



Bilag 6 Notat om henvendelser

Der er modtaget 7 henvendelser, jf. bilag 5.

Ændringer i lokalplanen

På baggrund af høringen foreslås en ændring i lokalplanens redegørelse. Der tilføjes en visualisering af parken set fra Frederiksholm, beliggende øst for Dokøen. Baggrunden for ændringen uddybes nedenfor.

Herudover ændres lokalplanforslagets parkeringskrav, så det stemmer overens med kommuneplan 2019, jf. skema nederst i notatet.

Ændringerne medfører ikke krav om supplerende høring.

Henvendelser fra myndigheder og andre offentlige instanser

Banedanmark, henvendelse nr. 1

Banedanmark har ingen bemærkninger.

Metroselskabet I/S, henvendelse nr. 2

Metroselskabet I/S har ingen bemærkninger.

HOFOR, henvendelse nr. 3

HOFOR oplyser om placering af ledninger i området og henstiller til, at forsyningsledningerne placeres i vej med behørig afstand fra træer, da rødder fra træbeplantning kan give skader på ledningerne.

Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger

I lokalplanforslaget fastholdes arealet i umiddelbar tilknytning til de viste ledninger som vejareal. Oplysningerne videreføres i byggesagen med henblik på at sikre en hensigtsmæssig placering af træer og ledninger.

Andre henvendelser

Christianshavns Lokaludvalg, henvendelse nr. 4

Christianshavns Lokaludvalg mener, at den offentligt tilgængelige park på Dokøen, som ejeren har præsenteret, er en god løsning. Lokaludvalget har dog følgende bemærkninger:

A - Anlægsperioden:

Lokaludvalget er betænkelig ved transport til og fra byggepladsen i

22. januar 2020

Sagsnummer
2019-0229130

Dokumentnummer
2019-0229130-7

Byens Udvikling
Byplan Øst
Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

anlægsperioden og foreslår, at transporten i hovedsagen sker ad søvejen. Hvis det besluttet, at kørsel af byggematerialer til byggepladsen skal ske med lastbiler, beder lokaludvalget om, at man i god tid i forvejen redegør for på hvilke gader, der køres, hvor tit det forventes at ske, på hvilke tidspunkter af døgnet osv., så Christianshavnerne er oplyst om, hvad der skal ske. Endvidere beder lokaludvalget om, at man undervejs holder informationsmøder om status på projektet samt sørger for, at folk bliver oplyst om, hvor de kan klage over evt. gener i anlægsperioden.

B - Trafik til og fra parkeringsanlægget på Dokøen:

Lokaludvalget er også betænkelig ved trafikken til og fra parkeringskælderen under Dokøen, når den er taget i brug. Lokaludvalget anser den normale trafikløsning med ned- og opkørsel fra Fabriksmestervej for acceptabel, mens de ca. 80 tilfælde af spidsbelastning om året, hvor bygherre ønsker at bruge Galionsvej til udkørsel, kræver bedre afmærkning og beskyttelse af cyklister og gående på Galionsvej.

C - Trafik på Danneskiold-Samsøes Allé og Prinsessegade generelt:

Lokaludvalget bemærker, at der opleves et hårdt trafikalt pres på Danneskiold-Samsøes Allé og Prinsessegade og anfører, at lokaludvalget for øjeblikket har en god dialog med Teknik- og Miljøforvaltningen om en løsning på trafikken i de to gader. Lokaludvalget ønsker, at der snart foreligger politiske løsninger på trafikproblemerne, som tager udgangspunkt i, at Christianshavn er et beboelsesområde.

Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger

A - Anlægsperioden:

Forvaltningen har videregivet lokaludvalgets forslag om transport ad søvejen til bygherre og formidlet de relevante kontakter, men har ikke mulighed for at stille krav om dette. Emnet blev også drøftet på borgermødet d. 21. november 2019 (bilag 7). Forhold vedrørende anlægsfasen behandles og reguleres ikke i lokalplanen, men hører under den efterfølgende byggesagsbehandling. Forvaltningen har videregivet lokaludvalgets forslag om dialog mellem bygherre og borgere i anlægsfasen. Forvaltningen har ikke mulighed for at stille krav om kørsel ad bestemte ruter under bygge- og anlægsfasen, men Københavns Kommunes vejmyndighed vil som en del af byggetilladelsen have dialog med bygherre om, hvordan transporten til og fra området kan afvikles mest hensigtsmæssigt i anlægsperioden. Miljøforhold herunder støj, støv og vibrationer vil blive reguleret i henhold til Bygge- og Anlægsforskrift i København, 2019: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=2005. Forskriften regulerer bl.a. arbejdstider, støj, vibrationer og støv og stiller krav om naboorientering. Evt. klager over gener fra byggearbejde

kan rettes til Københavns Kommune via denne side:

<https://www.kk.dk/st%C3%B8j>.

B - Trafik til og fra parkeringsanlægget på Dokøen:

Det samlede antal mulige pladser til parkering på Dokøen vil blive reduceret med det nye plangrundlag på følgende måde: Den eksisterende byggeret på Sydøen, inkl. de parkeringspladser, der ville følge med et byggeri, fjernes. For Nordøens eksisterende byggeret tilpasses parkeringskravet efter Kommuneplan 2019, der udløser krav om færre parkeringspladser end den nuværende lokalplan. Lokalplanforlaget nedlægger eksisterende terrænparkering på Nordøen, så eksisterende parkering til Operaen og ny parkering til café i parken placeres i parkeringskælder på Sydøen. Lokalplanforslaget ændrer ikke på mulighederne for biltrafikkens adgang til og fra Dokøen, eller benyttelsen af de private fællesveje i området, men ændrer kun på det interne trafikmønster på Dokøen ved den ændrede placering af parkeringen og ændringen af vejstrukturen på selve Dokøen. Såfremt der ønskes en ændret benyttelse af de private fællesveje i tilknytning til området, skal ændringerne afklares med grundejerforeningen og Københavns Kommunes vejmyndighed. Vejmyndigheden skal godkende ændringerne, så trafikken kan afvikles sikkert.

C - Trafik på Danneskiold-Samsøes Allé og Prinsessegade generelt:

Trafikken til og fra Dokøen udgør kun en mindre del af den samlede trafik på Danneskiold-Samsøes Allé og Prinsessegade, men særligt om aftenen, hvor gæster forlader Operaen inden for et kort tidsrum, kan trafikken være mærkbar. Forvaltningen arbejder på initiativer, der kan opfordre bilisterne til at vælge Forlandet som rute på vej hjem fra Dokøen, da det ofte vil være den hurtigste forbindelse til det overordnede vejnet. Lokalplanforslaget vil ikke ændre på den generelle trafikafvikling i det større område omkring Danneskiold-Samsøes Allé og Prinsessegade, men forvaltningen og lokaludvalget er i løbende dialog om trafikale udfordringer på Christianshavn.

Danmarks Naturfredningsforening, København, henvendelse nr. 5

Danmarks Naturfredningsforening København (DN København) mener, at beplantningsforslaget for parken skal revideres, så der i højere grad end det fremgår af lokalplanforslaget skal lægges vægt på hjemmehørende træer, buske og urter i den nye park. DN København vurderer, at det vil sikre en bedre overensstemmelse med Københavns Kommunes bynaturstrategi 2015–2025.

DN København påpeger, at den tilhørende miljørapport konkluderer, at etableringen af en park med forskelligartet, hjemmehørende beplantning vil fremme biodiversiteten lokalt i området og medføre et forbedret levestandard for f.eks. insekter og fugle. DN København påpeger, at lokalplanforslaget ikke rummer bestemmelser om, at der skal plantes hjemmehørende træer og buske, men at det tværtimod

fremgår af lokalplanredegørelsens illustrationer, at parken bl.a. beplantes med importerede og forædlede planter. DN København vurderer, at Miljørapportens konklusion derfor ikke er korrekt, og at det faktiske beplantningsforslag kun i beskedent eller mindre omfang vil bidrage til fremme af biodiversiteten.

Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger

Københavns Kommunes strategi for Bynatur i København 2015-2025 opererer med tre kategorier af rum i byen: By- og gaderum; parker og kirkegårde og naturområder. Det aktuelle planforslag om en park på Dokøen hører under kategorien parker og kirkegårde. Af Strategi for Bynatur i København fremgår:

"Naturområderne skal bestå af hjemmehørende arter."... "I parker, på kirkegårde samt i by- og gaderum kan biodiversiteten være lavere, og vi kan anvende eksotiske arter og kultiverede planter, der tilgodeser funktionelle og æstetiske krav."

Både lokalplanforslaget, som ikke rummer bestemmelser om artsvalg, og det beplantningsforslag, der vises i lokalplanredegørelsen, er således i overensstemmelse med Københavns Kommunes Strategi for Bynatur. Forvaltningen er dog enig i, at den tilhørende miljørapports formulering, som henviser entydigt til "hjemmehørende arter" ikke er retvisende ift. lokalplanforslaget. En revideret konklusion fremgår af den sammenfattende redegørelse til miljørapporten (bilag 4).

Foreningen til Københavns Fremme, henvendelse nr. 6

Foreningen er af den opfattelse, at området syd for Operaen (Sydøen) bør delvist bebygges, så Operaen mere harmonisk bliver en del af havnens urbane landskab. Foreningen mener, at parken ikke vil sikre den fortætning omkring Operaen, som var intentionen med den oprindelig plan om karrébyggeri på Sydøen, og at Operaen fortsat vil opleves som liggende meget alene.

Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger

Intentionen med planforslaget er at give mulighed for et nyt rekreativt område ved havnen. Sydøen kan med planforslaget bebygges med en mindre cafébygning og bygninger til redskaber, trappenedgange mv, alle i én etage. For at sikre et vist volumen på Sydøen stiller lokalplanforslaget krav om, at dele af parken skal udformes med kuperet terræn. Lokalplanforslaget stiller krav om plantning af træer, hvoraf en fastlagt minimumandel skal kunne opnå en højde på mindst 15 meter. Operaens og Dokøens omgivelser har ændret sig siden vedtagelsen af det nuværende plangrundlag, som rummer mulighed for karrébyggeri i op til 18 meters højde på Sydøen. Mest markant på Papirøen, som med lokalplanen fra 2017 kan bebygges tæt med både boliger, erhverv og offentlige funktioner. Set i denne lidt bredere kontekst vil Sydøen, når Papirøen udbygges, fremstå som et grønt rum mellem to tætte bebyggelser - Operaen og Papirøen - og fungere som et rekreativt areal

for beboere, brugere og besøgende i det større område omkring Dokøen.

G/F Søndre Magasin samt grundejerforeningens medlemmer, ved advokatfirmaet Accura, henvendelse nr. 7

Høringssvarets bemærkninger er inddelt i temaer - anlægsfasen, trafik generelt, skyggeforhold og visualiseringer samt andre geneforvoldende forhold.

D - Anlægsfasen:

Grundejerforeningen gør opmærksom på, at lokalplanforslaget ikke rummer en redegørelse eller bestemmelser for anlægsfasen, herunder transport af jord, materialer og arbejdskraft. Indsigerne henviser til en tilknyttet ansøgnings sag hos Kystdirektoratet, hvoraf det ifølge indsigerne bl.a. fremgår, at anlægsarbejdet forventes at vare i ca. tre år, og at broen mellem Sydøen og Holmen i denne periode ikke vil kunne hæves i løbet af arbejdsdagens dagtimer på grund af anlægstrafik. Indsigerne ytrer bekymring for, at al anlægstrafik, herunder jordbortskaffelse/-tilførsel samt transport af maskineri, materialer og arbejdskraft vil ske via Galionsvej. Indsigerne mener, at Galionsvej er uegnet til en sådan brug, både af trafiksikkerhedsmæssige årsager og fordi det vil medføre gener for naboerne. Indsigerne ønsker, at lokalplanen skal sætte bestemmelser for trafik og støj i anlægsfasen, eller at der alternativt anføres en begrundelse i redegørelsen for fravalg heraf.

E - Trafik generelt:

Indsigerne påpeger, at lokalplanbestemmelserne ikke sætter restriktioner for biltrafik via Galionsvej og Sydøens bro over Takkelloftgraven. Indsigerne vurderer, at der er uoverensstemmelse mellem miljøvurderingen og lokalplanforslaget. Indsigerne henviser til miljøscopingens formulering "De nuværende trafikmønstre forventes ikke påvirket væsentligt, og dermed heller ikke trafikstøjen" og mener, at det dermed har været en forudsætning, at lokalplanen ikke ville indebære ændringer af eksisterende trafikforhold, og at der ikke vil mærkes nogen ændring af trafikmønstre. Idet lokalplanforslaget ikke forhindrer trafik på Galionsvej hverken under anlægsarbejdet eller efter ibrugtagning, vurderer indsigerne, at miljøvurderingen bygger på et forkert grundlag. Indsigerne mener, at lokalplansforslaget burde indeholde eller bygge på en analyse af de trafikale forhold, herunder konsekvenser ved en evt. øget trafikbelastning på Galionsvej og Prinsessegade, eller at der bør fastsættes bestemmelser om adskillelse af trafikarterne (bilvej, cykelsti, fodgængersti) og adgangsbegrænsninger, der fastholder de nuværende trafikmønstre. Ejeren af Sydøen eller andre ejendomsjere har efter indsigerne opfattelse ikke vejret til at benytte Galionsvej via adgang fra broen over Takkelloftgraven. Indsigerne vurderer, at vejlovgivningens

betingelser for at anse det faktiske vejforløb fra Sydøen til Galionsvej via broen over Takkelloftgraven som en *privat fællesvej* ikke er opfyldt. Indsigerne ønsker, at der indgås en generel aftale om færdselsforholdene i anlægsfasen og i den permanente drift, som er acceptabel for grundejerforeningens medlemmer, og som kan tinglyses på respektive ejendomme. Indsigerne ønsker, at der sættes klare restriktioner, da det vil lette dialogen og forebygge naboretlige og vejretlige stridigheder.

F - Skyggeforhold og visualiseringer:

Indsigerne påpeger, at lokalplanforslaget ikke rummer en visualisering af, hvordan den kommende park vil opleves fra østsiden. Indsigerne påpeger desuden, at lokalplanforslaget ikke indeholder skyggediagrammer, som viser skyggepåvirkning fra træer. Indsigerne ønsker, at begge dele skal indgå i lokalplanen. Indsigerne ønsker desuden, at lokalplanen skal rumme bestemmelser om højdebegrænsninger og placering af træer, der sikrer samme mængde sollys som i dag i alle haver og så vidt muligt på kajen.

G - Andre geneforvoldende forhold:

Indsigerne mener, at lokalplanen bør rumme bestemmelser, der sikrer nærområdet mod støj fra parken og parkeringsanlægget, og at lokalplanen bør stille krav om åbningstider for parkeringskælderen, så den kun kan anvendes i tilknytning til arrangementer i Operahuset. Indsigerne mener, at lokalplanen bør indskærpe, at det med lokalplanen muliggjorte antal arrangementer er udtryk for et maksimum, og at lokalplanen skal fastslå, at ejeren har ansvar for at sikre, at parken ikke anvendes af offentligheden til støjende arrangementer. Indsigerne ønsker desuden, at lokalplanen skal redegøre for og rumme bestemmelser om vedligehold af parken, herunder hvilke tilstande, der skal opretholdes, og hvem der har ansvaret herfor.

Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger

D - Anlægsfasen:

Forhold vedrørende anlægsfasen kan ikke reguleres i lokalplanen, men behandles under den efterfølgende byggesag. Forvaltningen har ikke mulighed for at stille krav om kørsel ad bestemte ruter under bygge- og anlægsfasen, men vejmyndigheden vil som en del af byggetilladelsen have dialog med bygherre om, hvordan transporten til og fra området kan afvikles mest hensigtsmæssigt i anlægsperioden. Trafik i anlægsfasen i forbindelse med anlægs- og gravearbejder håndteres således af Center for Trafik og Byliv i forbindelse med en byggeansøgning. Kontaktoplysninger kan findes her: <https://www.kk.dk/institution/gravetilladelser> Byggeriet skal overholde Københavns Kommunes forskrift for anlægs- og byggearbejder fra 2019. Forskriften regulerer bl.a. arbejdstider, støj, vibrationer og støv og stiller krav om naboorientering.

E - Trafik generelt:

Lokalplanforslaget vil reducere det samlede, mulige antal pladser til parkering på Dokøen, da den eksisterende byggeret på Sydøen nedlægges, og parkeringskravet for den eksisterende byggeret på Nordøen fastsættes efter Kommuneplan 2019, der udløser krav om færre pladser til parkering end den nuværende lokalplan. Et lavere antal pladser til parkering forventes at generere mindre biltrafik til og fra Dokøen end den byudvikling, som den gældende lokalplan giver mulighed for på Sydøen.

Lokalplanforslaget nedlægger eksisterende terrænparkering for Operaen på Nordøen, og eksisterende parkering til Operaen og ny parkering til café i parken placeres i parkeringskælder på Sydøen. Lokalplanforslaget ændrer ikke på mulighederne for biltrafikkens adgang til og fra Dokøen, eller benyttelsen af de private fællesveje i området, men ændrer på det interne trafikmønster på Dokøen i kraft af den ændrede placering af parkeringspladser og ændringen af vejstrukturen på selve Dokøen. Miljøscoping'en vurderes derfor at være korrekt, idet der vil være tale om lokale påvirkninger, hvilket ligger i formuleringen "de nuværende trafikmønstre forventes ikke påvirket væsentligt".

Hvis der fremkommer ønske om ændret benyttelse af de private fællesveje i området, skal ændringerne afklares mellem grundejerforeningen og de der ønsker en ændring af den nuværende benyttelse. Ændringer skal godkendes af Københavns Kommunes vejmyndighed. Private fællesveje er reguleret af privatvejsloven afsnit III. Rettigheder i forhold til en privat fællesvej skal kunne dokumenteres af den, der mener at have rettigheden. Forhold der vedrører benyttelsen af private fællesveje skal derfor afklares mellem de private parter. Det kan oplyses, at de private parter på eget initiativ kan indgå aftaler om ændret benyttelse af vejene. Forhold der har betydning for trafikikkerhed mv. skal godkendes af Københavns Kommunes vejmyndighed.

F - Skyggeforhold og visualiseringer:

Forvaltningen foreslår, at der før bekendtgørelse af lokalplanen indarbejdes en visualisering i lokalplanredegørelsen af, hvordan den kommende park vil opleves fra østsiden (se nederst i dette notat). Forvaltningen bemærker dog, at visualiseringen er et eksempel, og at bl.a. terrænets konkrete udformning og træernes størrelse, form, placering og artsvalg kan tage sig anderledes ud i det endelige projekt, som forklaret nærmere nedenfor.

Lokalplanforslaget rummer ikke skyggediagrammer, der viser skyggepåvirkning fra kommende træer. Det er i overensstemmelse med Københavns Kommunes generelle praksis, at der ikke udarbejdes skyggediagrammer for træer og anden beplantning. Årsagen skal findes i, at skyggepåvirkningen fra træer er langt mere dynamisk end

påvirkningen fra byggeri. Dels er der forskel på de forskellige træarters lysåbenhed, dvs. hvor tæt løvet er, ligesom der vil være forskel på skyggepåvirkningen i vinterhalvåret afhængig af, om der i det konkrete projekt er tale om stedsegrønne eller løvfældende træer. Samtidig kan træernes vækst på det konkrete sted være vanskelig at forudsige, ligesom træerne forventeligt vil vokse i størrelse og altså medføre en ændret skyggepåvirkning hen over en årrække. Det er derfor ikke muligt at give et entydigt og retvisende billede af den fremtidige skyggepåvirkning.

I overensstemmelse med Københavns Kommunes almindelige praksis rummer lokalplanforslaget ikke bestemmelser, der begrænser højden for områdets træer. Lokalplanforslaget rummer bestemmelser om, at en fastsat minimumandel af parkens træer skal kunne opnå en højde på mindst 15 m. Hensigten med bestemmelserne om træernes højde er at sikre et vist volumen på Sydøen, der kan formidle overgangen til Operaens store sydfacade og skabe rumlig balance i forhold til den eksisterende byggeri, der bevares nord for Operaen. På grund af Dokøens placering ved det åbne havneløb samt det forhold, at træerne plantes oven på en underliggende kælder, forventes træernes vækstbetingelser, og dermed deres maksimale højde, at blive begrænset. Lokalplanen fastlægger inden for hvilke områder, træerne skal plantes, men ikke den nøjagtige placering af enkelte træer. Der fastsættes heller ikke detaljerede bestemmelser om artsvalg. Dette er i overensstemmelse med det sædvanlige detaljeringsniveau for forvaltningens regulering af grønne områder.

Forvaltningen kan oplyse, at der er en afstand på 26 m mellem Sydøens kajkant og kajkanten på modsat side af Takkelloftsgraven. Mellem Sydøens kajkant og de overfor liggende haver er afstanden 33 m. Den primære del af området langs Sydøens kajkant over for de relevante matrikler er udlagt som vej, hvor der ikke kan plantes træer. Det betyder, at afstanden mellem hovedparten af træerne på Sydøen og haverne på modsat side af Takkelloftsgraven vil være mere end 48 m.

Forvaltningen bemærker desuden, at der i dag er en eksisterende træække langs kajkanten på Sydøen, bestående af lindetræer, som på det pågældende sted kan forventes at opnå en højde på mindst 15 meter. Det nuværende plangrundlag giver mulighed at opføre to karrébyggerier i 5 etager med en højde på op til 18 m på Sydøen. Denne byggemulighed fjernes med forslaget til ny lokalplan.

G - Andre genforvoldende forhold:

Lokalplanen kan ikke fastsætte bestemmelser, der regulerer adfærden i parken og parkeringsanlægget, og det er ikke muligt gennem lokalplanen at regulere åbningstider for parkeringsanlæg eller andre funktioner. Lokalplanens bestemmelser om arrangementer er med den nuværende formulering udtryk for et maksimum. Det er ikke muligt med lokalplanen at regulere offentlighedens generelle adfærd i parken, ligesom lokalplanen ikke kan regulere drift og vedligehold. Politiet har mulighed for at regulere såkaldte 'selvbestaltede arrangementer' såsom støjende adfærd i parken.

Ændringer i lokalplanen

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår i forlængelse af bemærkningerne til henvendelse nr. 7 ovenfor, at der før bekendtgørelse af lokalplanen indarbejdes den herunder viste visualisering af, hvordan den kommende park vil opleves fra østsiden.



Forvaltningen bemærker dog, at visualiseringen er et eksempel, og at bl.a. terrænets konkrete udformning og træernes størrelse, form, placering og artsvalg kan tage sig anderledes ud i det endelige projekt. Bygherres rådgiver, som har udarbejdet illustrationen, oplyser, at den viste situation tager udgangspunkt i parkens fremtræden 10-15 år efter realiseringen.

Parkeringskrav i kommuneplan 2019

Som resultat af de foreslåede ændringer vedrørende parkeringsnormer i forslag til kommuneplan 2019, ændres lokalplanforslagets parkeringskrav jf. skemaet nedenfor.

Borgerrepræsentationen ventes at behandle Kommuneplan 2019 den 27. februar 2020. Såfremt Borgerrepræsentationen vedtager ændringer med betydning for lokalplanen ved den endelige vedtagelse af Kommuneplan 2019, vil lokalplanforslaget ligeledes skulle ændres ved den endelige vedtagelse af lokalplanen i Borgerrepræsentationen. Hvis Kommuneplan 2019 medfører væsentlige ændringer af lokalplanen vil Teknik og Miljøforvaltningen trække indstillingen med henblik på fornyet behandling i Teknik- og Miljøudvalget.

--	--	--

<i>Bestemmelse</i>	<i>Nuværende ordlyd</i>	<i>Forslag til justering</i>
§ 5, stk. 1 Bilparkering	<p>Parkeringsdækningen for nybyggeri skal være af størrelsesordenen og må ikke overstige:</p> <p>Boliger: 1 plads pr. 175 m²</p> <p>Erhverv: 1 plads pr. 150 m²</p>	<p>Parkeringsdækningen for nybyggeri skal være af størrelsesordenen og må ikke overstige:</p> <p>Boliger: 1 plads pr. 250 m²</p> <p>Erhverv: 1 plads pr. 214 m²</p> <p>Butiksformål: 1 plads pr. 143 m²</p>
§ 5, stk. 3 Cykelparkering	Der skal mindst etableres 3 pladser til cykelparkering pr. 100 m ² etageareal.	<p>Der skal mindst etableres følgende pladser til cykelparkering pr. 100 m² etageareal:</p> <p>Boliger: 4 pladser pr. 100 m²</p> <p>Erhverv: 3 pladser pr. 100 m²</p> <p>Butiksformål: 4 pladser pr. 100 m²</p>
§ 5, stk. 3 Cykelparkering	1 plads pr. 500 m ² ud af det samlede, krævede antal pladser for boliger og erhverv skal være til pladskrævende cykler	1 plads pr. 500 m ² ud af det samlede, krævede antal pladser for boliger, erhverv og butiksformål skal være til pladskrævende cykler