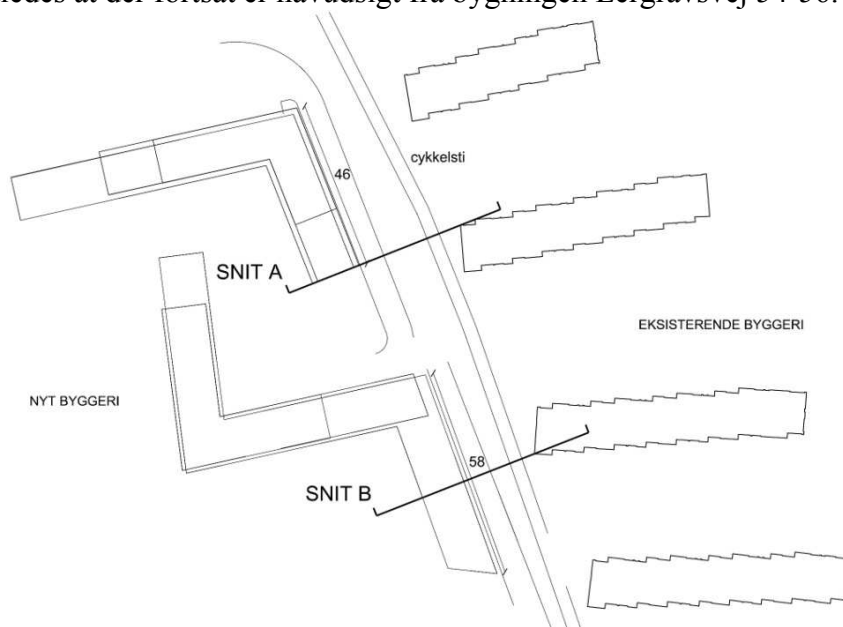
Med fjernelse af 4 etager af den 32 m høje bygning og etablering af en større åbning over for den eksisterende del af den brede grønne kile op til Amager Strandvej og mod ”Amagerruten” er en del henvendelser således imødekommet. Lokalplanforslaget ændres i overensstemmelse hermed. Vedrørende den 37 m høje bygning er denne opretholdt, men ”drejet” som vist oven for på skitsen over ændrede etagearealer, for at markere torvet ved Strandlodsvej og give en slags ”portvirkning” sammen med den højeste bygningsdel i bebyggelsen nord for Lergravsvej, som har samme højde.

I den eksisterende lokalplan er den maksimale højde sat til 17 m. Denne højde er fastholdt i væsentlige dele af den ny bebyggelsesplan. De øvrige højder er på henholdsvis 14 m, 20 m og 23 m. Med de afstande, der er til omliggende bebyggelser, og højderne på nyere bebyggelser i området, finder forvaltningerne, at disse højder bør tillades for at tilvejebringe en fortætning af området.

Vedrørende valg af bebyggelsesplan, i relation til bebyggelse øst for lokalplanområdet, er den ny bebyggelse placeret henholdsvis ca. 22 m, 30 m og mindst ca. 14 m fra gavlene på bebyggelsen øst for ”Amagerruten”. Disse afstande svarer rigeligt til, hvis bebyggelsen var placeret langs typiske københavnske gader. En bebyggelse med facader langs ”Amagerruten” er en fortsættelse af den struktur, der er

såvel mod syd inden for det eksisterende lokalplanområde som i lokalplanområdet nord for Lergravsvej.

Bebyggelsen på hjørnet af Lergravsvej og "Amagerruten" er placeret, således at der fortsat er havudsigt fra bygningen Lergravsvej 54-56.



TVÆRSNIT I GADERUM

DATO: 2013.11.22

HENNINGLARSENARCHITECTS

Skitsen viser afstande, facadelængder og højder på begge sider af cykel- og gangarealet "Amagerruten" ved Skanskas påtænkte bebyggelser.

Vedrørende parkeringshuset er det i den eksisterende lokalplan placeret netop der med henvisning til, at metroen var tænkt ført over

Øresundsvej på en bro og en dæmning. Dette gjorde arealet mindre attraktivt til boligformål og andre støjfølsomme anvendelser. Efter at metroen er placeret i en banegrav ud for arealet, kunne arealet være egnet til bl.a. boliger. Der kan imidlertid ikke peges på alternative placeringer af parkeringen, uden at der sker en betydelig fordyrelse af parkeringspladserne. Dette er sammen med gener ved evt. støj fra metro-togene i svinget op til Øresundsvej delvis baggrunden for at opretholde den hidtidige placering af det fælles parkeringsanlæg. Da parkeringshuset skal opfylde parkeringskravet til de eksisterende bebyggelser skal parkeringshuset ligge rimeligt nært bebyggelserne. Endvidere forudsættes der indrettet butikker i parkeringshusets stueetage, som bl.a. er med til at skabe byliv ved metrostationen.

Nogle af ejerne af de bebyggelser, der er opført med krav om deltagelse i parkeringshuset i den eksisterende lokalplan, svarende til en 1/3 af parkeringen i p-huset, finder, at det er usikkert, om der er behov for parkeringspladserne, og om de i givet fald vil blive brugt fuldt ud. Andre mener, at der vil blive brug for parkeringshuset, og at det derfor skal opføres.

Forvaltningen finder, at planlægning af arealet til p-hus er den bedst mulige løsning i den givne situation.

Parkeringsnormen er i Kommuneplanen fastlagt til højst 1 p-plads pr. 100 m² etageareal og mindst 1 p-plads pr. 200 m² etageareal.

Der er rejst tvivl om parkeringskravet på 1 plads pr. 150 m² etageareal i planforslaget er nok til den nye bebyggelse, hvilket forvaltningen skønner det er med henvisning til bilejerskabet i de nyere bebyggelser i det eksisterende lokalplanområde. Bilejerskabet er undersøgt i 2012.

Parkeringskravet fastsættes alene for ny bebyggelse i lokalplanområdet "Lergravsvej".

Vedrørende ønsket om daginstitution på hjørnet af Lergravsvej og "Amagerruten" er der med lokalplanforslaget Lergravsvej kun lagt op til reservation af areal til børneinstitutioner i området ved Øresundsvej/ Strandlodsvej. Lokalplanen er ikke til hinder for, at grunden kan benyttes til institutionsformål.

Der er ikke overvejelse om at foreslå ejendommen fastlagt til offentlige formål, idet der skønnes at være legemuligheder nok i kvarteret. Fastlæggelse af en offentlig legeplads kan medføre krav om kommunal overtagelse af arealet.

B. Bebyggelsesprocenter, 98 henvendelser

Henvendelserne går primært på, at man ikke ønsker, at bebyggelsesprocenten i lokalplanen øges fra 90-110 til 140.

Lokaludvalget har anført, at bebyggelsesmulighederne på hjørnegrunden Lergravsvej /Strandlodsvej bliver med en højere bebyggelsesprocent end 140.

Forvaltningernes bemærkninger

Bebyggelsestætheden fastlægges med tillægget til Kommuneplan 2011. I den gældende kommuneplan er bebyggelsesprocenten 110 i en del af planområdet, men den reelle bebyggelsesprocent er ca. 130 i to andre dele, idet bebyggelsesprocenten her skal beregnes for flere områder under et. Dette foreslås samlet til en bebyggelsesprocent på 140, således at der kan ske en øget boligudbygning på en meget stationsnær og attraktiv placering, frem for i mindre trafikalt velbetjente områder med ringere rekreative områder i nærheden. Metroens forløb i området er ændret, og dermed er forudsætningerne for områdets planlægning ændret.

Der er i lokalplanen fastlagt en bebyggelsesprocent på 140. Det vurderedes samlet set mest bæredygtigt, at bebyggelsen på dette sted opføres med den foreslåede tæthed, samtidig med at nærheden til Amager Strandpark gør området særligt attraktivt for børnefamilier.

Vedrørende bebyggelsesprocenten på hjørnegrunden

Lergravsvej/Strandlodsvej kan det oplyses, at det er rigtigt, at bebyggelsesprocenten på denne grund overstiger 140, men da det maksimale etageareal i lokalplanforslaget er sat til 44.700 m², vil bebyggelsesprocenten for området som helhed, ikke overstige 130. Forvaltningen har fundet det hensigtsmæssigt, at grunden kan udnyttes på en anden måde end tidligere. Ejeren ønsker i udgangspunktet at bygge videre på de bygninger, der er på grunden i dag, hvilket er baggrunden for den isoleret set højere bebyggelsesprocent.

C. Bygningshøjder, 82 henvendelser

Henvendelserne om bygningshøjder omhandler de to højeste bygninger i område II, samt den skyggevirkning de medfører for de omboende dels på altaner og dels på friarealer.

Endvidere er der forslag om, at bebyggelsen opføres i højst 4-5 etager.

Der er foreslået en forøgelse af de generelle bygningshøjder med 1 m for at kunne leve op til bygningsreglementets nye krav om isolering mv. Imødekommelse af dette ønske vil ifølge forslaget ikke betyde, at der kan bygges flere etager.

Forvaltningens bemærkninger

Der henvises til ovenstående om bebyggelsesplanen, ad A, samt til forvaltningens bemærkninger til Amager Øst Lokaludvalgs bemærkninger side 2.

Forvaltningen finder, at der i kommentaren til § 5, stk. 2 allerede er åbnet for dispensation, der muliggør en ekstra højde på op til 1 m

såfremt antallet af etager ikke øges, såfremt den konkrete begrundelse er isolering og skyggevirkning på omgivelserne ikke forværres samt en generel kvalitetsforøgelse ved en øget højde i bebyggelserne.

D. Arkitektonisk udtryk, 18 henvendelser

Der er ønske om, at den fremtidige bebyggelse får et samstemmende arkitektonisk udtryk med bebyggelserne Øresund – og Sundby Parkvej og ikke en helt anden stil. Det ønskes, at området fremstår som én by arkitektonisk set og ikke som en selvstændig enhed. Der fremsættes ønske om, at evt. nye bygninger opføres i samme materialer som omkringliggende bebyggelse med mursten eller skalmur.

Der gives udtryk for, at det planlagte parkeringshus er grimt, og, at det kan gøres bedre.

Det foreslås, at de på tegning nr. 2 viste tagetager i område II af arkitektoniske grunde kan stikke 1 m ud fra facaden i stedet for som foreslået i lokalplanforslaget 0,5 m.

Forvaltningens bemærkninger

Det er tilstræbt, at der kommer et andet arkitektonisk udtryk inden for lokalplanområdet Lergravsvej, bl.a. fordi bebyggelsen forventes at indeholde anderledes boligtilbud, herunder store boliger i flere etager.

Med henvisning til, at det skal være muligt arkitektonisk tilfredsstillende at bygge oven på den eksisterende bebyggelse på hjørnet af Strandlodsvej og Lergravsvej foreslås denne bestemmelse indføjet som et nyt punkt k) i stk. 2 i § 6 "Bebyggelsens ydre fremtræden", hvorved det nuværende punkt k) ændres til punkt l):

k) Indenfor matr.nr. 4286 gælder særligt: Påbygninger på den eksisterende bygning skal afvige fra den eksisterende bebyggelse ved at have en anden farve, et andet materiale og andre proportioner og former, således at påbygninger markant adskille sig fra det eksisterende byggeri.

Påbygninger kan udføres i metal, plademateriale, tegl eller pudsede overflader.

Det bemærkes, at parkeringshuset er designet i forhold til stedet og sin anvendelse. Lokalplanen udstikker rammerne for dets udseende, men udelukker ikke en anden arkitektur end det nuværende forslag, der er tænkt opført i bæredygtige materialer med en facade i trælameller. Forvaltningen finder det rigtigt, at der er en sammenhæng mellem en bygnings anvendelse og de krav, der stilles til dens arkitektoniske udtryk.

Det foreslås, at de på tegning nr. 2 viste tagetager i område II af arkitektoniske grunde kan stikke 1 m ud fra facaden i stedet for som foreslået i lokalplanforslaget 0,5 m. Dette ændres i lokalplanens § 6, stk. 2, punkt j).

E. Skyggeforhold, 115 henvendelser

De omboende mener, at den planlagte bebyggelsesplan medfører tab af gode lysforhold, og at det gode udeliv ændres for en del af bebyggelsen. Den eksisterende bebyggelse kommer til at ligge i skygge ikke kun om vinteren, men også på sene eftermiddage og aftener i sommermånederne.

Forvaltningens bemærkninger

Bebyggelsesplanen er foreslået ændret, således at 4 etager på den 32 m høje bygning fjernes, så bygningen reduceres til 17 m højde, og at den øvrige bebyggelse ikke må opføres højere, end det der fremgår af planforslaget. Der er udarbejdet nye skyggediagrammer i forbindelse med den ændrede bebyggelsesplan. Skyggediagrammerne kan ses i bilag 2. Der henvises i øvrigt til forvaltningens bemærkninger under pkt. A. se endvidere nedenfor de her viste skyggediagrammer for sidst på dagen ved jævndøgn og ved Sankt Hans.

Skyggediagrammer udarbejdet af Henning Larsen Arkitekter.



Skygger for den reviderede bebyggelsesplan ved jævndøgn kl. 17.45, hvor der endnu er nogle friarealer og altaner med sollys.



Skygger for den reviderede bebyggelsesplan ved jævndøgn kl. 18.45, hvor der ikke længere er sollys.



Skygger for den reviderede bebyggelsesplan ved Sankt Hans kl. 17.45, hvor der få skygge fra den kommende bebyggelse.



Skygger for den reviderede bebyggelsesplan ved Sankt Hans kl. 18.45, hvor der er vist skygge fra den kommende bebyggelse.



Skygger for den reviderede bebyggelsesplan ved Sankt Hans kl. 19.45, hvor der er vist skyggevirkning på friarealer og facader fra den kommende bebyggelse.

F. Vindforhold ved høje huse m.v., 2 henvendelser

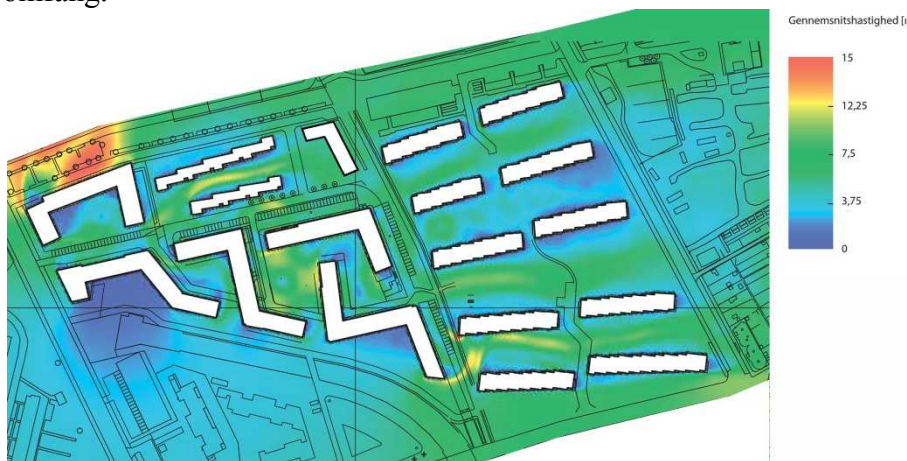
Høje huse skaber turbulens, hvorfor der efterlyses estimater eller målinger, der belyser eventuelle problemer, som de foreslåede høje huse kan skabe i området.

Interessegruppen ”Imod høje Huse” nævner, at det er almindeligt kendt, at vindforholdene her er kraftige og giver gener. Endvidere nævnes det, at der er erfaring for vindstøj fra høje bygninger.

Forvaltningens bemærkninger

Ved opførelse af høje huse er det normalt lange/brede facader, der medfører stærk vind.

Den 37 m høje bygning har en facade, hvor vindpåvirkninger mod øst delvist afbødes af taget på den tilstødende bebyggelse og hvor der på arealerne op mod Strandlodsvej skal redegøres for om der til sin tid skal ske en lægivende beplantning. Der forventes derfor ikke genegivende vindpåvirkninger af nabobebyggelser. I byggesagen skal det således påvises, at der ikke bliver utilfredsstillende vindforhold på arealerne op til det høje hus. Dette kan ske ved bearbejdning af kantzonerne og lægivende beplantning på pladsen op til den høje bygning, jfr. § 7, stk. 6, punkt c. Det vil ligeledes indgå i den konkrete byggesagsbehandling, at tag- og facadeudformning samt overfladen på materialer ikke skal give anledning til vindstød og lyde i generende omfang.



Vindskemaet viser, at der bliver tilfredsstillende vindforhold for arealerne i lokalplanområdets friarealer og i området øst herfor ved den fremherskende vestlige vindretning. Vindskemaet omfatter ikke eksisterende beplantninger.

G. Havudsigt, 12 henvendelser

Den nordlige bebyggelse langs ”Amagerruten” vil spærre for udsigten for noget af Øresundshave I og for det meste af Øresundshave II - Lergravsvej 46-58. Det foreslås, at korridorerne med havudsigt videreføres i den nye plan med frit udsyn fra Strandlodsvej til Amager Strandvej.

Forvaltningens bemærkninger

Bebyggelsen er placeret, så udsigten stort set opretholdes for bebyggelsen Lergravsvej 54-58. Derimod opretholdes denne mulighed ikke for Øresundshave I - Lergravsvej 46-52. Bebyggelserne på denne del af lokalplanområdet er tillempet efter den eksisterende lokalplans bebyggelsesplans principper ved opførelse af 2 længebygninger i stedet for 1, jfr. bilag 10.

H. Parkering, 50 henvendelser

Nogle af ejerne af de bebyggelser, der er opført med krav om deltagelse i parkeringshuset i den eksisterende lokalplan, svarende til en 1/3 af parkeringen, finder, at det er usikkert om der er behov for parkeringspladserne, og om de i givet fald vil blive brugt fuldt ud. Andre mener, at der vil blive brug for parkeringshuset, og at det derfor skal opføres senest samtidig med udbygning af området. Der endvidere er rejst tvivl om parkeringskravet på 1 plads pr. 150 m² etageareal i planforslag Lergravsvej er nok til den nye bebyggelse. Endelig er der indvendinger imod placering af parkering i område II - på og ved det tidligere areal for Amagerbanen, og at kommunen muliggør dette ved at bytte arealer.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen har undersøgt det eksisterende bilejerskab i de ejendomme, der er berørt af kravet om deltagelse i p-huset. Her er bilejerskabet ca. 1 plads pr. 150 m² etageareal. Dette svarer ca. til de anlagte parkeringspladser på terræn, hvis beboerne indbyrdes har fri adgang til pladser til parkering. Bilejerskabet er uens på de enkelte ejendomme.

Bilejerskabet i området har været stigende, og er som nævnt meget uens.

Den eksisterende lokalplan har forudsat, at det planlagte fælles parkeringshus/-anlæg skal dække en del af al fremtidig parkering i området. Det nu viste parkeringshus skal indeholde parkering til butikkerne i bygningens stueetage og ca. det antal parkeringspladser, der er stillet krav om i de indtil nu tilladte byggerier inden for det eksisterende lokalplanområde. Eventuelle nye bebyggelser i det nugældende lokalplanområde syd for Øresundsvej kræver en ændret planlægning eller dispensation til andre løsninger.

Forvaltningen skønner, at kravet på 1 plads pr. 150 m² etageareal er tilstrækkeligt med henvisning til, at det svarer til det gennemsnitlige bilejerskab i en række nyere bebyggelser i det nugældende lokalplanområde. Den projekterede bebyggelse får en særlig stationsnær beliggenhed og nem adgang for cykler, som alt andet lige taler for et parkeringskrav i denne størrelsesorden.

Vedrørende muligheden for placering af parkeringspladser i område II kan det oplyses, at der i den eksisterende lokalplan er der fastlagt et 12 m bredt areal til et stiforløb. Den østlige halvdel har i en årrække tilhørt en privat grundejer. Arealet er nu erhvervet af den samme udvikler, som ejer de øvrige dele af områderne I og II. Da kommunen ikke ønsker at generhverve areal til et stianlæg, har forvaltningen fundet det hensigtsmæssigt at bytte arealer, dog således, at der fortsat ikke sker bebyggelse på det 12 m brede areal. Halvdelen af Amagerbanens tidligere areal indgår derfor i lokalplanen som

ubebygget areal i område II, og anlægges i direkte forbindelse med bebyggelsen i stedet for på den anden side af cykelruten.

I. Opretholdelse af den eksisterende lokalplan, 33 henvendelser

Den eksisterende lokalplan ønskes opretholdt, fordi man har erhvervet boligerne i tillid til, at der ikke blev ændret i bebyggelsesplanen.

Forvaltningens bemærkninger

Placering af metroen i en banegrav i stedet for på og over terræn, se bilag 10, har givet nye muligheder for at udnytte arealet, samtidig med at det er kommunens mål at skaffe tilfredsstillende boliger og arbejdspladser til de mange nye borgere, der forventes i de kommende år, samtidig med at man får mest mulig gavn af de store offentlige investeringer, der gjort i kvarteret.

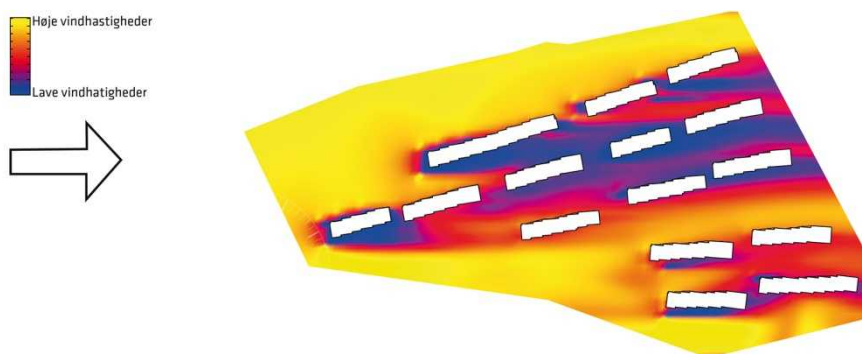
J. Bebyggelse oven på stokhusstrukturen / opretholdelse af længehusstrukturen, 17 henvendelser

I henvendelserne gøres gældende, at den planlagte bebyggelsesplan ligger helt fast, og at der opnås den bedste bebyggelsesplan ved, at opretholde den hidtil gældende bebyggelsesplan om fornødent med en forøgelse af bygningshøjden.

Forvaltningens bemærkninger

Der henvises til forvaltningens besvarelse under pkt. A.





SKANSKA HENNING LARSEN ARCHITECTS

TIDLIGERE BEBYGGELSESPLAN - VINDANALYSE
DATO 2013.10.01

Vindstudier for den "eksisterende" bebyggelsesplan (øverst) viser høje vindhastigheder på mange af områdets friarealer i forhold til de forhold der er forventet komfortmæssigt ved gennemførelse af den ændrede bebyggelsesplan, se ad pkt. F.

K. Boliger oven på parkeringshus eller på arealet til dette, 5 henvendelser

Ved placering af boliger på parkeringshusets arealer kan der bygges færre etagemeter i det øvrige område.

Forvaltningens bemærkninger

Omfanget af bebyggelse er set under et for parkeringshusgrunden og arealet på den nordlige side af metrograven fastsat til 44.700 m². Hvis der bygges boliger, på den grund parkeringshuset ligger på, vil parkeringen skulle placeres andet steds inden for lokalplanområdet. Forvaltningen har ikke kunnet pege på en sådan løsning.

L. Børneinstitution på ejendommen Lergravsvej 60-62, 1 henvendelse

Der er stillet forslag om indretning af børneinstitution på grunden.

Forvaltningens bemærkninger

Der henvises til forvaltningens bemærkninger til pkt. A.

M. Park/legeplads på ejendommen Lergravsvej 60-62, 1 henvendelser

Det foreslås, at ejendommen fastlægges til offentlig park/legeplads, når der sker en øget trafik over naboejendommen, Lergravsvej 46-58, hvor børn hidtil har leget trygt.

Forvaltningens bemærkninger

Der henvises til forvaltningens bemærkninger til pkt. A.

N. Park på p-husgrunden, 4 henvendelser

Der er ønsker om at grunden benyttes til park i stedet for til parkeringshus m.v.

Forvaltningens bemærkninger

Der henvises til forvaltningens bemærkninger til pkt. A.

O. Miljøstation, 2 henvendelser

Der er ønske om, at den midlertidige miljøstation øst for lokalplanområdet bliver erstattet af permanent miljøstation inden for lokalplanområde "Lergravsvej".

Forvaltningens bemærkninger

Der er planlagt en sådan miljøstation i det nordlige område inden for lokalplanområde "Lergravsvej".

P. Miljøforhold, 28 henvendelser

Der er fremsat bemærkninger om, at man finder det uansvarligt miljømæssigt at lægge et parkeringshus så tæt på en børneinstitution.

Forvaltningens bemærkninger

Parkeringshuset er placeret som hidtidigt i den eksisterende lokalplan. Der vurderes ikke, at der ved børneinstitutionen er en målbar øget luftforurening med bilos fra parkeringshusets brug.

Q. Støj fra Metroen, 1 henvendelse

I redegørelsen til lokalplanforsaget er det anført, at "støj og vibrationer fra metroen giver ingen gener for de kommende bebyggelser." Denne bemærkning opfattes som værende "lige lovlig frisk". Det bemærkes, at støjfølsomhed er noget individuelt, men med tog op mod 24 tog i timen rundt i svinget kan sikkert godt høres på en del altaner.

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.

R. Kapacitet Metroen, 9 henvendelser

Der stilles spørgsmålstejn ved, om nærheden til metroen er en rimelig forudsætning i planlægningen, når man oplever at toget ofte kører uden, at der er plads til passager, der ønsker at komme med den aktuelle afgang.

Forvaltningens bemærkninger

Metroselskabet har mulighed for at øge kapaciteten, hvis der er behov herfor, fx 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, allerede 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.

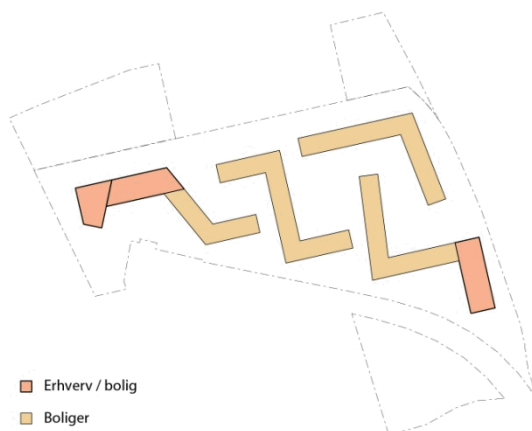
Metroen er designet således, at det er muligt senere at øge kapaciteten. Dette kan f.eks. ske ved at øge frekvensen af togene og / eller indbygge en ekstra vogn på togsættene.

S. Vejforhold og vejadgang, 40 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. Beboerne forudser, at det er forbundet med risiko for ulykker at placere til- og frakørsel for parkeringshuset så tæt på børneinstitutionen.

Forvaltningens bemærkninger

Det er ved deklaration sikret, at der er adgang til den kommende bebyggelse fra Lergravsvej. Denne vejadgang og parkeringsanlægget udgør et afstandsbælte til den eksisterende virksomhed og er forudsat opretholdt bl.a. med henblik på, at område II kan udbygges trinvis, da der ikke er konkrete planer om nedrivning af bebyggelserne Strandlodsvej 67.



Erhverv foreslås placeret, så det medfører mindst mulig trafik ind i området. Lokalplantegning nr. 4 i bilag 2 angiver placeringen.

Forvaltningen foreslår - for at reducere den kommende trafik mest muligt - at det fastlægges i lokalplanen, at bebyggelserne med tilkørsel fra Lergravsvej er fastlagt til beboelse, der erfaringsmæssigt medfører færre bilkørsler end erhvervsbebyggelse.

Derfor foreslås følgende ændring af lokalplanens ”§ 3, stk.

3, Erhvervsetagearealer i område II”, punkt a)” indledes med følgende:

”Erhvervsetagearealer må alene placeres i den del af bebyggelsen der er vist skraveret på tegning nr. 3. Det foreslås, at den viste spærring på adgangsvejen fra Strandlodsvej flyttes til mellem de to sidste bygninger som vist på tegning 3”.

Forvaltningen er opmærksom på problemstillingen med trafiksikkerhed i forhold til institutionen og vil i forbindelse med byggesagen for p-huset sikre, at adgangen bliver etableret på en måde så det tages videst muligt hensyn til trafiksikkerheden på stedet. Der er afstand mellem de to indkørsler, se ny illustration 5 i bilag 2.

T. Stianlægget ”Amagerruten”, 8 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. Der er derfor ikke forventet, at anlægget bliver 6 m bredt, og at det øvrige areal indgår som ubebygget areal med tilkørsels- og parkeringsarealer for bebyggelse vest for ”Amagerruten”.

Forvaltningens bemærkninger

Stianlægget ”Amagerruten” er forudsat etableret på baggrund af bestemmelserne i den eksisterende lokalplan.

Den foreslåede opdeling af arealets ubebyggede områder er efter forvaltningens skøn bedst udnyttet som afstandszone til bebyggelse øst for ”Amagerruten” lidt i stil med området syd for Øresundsvej og med de begrænsninger, der er i området med overkørsler, pladسدannelse m.v. ved Øresundsvej.

U. Stianlæg i øvrigt, 6 henvendelser

I helhedsplanen for område II, der er udarbejdet af bygherre, er der vist eksempel på en videreførelse af stisystemet i område II videre mod øst/Amager Strandvej.

Forvaltningens bemærkninger

Eksemplet på en sådan videreførelse af stisystemet indgår ikke i dette planområde, og er kun illustration af, hvordan der kunne tilføres mere liv på friarealerne øst for lokalplanområdet.

V. Trafikbelastning, 55 henvendelser

Det fremføres, at den fremtidige bebyggelse vil medføre en betydelig øget trafik i kvarteret.

Forvaltningens bemærkninger

Med ændringen af bestemmelsen om placering af evt. erhverv kan ske i bebyggelserne nærmest henholdsvis Øresundsvej og Strandlodsvej skønnes trafikbelastningen på Lergravsvej begrænset. 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.

X. Træer og beplantning, 3 henvendelser

Det ønskes oplyst, hvad man har tænkt omkring skyggevirkningen fra de store træer, som står syd boligerne Lergravsvej 54, 56 og 68. Træerne står som en mur og blokerer for lyset/ solen for en del af lejlighederne. Det anbefales stærkt, at de træer beskæres kraftigt eller fjernes. I en anden henvendelse anmodes om at enhver forringelse af vækstvilkår for de eksisterende, sunde og raske træer undgås.

Forvaltningens bemærkninger

Forud for høringsperioden har forvaltningen fået en anmodning om bevaring af træerne. På den baggrund er der foretaget en vurdering af, om træerne er bevaringsværdige samt af den bevaringsværdige karaktergivende beplantning midt i området.

På baggrund heraf er 20 træer angivet som bevaringsværdige på lokalplantegning nr. 3. Der er behov for at sikre disse træer i lokalplanen. Det foreslås derfor, at stk. 9 i § 7 "Byrum og ubebyggede arealer", om "Nyplantning af træer" med tilhørende kommentar ændres til:

Stk. 9. Træer og ændring af tegning nr. 3.

- a) De på tegning nr. 3 markerede bevaringsværdige træer må kun fjernes, hvis det er påkrævet i forbindelse med nybyggeri og må ikke fjernes eller beskæres væsentligt uden tilladelse fra Teknik- og Miljøforvaltningen.

- b) For træer plantet i muld gælder, at de skal plantes i åbne muldbede med minimum 10 m³ pr. træ.
- c) For træer plantet i lukkede befæstelser, herunder vejarealer, eller på etagedæk gælder, at der som minimum skal være 15 m³ rodvenlig befæstelse pr. træ.
Heraf skal mindst 2,5 m² omkring stammen være åbent muldbed.

Kommentar

Tilladelse til fældning af bevaringsværdige træer forudsætter dispensation, der vil blive givet, hvis træerne er syge eller døde. Det bliver betinget, at der sker en genplantning af træer. Der kan endvidere gives dispensation til at fjerne enkelte bevaringsværdige træer, på betingelse af senere genplantning, hvis det er påkrævet i forbindelse med byggefaserne for nybyggeriet.

Inden for eksisterende træers drypzoner anbefales det, at der ikke foretages anlæg eller udgravning, der forringer træernes vækstvilkår. For at forhindre jordkomprimering bør eksisterende træers vækstzoner beskyttes mod tung trafik, byggepladsetablering, byggematerialeoplagering i nedrivnings- og anlægsperioder. Desuden anbefales det, at træers stamme og krone beskyttes i samme perioder, så træerne ikke påføres skader.

For træer, som plantes i rodvenligt bærelag, anbefales det, at plantehullet er mindst 1 m dybt, og at eksisterende råjord under plantehullet løsnes. Ved plantning af træerne bør bedet være mindst 1,5 m dybt, og overkant af bedet højst placeres 0,8 m over de befæstede arealer. Øvrig beplantning på dæk bør have minimum 0,5 m muldlag.

Y. Ledningsforhold, 2 henvendelser

Henvendelserne henleder opmærksomheden på, at der kan være/er ledningsanlæg i området.

Forvaltningens bemærkninger

Der henvises til bemærkninger i indledningen.

Z. Overholdelse af eksisterende tinglysninger, 4 henvendelser

Henvendelserne henleder opmærksomheden på grundejerforpligtelser, servitutter o.lign.

Forvaltningens bemærkninger

Lokalplanens bestemmelser tilsidesætter servitutter, der ikke er forenelige med planens bestemmelser.

Æ. Borgerinddragelse, 5 henvendelser

En borger mener, at der skal foretages en ny planlægning af området, hvor de omboende tages med på råd. En henvendelse består alene af en henvisning til en facebook- adresse.

Forvaltningernes bemærkninger

I forbindelse med revisionen af kommuneplanen i 2011 skete der ikke en ændring af planerne for området, fordi det var uafklaret, om metroen kunne overdækkes, hvilket efterfølgende er undersøgt. Det har nu vist sig ikke at tilrådeligt, så rammerne for metroen er uændret. Dette betyder, at ændringerne af de øvrige rammer primært indebærer en forenkling (færre rammeområder, ikke beregning af byggeret for flere rammer under et), og kun i mindre omfang en forøgelse af byggemulighederne, nemlig fra 110 til 140 i et område og fra ca. 130 til 140 i de øvrige, mens muligheden for en blanding af bolig og erhverv bevares. Dermed er der ikke tale om så omfattende planmæssige ændringer, at det har været relevant at anvende planlovens regler om supplerende høring eller en helt ny planproces.

Vedrørende debat på facebook henvises til besvarelsen under punkt Å. (Afsenderen af henvendelsen er mundtligt orienteret om forvaltningens afvisning af henvendelsen som en del af henvendelserne i sagen).

Ø. Grønne kiler og 15.000 m² grønt område, 40 henvendelser

Det er et udbredt ønske fra de omboende om at opretholde planen om det grønne bælte gennem området og i Lergravsvej frem til Amager Strandvej.

Friluftsrådet for København foreslår, at der i lokalplanområdet indarbejdes et sammenhængende grønt parkareal på mindst 15.000 m² svarende til ca. to fodboldbaner samt i konsekvens heraf, en reduktion af bebyggelsesprocenten og en forøgelse af friarealprocenten.

Friluftsrådet ønsker, at der sker en styrkelse af friluftslivets udfoldelsesmuligheder i byens eksisterende samt kommende boligområder.

Forvaltningens bemærkninger

Der henvises til ovennævnte bemærkninger under afsnit A om bebyggelsesplanen, idet det bemærkes, at bebyggelsen langs "Amagerruten" skønnes at medføre bedre friarealer for de fleste på ejendommene øst for "Amagerruten". Endvidere er bebyggelsesernes uens tilbagerykninger med til at reducere vindpåvirkningen ved vindretning nord/syd.

Vedrørende Friluftsrådets henvendelse bemærkes det, at det aktuelle lokalplanområde er beliggende, så der er adgang til grønne områder, cykelruter m.v., hvorfor den foreslåede ændring ikke findes relevant for det aktuelle område eller i den bymæssige sammenhæng, der er netop her.

I lokalplanen er delområde V delvist muliggjort til bysport. Endvidere kan det oplyses, at den eksisterende fabriksbygning Strandlodsvej 67

midlertidigt er påbegyndt indrettet til bysport indtil der er konkret projekt til ændring af bebyggelsesforholdene efter lokalplanens bestemmelser.

Å. Tekstrettelser og ugyldige henvendelser, 3 henvendelser

Der er peget på mindre betydende fejl i lokalplanteksten. Der er endvidere henvist til en debat på facebook.

Bemærkninger

De påpegede fejl vil naturligvis blive rettet.

Henvisning til debat m.v. på facebook kan løbende ændres, hvorfor facebookdebat m.v. ikke kan indgå som henvendelser i plansagen.

AA. Kommuneplantillægget, 2 henvendelser

Kommuneplan 2011 angiver retningslinjer for kommunen næste 4 år, jfr. planlovgivningen. Der sættes spørgsmålstegn ved det fornuftige i at have ny boligkategori (B4*) til denne eneste grund i hele kommunen. Der ønskes en begrundelse herfor.

Bemærkninger

Det er korrekt, at områdets rammebestemmelser var under overvejelse i forbindelse med vedtagelsen af Kommuneplan 2011. Dette skete bl.a. på baggrund af et forslag om at overdække metroen i området og inddrage det derved opståede areal i planlægningen. Da det imidlertid var usikkert, om en sådan overdækning kunne gennemføres, valgte Borgerrepræsentationen ved vedtagelsen af Kommuneplan 2011 at udskyde en revision af rammerne for området, til dette spørgsmål var afklaret. Da det ikke har vist sig muligt at overdække banen, er der nu behov for at tilpasse planerne til de foreliggende forhold.

Der sker derfor ikke så gennemgribende ændringer af rammerne, som det var foreslået i forbindelse med Kommuneplan 2011, men i stedet en tilpasning med en bebyggelsestæthed, der svarer til den gode kollektive trafikbetjening og adgange til offentlige anlæg, og en forenkling af rammerne, der hidtil har været opdelt på tværs af grunden og omfattet beregning af byggeret på tværs af rammeområder og ejerforhold. Rammetyper B4* med de valgte særlige bestemmelser bibeholder en mulig erhvervsandel (som fandtes i den hidtidige C1-ramme) og udgør samtidig en overgang mellem de omgivende meget forskellige kommuneplanrammer med bebyggelsesprocenter fra 110 til 185.

AB. Butiksstørrelser, 1 henvendelse

Bestemmelsen i § 3, stk. 3, punkt d, ønskes fjernet, idet der ønskes mulighed for større butiksenheder. Forvaltningen er mundtligt blevet gjort opmærksom på, at der ikke bør være mulighed for butiksenheder i parkeringshusets stueetage på op til 2.500 m², men at butiksstørrelserne bør maksimeres i forhold til kommuneplanen. Centerområdet kan ses i bilag 1.

Forvaltningernes bemærkninger

Det følger af kommuneplanen, at butikker beliggende indenfor en afstand af mindre end 500 meter fra et udpeget centerområde ikke må have et bruttoetageareal over 200 m². Bestemmelsen er derfor nødvendig for at være i overensstemmelse med kommuneplanen.

Forvaltningen er enig i, at størrelsen på butikkerne i stueetagen bør fastlægges. På den baggrund foreslås der indsat følgende bestemmelse sidst i § 3, stk. 1, punkt c):

Den enkelte udvalgsvarebutik må ikke overstige 1.000 m² etageareal, og den enkelte dagligvarebutik må ikke overstige 2.000 m² etageareal.

AC. Grundejerforening, 1 henvendelse (nr. 193)

En del af lokalplanområdet ”Lergravsvej” er omfattet af den eksisterende grundejerforeningsvedtægt for Amager Strandpark. Der henvises til, at grundejerforeningen har medbestemmelse og indflydelse på, hvad der sker inden for grundejerforeningens område.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningens samarbejde med grundejerforeningerne i området fortsætter uændret ligesom grundejerforeningens rettigheder er uændrede. Det bemærkes, at lokalplanens bestemmelser tilsidesætter servitutter, der ikke er forenelige med planens bestemmelser.