



05-10-2015

Sagsnr.  
2015-0202330

Dokumentnr.  
2015-0202330-1

Sagsbehandler  
Peter Høiriis Nielsen

### **Bilag 3 Notat om henvendelser**

Der er modtaget 21 henvendelser, jf. bilag 2 Henvendelser modtaget i høringsperioden.

#### Ændringer i lokalplanen og kommuneplantillægget

De modtagne henvendelser giver ikke anledning til at foreslå ændringer i lokalplantillægget eller kommuneplantillægget.

### **Henvendelser fra myndigheder og andre offentlige instanser**

#### 13 – HOFOR

HOFOR har ingen bemærkninger

#### 21 – Københavns Museum

Museet anfører, at F.L. Smidth-området sammen med flere af de store industriområder er en del af Københavns industrielle kulturhistorie. Tillægget til lokalplanen giver mulighed for at nedrive de to sidste mellemstore bygninger, der var en del af det samlede kulturmiljø. De er begge fra 1952, og bymuseet håber, at især bygningen lige syd for transformerstationen på Gammel Køge Landevej nr. 18, der er en tidligere smedje i røde mursten med et FLS logo på gavlen, kan bevares.

#### *Bemærkninger*

Lokalplantillægget ændrer ikke på vurderingen foretaget i forbindelse med den gældende lokalplan om, at de pågældende bygninger ikke har tilstrækkelig arkitektonisk og/eller kulturhistorisk værdi til at blive udpeget som bevaringsværdige. Der er 8 andre bygninger, der er fastlagt som bevaringsværdige.

### **Andre hørings svar**

Henvendelserne kan grupperes i følgende emner:

- A. Henvendelse nr. 12 fra Valby Lokaludvalg.
- B. Bebyggelsesprocent og grønne områder
- C. Højder
- D. Ungdomsboliger
- E. Kapacitet på skoler og institutioner
- F. Parkering
- G. Trafikale og trafikstøjmæssige konsekvenser
- H. Andre emner

#### **A. Henvendelse nr. 12 fra Valby Lokaludvalg**

Lokaludvalget henviser til hørings svaret af 4. februar 2015, og bemærker, at det er afgørende for udvalget, at udviklingen af den nordlige del af området sker ud fra de tidligere aftaler på baggrund af

#### **Byens Udvikling**

Njalsgade 13, 5. sal  
Postboks 348  
2300 København S

Telefon  
3366 1360

E-mail  
petnie@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009493149

den omfattende borgerinddragelse, der ligger til grund for lokalplanens oprindelige udformning. Det blev på borgermødet bekræftet, at det fremlagte tillæg ikke ændrer på bygningsplacering, højder, tæthed, byggelinjer og udformning i området op mod Vigerslev Allé, og at dette fastholdes i det videre arbejde med områdets udbygning.

Lokaludvalget er bekymret over den fortætning, der sker på det tilbageværende byggefelt ud mod Gammel Køge Landevej, hvor bebyggelsesprocenten bliver over 200, da bebyggelsesprocenten hæves for hele området og dermed også de dele af området, hvor der allerede er udviklet efter den oprindelig lokalplans bestemmelser. Desuden sker fortætningen i den del af området, der ligger længst væk fra stationerne. Lokaludvalget ønsker derfor fortsat, at bebyggelsesprocenten på 150 alene beregnes for den del af området, hvor der er eller er ved at blive opført byggeri.

I tillæg nr. 1 til lokalplanen er der på side 47 en bestemmelse om, at der skulle lægges støjdæmpende asfalt på Vigerslev Allé, før der kan bygges boliger mod denne vej. Udvalget finder det vigtigt, at det fastholdes, også af hensyn til beboerne på den anden side af Vigerslev Allé, og at strækningen prioriteres højt i kommunes støjhandlingsplan. Beboerne i området giver udtryk for bekymring over parkeringsforholdene, og lokaludvalget finder det vigtigt, at der bliver lavet aftaler, der gør det attraktivt og naturligt at benytte de eksisterende og kommende parkeringshuse og -kældre i området, herunder at prisen fastsættes således, at der ikke kommer til at stå tomme pladser i konstruktion samtidig med, at overfladeparkeringen belastes yderligere.

I forbindelse med etablering af lyskrydset ved udkørsel i Vigerslev Allé er det vigtigt, at der ikke indbydes til smutvejskørsel via lokalgaden (Peder Hjorts Vej) i området nord for.

Lokaludvalget ønsker, at byggemuligheden til ungdomsboliger i område IA fastholdes, og udvalget vil gerne kvittere for den imødekommenhed, som beboerne i Valby Have er blevet mødt med i forhold til deres ønske om at optimere de grønne områder og deres benyttelse, som det nye byggeri vil sætte under yderligere pres.

#### *Bemærkninger*

Lokaludvalgets hørings svar af 4. februar 2015 i forbindelse med den interne høring er refereret og kommenteret i indstillingen tiltrådt af Borgerrepræsentationen på mødet den 30. april 2015.

Det kan bekræftes, at lokalplantillægget ikke ændrer på placering, højde og udformning af bebyggelsen langs Vigerslev Allé i forhold til den oprindelige lokalplan.

Med hensyn til tætheden er det sædvanlig praksis i byudviklingsområderne at arbejde med betydelig variation i tætheden fra ubebyggede fælles friarealer til tæt karrébebyggelse. Hele det fortættede område ligger i de stationsnære kerneområder inden for 600 m gangafstande til de nærmeste adgange til Valby eller Ny Ellebjerg Station.

I bemærkningen til § 8 i tillæg nr. 1 til lokalplanen er anført, at bestemmelserne indebærer, at der ikke må indrettes boliger i randbebyggelsen mod Vigerslev Allé, medmindre vejen forsynes med støjdæmpende asfalt, eller der gennemføres andre foranstaltninger således, at støjniveauet på facaden ikke overstiger 65 dB(A). Forudsætningen for denne bemærkning er ændret med Kommuneplan 2011, hvoraf det fremgår, at der kan tillades højere støjgrænser på facaden, hvis grænseværdierne for støj på opholdsarealer og støj indendørs med delvist åbne vinduer er overholdt. Det første krav tilgodeses med placering af bebyggelse og støjskærme således, at friarealerne beskyttes mod støj, og det andet krav ved brug af særlige lydvinduer. Når der skal etableres nyt slidlag på Vigerslev Allé, der er offentlig vej, vil det ske med støjdæmpende asfalt. Forvaltningen er opmærksom på denne problematik.

Lokalplanen kan ikke regulere takster i parkeringsanlæg, men det vil naturligvis være i ejernes interesse, at disse udnyttes optimalt ved fastsættelse af prisniveauet.

Det er planen, at det nye lyskryds ved Vigerslev Allé, der etableres af grundejeren som en del af udbygningsaftalen, skal udformes som et trebenet kryds. Der vil dog fortsat være mulighed for at dreje til højre ad Peder Hjorts Vej i retning fra Toftegårds Plads i den version af krydset beskrevet i udbygningsaftalen. Peder Hjorts Vej er, ligesom de andre veje mellem Vigerslev Allé og Lyshøjgårdsvej, en privat fællesvej, og det er derfor op til grundejerne at udarbejde forslag til omlægninger, herunder tiltag, der regulerer indkørsel (f.eks. en spærring). En sådan ændring vil påvirke det omkringliggende trafiksystem (de ensrettede veje), hvorfor de overordnede konsekvenser skal overvejes. Sådanne forslag skal godkendes af vejmyndigheden (Teknik- og Miljøforvaltningen) og af Politiet.

En række af de temaer, der er rejst af Valby Lokaludvalg, er også medtaget nedenfor som resultatet af gennemgang af de øvrige henvendelser.

#### **B. Bebyggelsesprocent og grønne områder (henvendelse nr. 1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 18, 19 og 20)**

Der protesteres mod at hæve bebyggelsesprocenten, idet allerede den nuværende bebyggelsesprocent ikke levner tilstrækkelig plads til

rekreative grønne områder. En tilladelse til fordobling af tætheden på det resterende ubebyggede areal vil have store følger for miljøet i området, idet bebyggelserne vil ligge så tæt, at der reelt ikke vil være plads til friarealer, hvilket er særlig negativt, da området primært formodes at skulle tiltrække børnefamilier. Det tangerer slum, og man forstår ikke, at man vil være det bekendt hverken som bygherre eller som kommune. Med udbygningen forsvinder de to sidste græsplæner vest for Gammel Køge Landevej. Skyggediagrammerne viser nærmest kun lyse pletter på de tæt pakkede blokkes tage. Det ønsker mennesker sig altså ikke. Konkret foreslås en ejendom i den vestlige del af området syd for Poul Bundgaards vej friholdt for yderligere bebyggelse for at bevare det grønne.

Kommunens officielle politik for grønne områder gældende fra 2015 er, at københavnere skal kunne gå til en park eller strand inden for 15 minutter, og det påpeges, at det tager over 24 minutter at nå til Valbyparken og ca. det samme til Søndermarken, der endda ligger i Frederiksberg Kommune. Det findes beskæmmende, at kommunen, der i 2014 blev valgt til årets grønne hovedstad, ikke lever op til egen målsætning. Det er derfor ikke rimeligt at hæve bebyggelsesprocenten i stedet for at sikre grønne rekreative områder i F.L. Smidth-området. Det er et krav i bygningsreglementet, at der skal sikres tilfredsstillende friarealer i forhold til ejendommens benyttelse. Det foreslåede etageareal på 173.000 m<sup>2</sup> med 25 % erhverv betyder 1.365 boliger og 4.100 beboere ved et gennemsnit på 95 m<sup>2</sup> og 3 beboere pr. husstand. Det vil give en voldsom og uhensigtsmæssig belastning af de få grønne områder.

#### *Bemærkninger*

Siden den gældende lokalplan blev udarbejdet, er der kommet mere fokus på udnyttelse af stationsnærheden både med statens Fingerplan for planlægningen i Hovedstadsområdet og i den kommunale planlægning. Det er baggrunden for at hæve bebyggelsesprocenten til 150. Med planen fastlægges der et stort fælles rekreativt areal – Maskintorvet - på ca. 7.000 m<sup>2</sup>, hvortil der også er adgang for beboere uden for tillægsområdet, hvilket er en væsentlig forbedring i forhold til den gældende lokalplan, hvor en del af arealet kunne bruges til parkering. Der fastlægges bestemmelser, der sikrer grønne byrum, og forvaltningen deler ikke opfattelsen af, at der er tale om slum, hvor der kun er sollys på tagene. Over dagen vil der være mange steder med sol. Også med den gældende lokalplan fastlægges der byggefelter vest for Gammel Køge Landevej, hvor der i dag er græsplæner. Med hensyn til grunden i den vestlige del af området syd for Poul Bundgaards Vej ændrer tillægget ikke på byggemuligheden. Et nybyggeri her forudsætter, at en del af en eksisterende erhvervsbygning fjernes.

Kravene til friarealer følger normerne i Kommuneplan 2011, og de vurderes dermed som tilfredsstillende også i relation til bygningsreglementets bestemmelser.

Kommuneplanen lægger ikke op til etablering af nye større offentlige grønne områder i Valby. Der arbejdes løbende med at opgradere de eksisterende områder og forbedre adgangene hertil. I de enkelte planer er der fokus på at sikre fælles grønne arealer for beboerne. Som nævnt, fastlægges det ca. 7.000 m<sup>2</sup> store Maskintorvet i det foreliggende planforslag, og i planen for Grønttorvsområdet fastlægges Grønttorvshallens areal på ca. 23.000 m<sup>2</sup>.

### **C. Højder (henvendelse nr. 5, 10 og 15)**

Der stilles spørgsmål ved højden af bebyggelsen mod Vigerslev Allé. I skemaet, det er bilag 2 i det udsendte materiale planmateriale, er der angivet maksimale højder på 23 m/6½ etage med muliggjort ændring på 24 m. Beboerne på nordsiden af Vigerslev Allé vil blive belastet ved, at der bygges skyhøjt overfor, så man ikke får mulighed for at se solen, og der opfordres til, at byggeriet kommer flere etager ned i bygningshøjde.

For så vidt angår byggeri i område IA, opfordres Teknik- og Miljøudvalget til ikke at tillade byggeri i seks etager i forlængelse af den eksisterende ejendom i den solrige retning mod sydøst. Der opfordres på det kraftigste til, at det nye byggeri opføres i samme højde som det nuværende (4 etager) i overensstemmelse med den lokalplan, som forelå, da det nuværende byggeri blev opført.

#### *Bemærkninger*

Med det nye lokalplantillæg ændres der ikke på højdebestemmelserne, hverken for bebyggelsen langs Vigerslev Allé eller for bebyggelsen i område IA. Den højde på 24 m, der er nævnt i bilag 3, faktaark, til indstillingen om planforslagene, referer til bestemmelserne i kommuneplantillægget og ikke i lokalplantillægget

### **D. Ungdomsboliger (henvendelse nr. 1 og 15)**

Der bør ikke bygges ungdomsboliger i området, da området i forvejen er stærkt støjplaget på grund af gennemkørselstrafik. De foreslås placeret f.eks. i Carlsberg-området, der i forvejen er under udvikling. Ejerforeningen Solbærparken, der er direkte nabo til den med tillægget muliggjorte ungdomsboligbebyggelse i område IA, opfordrer til, at Teknik- og Miljøudvalget ikke giver tilladelse til at opføre ungdomsboliger, men bibeholder den hidtidige plan om erhvervsbyggeri. Foreningen er bekendt med planen om et stort antal ungdomsboliger på Grønttorvsområdet, og set i det perspektiv, synes det ude af proportioner at opføre op til 200 ungdomsboliger i forlængelse af det eksisterende byggeri. Man finder, at det vil være umuligt at få til at fungere socialt alene på grund af antallet af beboere

på det lille areal. Teknik- og Miljøudvalget opfordres til, hvis lokalplanen alligevel gennemføres, at reducere antallet af ungdomsboliger, at stille skærpede krav til forebyggelse af støjgener og andre konflikter mellem de nuværende beboere og de kommende unge beboere og at stille krav om håndtering af cykelparkering. Endvidere opfordres udvalget til at acceptere, at lokalplanbestemmelsen om et fælles gårdlaug ændres, således at gården kan opdeles med skure til affaldscontainere og cykelparkering, som vist på en medsendt skitse,

#### *Bemærkninger*

Der er et stort behov for nye ungdomsboliger, og med den gode placering i forhold til kollektiv trafik findes arealet velegnet til - foruden serviceerhverv - at kunne rumme ungdomsboliger. Disse boliger vil naturligt supplere den øvrige boligbebyggelse, der primært omfatter familieboliger. Den nærmere udformning af friarealerne forudsættes aftalt parterne imellem. Lokalplantillægget muliggør opførelse af mindre bygninger i én etage, såsom cykelskure og lignende, og forvaltningen er indstillet på at godkende, at disse placeres som en afskærmning mellem de to dele af fællesgården. Den nye bygning vil ligeledes i sig selv fungere som en støjskærm mellem de eksisterende boliger og vejstøj fra Gammel Køge Landevej.

#### **E. Kapacitet på skoler og institutioner (henvendelse nr. 3 og 5 )**

Området er i forvejen under pres for at kunne tilbyde nok skolepladser og dette problem vil kun øges med den aktuelle plan, og når byggeriet på Grønttorvet sættes i gang. Vil tilflyttere blive orienteret om disse forhold?

#### *Bemærkninger*

Børne- og Ungdomsforvaltningen vurderer, at der ikke er behov for en ny skole i området inden 2027. Økonomiforvaltningen og Børne- og Ungdomsforvaltningen er i dialog om at sikre areal til en eventuel ny skole i området efter 2027.

#### **F. Parkering (henvendelse nr. 1, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 16, 18, 19 og 20)**

Der protesteres mod, at der ikke påses tilstrækkelige p-pladser til eksisterende og nyt byggeri. Det findes helt urimeligt at beregne 1 parkeringsplads pr. 200 m<sup>2</sup> bolig, når der ifølge bygningsreglementet under hensyn til ejendommens benyttelse skal være tilstrækkelige parkeringspladser. Der bør oprettes beboerlicenzoner med mindst én plads til hver beboer i området. Ikke alene lægger planen op til en halvering af antallet af parkeringspladser, men den ændrede fordeling mellem bolig og erhverv vil betyde, at belægningen af pladserne vil blive dårligere fordelt. Man beder om oplysning om det samlede antal boliger og p-pladser på F.L. Smidth-området. Hvis de borgervalgte

accepterer byggeri med så få parkeringspladser, vil regningen blive sendt videre til borgerne og ikke til bygherren. Med tillægget giver kommunen monopol til De Forenede Ejendomsselskabers parkeringskælder, og der må stilles krav til prissætning eller skabes alternative parkeringsmuligheder.

I området nord for Vigerslev Allé, hvor det allerede er for få pladser, vil det være endnu sværere at få en plads efter 15.30 eller 17, og der gøres indsigelse mod de fremtidige forringede parkeringsforhold på Bredahlsvej, Peder Hjorts vej samt de omliggende veje. Der forudses en evig kamp om pladserne, hvor det lige nu er gratis at parkere, mens det er mod betaling til få for pladser på F.L. Smidth-området. Der bedes om, at nybyggeri i området ikke belaster naboerne på urimelig vis. Der er frygt for, at man med én plads pr. 200 m<sup>2</sup> bolig vil forsøge at finde pladser i gaderne nord for F.L. Smidth-området. Allerede med de nuværende parkeringsforhold er det umuligt at have gæster som kommer i bil, idet der ganske simpelt ingen steder er at parkere. Det foreslås, at der etableres ca. 200 flere pladser i gadeplan, så beboerne nord for Vigerslev Allé kan have deres pladser i fred. Det findes yderst nødvendigt, at der findes en god løsning for parkering, og at løsningen ikke er at gøre de gratis pladser til betalingspladser, da beboeren så ville have valgt at bosætte sig tættere på byen og indregnet parkeringsafgiften i sit budget. Oprettelse af betalingsparkering i området er ikke en konstruktiv løsning, men kun til gene for beboerne. Kun kommunen vil drage fordel af det. Der kommer 2 store supermarkeder, hvilket betyder manglende parkeringspladser. Andre foreslår, hvis der alligevel ikke i tilstrækkelig grad bygges parkeringspladser til beboelsen i F. L. Smidth-området, at der indføres en parkeringsregulering i området mellem Vigerslev Allé, Scharlingsvej, Lyshøjgårdsvej og Toftegårds Allé med 2 timers parkering for beboere uden for området og uddeling af p-licenser til beboerne i området med tilladelse til almindelig parkering. Det er en ordning, der på tilfredsstillende vis er indført i området omkring Vanløse Station.

Københavns Kommune vil gerne være kendt som verdens bedste cykelby, og hvis det skal opnås, må der forventes mindst én cykel pr. borger. Det kan konstateres, at der i den nuværende bebyggelse ikke er tilstrækkelig cykelparkering, da der parkeres i mellemgang og op ad bebyggelsen, hvilket er meget skæmmende. Der bør anlægges mindst 3 pladser pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal.

#### *Bemærkninger*

Den fastlagte parkeringsdækning er i overensstemmelse med bestemmelserne i Kommuneplan 2011. De allerede opførte bebyggelser opfylder kravene i den gældende lokalplan, og forvaltningen vurderer, at der vil være ca. 1.000 pladser, når

tillægsområdet er fuldt udbygget. Med fælles parkeringskældre vil der være god mulighed for dobbeltudnyttelse mellem boliger og erhverv.

Lokalplanen kan ikke regulere takster i parkeringsanlæg, men det vil naturligvis være i ejernes interesse, at disse udnyttes optimalt ved fastsættelse af prisniveauet. Grundejeren oplyser, at der aktuelt betales 300 kr. pr. måned for en plads i det eksisterende parkeringshus mod banen i den sydlige del af lokalplanområdet og i den nye parkeringskælder under Maskintorvet. Begge steder er der mange ledige pladser, der også kan benyttes af beboere uden for området. I parkeringskælderen under Maskintorvet er således kun godt 1/5 af de 245 pladser udlejet. Der betales samme takst på de terrænparkeringspladser, der er etableret på arealer, der ikke har vejstatus.

Vejene mellem Vigerslev Allé og Lyshøjgårdsvej er private fællesveje, og så længe de er det, er det op til grundejerne at udarbejde forslag til omlægninger, herunder tiltag, der regulerer parkeringen. Sådanne forslag skal godkendes af vejmyndigheden (Teknik- og Miljøforvaltningen) og af Politiet.

Budget 2016 indeholder imidlertid som led i at skabe bedre parkering for københavnere forslag om at udvide parkeringszonerne med en gul zone bl.a. i dele af Valby. Det forventes, at sydgrænsen kommer til at ligge i Vigerslev Allé frem til Ramsingsvej, og at karreerne omkring Lyshøj Allé dermed bliver omfattet af beboerlicens. Dette vil gøre det mindre attraktivt for pendlere og beboere uden for området at parkere her. Beslutning herom vil kræve en særskilt politisk behandling i takt med udmøntning af budget 2016.

Kravene til cykelparkering følger normerne i Kommuneplan 2011, svarende til 2,5 cykelparkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> bolig.

#### **G. Trafikale og trafikstøjmessige konsekvenser (henvendelse nr. 4, 10, 14, 16, 18, 19 og 20)**

Det er fint, at der er tænkt parkeringskælder i byggeriet, men der udtrykkes frygt for, at det vil øge trafikken på Vigerslev Allé gevaldigt. Vigerslev Allé er en skolevej med mange børn, der cykler eller går, og der bor mange blinde. Der køres stærkt og med den øgede trafik, som også udbygningen på Carlsberg og Grønttorvet vil medføre, stiger risikoen for ulykker. Det forventes, at mange, ud over beboerne i området, vil benytte udkørslen fra Pakkerivej til Vigerslev Allé og ikke kun til at dreje til højre eller venstre, men også til at køre lige ud ad Peder Hjorts Vej og dermed krydse Lyshøj Allé, der ikke lysreguleres, og som også bruges som skolevej. Det forventes, at mange i myldretiden vil bruge Pakkerivej og Peder Hjorts Vej/Lyshøjgårdsvej som smutvej for at spare ventetid i det umulige



kryds ved Toftegårds Plads og proppen på Toftegårds Allé frem til broen over banen. Det anses for meget uhensigtsmæssigt at omdanne vejene i beboelsesområdet mellem Vigerslev Allé, Scharlingsvej, Aarestrupvej og Lyshøjgårdsvej til gennemkørselsveje, og påføre beboerne de vedligeholdelsesudgifter, som den stærke forøgelse af trafikmængden i området vil medføre. En måde at stoppe dette trafikstøjinferno på er at gøre græsplænen på Lyshøj Allé gennemgående og dermed stoppe for gennemkørende trafik mellem Vigerslev Allé og Lyshøjgårdsvej og øge den rekreative værdi af Lyshøj Allé. Det foreslås, at der ikke kommer nogen udkørsel ved Vigerslev Allé, således, at det kun er den bløde trafik, der kommer ud her. Den sidste del af Pakkerivej kunne gøres til en vendeplads med nogle parkeringspladser til supermarkederne. Det ville give et roligere og mere trafiksikkert miljø i F.L. Smidth-området, og mere tryghed på Vigerslev Allé, hvor hastigheden under alle omstændigheder bør sænkes, da der køres alt for stærkt. Led trafikken væk fra Vigerslev Allé i stedet for at tilføre den.

På visse illustrationer er Lily Brobergs Vej vist forlænget til Kirsten Walthers Vej. I så fald bliver den eksisterende legezone et oplagt gennemkørselsområde. Der bør laves hastighedsdæmpende foranstaltninger inden legezoner.

Der efterlyses en overordnet trafikplan for sammenhæng mellem de nye bydele og resten af Valby. Som det foregår nu, leder man mere trafik ind over f.eks. Toftegårds Plads/Toftegårds Allé/Vigerslev Allé og Gammel Køge Landevej, hvor der i krydset også kommer en supercykelsti.

Beboerne på nordsiden af Vigerslev Allé er allerede hårdt belastet af trafikstøj og skal nu generes yderligere med endnu mere trafik og støj fra F.L. Smidth-området samt yderligere fra Carlsberg og Grønttorvsområdet. På borgermødet blev der orienteret om, at der ikke var tænkt på støjdæmpende asfalt eller andre støjdæmpende foranstaltninger for dem, der i forvejen bor i området nord for Vigerslev Allé. I tillæg nr. 1 til lokalplanen står der, at der ikke kan indrettes boliger mod Vigerslev Allé, med mindre vejen forsynes med støjdæmpende asfalt eller andre foranstaltninger således, at støjniveauet på facaden ikke overstiger 65 dB(A). Nu har man fået ”supervinduer” og derfor fjernet teksten om støjdæmpende asfalt. Det fastholdes, at man havde en aftale med Teknik- og Miljøforvaltningen om støjdæmpende asfalt, der også ville komme beboerne nord for Vigerslev Allé til gode, hvor man ikke får monteret nye vinduer. Det kræves, at den oprindelige tekst om støjdæmpende indsættes i tillæg nr. 2. Der kommer 2 store supermarkeder, hvilket betyder endnu mere støj og forurening. Der opfordres til, at byggelinjen trækkes længere tilbage fra vejen af hensyn til støjen.

### *Bemærkninger*

I forhold til den samlede boligudvikling i det sydlige Valby med Ny Ellebjerg-området, Grønttorvsområdet og F.L. Smidth udgør forøgelsen med ca. 34.000 m<sup>2</sup> boligetageareal kun ca. 7 pct. af den samlede boligrummelighed i disse områder, og har dermed kun begrænset betydning i forhold til trafikbelastningen.

Også i den gældende lokalplan er der fastlagt vejadgang fra Vigerslev Allé, og det ændrer tillægget ikke på.

Vejene mellem Vigerslev Allé og Lyshøjgårdsvej er, som nævnt, private fællesveje, og det er op til grundejerne at udarbejde forslag til omlægninger, herunder tiltag, der forhindrer eventuel smutvejskørsel og forbedrer trafiksikkerheden. Sådanne forslag skal godkendes af vejmyndigheden (Teknik- og Miljøforvaltningen) og af Politiet.

Der sker ikke en forlængelse Lily Brobergs Vej til Kirsten Walthers Vej. Også vejene i Valby Have er private fællesveje, og det er op til grundejerne at udarbejde forslag til omlægninger, herunder tiltag, der forbedrer trafiksikkerheden. Sådanne forslag skal som nævnt godkendes af vejmyndigheden (Teknik- og Miljøforvaltningen) og af Politiet.

Forvaltningen arbejder løbende med vurdering af trafikudviklingen ikke mindst i Valby og med forslag til forbedring af trafikafviklingen og trafiksikkerheden, herunder sikring af skoleveje.

Med hensyn til trafikstøj henvises til bemærkningerne til pkt. A, henvendelsen fra Valby Lokaludvalg.

### **H. Andre emner (henvendelse nr. 2, 3, 10, 15, 17 og 20)**

Virksomheden Lundbeck A/S, der ligger i området øst for Gammel Køge Landevej, har en forventning om, at den forøgede boligbebyggelse, som lokalplantillægget muliggør, vil blive indrettet med udgangspunkt i virksomhedens eksisterende støjvilkår.

En beboer i Valby Have anfører, at det, at der allerede inden en plan er 10 år gammel, lægges op til at gennemføre markante ændringer, findes at være uærligt over for de borgere, der har købt bolig i området på baggrund af det miljø, der blev stillet i udsigt i den oprindelige lokalplan. Hvis man på så kort tid kan lave så markante ændringer, giver det så mening at have en lokalplan overhovedet, da den så blot ender som middel til at sælge boliger til borgere under falske forudsætninger. Det samme synspunkt har Ejerforeningen Solbærparken 1 med hensyn til muligheden for ungdomsboliger i område IA, der desuden frygter fald i ejendomsværdien for deres boliger. Det anføres, at en ændring af den foreslåede karakter vil underminere borgernes tillid til de siddende politikere.

Der ønskes ikke opførelse af boliger i det stærkt trafikerede kryds på hjørnet af Vigerslev Allé og Gammel Køge Landevej. Desuden havde beboerne i Kjøgegaard, som ligger overfor denne højeste bebyggelse set frem til, at der skulle være erhverv, så de i det mindste ikke havde genboere, når de har fri.

Vigerslev Allé Gruppen (nr. 10) henviser til Valby Lokaludvalgs høringsvar, som man er enig i, og gruppen indgår gerne i en positiv dialog om med forvaltningen herom.

De Forenede Ejendomsselskaber og deres rådgivere har i forbindelse med udarbejdelse af planforslaget bidraget med relevante beskrivelser, udrædninger og projektmateriale, herunder til hvordan arealerne uden for bygningerne – byrum og kantzoner – kan reguleres. Der udtrykkes imidlertid frygt for, at bestemmelserne herom i planforslaget er blevet så detaljerede og kategoriske, at det efterfølgende kan blive vanskeligt at opnå den bedst mulige disponering af bygninger, byrum og landskab. Kommunen opfordres derfor til at omformulere bestemmelserne, så disse på den ene side sikrer den kvalitet, der ønskes, og på den anden side tillader bygherren og dennes rådgivere, at organisere bygninger og byrum, så begge kan fungere bedst muligt og i sammenhæng.

Der bør etableres adgang til Valby Station fra sydsiden for kørestolsbrugere og barnevogne. Der er et stort og voksende behov.

#### *Bemærkninger*

Opførelse af boliger langs Gammel Køge Landevej vurderes ikke at have betydning i forhold til Lundbecks miljøgodkendelse.

Som nævnt er det planmæssig fokus på udnyttelse af stationsnærheden begrundelsen for at ændre den eksisterende plan.

Lokalplanlægning er som udgangspunkt en erstatningsfri regulering både for dem, der planlægges for, og for virkningen i et tilstødende område.

Også boligerne på hjørnet af Vigerslev Allé og Gammel Køge Landevej forsynes med særlige lydvinduer. Afstanden til den eksisterende boligbebyggelse på nordsiden af Vigerslev Allé bliver ca. 38 m og eventuelle ulemper ved at have genboer vurderes at være meget begrænsede.

Bestemmelserne om byrum og kantzoner er udarbejdet på baggrund af det materiale, der er udarbejdet af bygherrens rådgivere. Der vil i forbindelse med den kommende byggesagsbehandling ske en vurdering med henblik på sikring af bedst mulig kvalitet og

sammenhæng, om fornødent ved mindre dispensationer fra bestemmelserne.

Adgangen til Valby Station reguleres ikke i lokalplantillægget, og ønsker herom skal rettes til banemyndighederne.