

Bilag 4 Notat om henvendelser modtaget i høringsperioden

Der er modtaget 7 henvendelser i høringsperioden (bilag 3).

Ændringer i lokalplanen

På baggrund af de modtagne høringsvar foreslås to ændringer i lokalplanbestemmelserne:

Ændring 1: § 7, stk. 12, første sætning ændres fra ”Parkeringsdækningen skal være af størrelsesordenen 1 parkeringsplads pr. 130 m² etageareal” til ”Parkeringsdækningen skal være af størrelsesordenen 1 parkeringsplads pr. 115 m² etageareal.”

Ændring 2: Tegning nr. 2 og 3 justeres vedr. adgangsvejen nord om bebyggelsen og illustration på side 8 opdateres.

Baggrunden for ændringerne er uddybes nedenfor under høringsvar nr. 5.

Ændringerne vil ikke medføre krav om supplerende høring.

Henvendelser fra myndigheder og andre offentlige instanser

2. HOFOR

HOFOR minder om en korrespondance mellem Kim Beck Hansen og Kim Vindbjerg, vedr. spildevand. De to ledninger, der er beliggende over grunden, er stadig i drift og skal bevares hvor de er i dag. HOFOR vil forsøge at få dem sikret ved en tinglyst deklaration.

Forvaltningens bemærkninger: Lokalplanen angiver området, hvor der er ledninger i terræn. Endvidere fastlægger § 8, stk. 1, at ”Det på tegning nr. 2 markerede område med ledninger i terræn fastlægges til nedgravede offentlige forsyningsledninger. Området må ikke bebygges eller beplantes med planter med dybdegående rødder (eg, bøg og ask mv.)”

Andre høringsvar

1. Jesper Kjelhof – Dansk Ungdoms Fællesråd

Kjelhof gør opmærksom på at Scherfigsvej allerede i dag har et stort pres på parkeringspladser i området. Scherfigsvej er fyldt med parkerede biler. Der ønskes ordentlige parkeringsforhold på ejendommen Scherfigsvej 5, i forbindelse med nybyggeriet, for at lette presset. Kjelhof foreslår et lyskryds nede af Strandøre, så al den trafik der er på Scherfigsvej lettere kan komme ud. Samt at den tunge trafik i forbindelse med arbejdet kan komme til området via Strandøre/ Strandpromenade og ikke gennem Scherfigsvej.

Forvaltningens bemærkninger: Det indgår i lokalplanens bestemmelser, at der skal være ordentlige parkeringsforhold. Stort set al parkering skal etableres i parkeringskælder. Herudover fordeles til- og frakørsel mellem Scherfigsvej og Strandpromenaden med ca. $\frac{3}{4}$ tilkørsel fra Scherfigsvej og $\frac{1}{4}$ tilkørsel fra Strandpromenaden. Der er ikke mulighed for kørsel mellem Scherfigsvej og Strandpromenaden.

Lokalplanen kan ikke regulere parkeringsforholdene udenfor lokalplanområdet (Scherfigsvej 5).

I forbindelse med byggepladsindretningen, vil det være de almindelige regler, der gælder omkring indretning, til- og frakørsel, trafiksikkerhed og støj mv. Teknik- og Miljøforvaltningen kan generelt ikke regulere adgangen til byggepladser. Det er ikke muligt for Københavns Kommune at pålægge

bygherren at skaffe adgang til sin byggeplads gennem en anden kommune. Hvis der i forbindelse med byggeperioden er problemer med adgangsforholdene på grund af parkerede biler, vil man midlertidig kunne etablere parkeringsforbud og lignende. Det vil dog først ske på baggrund af en konkret vurdering i forbindelse med byggetilladelsen.

Byggepladsindretningen skal godkendes af Teknik- og Miljøforvaltningen. Det er ikke muligt at etablere en ny signalregulering til Scherfigsvej. Da dette vil komme til at ligge meget tæt på den eksisterende signalregulering på Strandvejen. Når den nye Nordhavnsvej åbnes forventes trafikken at falde på Strandøre. Det forventes derfor at blive lettere at komme til og fra Scherfigsvej.

3. Philip Foss – Bricks A/S

Høringsbrevet er skrevet af ejeren af matr. Nr. 4806 og på vegne af nogle af de kommende ejere af lejlighederne beliggende Strandpromenaden.

Generelt er Foss positiv over planens formål og forbedringen af det omkringliggende område. Der er dog et par punkter Foss er bekymret over. Især adgangen til byggepladsen er vigtig at få præciseret ifølge Foss. Grundet sikkerheden for gående og strandens gæster opfordrer Foss til at adgangen for tunge køretøjer bliver fra vest ad Scherfigsvej. Foss opfordrer til at trafikken på Strandpromenaden mindskes, så det bliver en stillevej. Foss frygter at der åbnes op for en del mere trafik, grundet projektet Scherfigsvej 8 og den planlagte p-kælder. Foss forestiller sig, at der med stor sandsynlighed vil være mulighed for at køre fra Scherfigsvej til Strandpromenaden, som en gennemfartsvej og dermed øge trafikintensiteten på Strandpromenaden, hvilket ikke er ønskværdigt for Foss. Foss har haft en dialog med Københavns Kommune om at Strandpromenaden skal forblive en stillevej, hvilket forventes at blive efterfulgt.

Ud fra § 4. stk. 2 mener Foss at ind- og udkørsel til projekt Scherfigsvej 8 lukkes. Hvis ikke dette sker, vil de rekreative arealer og offentlige funktioner, blive ødelagt og ikke fungere efter hensigten ifølge Foss.

Forvaltningens bemærkninger: For ikke at overbelaste Scherfigsvej, fordeles til- og frakørsel fra henholdsvis Scherfigsvej og Strandpromenaden med ca. $\frac{3}{4}$ tilkørsel fra Scherfigsvej og $\frac{1}{4}$ tilkørsel fra Strandpromenaden. Der er ikke mulighed for kørsel mellem Scherfigsvej og Strandpromenaden (af selvsamme grund som Foss nævner). Med hensyn til fart bliver der ikke skiltet med nedsat hastighed på Strandpromenaden. Det fortsat er 50 km som i bymæssig bebyggelse generelt. Der er tale om en lukket vejstrækning og derfor er farten begrænset. §4, stk. 2 fastlægger en sti med offentlig adgang mellem Scherfigsvej og Strandpromenaden. Det er forvaltningens vurdering, at stien og de rekreative arealer udmærket kan fungere med den forventede trafikmængde.

4. Amalie Loft

Samspillet med Svanemøllen Strand, er vigtigt for Loft. Loft forventer, at de 16.000 m² nye boliger vil skabe et yderligere pres på Svanemøllestranden, der i forvejen er presset i sommerhalvåret, hvilket skal overvejes, hvordan det kan håndteres. Loft opfordrer til, at stille krav om serviceerhverv i stueetagerne, der vil harmonere godt med livet på strandpromenaden.

Anden bekymring for Loft er samspillet med den omkringliggende arkitektur. Loft undres over farvevalget, da bebyggelserne i Tuborg havn er hvide og de nye er sorte. Loft mener ligeledes ikke at det hverken harmonerer med bebyggelserne i villakvarteret i Københavns Kommune og bebyggelserne i Gentofte Kommune. Loft opponerer ligeledes imod højden, da det ikke er et argument, at bygge ud fra et projekt i nabo kommunen, der endnu ikke er tæt på at blive påbegyndt.

Det er et område, der er hårdt ramt af skybrud, derfor minder Loft om vigtigheden af at skybrudssikre området.

Strandøre har været hårdt belastet af tung trafik de sidste par år, grundet en del nybyggerier. Kvarteret mellem Strandvejen, Strandøre, Strandpromenaden og Strandvænget er godt slidt efter, at være blevet brugt til gennemkørselsvej. Loft mener ikke at især Strandøre dårligt nok tåler mere trafik. Loft henstiller dermed til, at trafikken til det nye byggeri ledes gennem Dessaus Boulevard via en midlertidig rampe over skybrudskanalen. Ligeledes skal den permanente trafik, der kun vokser, også overvejes hvorledes den ikke belaster for meget.

Forvaltningens bemærkninger: Forvaltningen noterer med glæde, at Svanemøllestranden er en stor succes blandt byens borgere. De nye beboere i lokalplanområdet vil formentlig betyde endnu flere brugere af Svanemøllestranden, men dog kun marginalt flere. Hvordan det skal håndteres, er ikke et forhold, denne lokalplan kan regulere. Forvaltningen er ikke enig med Loft i, at der skal være (væsentlig) mere serviceerhverv i området. Livet på Strandpromenaden ser forvaltningen nærmere som eksempelvis livet på Langelinie. Hvor udsalg af is og pølser er fyldestgørende. Disse funktioner findes allerede i dag på Strandpromenaden.

Bebyggelsens farver er foreslået af bygherre. Det er forvaltningens vurdering, at de fint indpasser sig i området mange forskelligartede stilarter, materialer og farver.

Det er forvaltningens vurdering, at de tre punkthuse, der er beliggende tættest mod det eksisterende villakvarter og den kommende boligbebyggelse ved Strandpromenaden, fint repræsenterer en fortsættelse af denne bebyggelsesstruktur.

At bebyggelsen i Gentofte med boligblokke i op til 37 meters højde ikke er påbegyndt, ser forvaltningen ikke som et forhold, der skal tages hensyn til. Ved al planlægning bør der nødvendigvis tages bestik af, hvad der ellers er planlagt i området.

Området er ikke omfattet af den vedtagne skybrudsplan. I skybrudsplanen nævnes, at oplandet skråner ned mod havet. Vandet vil derfor naturligt ledes i denne retning - fra vest mod øst. Det kan nævnes, at lokalplanen muliggør en regulering af terrænet, der vil/kan understøttes, at (regn)vandet ledes mod havet.

Når den nye Nordhavnsvej åbnes forventes trafikken at falde på Strandøre. Det forventes derfor at blive lettere at komme til og fra Scherfigsvej.

Forslag om tilkørsel til byggepladsen via Dessaus Boulevard er videregivet til bygherre. Teknik- og Miljøforvaltningen tager konkret stilling til byggepladskørsel, når byggeriet kommer med ansøgning herpå, hvorefter der gives godkendelse til en trafiksikker løsning.

5. Consort – Allan Klug

Gentofte Kommune har imod forventning afslået ansøgningen om at, der må etableres tilkørselsvej på matr. 46 Hellerup, hvorfor den projekterede tilkørselsvej nord om boligblokkene må ændres. Consort foreslår at ændre tilkørselsvejen, cykel- og stiforbindelsen nord om boligblokkene iht. Vedlagte kortskitse fra Arkitema Arkitekts.

Parkeringsnormen ønskes ændret fra 1 plads pr. 130 m² etageareal til 1 plads pr. 115 m² etageareal. Begrundelsen for dette, at det ikke er stationsnært område og at der ikke er indkøbsmuligheder tæt på.

Forvaltningens bemærkninger: Forvaltningen foreslår at imødekomme bygherre.

Tilkørselsforholdene nord om bebyggelsen justeres og parkeringsnormen ændres til 1 plads pr. 115 m² etageareal.

6. Michael Holm Olesen

Høringssvaret er udarbejdet og indsendt som et fælles høringssvar fra Emil Group Holding Aps (Scherfigsvej 1), Ejerforeningen Scherfigsvej 3, Dansk Ungdoms Fællesråd (Scherfigsvej 5) og Lundbeckfonden (Scherfigsvej 7).

Olesen forklarer de trafikale problemer, der er på Scherfigsvej, når der er biler parkeret i begge sider af vejen. På grund af dette opfordrer Olesen til at, den tunge trafik i forbindelse med byggeriet ikke ledes af Scherfigsvej, men i stedet for via enten Strandøre/ Strandpromenaden eller via Dessaus Boulevard, dette vil blot kræve en midlertidig overgang over skybrudskanalen. Hvilket også vil give direkte adgang til byggepladsen.

Den nuværende placering af lyskrydset Strandøre/ Strandvejen, skaber kaotiske tilstande for de bilister, der skal ind og ud ad Scherfigsvej. Der er slet ikke plads til de store lastbiler, der naturligt skal til, mener Olesen. Olesen foreslår en løsning, med et lyskryds længere nede ad Strandøre, således at venstresvingende trafik fra Strandøre mod Scherfigsvej ikke blokerer trafikskrydset ved Strandøre og Strandvejen.

Parkeringskælderen der ejes af Fitness World, er aldrig blevet brugt til parkering, hvilket Olesen opfordrer til bliver gjort til et krav, da det vil fjerne en del af de parkerede biler langs Scherfigsvej. Problemet med manglende parkeringspladser, ser Olesen kun blive forværret den dag Scherfigsvej 8 er færdig bygget.

Olesen har tre forbedringspunkter til trafikken på Scherfigsvej.

1: At hæve parkeringsdækningen, da 1:130 m² er for lavt sat, i forhold til hensynet til gæster og en evt. bil nr. to.

2: At håndhæve Fitness Worlds brug af egen parkeringskælder, som parkeringskælder.

3: At planlægge en langsigtet løsning i forbindelse med åbningen af adgangen til stranden via Scherfigsvej 8.

Forvaltningens bemærkninger:

Forslag om tilkørsel til byggepladsen via Dessaus Boulevard er videregivet til bygherre. Det er ikke muligt for Københavns Kommune at pålægge bygherren at skaffe adgang til sin byggeplads gennem en anden kommune. Hvis der i forbindelse med byggeperioden er problemer med adgangsforholdene på grund af parkerede biler, vil man midlertidig kunne etablere parkeringsforbud og lignende. Det vil dog først ske på baggrund af en konkret vurdering i forbindelse med byggetilladelsen. Teknik- og Miljøforvaltningen tager konkret stilling til byggepladskørsel, når byggeriet kommer med ansøgning herpå, hvorefter der gives godkendelse til en trafiksikker løsning.

Omlægning af krydset vil påvirke kapaciteten. Forvaltningen ønsker at afvente åbningen af den nye Nordhavnsvej, da trafikken på Strandøre så forventes at falde, og det derfor bliver lettere at komme til og fra Scherfigsvej.

Ad 1) Forslag om at hæve parkeringsdækningen imødekommes, da forvaltningen på baggrund af bygherres høringssvar, foreslår at hæve parkeringsnormen fra 1 plads pr. 130 m² etageareal til 1 plads pr. 115 m² etageareal.

Ad 2) Teknik- og Miljøforvaltningen har ikke mulighed for, at påvirke hvordan en bygningsejer i praksis administrerer de p-pladser, han har fået godkendt og indrettet.

Ad 3) Det er forvaltningens vurdering, at lokalplanen sikrer en langsigtet løsning i forbindelse med åbningen af adgangen til stranden via Scherfigsvej 8. Der bliver offentlig forbindelse for

fodgængere og cyklister. Der er ikke forbindelse for biler – hverken på terræn eller gennem parkeringskælder – mellem Scherfigsvej og Strandpromenaden. Dette for at undgå gennemkørende trafik.

7. Ulrik Danneskiold-Samsøe

Det er et område, der i lang tid har været plaget af hårdt belastet trafik i forbindelse med store byggeprojekter, som Nordhavnsvejprojektet.

Danneskiold-Samsøe foreslår adgangsvejen til byggepladsen skal gå via Dessaus boulevard og Philip Heymans Allé, hvis der bygges en midlertidig bro skybrudskanalen. Denne løsning vil skabe god tilgængelighed ved Strandvejen. Der er ikke meget trafik og god plads til parkering. Andre løsninger såsom ad Scherfigsvej eller Strandpromenaden kan Danneskiold-Samsøe ikke se vil fungere optimalt.

Forvaltningens bemærkninger: Forslag om tilkørsel til byggepladsen via Dessaus Boulevard er videregivet til bygherre. Det er ikke muligt for Københavns Kommune at pålægge bygherren at skaffe adgang til sin byggeplads gennem en anden kommune. Hvis der i forbindelse med byggeperioden er problemer med adgangsforholdene på grund af parkerede biler, vil man midlertidig kunne etablere parkeringsforbud og lignende. Det vil dog først ske på baggrund af en konkret vurdering i forbindelse med byggetilladelsen. Teknik- og Miljøforvaltningen tager konkret stilling til byggepladskørsel, når byggeriet kommer med ansøgning herpå, hvorefter der gives godkendelse til en trafiksikker løsning.

Når den nye Nordhavnsvej åbner, forventer Teknik- og Miljøforvaltningen, at trafikken på Strandøre falder generelt, og det derfor bliver lettere at komme til og fra Scherfigsvej.