



14. november 2018

Sagsnr.  
2017-0262992

Dokumentnr.  
2017-0262992-5

Sagsbehandler  
Kim Florian Rahbek

## **Bilag 7. Notat om henvendelser modtaget i høringsperioden**

Der er modtaget 87 henvendelser, hvoraf er 19 enslydende, så der reelt er 68 henvendelser, jf. bilag 6.

### Ændringer i lokalplanen

På baggrund af høringen foreslås en række ændringer i lokalplanbestemmelserne:

- § 4 præciseres, at cykelparkering gælder for Bella Center og Bella Sky.
- § 5 vedrørende husdybde tilføjes, at etager til boliger over bygningens base ikke må overstige 13,5 meter.
- § 6 præciseres, så det fremgår, at bestemmelserne i stk. 1 k, l, m, n, o udelukkende gælder for den nye kongreshal.
- § 6 ændres, så det er muligt at markere indgangspartier med flere virkemidler.
- § 6 ændres, så etageantallet for erhvervsbygninger er i overensstemmelse med øvrige bestemmelser om højder.
- § 6 vedrørende tekniske anlæg tilføjes mulighed for at placere udstyr til el-busser i byrummet.
- § 7 vedrørende træer tilføjes mulighed for at enkelte træer kan udelades af hensyn til udstyr til el-busser.

Derudover foretages enkelte tekniske ændringer på kortbilag nr. 8.

De præcise formuleringer af bestemmelserne samt ændringer af kortbilag ses i bilag 8.

Baggrunden for ændringerne uddybes nedenfor.

Det er forvaltningens vurdering, at ændringerne ikke medfører krav om supplerende høring.

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

### Nr. 4 – Banedanmark

Banedanmark har ingen bemærkninger.

### Nr. 76 – Metroselskabet

Metroselskabet bemærker, at Metroens installationer ved Bella Center station, herunder teknikbygning, elevator mv., er placeret i nærhed af kanalerne, og disse installationer tåler ikke oversvømmelse. Risikoen for oversvømmelse af kanalerne, og dermed Metroens installationer, skal ikke øges. Metroselskabet deltager gerne i dialog med

### **Byplan Syd**

Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

EAN nummer  
5798009809452

Københavns Kommune og byherre om projektering af regnvandshåndtering forud for byggetilladelse.

Derudover ønsker Metroselskabet at modtage vurdering af slagregn fra bolighøjhuset og indgår gerne i dialog med Københavns Kommune og byherre forud for byggetilladelse.

Endvidere gør Metroselskabet opmærksom på, at vandelementer i byrum er placeret uden for lokalplanområdet under Metroens højbane, hvilket ikke er en mulighed.

*Forvaltningens bemærkninger:*

Byherre har sammen med HOFOR og Københavns Kommune igangsat en undersøgelse af, hvordan regnvandet skal håndteres, så det er muligt at udlede til de omkringliggende kanaler. Der vil ikke kunne gives byggetilladelse, før dette er afklaret. Københavns Kommune vil inddrage Metroselskabet i dette arbejde efter behov.

Vedrørende vurdering af slagregn sendes dette til vurdering hos byherre. Københavns Kommune inddrager Metroselskabet i forbindelse med byggetilladelse i nødvendigt omfang.

Den detaljerede planlægning af byrummet ved Metropladsen fremgår af tegning nr. 7c, hvoraf det fremgår, at der ikke planlægges for et vandelement. Tegning nr. 8 tilrettes i overensstemmelse med tegning nr. 7c, og markeringen af vandelement udenfor lokalplanområdet fjernes.

**Andre hørings svar**

A. Henvendelse fra Amager Vest Lokaludvalg (nr. 51)

B. Henvendelse fra byherre Solstra (nr. 74)

C. Henvendelse fra Movia (nr. 75)

D. Henvendelse fra DN København (nr. 77)

E. Hørings svar fra borgere:

E1. Gener i forbindelse med boligårnet

E2. Parkering og trafik

E3. Bebyggelsestæthed

E4. Støj

E5. Grønne områder og byliv

E6. Andre temaer

**A. Amager Vest Lokaludvalg (nr. 51)**

Amager Vest Lokaludvalg finder det problematisk, at det nordvestlige hjørne af masterplanen ikke er medtaget i lokalplanen. En samlet plan for hele området vil kunne sikre en mere helhedsorienteret planlægning samt et bedre og mere gennemsigtigt beslutningsgrundlag.

Lokaludvalget mener, at mindst 25% af boligerne i lokalplanforslaget bør være almene boliger.

I forhold til bebyggelsestæthed mener lokaludvalget, at området bebygges alt for tæt, og at der er mangel på grønne områder. Bella Center vil blive pakket ind og nærmest gjort usynlig fra vejen. De høje huse i området vil anfægte vartegnet Bella Sky i særlig grad af bolighøjhuset på 75 meter. Lokaludvalget mener ikke, at højhuset har en særlig arkitektonisk merværdi og strider derved mod Københavns Kommunes Arkitekturpolitik.

I forhold til trafik mener lokaludvalget, at der ikke er gjort meget ud af planlægningen i forhold til de tilstødende veje uden for lokalplanområdet, hvor der stilles spørgsmål ved, om der er tilstrækkelig kapacitet. Lokaludvalget anbefaler, at der placeres bycykler ved Center Boulevard, så trafikanter ansføres til at bruge cykel fremfor bil.

Lokaludvalget savner en redegørelse for, om der er tilstrækkeligt med parkeringspladser inden for lokalplanområdet. Der er erfaring for, at mange parkerer på de private fællesveje i villaområdet øst for, hvor der er gratis parkering.

I forhold til cykelparkering mener lokaludvalget, at parkering af cykler bør ske på terræn eller i stueetage, da folk har tendens til ikke at parkere deres cykler i kælderen.

Lokaludvalget anbefaler endvidere, at der tænkes i trafikalt design i kvarteret, der understøtter trafiksikkerheden for bløde trafikanter. Især er lokaludvalget bekymret for, at store lastvognstog skal igennem smalle vognbaner i området til Bella Center. Det anbefales, at parkeringshuse placeres så tæt på de omkringliggende større veje som muligt. I forhold til trafikstøj fra Center Boulevard foreslås det at nedsætte trafikhastigheden i stedet for eventuel støjafskærmning.

I forhold til bæredygtighedsmål mener lokaludvalget, at byggeriet burde opfylde alle de 14 fastsatte mål. Desuden er planlægningen af 1% el-ladestander for lidt set i forhold til Københavns Kommunes mål om at være CO2-neutral i 2025, samt regeringens udspil om at stoppe salget af benzin- og dieslbiler i 2030.

#### *Forvaltningens bemærkninger:*

Der er tegnet en masterplan for hele området for at sikre en sammenhæng med den fremtidige udvikling af det nordvestlige hjørne. Den nordvestlige del af området er i masterplanen udlagt som volumener, men er ikke tilstrækkeligt detaljerede, så det kan indgå i en byggeretsgivende lokalplan.

Udviklingen omkring Bella Center blev igangsat med lokalplan 508 'Kvarteret ved Bella Center' fra 2014. I forbindelse med lokalplanen blev der udarbejdet en partnerskabsaftale om, at 20 % af etagearealet skulle etableres som almene boliger for at imødekomme Københavns Kommunes ønske om, at boligudbuddet i hele København omfatter alle ejerformer, herunder almene boliger. I 2014 var der iht. planloven ikke mulighed for at stille krav om almene boliger i lokalplaner. I 2016, hvor det var muligt at kræve 25 % almene boliger i lokalplaner, blev der udarbejdet en lokalplan for den sydøstlige del af området. I den forbindelse blev der anlagt en praksis på baggrund af partnerskabsaftalen med krav om 20 % almene boliger. Denne lokalplan adskiller sig ikke væsentligt fra de to foregående lokalplaner på en måde, der fordrer en praksisændring iht. tidligere aftaler om almene boliger.

København vokser med 100.000 nye indbyggere frem mod år 2027 ifølge de seneste prognoser. Det forudsætter en balanceret boligpolitik, der skaber både plads til mange nye borgere, og fastholder København som en mangfoldig by. Det er miljømæssigt bæredygtigt at fokusere byudviklingen omkring tog- og metrostationer, da det understøtter brugen af kollektiv trafik og cyklisme. Indenfor lokalplanområdet er der derfor planlagt et tæt byområde med forskellige boligtyper - rækkehuse, karréer og tårne. Lokalplanen indeholder en række grønne byrum, som er fordelt i det nye kvarter. I overensstemmelse med arkitekturpolitikken har bygherre gennemført et parallelopdrag for boligårnet. På baggrund af dette har forvaltningen lavet en række bestemmelser i lokalplanen for tårnet jf. arkitekturpolitikken.

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanen er der udarbejdet en trafikanalyse. Den viser, at kapaciteten på de omkringliggende veje ikke forringes væsentligt, inklusiv trafikken fra det nye byområde. De omkringliggende veje er ikke med i lokalplanområdet, og derfor er der ikke redegjort særskilt for dette i lokalplanen.

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslaget er der udarbejdet et notat om fastsættelse af parkeringsdækningen, som var vedlagt indstillingen i forbindelse med den politiske behandling af forslaget til lokalplan og kommuneplantillæg. Parkeringskravet er fastsat i overensstemmelse med kommuneplanen til 1 parkeringsplads pr. 200 m<sup>2</sup> for boliger og serviceerhverv, da området ligger centralt placeret i forhold til metrostationen. Parkeringskravet til Bella Center og Bella Sky er fastsat ud fra en analyse af sammenlignelige kulturfaciliteter og erfaringer fra arrangementer i Bella Center. Bella Center har en transporthistorik, der har henvendt sig til en ældre trafikadfærd, der understøttede bilisme. Det vil forvaltningen gerne ændre ved at understøtte bedre forhold for byliv, cyklister og kollektiv betjening af området. Lokalplanen forhindrer ikke opstilling af bycykler, men det

er ikke muligt at medtage bestemmelser om krav om dette i lokalplanen.

Derudover kan det oplyses, at vejmyndigheden i Københavns Kommune har igangsat en indsats mod ulovlig parkering i Ørestad.

Der er i lokalplanen muliggjort, at der både kan være cykelparkering i kælder og på terræn, så der er flere muligheder.

Dimensionerne af vejene i lokalplanen er fastlagt, så det er muligt at komme rundt i kvarteret med de relevante køretøjer. Den præcise udformning af vejene vil blive fastlagt i forbindelse med projekteringen under hensyn til trafiksikkerhed for de bløde trafikanter. Parkeringshusene er placeret fordelt i kvarteret, så alle har mulighed for at parkere inden for kort afstand. Det største parkeringshus er placeret midt i kvarteret, så det kan betjene Bella Centers hovedindgang, boliger og det kommende erhvervskvarter i den nordlige del.

I forhold til Københavns Kommunes bæredygtighedsværktøj lever planen fuldt op til kriterierne på 12 ud af 14 punkter, og samtidig er det for 3 ud af de 14 punkter bedre end standard. Samlet set vurderes resultatet at være tilfredsstillende. Ift. spørgsmålet om, hvorvidt der skal sikres el-ladestandere i planen, så kan det oplyses, at det ikke er muligt at stille krav om el-ladestandere til biler i lokalplanen. Bygherre har indgået en frivillig partnerskabsaftale om etablering af el-ladestandere. Lokalplanen forhindrer ikke, at der etableres yderligere el-ladestandere, hvis det ønskes.

#### **B. Bygherre Solstra (nr. 74)**

Solstra bemærker, at det bør præciseres, at cykelparkering til Bella Center også omfatter Bella Sky. Derudover mener Solstra, at parkeringsnormen for cykler er fastsat alt for højt i forhold til det aktuelle og fremtidige behov for Bella Center og Bella Sky. En for høj parkeringsnorm vil have direkte indflydelse på kvaliteten af byrummene og mulighederne for ophold og aktivitet ved indgangspartierne og således begrænse muligheden for andre og mere aktive byrumsfunktioner i disse områder.

Rambøll har udarbejdet et notat vedrørende cykelparkeringspladser, hvor det fremhæves, at arrangementerne i Bella Center og Bella Sky i begrænset omfang tiltrækker lokale gæster på cykler, da det primært er tale om regionale, nationale og internationale arrangementer. Det forventes ikke at ændre sig i fremtiden. Solstra fremhæver derudover, at det er ganske få gange om året, der kan forventes mange cykler i området, og der vil være mulighed for at dobbeltudnytte de ca. 13.000 cykelparkeringspladser der i øvrigt etableres i området. Bygherre har registreret, at der i forbindelse med arrangementet Lego World var ca.

120 samtidig parkerede cykler. Cykelparkeringen vil desuden være fremtidssikret, da det kan forventes, at en øget brug af cykler ligeledes vil reducere antallet af biler, således at p-pladser til biler vil kunne konverteres til cykelparkering ved arrangementer med mange cyklende gæster.

Solstra anbefaler, at cykelparkeringsnormen til Bella Sky og Bella Center fastsættes til 150 faste cykelparkeringspladser, og herudover kan der anvises yderligere 350 stativløse pladser, når der afholdes større arrangementer.

I forhold til husdybde bemærker Solstra, at bebyggelse over basen bør fritages for bestemmelsen om en maksimal dybde på 12 m., da der vil være bedre dagslysforhold og endvidere vil der i højere grad være mulighed for udkragning. I den gældende lokalplan er bebyggelse over basen undtaget fra bestemmelsen om husdybde.

I forbindelse med bebyggelsens ydre fremtræden bør det præciseres, at §6 stk. 1 (l, m, n og o) kun bør gælde for den nye kongreshal. Samtidig bør bestemmelsen om, at den nye kongreshals indgangspartier skal markeres i facaden med et overdækket område bør ændres, så indgangspartier kan markeres med enten et overdækket område, større glasparti eller lignende.

Solstra bemærker også, at højden i etager for bebyggelse i underområde IV og bebyggelse markeret med B på tegning 2 er angivet forkert i etager, da basen er tre til ni etager og ikke tre til seks etager.

I forhold til erhvervsbyggeriet bemærker Solstra, at det er afgørende, at det er muligt at etablere bebyggelser med et samlet udtryk ift. materialevalg i base og top.

I forhold til kantzoner ønsker Solstra, at det fremgår af lokalplanen, at der tillades afvanding til gaden/stien/byrummet. Derudover ønskes der til lokalplanen tilføjet, at der kan arbejdes med hævede gårdrum, for at mindske mængden af ramper.

Derudover har Solstra en række tekniske bemærkninger til tegningerne. På tegning 2 ønskes byggefeltet til daginstitution udvidet mod syd for at sikre flugtvejsforhold for Bella Center. På tegning nr. 8 ønskes tilføjet, at der også kan anlægges grønne bede udover kanaler og regnvandsbede. Endvidere påpeges en uoverensstemmelse mellem tegning 8 og den mere detaljerede tegning 7c ved Metropladsen, hvor der ikke arbejdes med et vandelement. På nordvestpladsen, tegning nr. 7 d er der begrænset mulighed for at placere et vandelement på grund af flugveje fra Bella Center. Endelig er et vandelement i byrummet mod Ørestads Boulevard placeret forkert.

*Forvaltningens bemærkninger:*

I forhold til cykelparkering for Bella Center og Bella Sky er der i overensstemmelse med kommuneplanen foretaget en konkret vurdering. Parkeringskravet er fastsat ud fra erfaringer med sammenlignelige kulturfaciliteter, og fastsat i relation til at parkeringskravet for biler nedsættes.

Det er korrekt, at husdybden for bebyggelse over basen ikke er fastlagt i den gældende lokalplan. Siden vedtagelse af den gældende lokalplan, er Københavns Kommune blevet mere restriktiv vedrørende husdybder for at sikre gode dagslysforhold i boliger. Da byggeriet over basen er placeret væsentlig bedre i forhold til dagslys end byggeriet i basen, så foreslås det, at der fastsættes en husdybde på 13,5 meter for byggeri over basen.

I forhold til bestemmelserne i §6 stk. 1 (l, m, n, o) foreslås det præciseret, at det er gældende for den nye kongreshal. Det har været hensigten i udarbejdelse af lokalplanen, men fremgår ikke præcist af forslaget. Derudover vurderes hensigtsmæssigt, at indgangspartier kan markeres med andre virkemidler end et overdækket område. Det foreslås derfor, at bestemmelsen ændres til, at indgangspartier kan markeres på flere måder.

Højden af bebyggelsen i underområde II og bebyggelse markeret med B på tegning nr. 2 er i §5, stk. 4, angivet til 35 m, hvilket svarer til ni etager. I §6, stk. 1 t er dette fejlagtigt angivet som seks etager og foreslås derfor ændret.

Det arkitektoniske udtryk med en tung base i jordfarveskala og en lettere og lysere overetage er kendetegnende for hele kvarteret, og i overensstemmelse med den gældende lokalplan, som har været udgangspunkt for udarbejdelse af denne lokalplan. Det er derfor væsentligt, at udtrykket også videreføres i erhvervsbebyggelsen for at sikre det arkitektoniske udtryk i kvarteret.

Lokalplanens bestemmelser om kantzoner forhindrer ikke, at der tillades afvanding til gaden/stien/byrummet, og der er ikke bestemmelser i lokalplanen, der forhindrer, at der arbejdes med hævede gårdrum.

Byggefeltet til daginstitutionen vurderes at være tilstrækkelig til en daginstitution på 1.800 m<sup>2</sup>.

Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at grønne bede er indeholdt i definitionen af regnvandsbede.

I forhold til de tekniske ændringer af tegningerne bemærkes følgende:

- På tegning 8 udgår vandelement på Metropladsen i overensstemmelse med tegning nr. 7c.
- Vandelementet på Nordvestpladsen fastholdes. Vandelementets størrelse er ikke defineret, og der bør derfor kunne placeres et vandelement samtidig med, at der planlægges flugtveje fra Bella Center. Det er væsentligt i forhold til at skabe et varieret byrum.
- Vandelementet i byrummet mod Ørestads Boulevard placeret i den nordligste tværvej flyttes til vejen umiddelbart syd for på tegning nr. 8.

### **C. Movia (nr. 75)**

Movia bemærker, at der ikke kan ses, at lokalplanen giver mulighed for etablering af ladestationer til elbusser ved endestationen for buslinje 34, 68 og 77. Muligheden for opsætning af ladestationer er afgørende for, at Movia kan udbyde emissionsfri elbusser for Københavns Kommune, og de henleder opmærksomheden på, at Movia i foråret indgik aftale med Siemens om opsætning af ladestationer til elbusser. Københavns Kommune har i den forbindelse indgået en samarbejdsaftale med Movia, hvor kommunen bl.a. forpligter sig til at stille et passende areal til rådighed til placering af ladestationer. Movia foreslår derfor, at §7, stk. 7a, ændres, så enkelte træer også kan udelades af hensyn til etablering af el-teknik til busser og §6, stk. 5, ændres, så det er muligt at placere det nødvendige teknik i byrummet.

Derudover bemærker Movia, at dimensionerne for de kommende busholdepladser ikke fremgår af lokalplanforslaget. Movia anbefaler, at busholdepladserne generelt tager udgangspunkt i de anbefalede dimensioner, jf. vejreglerne, for at undgå, at der kommer for store omkostninger forbundet med at tilbyde service med bustrafik.

#### *Forvaltningens bemærkninger:*

Københavns Kommune ønsker at styrke brugen af klimavenlig bustrafik eksempelvis via byfortætning, bedre busfremkommelighed og mulighed for ladestanderer til elbusser i byrummet. Derfor foreslås §7 stk. 7a, og §6, stk. 5, ændret i overensstemmelse hermed. I bebyggelsesplanen er der afsat plads til ladestanderer nord for det centrale parkeringshus.

Dimensionerne af busholdepladserne er blevet drøftet med Movia under udarbejdelse af lokalplanforslaget, og det er sikret, at der er tilstrækkelig plads.

### **D. DN København (nr. 77)**



DN København bemærker, at den foreslåede nye bebyggelse er for høj og for tæt. Et boligårn på op til 75 m, erhvervsbebyggelse op til 35 m og punktvis bebyggelse op til 50 m vil give skygge og kraftig vind specielt i nærheden af de høje bygninger. De høje bygninger vil i henhold til miljøvurderingen påvirke det omkringliggende fredede landskab i moderat grad. DN København foreslår, at den høje bebyggelse tages ud af lokalplanforslaget, og at den samlede bebyggelsesprocent ikke overstiger 150. Endvidere foreslås det, at det ubebyggede areal langs Vejlands Allé fastholdes som ubebygget og kan indgå i regnvandshåndteringen for at undgå oversvømmelse af de omkringliggende kanaler ved kraftig regn.

DN København bemærker endvidere, at håndtering af overfladevand kan være i konflikt med habitatcirkulærets artikel 12, hvorefter kommunen ikke må give tilladelse til noget, der kan beskadige eller ødelægge yngle- og rasteområder for de arter, der er omfattet af direktivets bilag IV. Det understreges særligt, at miljørapporten ikke vurderer de kumulative effekter i forbindelse med skybrud tilsammen med udledning fra området under normale omstændigheder i øvrigt.

Desuden bemærker DN Danmark, at der i henhold til miljørapporten er risiko for, at afstrømning for lokalplanområdet under byggeprocessen kan forurene eksisterende §3 områder. Det foreslås, at lokalplanen bør indeholde en bestemmelse om, at risikoen for forurening af tilstødende og i området beliggende §3 områder skal afværges under byggeprocessen.

*Forvaltningens bemærkninger:*

København vokser med 100.000 nye indbyggere frem mod år 2027 ifølge de seneste prognoser. Det forudsætter en balanceret boligpolitik, der skaber både plads til mange nye borgere og fastholder København som en mangfoldig by. Det er miljømæssigt bæredygtigt at fokusere byudviklingen omkring tog- og metrostationer, da det understøtter brugen af kollektiv trafik og cyklisme. Indenfor lokalplanområdet er der derfor planlagt et tæt byområde med forskellige boligtyper - rækkehuse, karréer og tårne. 20 procent af boligerne fastlægges som almene boliger. Bebyggelsesprocenten for lokalplanområdet er ca. 144. Bebyggelsen reguleres med etagemeter i lokalplanen.

Bella Sky og Amager Fælled er dominerende for vindforholdene i kvarteret. Fælleden er åben og giver ikke meget læ for kvarteret. Bella Skys højhuse trækker vind ned og skaber kraftig vind i kvarteret. Der er foretaget beregninger af vindforholdene, der viser, at den planlagte bebyggelse og de planlagte træer vil forbedre vindforholdene, men der vil stadig være kraftig vind ved de ydre hjørner, herunder ved boligårnet. Derfor skal vindforhold i området tages i betragtning, når trafikafvikling for bløde trafikanter skal detailprojekteres.

Det er politiske vedtaget, at der i forbindelse med lokalplaner skal udarbejdes skyggediagrammer på to dage i marts og juni og på bestemte klokkeslæt, som det er gjort til dette lokalplanforslag. Planområdet er planlagt, så der er taget hensyn til at minimere skyggepåvirkningerne både internt og eksternt. Det er primært gjort ved at placere de højeste bygninger i den nordlige del af området, hvorved de længste skygger primært påvirker større infrastruktur anlæg og åbent land frem for bygninger. Da der er tale om høje bygninger vil der på trods af disse hensyn være skyggepåvirkninger af bebyggelsen øst for metroen i de sene eftermiddagstimer og aftentimer om sommeren og fra om eftermiddagen ved jævndøgn.

Området langs Vejlands Allé, der ikke er medtaget i denne lokalplan, er i kommuneplanen udlagt som serviceerhverv. I forhold til regnvandshåndteringen er der igangsat en undersøgelse af HOFOR og bygherre, så det sikres, at regnvandshåndteringen kan foregå, som beskrevet i lokalplanen. Der vil først kunne gives byggetilladelse til ny bebyggelse, når dette forhold er afklaret.

I forbindelse med skybrud vil der løbe overfladevand til de omgivende vandområder og videre til grøftesystemet, der forløber gennem golfbanens areal på Kalvebod Fælled. Overfladevandet vil primært bestå af regnvand, der allerede i dag strømmer fra området til Kalvebod Fælled. I forbindelse med realisering af planen vil afledning af overfladevand fra lokalplanområdet blive fordelt på flere forskellige udløb sammenlignet med nuværende forhold. Mængden af overfladevand og vandets kvalitet, der skal udledes vurderes dog at være uændret, da hele området allerede er befæstet i dag. Da vandmængden og vandets kvalitet vurderes at være uændret vurderes det, at planen kan gennemføres uden at medføre en væsentlig påvirkning af naturtyper og arter. Det vurderes derfor ikke, at der er behov for at inddrage det ubebyggede areal langs Vejlands Allé i denne lokalplan til regnvandshåndtering.

Beskyttelse af §3-områder i byggeprocessen skal overholdes og håndteres i forbindelse med byggetilladelsen. Alle midlertidige udledninger i forbindelse med ethvert byggeprojekt skal ansøges, og forud for enhver udledning skal det dokumenteres, at vandkvaliteten er forenelig med forholdene på Kalvebod Fælled, ligesom vandkvaliteten løbende skal dokumenteres ved udledning.

### **E1. Gener i forbindelse med boligårnet**

64 henvendelser handler om, at boligårnet er for højt, og vil medføre gener. 58 henvendelser bemærker, at tårnet vil kaste skygger på boligområdet øst for metroen. 32 henvendelser bemærker, at der vil

opstå vindproblemer i forbindelse med højhuset. 28 henvendelser mener, at der vil være indbliksgener for villakvarteret øst for metroen. 7 henvendelser mener, at valget af materiale vil skabe generende genskin fra den øverste del af tårnet. 8 henvendelser handler om, at tårnet vil forhindre frit udsyn fra deres bolig ud over fælleden. 25 af henvendelserne mener, at tårnet bør flyttes til en anden placering i området, så det ikke generer boligområdet øst for metroen.

Derudover har enkelte henvendelser det synspunkt, at tårnet skæmmer for Bella Sky, som er et vartegn for området, samt at tårnets arkitektur er uambitiøs, og ikke passer sammen med det nærliggende villakvarter.

Endvidere er der fremkommet det synspunkt, at det er utrygt, at der planlægges et højhus på 75 m, når der efter luftfartslovens § 65 kun gives tilladelse til bygning op til kote 50, samt at højhuset vil skabe værdiforringelse af boligerne øst for metroen.

*Forvaltningens bemærkninger:*

Vedr. højde, skygger og vind, se bemærkninger under ”D. DN København”.

I forhold til indbliksgener vurderes det, at en afstand på ca. 170 m mellem boligårnet og villaområdet øst for metroen er tilstrækkelig til, at der ikke vil være direkte gener i forbindelse med indblik.

I forbindelse med byggetilladelse for de enkelte byggerier sikres det, at der ikke vil være genskin fra bebyggelserne.

Boligtårnet vil med sin højde og fodaftryk på 22 x 22 meter blokere for udsynet fra omkringliggende bebyggelser på lige fod med Bella Sky. Det vurderes dog, at der stadig vil være frit udsyn mellem bygningerne.

Vedr. placering af boligtårnet, se bemærkninger til ”D. DN København”.

Boligtårnets arkitektur er udarbejdet som følge af en arkitektkonkurrence afholdt af bygherre, jf. arkitekturpolitikken. Tårnets arkitektur er i kontrast til villakvarterne på lige fod med f.eks. Bella Sky. Placeringen af tårnet mod metroen vil stadig give frit udsyn til Bella Sky fra de fleste områder.

Som det er beskrevet i lokalplanen skal Trafikstyrelsen godkende bebyggelse højere end kote 50. Der vil ikke kunne opnås byggetilladelse uden Trafikstyrelsens godkendelse.

## **E2. Parkering og trafik**

13 henvendelser handler om bilparkering i området og 1 henvendelse handler om cykelparkering.

I henvendelserne om bilparkering bemærkes det, at gæster til Bella Center og beboere i Ørestad parkerer på de private villaveje øst for metroen. Det bemærkes, at antallet af parkeringspladser ikke bør reduceres yderligere og der stilles spørgsmål ved, om 1 p-plads pr. 200 m<sup>2</sup> er tilstrækkelig. Der foreslås forskellige tiltag, herunder at parkeringsnormen bør være 1 p-plads pr 75 m<sup>2</sup> etageareal, og der bør bygges yderligere p-huse. En henvendelse foreslår, at der ikke bygges p-huse, men al parkering lægges i p-kældre, mens en anden foreslår at placere p-husene i yderkanten af området, så der ikke kommer mere trafik ind i området.

Derudover bemærkes det, at 1% el-ladestandere er for lidt.

I forhold til cykelparkering bemærkes det, at der ikke tages hensyn til større cykler, som f.eks. ladcykler, og byrummene mellem husene er for små til at placere cykler i.

En henvendelse er bekymret for de trafikale til- og frakørselsforhold som allerede før området er bebygget er kritisable med kødannelser.

*Forvaltningens bemærkninger:*

Vedrørende trafik, parkering og el-ladestandere, se bemærkninger til ”A. Amager Vest Lokaludvalg”.

Som en del af kravet til cykelparkeringspladser er der medtaget bestemmelse om, at der for boliger, erhverv og butikker skal være 2 pladser pr. 1.000 m<sup>2</sup> ud af det samlede krævede antal pladser til pladskrævende cykler.

## **E3. Bebyggelsestæthed**

14 henvendelser handler om områdets bebyggelsestæthed. Flertallet af henvendelserne handler om, at bebyggelsestætheden i området bliver for høj. Området bliver ikke integreret i det øvrige Amager Vest, da det fremstår med en høj mur mod Ørestads Boulevard. Der foreslås, at der højst bygges i 3-4 etager. Områdets tætte bebyggelse gør, at området ikke bliver tilgængeligt. Der er frygt for, at området bliver til et ghettobyggeri med stor utryghed og kriminalitet.

En af henvendelserne handler om, at der bør bygges tættere for at sikre, at området bliver til egentlig by med butikker og restauranter. Det foreslås derfor, at der ikke bygges rækkehuse.

*Forvaltningens bemærkninger:*

Vedrørende bebyggelsestæthed, se bemærkninger til ”A. Amager Vest Lokaludvalg”.

Bebyggelse mod Ørestads Boulevard er forholdsvis tæt for at beskytte området mod vejstøj. Ved metrostationen åbnes området for at lede gæster og beboere ind i området. Der er dog stadig stor variation i bebyggelsen langs Ørestads Boulevard, da der er medtaget bestemmelser om spring i bygningshøjden samt mulighed for overbygninger på karréerne på udvalgte steder.

Rækkehusene er placeret i det sydvestlige hjørne af lokalplanen og er allerede etableret indenfor den gældende lokalplan. Der er ikke mulighed for yderligere rækkehuse.

I forbindelse med Metropladsen er der mulighed for at etablere en større detailhandelsbutik, og derudover er der etableret flere byrum og pladser, hvor der er mulighed for etablering af restauranter og butikker.

#### **E4. Støj**

5 henvendelser omhandler støj. Det bemærkes, at et tæt byområde generelt vil øge støjbelastningen i området. Det bemærkes også, at der vil være støj fra daginstitutionen placeret i den vestlige del af området pga. resonans fra de omkringliggende bygninger. Derudover bliver der spurgt ind til, om der i støjberegningerne er taget højde for refleksioner fra bygninger. Det bliver endvidere bemærket, at der er støj fra metroen.

*Forvaltningens bemærkninger:*

Et nyt byområde vil øge støjen i området, men ikke mere end øvrige byområder i Ørestad. Det vurderes ikke, at der i forbindelse med daginstitutionen vil opstå betydelige støjgener. Det kan endvidere oplyses, at lydrefleksioner fra bygninger indgår i støjberegningerne.

Tidligere udførte beregninger har vist, at støjen fra metroen vurderet som togstøj ikke er problematisk i forhold til etablering af boliger i området omkring Bella Center.

#### **E5. Grønne områder og byliv**

11 henvendelser handler om grønne områder og byliv. Generelt ønskes der grønne byrum og plads til byliv i form af specialbutikker, caféer, restauranter og andre små erhvervsdrivende, som kan være med til at gøre området til et levende sted. Det bemærkes også, at de erhvervsdrivende bør have rimelige forhold, f.eks. en rimelig husleje, så forretningerne kan etablere sig. En af

henvendelserne mener, at der ikke vil blive etableret et egentligt byliv, da folk vil pendle til aktiviteter andre steder.

Derudover bemærkes det, at man ved den tætte bebyggelse glemmer at prioritere hverdagslivet for alle tilstødende områder.

To af henvendelserne omhandler området vest for Bella Center, hvor der var gjort plads til et rekreativt område, der nu skal bruges som en daginstitution, hvilket man ikke ønsker.

Der stilles også spørgsmål ved, om området er gearret til de mange nye boliger i forhold til skole, fritidstilbud og lignende.

#### *Forvaltningens bemærkninger:*

Der er i lokalplanen indarbejdet en række byrum med stor variation, så der er muligheder for mange forskellige brugergrupper med forskellige interesser. Der er muliggjort detailhandel, restauranter og caféer i forbindelse med de centrale byrum. Lokalplanen kan ikke fastsætte bestemmelser om husleje, men forslaget vil blive videregivet til bygherre.

Byrummene samt butikker og restauranter mv. vil kunne benyttes af de omkringliggende områder på lige fod med beboere i området.

I forbindelse med udarbejdelse af forslaget er behovet for daginstitutioner, skoler mv. vurderet. Det er vurderet, at der er behov for to daginstitutioner i området.

#### **E6. Andre temaer**

6 henvendelser omhandler andre temaer. Det bemærkes, at planen er arkitektonisk uambitiøs med den foreslåede bebyggelse. Nogle ønsker den oprindelige masterplan for området bevaret, mens andre foreslår en generelt lavere bebyggelse. Der er desuden forslag om, at man starter med en lav bebyggelse mod Vejlands Allé / Ørestads Boulevard, og derfra trapper op mod Bella Sky. Bygninger kan begrønnes og evt. have offentlig adgang, så der sikres en flot bæredygtig start på Ørestad.

Flere henvendelser nævner, at bebyggelsen vil fremstå som en høj mur mod Ørestad Boulevard, hvor der med fordel kunne bygges lavere, og med flere spring i bygningshøjden, samt større afstand mellem bygningerne.

Derudover opfordres der til, at regnvand skal bruges til boliger, og der skal ikke tillades opsættelse af antenner og paraboler.

Børne- og Ungeforvaltningen i Københavns Kommune lægger vægt på, at der fortsat arbejdes på at placere to daginstitutioner i planen.

En henvendelse roser lokalplanforslaget, der kan medvirke til udvikling af Bella Center og skabelsen af vækst til glæde og gavn for København og københavnere.

*Forvaltningens bemærkninger:*

Den foreslåede bebyggelse er inspireret af de klassiske brokvarterer med boligkarréer dannet af flere individuelle bygninger i mørke farver, mens overbygningerne på karréerne er i lette og lyse materialer, hvilket giver området et sammenhængende arkitektonisk udtryk. Videreudviklingen af masterplanen har sikret en øget kvalitet i byrummene samt bedre muligheder for at udvikle konferencefaciliteterne.

Vedr. bebyggelse mod Ørestads Boulevard, se bemærkninger til ”G. Bebyggelsestæthed”.

Regnvand kan bruges til boliger, f.eks. toiletskyl. Det er ikke medtaget som et krav i lokalplanen, da det har vist sig vanskeligt at finde en teknisk egnet løsning.

Der er medtaget bestemmelser om, at paraboler og antenner skal ske så diskret som muligt og under hensyn til det arkitektoniske udtryk.

Der er udpeget en konkret placering til daginstitution i den vestlige del af området. Derudover er det sikret, at der i forbindelse med boligbyggeriet i den østlige del af området kan placeres yderligere en daginstitution.