



20-03-2015

Sagsnr.
2015-0057648

Dokumentnr.
2015-0057648-2

Sagsbehandler
Ole Horst

Bilag 3. Notat om henvendelser modtaget i høringsperioden

Lokalplanforslaget har været i offentlig høring fra den 8. december 2014 til den 2. februar 2015. I høringsperioden er modtaget 55 henvendelser, heraf 1 fra 19 boligforeninger (nr. 53) og 1 fra offentlige instanser (nr. 21). I bilag 2 er der en oversigt over, hvem der har henvendt sig, og sidst i dette bilag er der en oversigt over emnerne i henvendelserne/indsigelserne.

Ændringer i lokalplanen

På baggrund af høringen foreslås en ændring i lokalplanbestemmelserne: § 5. Bebyggelsens omfang og placering, stk. 1e) ændres fra "For byggeri i 4 og 5 etager må der etableres fælles tagterrasser" til "For byggeri i 4 og 5 etager må der etableres private og fælles tagterrasser".

Henvendelser fra myndigheder og andre offentlige instanser

(21). Mail af 26. januar 2015 fra HOFOR

HOFOR gør opmærksom på, at der er placeret en række forsyningsledninger på området, der skal respekteres. Derudover gøres opmærksom på, at Bardenfletshgade er udlagt som skybrudsvej i København Kommunes Skybrudskonkretisering for Amager og Christianshavn.

Bemærkninger:

Forsyningsledningerne vil blive respekteret. Af procesmæssige årsager indskrives skybrudsløsningen ikke i lokalplanen. Der er flere forskellige muligheder for at skybrudssikre området selvom det ikke er en del af lokalplanen: Fx at Københavns Kommune indgår en frivillig aftale med grundejer om skybrudssikring, at skybrudssikringen håndteres uden at anvende lokalplansområdet eller at skybrudssikringen sker vha. nedgravede rør.

Andre høringssvar

Amager Vest Lokaludvalg ved formand Lars Rimfalk Jensen, henvendelse nr. 33

Amager Vest Lokaludvalg takker Byens Udvikling for at blive involveret i den interne såvel som den offentlige høring vedr. udviklingen af lokalplanen for Bardenfletshgade og takker for samarbejdet omkring åbent hus-arrangementet den 13. januar.

Lokaludvalget er positive over, at arkitekturen i projektet er tænkt sammen med den øvrige nærtliggende bebyggelse. Udvalget mener, at

Center for Byplanlægning

Byplan Syd

Njalsgade 13, 5. sal
Postboks 348
2300 København S

Telefon
3366 1374

E-mail
ohorst@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

projektet er af høj arkitektonisk kvalitet, og man er glade for, at den store bebyggelse ud mod Amagerfælledvej i samspil med boligkarréen på den anden side danner en form for port. Om muligt bør facaden mod især Amagerfælledvej udformes på en måde, der minimerer refleksionen af trafikstøjen i gaderummet.

Lokaludvalget finder det problematisk, at der forsvinder offentlige parkeringspladser fra nærområdet. De kommende parkeringspladser i forbindelse med det nye byggeri forventes at blive af privat karakter. Ofte vælger beboerne at parkere på gaden i området, fordi der har været problemer med p-anlægget Under Elmene, hvilket har resulteret i at beboerne ikke har kunnet afhente deres biler om morgenen. De tilskynder kommunen til at forbedre p-anlægget, så der i fremtiden ikke opstår fejl og i øvrigt informere borgerne i området om fordelene ved anlægget samt dets reelle driftsstabilitet. Lokaludvalget understreger dog, at et mere stabilt p-anlæg ved Under Elmene ikke alene løser parkeringsbehovet i området.

Desuden anbefaler lokaludvalget, at såfremt der er behov for ekstra parkering til erhverv, at man i forbindelse med nybyggeriet etablerer parkering med "dobbeltudnyttelse" dvs. beboerparkering aften og weekend og erhverv til hverdag.

Ansatte på Skolen på Peder Vedels Gade og beboere i gaden oplever ofte, at der køres med høj fart på den korte strækning på Peder Vedels Gade. De opfordrer derfor til, at der indbygges chikaner i gaden så beboere, institutions- og skolebørn kan få en sikker vej til deres destination. Udvalget mener, at det i øvrigt bør sikres, at taxier, biler og busser nemt kan hente og sætte børn af på de nærliggende arealer. Herudover håber lokaludvalget, at der tages forholdsregler for støj fra børneinstitutionens tagterrasse mod Skolen på Peder Vedels Gade, idet skolen har elever, som er særligt sensitive overfor støj.

I det omfang tagene på byggeriet ikke udnyttes til tagterrasser, bør de udformes som grønne tage og om muligt forsynes med solceller. Samtidig bør det overvejes at udnytte tagvandet.

Bemærkninger:

På baggrund af flere udsagn fra borgere – på borgermødet og i høringsvar – der har angivet, der ikke er rummelighed til at nedlægge ca. 65 p-pladser i Bardenfleshsgade som foreslået i lokalplanforslaget uden nyanlæg af erstatningsparkeringspladser 1:1 i nærområdet, har forvaltningen besigtiget Bardenfleshsgade og det nærliggende område. Resultatet af besigtigelsen kan ses i notatet, som er vedlagt indstillingen som bilag 6.

På baggrund af den registrerede parkeringsbelægning har det været forvaltningens vurdering, at p-pladserne i Bardenfleshsgade godt ville kunne nedlægges i Bardenfleshsgade uden 1:1 genetablering andetsteds i beboerlicenzzone SN.

Det fuldautomatiske parkeringsanlæg på ”Under Elmene” har generelt haft en fornuftig opetid i 2013 og 2014. I januar 2014 og september 2014 lå opetiden på hhv. ca. 95 % og ca. 94 % pga. planlagt og varslet vedligeholdelsesarbejde. De resterende måneder i samme år har opetiden ligget på mellem ca. 97,5 % og 99,5 %.

Dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne på terræn i tilknytning til forpladsen (der forventes reserveret til daginstitutionen) kan lovligt skiltes til brug af lokale beboere udenfor daginstitutionens åbningstid, såfremt institutionen og grundejer har et ønske om det. Det vil i givet fald være op til Børne- og Ungdomsforvaltningen/daginstitutionen, som fast bruger af p-pladserne, at stille disse til rådighed for nærområdets beboere udenfor daginstitutionens åbningstid. Som projektet er skitseret nu, vil det give adgang til ca. 6 almindelige parkeringspladser.

Eventuelle fartdæmpende tiltag på Peter Vedels Gade ligger uden for lokalplanens område, og indgår derfor ikke i planen.

En eventuel busbetjening af den kommende daginstitution skal foregå på privat areal, således at bussen altid kører fra vejen til forpladsen (der er privat areal) med fronten først og parkerer her – og ligeledes forlader forpladsen med fronten først, når den igen skal ud på offentlig vej. Hvordan bussen vender inde på forpladsen kan forvaltningen ikke regulere med lokalplanen.

Se også bemærkninger under afsnit ”C – Trafik”.

Det er i lokalplanen sikret, at tage der ikke anvendes til tagterrasser begrønnes og der kan etableres solceller i forbindelse med byggeriet. Der er ligeledes bestemmelser om håndtering af regnvand.

Børne- og Ungdomsforvaltningen ved Birgitte Clasen, henvendelse nr. 42

Børne- og Ungdomsforvaltningen opfordrer til, at der ved udformning af daginstitutionens legeplads tages højde for støjafskærmning i forhold til Skolen i Peter Vedels Gade, samt at der ved udformning af adgangsveje til den nye bebyggelse tages hensyn til trafiksikkerheden på Peter Vedels Gade, som er skolevej for Peter Vedels Gades Skoles elever.

Bemærkninger:

Idet Børne- og Ungdomsforvaltningen og Københavns Ejendomme er forvaltning og bygherre på både institutionen og skolen, kan de i fællesskab stille krav til, at der ved udformningen af institutionen og dens udearealer, blive taget hensyn til skolen, bl.a. ved udformningen af afskærmningen af opholdsarealet på taget af institutionen.

Med hensyn til trafikken, se bemærkninger under forvaltningens bemærkninger til Lokaludvalgets henvendelse og afsnit C Trafik.

Skolen i Peter Vedels Gade ved bestyrelsen, henvendelse nr. 30 og 31

Bestyrelsen for Skolen i Peter Vedels Gade har fremsendt en redegørelse for, hvilken slags skole den er, og hvilke bekymringer skolen har i forhold til placeringen af en børneinstitution tæt på skolen samt for støj mv. i anlægsperioden, men også for tiden derefter, hvor byggeriet tages i brug. Skolen bruger gangarealerne til en 'rolig-zone' (gangarealerne grænser op til byggepladsen, og dér hvor der påtænkes bygget en daginstitution/legeplads). Gangarealet bruges også til undervisning pga. skolens pladsmangel. Skolens gård der grænser op mod byggeriet indeholder en sansesti hvor nogle elever typisk opholder sig hvis de af flere grunde ikke kan være i skolegården når den er fyldt med elever og leg.

De arbejder meget intensivt med et stressfrit miljø.

Skolen er en specialskole med ca. 65 elever med autisme-spektrumforstyrrelser. Er man elev på skolen har man væsentlige udfordringer inden for autismespektret. Eleverne med autisme, og typisk tillægsdiagnoser såsom ADHD, er udfordret sansemæssigt. Ved sansemæssigt udfordret menes manglende evne til at frasortere indtryk - synsmæssige, høringsmæssige især. Denne manglende evne skaber træthed og stress for børnene. Stress kan også ofte føre til angst og depression.

Bestyrelsen har oplistet de udfordringer, som de ser byggeriet vil give for skolen, herunder støj i byggeprocessen, til-/frakørsel under byggeriet, støj fra daginstitutionens legeplads og øget trafik på skolevejen, Der er generelt ønske om, at der indtænkes lyddæpendende foranstaltninger, herunder (1) lydisolerende vinduer både på vores skole og på den nye institution samt (2) afskærmning af lyd fra institutionens legeplads – om sommeren bliver skolen meget varm og det er nødvendigt at åbne vinduerne – samt ønske om en lydiskærmende mur om institutionens legeplads, men også en visuel lydiskærmende mur om institutionens legeplads.

Bemærkninger:

Københavns Kommune er i forhandlinger med bygherren og udformningen af daginstitutionen er endnu ikke fastlagt. Børne- og Ungdomsforvaltningen er opmærksomme på skolens bekymringer omkring det kommende byggeri – både hvad angår støj fra byggepladsen og efterfølgende støj fra legepladsen. Se forvaltningens bemærkninger til henvendelsen fra Børne- og Ungdomsforvaltningen og bemærkninger i afsnit G Diverse, Daginstitutionen. I forbindelse med byggeriet vil

der selvfølgelig forekomme byggestøj i større eller mindre omfang, afhængig af tidspunktet i byggefasen. Forvaltningen vil i videst muligt omfang forsøge at formindske byggestøjen mest muligt, ved – i samarbejde med bygherre – at optimere transporterne til byggepladsen bedst muligt. Helt særlige transporter (f.eks. levering af betonelementer) vil muligvis kunne tillades midlertidigt i én retning via Amager Boulevard, men generelt må en vis byggepladstrafik i Peter Vedels Gade kunne forventes.

Der vil i udformningen af institutionen og dens udearealer, blive taget hensyn til skolen, og den vil blive inddraget, når der skal tages stilling til hvordan institutionens legeplads skal indhegnes, for at finde den mest hensigtsmæssige løsning for begge parter.

A. Parkeringsforhold

En stor del af indsigerne, 31, er imod at der nedlægges parkeringspladser og finder parkeringskravet til det kommende byggeri for lavt. Der påregnes opført ca. 110 lejligheder med 80 p-pladser, heraf 74 i kældere. Der nedlægges 65 offentlige parkeringspladser på Bardenflethsgade. Indsigerne mener, at projektet indeholder for få pladser, og at nedlæggelse af pladser ikke tager hensyn til de omkringboende. Man ønsker pladserne erstattet 1:1. Det nyplanlagte byggeri indeholder 110 lejligheder, må det påregnes, at der til hver lejlighed er behov for mindst 1 parkeringsplads pr. lejlighed. Dette indebærer, at der kommer til at mangle 35 parkeringspladser.. Det bemærkes, at den eksisterende lokalplan opererer med en parkeringsdækning på 1 parkeringsplads pr. 100 m², hvilket svarer til 112 parkeringspladser til det nye byggeri. Parkeringsnormen i det nye forslag er 1 parkeringsplads pr. 150 m². Denne ændring tolker indsigerne som et forsøg på at få det planlagte byggeri opført, uden at tage hensyn til realiteterne. De mener, at det er en fejlagtig konklusion, hvis man tror at de familier, der bosætter sig i det nye byggeri, ikke vil anskaffe(eller har) biler, fordi det ligger i nærheden af metro.

Man er ikke tilfreds med, at der er valgt bedre parkeringsforhold for de nytillflyttede, end man har for de eksisterende borgere som benytter parkeringsfaciliteterne i nærområdet ved Bardenflethsgade og Peder Vedels Gade. Indsigerne finder det forunderligt, at en bygherres økonomiske interesser vægter højere hos Københavns Kommune end parkeringsforholdene for nærområdets beboere ved at sælge ud af eksisterende parkeringspladser.

Der gøres indsigelse mod manglende ligestilling af den planlagte p-kælder med den kommunale licensbetalte parkering. Den private p-kælder opføres som private betalingspladser, hvilket medfører, at beboerne frit kan vælge mellem at betale for at holde i kælderen eller erhverve p-licens til området. Således gives der de nye beboere fordele, som de eksisterende beboere ikke har.

En indsigelse er imod, at der etableres en daginstitution i Bardenflethsgade, uden at der samtidig anlægges de nødvendige parkeringspladser og holdepladser til daginstitutionens personale og mange brugere. Ligeledes, at der heller ikke er planlagt nogen parkeringsbuffer til forældreparkering, da man må forvente, at der kommer børn fra fjernere liggende bebyggelser.

Det bemærkes, at meget ofte er der nedbrud af de offentlige p-kældre og ofte også service, så de er lukkede, så skal alle pludselig finde plads i gadeniveau. Der har Bardenflethsgade været en bufferzone. I en fælles indsigelse fra 19 beboerforeninger, gøres der indsigelse mod nedlæggelsen af parkeringspladserne med samme begrundelse som ovenfor beskrevet. Der stilles spørgsmålstejn ved, at belægningsprocenten kun er 80-85 % i området. De ønsker at invitere Københavns Kommune og pressen til ved selvsyn at konstatere, at der ingen ledige p-pladser er, når de fleste er kommet hjem fra arbejde. Med hensyn til salget af Bardenflethsgade, bemærker de, at så vidt de kan se, kan provenuet mellem grundsalget og udgiften til fjernelse af vejarealet, ikke finansiere etableringen af erstatningspladser. Der er derfor ingen økonomisk begrundelse for at nedlægge vejen.

I henvendelserne er der forskellige alternative løsninger på parkeringsproblemerne:

1. Byggeriet tilpasses, så Bardenflethsgades parkeringspladser bibeholdes.
2. Det nye byggeri udbygger sin parkeringskapacitet indenfor sine egne rammer, således at de nye beboeres behov dækkes indenfor byggeriets rammer. Samtidig etableres der 40 nye parkeringspladser i nærområdet fx. ved at etablere skråparkering i Svinget på den anden side af stien overfor de nuværende skråparkeringer.
3. Hvis den eksisterende parkeringskapacitet inden for nybyggeriets rammer ikke udvides over de 74 planlagte, skal der etableres 75 nye parkeringspladser i nærområdet fx ved at etablere skråparkering i Svinget på den anden side af stien overfor de nuværende skråparkeringer.
4. Ny parkeringsplads langs den nedlagte Stegmannsgade mellem Amagerfælledvej 18-36 og Serum instituttet
5. Etablering af p-pladser på en del af taget på det nye byggeri, eller et lille parkeringshus som en del af det nye byggeri.
6. Midlertidig nødparkering på byggegrund vest for Shell-tanken på Amagerfælledvej

Bemærkninger:

Den gældende kommuneplan sætter faste rammer for, hvor meget parkering forvaltningen kan stille krav om ved udarbejdelsen af en ny lokalplan. I dette tilfælde er kravet 1 parkeringsplads per 150 m² etageareal, svarende til de ca. 80 p-pladser som allerede angivet. Forvaltningen vurderer, at dette antal er fornuftigt og svarer til de intentioner

omkring parkeringsbetjening af nybyggeri, den gældende kommuneplan rummer. Det er korrekt, at der ingen brugspligt er til privat etablerede parkeringspladser, og forvaltningen har ingen mulighed for at stille krav om deres brug indenfor lokalplanens rammer. Her kan der alene stilles krav om det antal, der skal etableres.

Derfor vil forvaltningen i forbindelse med nedlæggelse af de 65 parkeringspladser i Bardenfletsgade vurdere, hvordan der skal indføres en flexzone mellem beboerlicenszone SN (Sundby Nord) og beboerlicenszone IB (Islands Brygge), således at beboere i den belægnings-tunge del af beboerlicenszone SN får yderligere muligheder for parkering i eksempelvis Njalsgade.

Ved nedlæggelse af Bardenfletsgade har Økonomiforvaltningen afsat penge til en mulig reetablering af p-pladser i nærområdet, såfremt dette er muligt, og der kan opnås politisk beslutning herom.

Forslagene omkring etablering af midlertidig parkering vil forvaltningen ikke gå videre med, da der i forbindelse med lokalplanen ikke er afsat midler til leje eller køb af privat areal.

Se også bemærkninger under Amager Vest Lokaludvalg.

B. Trafikstøj

Flere indsigere bemærker, at i forbindelse med yderligere bebyggelse, vil der komme yderligere støj og trafik på Amagerfælledvej mv. Den ny bebyggelse vil ligeledes øge støjniveauet i lejlighederne ved Amagerfælledvej, ikke blot ved den øgede trafikintensitet, men også i form af den støjkorridor/tragt, som det nye byggeri vil medføre. Indsigerne ønsker oplyst, hvordan støjbelastningen bliver på det eksisterende byggeri. Det ønskes endvidere oplyst, hvordan bebyggelsesplanen sikre mod støj.

En indsiger finder det uacceptabelt, at der skal bygges boliger på grunden, idet der henvises til Støjhandlingsplan 2013, der pointeres, at "støj koster sundhed og penge". "At trafikstøj ifølge WHO kan medfører gener og helbredseffekter som kommunikationsbesvær, hovedpine, forøget blodtryk, forøget risiko for hjertesygdom, hormonelle påvirkninger og påvirke børns indlæring og motivation. Støj har således sundhedsskadelige virkninger på mennesker". Støjmålinger viser, at der allerede i dag er et højt støjniveau ved facaderne på både Amagerfælledvej og Amager Boulevard på 66-73dB, som ligger over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejstøj i boligområder på 58dB. Der spørges til hvorfor der opfører nye boliger, hvor man véd at støjen er sundhedsskadelig, og dermed vil påvirke de kommende beboere negativt og tilmed koste kommunen penge på sundhedskontoen.

Endelig er der forslag om, at bebyggelsen bliver vendt om, så der bliver plads til et grønt område på hjørnet af Amager Boulevard og

Amagerfælledvej – et område som kan bestå af buske og træer, og som ville være med til at dæmpe støjgenerne frem for at øge dem.

Bemærkninger:

Der er foretaget beregning af støjbelastningen fra vejtrafik, for at fastlægge facadestøjniveau på naboejendommene. Der er foretaget sammenlignende beregninger, der illustrerer støjbelastningen på naboejendommers facader afhængig af hvilket scenarie der anvendes. Der er udført 4 scenarier, som omfatter nuværende situation uden bebyggelse, situationen som foreslået i lokalplanforslaget, samme situation, hvor den ene bygning er 2 etager lavere mod Amager Boulevard samt som bebyggelsen er tænkt i den eksisterende lokalplan.

De sammenlignende beregninger giver ikke anledning til at konkludere, at den nye bebyggelse bidrager til en højere støjbelastning på nærmeste naboejendom, som følge af refleksioner.

Det nye forslag giver en øget afskærmning af støjen fra Amager Boulevard, men en let øget refleksion fra den første del af Amager Fælledvej. Samlet set er der, hvis overhovedet der er en forskel, en tendens til, at det nye forslag giver 1 dB lavere støjniveauer for en lille andel af boligfacaden. Hvis det er konstant, bredspektret støj, vil det menneskelige øre netop kunne opfatte en ændring på 1 dB. Trafikstøjens styrke vil være stærkt varierende i løbet af døgnet. Forskelle på 1 dB vil ikke kunne høres af beboerne.

Årsagen til den lille forskel ligger primært i, at der er tale om en forholdsvis bred gade og åbent vejforløb. Dette betyder, at den primære støjbelastning stammer fra den direkte lyd.

Ifølge vores støjhandlingsplaner søger vi at reducere støjen generelt i byen og beskytte vores borgere. Dette ændrer ikke på, at byen udvikler sig og der bygges nyt. Hvor der bygges nyt, tages der hensyn til støjbelastningen ved, at der stilles særligt skrappe krav til nybyggeri af støjfølsom anvendelse.

I den eksisterende lokalplan er der et grønt område på hjørnet Amager Fælledvej/Amager Boulevard. Som beskrevet ovenfor vil dette ikke være en fordel for støjbilledet, da en bygning her vil skærme dele af støjen fra Amager Boulevard.

C: Trafik

Flere gør indsigelse mod, at lokalplanen søges godkendt uden en undersøgelse af den forventede udvikling i biltrafikken på Amagerfælledvej med afledte støj- og luftforureningsproblemer.

En indsiger mener, at grundet tæt trafik på Amager Boulevard og Amagerfælledvej skal projektet sikre et sammenhængende boligområde over disse gader. Man mener, der skal etableres fodgængerovergang over Amager Boulevard for at forbedre kontakten mod Christianshavns vold. Desuden mener man at fodgængerovergangene over Amagerfælledvej skal forbedres med heller, samt at fortovet langs Amagerfælledvej skal sikre trafik med cykler i begge retninger til sti-forbindelse mv.

En indsiger oplyser, at selvom flere buslinjer er flyttet væk, er den tunge lastbiltrafik og privatbilismen øget voldsomt i begge retninger. Indsigeren påpeger at trafikken på Amager Boulevard måske er status quo i antal og type, men fordi vejforløbet er ændret, er trafikken på tider af døgnet mere stillestående. Det betyder i praksis, at beboere i både morgen og eftermiddagstimer er generet af lyden fra biler i tomgang og ikke mindst de mange diesel busser, linje 5A, som støjer voldsomt meget.

Man gør opmærksom på, at med pladsen og ankomstområdet placeret på bagsiden af byggeriet, er de orienteret væk fra den naturlige ankomstområde for cykler og gående. Man mener at det må være en forudsætning, at disse zoner placeres hvor trafikken faktisk vil være for beboere og brugere af institutionen, i forhold til ankomst/afgang til fods og med cykel mod nord, øst og syd.

Der gøres indsigelse mod dette tilkørselsforslag til den nye bebyggelse ad Peter Vedels Gade, og opfordrer til at man gentænker forslag vedr. tilkørsel til det nye byggeri fra Amagerfælledvej eller Amager Boulevard.

Der gøres ligeledes opmærksom på, at der ikke er taget hensyn til den store trafikmængde i Peder Vedels Gade, der er om morgenen, hvor der ankommer taxaer til skolen, skraldebiler, biler til Serum instituttet og biler fra beboelsen. Man mener, at den øgede belastning totalt vil tilstoppe Peder Vedels Gade, og trafikken vil sidde uhjælpeligt fast. Derfor mener man, at indkørsel til nybyggeriet bør fordeles over to indgange, dels en indkørsel gennem Peder Vedels Gade og dels en indkørsel fra Amager Boulevard. Man mener der skal tages hensyn til trafiksikkerheden på Peter Vedels Gade, som er skolevej for Peter Vedels Gades Skoles elever.

En indsiger bemærker, at problemet med den megen trafik, bl.a. er affødt af, at trafikken til og fra Københavns centrum endnu ikke ledes gennem Ørestads Boulevard i krydset Amager Boulevard/Ørestads Boulevard. Baggrunden er at skiltningen der ikke opfordrer bilisterne til det, men tvært imod viser vej gennem Amagerfælledvej. Det foreslås derfor, at man snarest får ændret skiltningen, så problemet mindskes noget.

Bemærkninger:

Københavns Kommune søger i samarbejde med Movia at forbedre busdriften bl.a. ved at indføre busser, der er mindre støjende og forurenende. Således forventer kommunen, at der i 2017 kommer nye busser på linje 5A, der støjer og forurener mindre. Det er imidlertid ikke et forhold, der kan reguleres i en lokalplan.

Tidligere var Bardenflethsgade og Peter Vedels Gade genvej fra Amager Boulevard til Amager Fælledvej for den trafik der skulle i retning mod lufthavnen. Den direkte vejadgang fra Amager Boulevard til Bardenflethsgade er sidenhen blevet lukket af trafiksikkerheds- og fremkommelighedshensyn. Senest er strækningen på Amager Boulevard blevet optimeret for at fremme bussernes fremkommelighed på strækningen. En genåbning af Bardenflethsgade og dermed smutvejen uden om det signalregulerede kryds ved Amagerfælledvej vil dels nødvendiggøre en fuldstændig ombygning af busfremkommelighedsprojektet, og dels skabe en masse genvejstrafik ”bagom” via Peter Vedels Gade. Dette har forvaltningen ingen aktuelle planer om.

Lokalplanen sikrer, at stiadgangen til det kommende byggeri og den kommende institution vil fortsat være mulig både direkte fra Amagerfælledvej og direkte fra Amager Boulevard. Det er alene biltrafikken, der skal benytte sig af Peter Vedels Gade og Bardenflethsgade for at komme rundt til den nye forplads til byggeriet og daginstitutionen. Det vil kun være biltrafik med ærinde, der kører ind i området.

Biltrafikken i Peter Vedels Gade kan lokalt være intens når både skole, Serum, beboere og diverse servicefunktioner (herunder skraldebiler) skal til samtidig. Nybyggeriet forventes at skabe ca. 175 ture på en hverdag ud af en samlet forventet hverdagstrafik på ca. 720 ture. Dette er ikke unormalt for denne type lokalgade, om end i den lidt høje ende. Forvaltningen vil i samarbejde med Børne- og Ungdomsforvaltningen undersøge, om der er mulighed for at etablere 1-2 vejbumpe på Peter Vedels Gade, således at den hastighed den lokale trafik afvikles i fremadrettet er fornuftig og passende til det konkrete sted.

Forvaltningen er enig i, at det vil gavne den lokale tilgængelighed for bløde trafikanter i nærområdet, er der bliver etableret en signalreguleret fodgængerkrydsningsmulighed på tværs af Amager Boulevard på Amagerfælledvejs vestside. Strøggadeprojektet for Amagerbrogade har projekteret dette i forbindelse med konkretiseringen af projektet, men det er fortsat usikkert om ombygningen af signalet bliver etableret i de faser af Amagerbrogadeprojektet, der allerede er finansieret.

Forslaget om at lede mere trafik af Ørestads Boulevard via skiltning eller lign. er ikke muligt. Det fremgår af lov om Ørestad, at Ørestads Boulevard alene skal betjene den lokale trafik til og fra Ørestad. Der-

for må kommunen ikke aktivt henvise gennemkørende trafik fra andre dele af byen til Ørestads Boulevard.

D: Bebyggelsesplan

Flere gør indsigelse mod højden på den planlagte bebyggelse. I den eksisterende lokalplan er der lagt op til bebyggelse i maks. 4 etager, som spiller langt bedre sammen med den omkringliggende bebyggelse – Gammel Mønt og Serum instituttet med lavere bygningshøjder. Indsigerne mener, at byggeriets højde på 6 etager ud mod Amager Fælledvej, vil medføre et meget stort tab af både lys, luft og gennemsigtighed hos ejendommen på østsiden – Møllegården. Man mener, at det ideelle vil være at vende projektet, så den højeste bygningshøjde placeres mod Serum instituttet, hvor der ikke er nogen beboere der generes af skyggevirkningen.

Ligeledes gøres der indsigelse mod den planlagte bebyggelses grundide, om at opføre en karrestruktur på en grund, hvor der aldrig tidligere har været karrebebyggelse.

Man redegør for, at arealerne langs Amager Boulevard fra Ørestads Boulevard frem til Amagerfælledvej på begge sider er karakteriseret ved lave og åbne bebyggelser, og dette forhold bør også af arkitektoniske grunde respekteres. En indsiger mener at, i henhold til byggeloven/bestemmelserne i lokalplanen må højden på bebyggelsen på Amager Boulevard ikke overstige højden i forhold til højden til Mønten, der er en fredet bygning.

Samme indsiger mener, at integriteten af matr.108 Eksercerpladsen, ikke må brydes, og der ønskes ingen adgang/gennemgang til ejendommens grund.

Bemærkninger:

Det er tanken, at den ny bebyggelse skal fremstå med tyngde, der spiller op til den eksisterende bebyggelse – herunder Møllegården.

Derfor rejser bygningen sig naturligt i højde mod Amager Fælledvej. Det er vigtigt, at det urbane gadeprofil strammes op, hvilket giver gaden karakter som bygade.

Den nye bebyggelse opføres i tegl mod vejene, men den endelige farve på teglstenen er ikke fastlagt. Intentionen er, at den nye bebyggelse får et moderne formsprog, der afspejler den tid, vi lever i.

Det er endvidere visionen, at den nye boligkarre skal fremstå i samme høje materialekvalitet og drøjde som f.eks. Møllegården og nabobebyggelsen.

Det er korrekt, at der i den nye bebyggelse arbejdes med lyse og luftige lejligheder. Men det er ikke på bekostning af den eksisterende bebyggelse på Amager Fælledvej eller Amager Boulevard. Bygningshøjden på den nye bebyggelse er nøje afstemt med den eksisterende bebyggelse. Skyggediagrammer viser med tydelighed, at den nye bebyggelse ikke kaster stor skygge på eksisterende bebyggelse. Men det har været af stor betydning, at give den nye bebyggelse en urban karakter, der skalamæssigt er i harmoni med lokalområdet generelt. En indsigelse henvises til byggeloven og bestemmelserne i den eksisterende lokalplan, med hensyn til bygningens højde. Hertil skal det bemærkes, at byggeloven ikke regulerer højden, modsat lokalplanen, men den nye lokalplan ændre bl.a. på dette forhold. Bemærkninger hensyn til adgang/gennemgang til nabobebyggelsen, skal bemærkes, at lokalplanforslaget på sigt muliggør en sammenlægning af friarealerne, men ikke stiller betingelser herom.

E: Informationsmøde

Flere gør indsigelse mod, at arkitektens model på informationsmødet var vildledende, og flere mener, at det var bevidst. Modellen skulle vise det tredimensionelle billede af det planlagte nybyggeri i relation til de omliggende bygninger. Man mener modellens etager bevidst var lavet mindre for at give et falsk indtryk af, at nybyggeriet er meget lavere end de eksisterende omliggende bygninger.

Bemærkninger:

På foranledning fra Amager Vest Lokaludvalg besluttede forvaltningen og arkitekt og bygherre at medbringe en tidlig arbejdsmodel, idet der ikke er udarbejdet en færdig model af det ønskede byggeri. Lokaludvalget havde erfaring fra tidligere lignende møder, at en model var et godt samlingspunkt, idet mødet skulle have karakter af et komme og gå møde, og ikke et egentligt borgermøde. På mødet blev der flere gange gjort opmærksom på at modellen ikke var opdateret, men skulle vise bebyggelsens udstrækning og placeringen på grunden.

Forvaltningen kan kun beklage, at ikke alle mødedeltagerne har fået denne information.

F: VVM

Flere gør indsigelse mod, at lokalplanen søges godkendt uden en miljøvurdering af planens konsekvenser for de omliggende boligejendomme. Der gøres indsigelse imod den miljømæssige håndtering. Derudover finder man det ikke rimeligt, at frist for indsigelse mod den miljømæssige håndtering er sat til den 5. januar 2015, når det offentlige møde først blev holdt den 13. januar og høringsfristen for forslaget først udløb den 2. februar 2015.

Bemærkninger:

Formålet med miljøvurdering af planer og programmer er at vurdere, hvordan planer påvirker miljøet.

Lokalplanforslaget vedrørende ”Bardenflethsgade” er et forslag om boligbebyggelse i et allerede udbygget område.

Der er i relation til miljøvurdering af lokalplanforslaget foretaget en screening. En Screening er en gennemgang af planen for at vurdere, om der skal laves en *miljøvurdering*. Ved screening forstås en oversigtlig vurdering af, om et konkret planforslag, vil skulle miljøvurderes. Hvis resultatet af screeningen viser, at der ikke skal laves en rapport offentliggøres afgørelsen sammen med lokalplanforslaget. Der er mulighed for at klage over afgørelsen indtil 4 uger efter lokalplanen er offentliggjort.

Det er dette, der er sket i forbindelse med lokalplanforslaget for ”Bardenflethsgade”.

Hvis screeningen havde vist, at der skulle miljøvurderes kræver det, at det, lokalplanen muliggør, er omfattet af § 3 i lov om miljøvurdering af planer og programmer. Lokalplanforslaget vedrørende ”Bardenflethsgade” muliggør ikke noget som er omfattet af kravet til miljøvurdering.

VVM står for Vurdering af Virkningerne på Miljøet og er en redegørelse for, hvordan et anlægsprojekt vil påvirke det omgivende miljø. Eksempler på anlægsprojekter der er omfattet af VVM kan være råolieraffinaderier, nye motorveje, kraftværker eller jern- og stålværker. Lokalplanforslaget vedrørende ”Bardenflethsgade” er ikke omfattet af reglerne om VVM.

G: Øvrige

Rekreative områder

En indsiger mener, at København har brug for åbne rekreative områder til alle de nye tilflytteres børn og unge. På den første del af Amager er der kun Kløvermarken og Voldens legeplads med et enkelt boldbur. Indsigeren mener, at det er alt for ringe tilbud til fysiske udfoldelse både nu og til de fremtidige generationer. På den baggrund mener indsigeren, at der kun skal bygges nødvendige lave bygninger tættest på skole i Peter Vedels Gade, som opfylder skolens behov nu og fremover, og etablere skaterbane, boldbure og andet som kan styrke børn og voksnes mulighed for fysisk udfoldelse på grunden. Derudover ønskes der plantet store flotte træer og masser af buske og andet grønt ud mod både Amagerfælledvej og Amager Boulevard – de vil hjælpe til at sænke trafikstøjen og give en smuk sammenhæng med Volden og Serum Instituttet.

Bemærkninger:

København bliver grønnere med flere rekreative områder i takt med, at tidligere industriområder bliver omdannet til nye byområder. Det sker også ved, at kommunen i sin planlægning stiller krav om gode og grønne friarealer til nybyggeri, anlæg af attraktive opholdsmuligheder for byliv, begrønning af gader og parkeringspladser og krav om, at byen åbnes, samt at der gives adgang til havnens og Øresunds rekreative kvaliteter. Samtidig bliver boligerne også i stigende grad grønne med f.eks. altaner og grønne tage.

I lokalplanen er der bl.a. stillet krav om et godt gårdrum og beplantning på Amager Boulevard ved Bardenflehsgade.

Med hensyn til at træer m.m. vil hjælpe med at dæmpe støjen, henvises til afsnittet vedr. trafikstøj.

Buslinjer

Flere indsigere gør opmærksom på, at det ikke er korrekt, at krydset Amager Boulevard-Amagerfælledvej er godt serviceret med offentlige busforbindelser, som det er beskrevet i lokalplanforslaget. Der findes en forbindelse - 5A med retning mod hovedbanegården eller mod Sundbyvester Plads / lufthavnen

Bemærkninger:

Det er rigtigt, at der kun er linje 5A, der holder ved krydset Amager Boulevard-Amagerfælledvej. 5A er dog fortsat en af de mest højfrekvente busruter i København. På Amagerbrogade ca. 250 m væk kører derudover linje 2A, 77, 78, 350S og 81N. I den nordlige del af Amager er der buslinjer på tværs af Amager på Amager Boulevard, Holmbladsgade, Njalsgade-Sundholmsvej-Øresundsvej (linie 12). Samtidig giver metroen en skinnébåren kollektiv transportbetjening i området. Der vurderes således at være gode kollektive trafikforbindelser i området.

Boligsociale hensyn

Der gøres indsigelse mod manglende boligsociale hensyn i nybyggeriet, idet Københavns kommune bør have en målsætning om at bygge billige boliger på attraktive beliggenheder. Dat der er tale om en privatejet grund kan der måske ikke stilles den slags sociale krav, men kommunen har tænkt sig at sælge Bardenflehsgade, som er en ikke ubetydelig procentdel af grundens vestlige del. For dette areal, som er Kommunens, mener indsigeren, at der kunne stilles krav om, at byggeriet på grunden opføres med social klausul – lejelejligheder til socialt svagere stillede.

Bemærkninger:

Københavns Kommune havde ved offentliggørelsen af forslaget til lokalplan ikke mulighed for at stille krav til almene boliger. Kommunen må ikke bruge salg af et areal som forudsætning for at kræve bestemte slags boliger.

Folketinget er i færd med at vedtage et tillæg til Planloven, hvorved kommunen i bestemte tilfælde kan kræve op til 25 % almene boliger i et område. Kommunen skal efter vedtagelsen af loven udarbejde et kommuneplantillæg, der udmønter loven i kommunen. Først når dette kommuneplantillæg er endeligt vedtaget, er det muligt for kommunen at stille krav om almene boliger, herunder ungdomsboliger og sociale boliger i de tilfælde som loven vil fastsætte.

Hvis loven havde været gældende skønnes det, at kommunen ifølge loven ville kunne stille krav til højst 1.500 m² boliger, svarende til 15 almene familieboliger. Som hovedregel arbejder de sociale boligselskaber med en mindstestørrelse på almene boligforeninger på 40 boliger for at sikre rentabel drift.

Børneinstitutionen

En enkelt indsiger er imod den planlagte børneinstitution der er placeret i gården af byggeriet klods op ad Skolen i Peder Vedels Gade. Indsigeren mener, at institutionen den største del af året aldrig vil få sollys p.g.a. skyggevirkningen fra den eksisterende nabobygning på Amager Fælledvej, samt fra den nye 21 m høje bygning og fra Skolen Peder Vedels Gade. En børneinstitution henlagt i mørke er stik i mod 150 års kamp i København for at få børnene ud af de mørke baggårde. Det foreslås, at man i stedet lægger en sådan ny institution på en syd-vest åben grund, og fremkommer med flere forslag til placering af institutioner på Amager.

Flere indsigere mener det er forkert at placere en daginstitution tæt op af Skolen i Peter Vedels Gade, der er en skole for autistiske børn.

Bemærkninger:

Skyggediagrammerne i lokalplanforslaget viser, at legepladsen på terræn vil ligge i skygge om foråret, mens legepladsen på tag kun delvist vil ligge i skygge. Om sommeren vil der være sol på taglegepladsen hele dagen og på størstedelen af legepladsen på terræn. Her vil det blive nødvendigt at indarbejde solafskærmning i projektet, da børnene opholder sig en stor del af tiden ude og skal have mulighed for at være i skyggefyldte områder.

Børne- og Ungdomsforvaltningen oplever desværre ofte problemer med overophedning af nybyggede daginstitutioner, hvor der ikke er etableret tilstrækkelig solafskærmning i syd- og vestvendte opholdsrum. Skyggediagrammerne viser at institutionens øst-, vest- og sydfacader alle ligger uden for de omkringliggende bygningers skyggepåvirkning, hvormed at daginstitutionen ikke vil henligge i mørke, men

tværtimod vil have behov for, at solafskærmning indtænkes i facaderne.

For at opretholde kommunens pladsgaranti er der på Amager behov for flere daginstitutionspladser. I den forbindelse har kommunen undersøgt hvad der er af byggemuligheder på Amager og er blevet enig med Hoffmann om at indgå aftale om køb af en nøglefærdig daginstitution, opført på 'Hoffmanngrunden'.

I forhold til Skolen i Peder Vedels Gade ser Børne- og Ungdomsforvaltningen positivt på det kommende byggeri, da det som helhed vil skærme skolen for trafikstøj fra Amager Boulevard og Amager fælledvej.

Lokalplanændringer

Bygherre har indvendinger mod, at der kun må etableres fælles terrasser, og der ikke er mulighed for at etablere private tagterrasser. De ønsker begge muligheder fastsat i lokalplanen.

Derudover ønsker bygherre, at alle altaner har en ens dybde på 150 cm. Lokalplanen bestemmer at altaner mod gård kan være 150 cm dybe, og mod vej og sti 130 cm dybe,, således at samtlige altaner bliver møblerbare, idet de vurderer, at 130 cm er for småt. Altanerne bør have tilstrækkelig dybde, uden selvfølgelig at gå på kompromis med dagslysforhold for underliggende lejligheder.

Til sidst ønsker bygherre cykelparkering langs Bardenflethsgade overdækket, da det vil være i beboernes interesse, at cykelparkeringen bliver overdækket i så stort omfang som muligt. Mod de trafikerede gader, Amager Boulevard og Amager Fælledvej, ønskes cykelparkering uden overdækning fastholdt.

Bemærkninger:

Forvaltningen er indstillet på at efterkomme ønsket om, at der kan etableres private terrasser.

Med hensyn til ens altandybder for gade og gård, er det forvaltningens erfaring, at altaner med en dybde på 130 cm er tilstrækkeligt til, at den kan indrettes fornuftigt. Det er normal praksis, at der mod gader og stier tillades altaner på maks. 130 cm i dybden, hvilket forvaltningen vil fastholde

Med hensyn til overdækning af cyklerne langs stien mod Serumintitutet, skal bemærkes, at forvaltningen ønsker at bevare det karakteristiske udtryk fra de klassiske gade- og vejrum i København, hvor der ikke etableres overdækket cykelparkering. Bardenflethsgade indgår desuden i det lokale stisystem og etablering af cykelskure på dette sted vil kunne skabe utryghed.

Dagligvarebutik

En borger bemærker, at en dagligvarebutik vil for et meget stort antal boliger blive nærmeste dagligvarebutik: Det norske Hus, Mønten, Amagerfælledvej mellem Christmas Møllers Plads og Njalsgade med påhængende karréer, foruden naturligvis den nye bebyggelse.

Bemærkninger:

Lokalplanforslaget giver mulighed for, at der kan etableres en mindre dagligvarebutik, og forvaltningen tolker henvendelsen således, at der er behov for en dagligvarebutik.

Hertil skal bemærkes, at den overordnede detailhandelsplanlægning fastlægger retningslinjer for placeringen og størrelsen af butikker i byen. Det skal bl.a. sikre gode indkøbsmuligheder i alle bydele.

Københavns overordnede centerstruktur består af de regionale centre City (inkl. Fisketorvet) og Ørestad City samt bymidterne i de øvrige bydele. Bymidterne suppleres af et fintmasket net af bydels- og lokalcentre med mere lokalt orienterede indkøbsmuligheder. Butikker skal som hovedregel placeres i disse områder.

Lokalplanens område ligger ca. 250 m, dvs. i gå- og cykelafstand, fra Amagerbrogade Bymidte, med et rigt og varieret udbud af butikker samt ca. 200 m fra Faste Batteri Lokalcenter, hvor der forventes butikker i forbindelse med kommende byggeri, som der er ved at blive lokalplanlagt for. I Bymidten er der desuden ca. 650 m til Amagercentret. Til dagligvareindkøb er der ca. 300 m til Fakta på Amagerbrogade. Der vurderes således at være en god butiksbetjening, der forventes at blive bedre, når Faste Batteri udbygges.

Bæredygtighed og sti til Faste Batteri

I en af henvendelserne spørges, hvorfor der ikke i nærværende lokalplanforslag, er en bæredygtighedsrosette med 14 bæredygtighedshensyn indenfor 3 områder: økonomi, miljø og sociale forhold, som blev lanceret i lokalplan "Faste Batteri II"? Der spørges til, hvordan man forestiller sig interaktion mellem beboere/brugere i nuværende nabo-byggerier og så beboere/brugere i det kommende byggeri? Herudover spørges der til om har opgivet den i Faste Batteri II projekterede sti mellem Parkstrøget ad Stemannsgade (bagom Amagerfælledvej 18-36) til Peter Vedels Gade, idet stien ikke nævnes i nærværende lokalplanforslag.

Bemærkninger:

Baggrunden for at lokalplanforslaget ikke indeholder en gennemgang af bæredygtighedsværktøjet skyldes, at det kun er ved lokalplanlægning i større byudviklingsområder, at det benyttes. Med hensyn til stien til Faste Batteri, er den ikke opgivet. Etableringen af stien afven-

ter opførelse af bebyggelse på Faste Batteri, idet den skal indarbejdes i det kommende byggeris stisystem.

Skybrudsplan

Der forespørges, hvorfor man ikke bruger arealet til en park indrettet som et skybrudsareal. Der er allerede forslag til skybrudsareal i Bardenflethsgade i ”Konkretisering af skybrudsplan Amager & Christianshavn 2013”.

Bemærkninger:

Se afsnittet under HOFOR

Cykelparkering og elladestandere

En indsiger mener, at man i kælderen i det nye byggeri kan forlange elladestandere til opladning af elbiler så beboere har mulighed for opladning af elbil kan oplades på hjemmeadressen. Der bør være mindst 1 plads for hver 100 m² lejlighed. Der er ikke afsat nok plads til cykler, ladcykler eller cykeltrailere.

Bemærkninger:

Den gældende kommuneplans rammer giver ikke forvaltningen mulighed for at stille krav om etablering af ladestandere til elbiler. Forvaltningen vil kraftigt opfordre bygherre til, enten at etablere, eller at forberede til etablering af ladestandere i den kommende parkeringskælder, men det vil ikke være noget krav. Ligeledes ligger parkeringsnormen for cykelparkering fast i den gældende kommuneplans rammer og dermed også i lokalplanens rammer. P-normerne for cykelparkering er formuleret som en minimumsnorm, så der er intet der forhindrer bygherre i at etablere mere cykelparkering, eller cykelparkering i en bedre kvalitet, end det lokalplanen stiller krav om – eksempelvis hvis der er identificeret et større behov. Det er bare ikke noget som forvaltningen kan stille krav om.