

## Bilag 4 Notat om henvendelser

Der er modtaget 16 henvendelser, jf. bilag 3.  
Henvendelserne er alle modtaget i høringsperioden 3. marts 2014 – 28. april 2014.

Henvendelserne kan grupperes i følgende emner:

- A. Fokus på øget biltrafik og sikker færdsel i gennem området, samt ønske om trafikdæmpende foranstaltninger.
- B. Modstand mod inddragelse af del af Superkilens areal til brug for vejudlæg ved tilslutning til Tagensvej.
- C. Bekymring ved indretning af brandveje mellem boligkarréer til københavnergader med kørevej, fortov og parkering. Der opleves forringede forhold for stuelejligheder med bilparkering på tidligere havearealer.
- D. Ønske om indarbejdelse af skybrudsplan.
- E. Der ønskes præcisering af kommende forhold for børneinstitutionerne med hensyn til stier, legeplads, støj og busholdeplads.
- F. Der ønskes præcisering af mulighed for udnyttelse af bygningen på Tagensvej 135 til ungdomsboliger, samt ændrede bestemmelser vedrørende terræn ved stuelejligheder og parkeringsnorm for ungdomsboliger.
- G. Der ønskes udvidelse af byggefelt for detailhandel, samt mulighed for anvendelse af butikslokaler til mindre erhvervsvirksomheder, hvor bydelens iværksættere kan etablere sig.

### Ændringer i lokalplanen

På baggrund af høringen foreslås en række ændringer i lokalplanbestemmelserne:

### Skema over ændringer

Bestemmelse	Nuværende ordlyd	Forslag til justering
<b>§ 3 Anvendelse</b>		
§ 3, stk. 2, tilføjes	Område II fastlægges til helårsboliger og serviceerhverv, såsom...	Område II fastlægges til helårsboliger, <i>herunder ungdomsboliger</i> , og serviceerhverv, såsom...
§ 3, stk. 6, nyt afsnit		Kollegie- og ungdomsboliger kan etableres ved nybyggeri, ved omdannelse samt ved

		<p>ommærkning af almene boliger. Disse boliger skal have en størrelse på mellem 25 og 50 m<sup>2</sup> bruttoetageareal. Dog skal nettoarealet for de enkelte boliger være mindst 15 m<sup>2</sup>.</p> <p>Københavns kommune kan tillade ungdomsboliger større end 50 m<sup>2</sup>, hvor særlige bygningsmæssige forhold argumenterer for dette. For delområde II gælder, at der kan indrettes ungdomsboliger med boligstørrelser på op til 65 m<sup>2</sup> bruttoetageareal.</p>
§ 3, stk. 6, ny kommentar		<p>Tagensvej 135 er en tidligere erhvervsjendom, der med sin særegne industrielle arkitektur, herunder store vinduesfag og markant rumhøjde, taler for en indretning af større ungdomsboligenheder.</p>
<b>§ 4 Vej-, sti-, plads- og baneforhold, byggelinjer m.fl.</b>		
§ 4, stk. 6, nyt kommentarfelt		<p>Der er lokaliseret risiko for større opstuvninger på Tagensvej tæt ved den planlagte vejtilslutning. Under store skybrud kan der ske oversvømmelser i lokalplanområdets nordlige del, samt vest for karrébebyggelsen, i en lokal lavning, hvor regnen kan samle sig.</p> <p>For at afhjælpe skybrud skal der laves terrænændringer, render eller lignende, nordvest for karrebebyggelsen, som kan føre vandet ud mod Mimersparken. Der skal ved etablering af vejtilslutning mod</p>

		<p>Tagensvej sikres, at denne ikke kommer til at aflede regnvand fra de opstuvninger som kan opstå på Tagensvej. Forholdene er beskrevet nærmere i "Konkretisering af skybrudsplan for Bispebjerg, Ryparken og Dyssegård, delområde 8.2.</p>
§ 4, stk. 9, nyt afsnit e)		<p>En evt. fremtidig cykelsti gennem eller langs Mimersparken, med forløb tilnærmelsesvis som stiforløb A-B vist på tegning 3, skal forsænkes og fungere som skybrudsvej for regnvand fra Borgmestervangen og Mimersgade i syd mod Tagensvej i nord.</p>
<b>§ 5 Bebyggelsens omfang og placering</b>		
§ 5, stk. 6, pkt. c, tilføjes	<p>c) For stueetager, der i henhold til § 3, stk. 9 er fastlagt eller muliggjort anvendt til publikumsorienterede serviceerhverv mv., jf. tegning nr. 2, gælder, at gulve skal være i terrænniveau.</p>	<p>c) For stueetager, i <i>delområde I</i>, der i henhold til § 3, stk. 9 er fastlagt eller muliggjort anvendt til publikumsorienterede serviceerhverv mv., jf. tegning nr. 2, gælder, at gulve skal være i terrænniveau.</p>
<b>§ 6 Bebyggelsens ydre fremtræden</b>		
§ 6, stk. 4, pkt. d, tilføjes	<p>d) For de på tegning nr. 2 med blå stiplet og blå fuldt optrukken streg markerede stueetager, der er fastlagt eller muliggjort anvendt til publikumsorienterede serviceerhverv mv., gælder, at stueetagens gulv skal placeres i samme kote som det omgivende terræn.</p>	<p>d) For de på tegning nr. 2 med blå stiplet og blå fuldt optrukken streg markerede stueetager, der er fastlagt eller muliggjort anvendt til publikumsorienterede serviceerhverv mv., gælder <i>for delområde I</i>, at stueetagens gulv skal placeres i samme kote som det omgivende terræn.</p>

<b>§ 7 Byrum</b>		
§ 7, stk. 10, afsnit 1 tilføjes		Den eksisterende rampe kan indgå i udformning af ”klatreparken” efter forvaltningens godkendelse af et velbelyst projekt.
<b>§ 8 Ubebyggede arealer og parkering</b>		
§8, stk. 1, nyt afsnit		Friarealet til kollegie- og ungdomsboliger for boligenheder på max. 65 m <sup>2</sup> bruttoetageareal skal udgøre mindst 30 % af etagearealet uanset bebyggelsestætheden for ungdomsboliger.
§ 8, stk. 3, afsnit 2, tilføjes		I område II gælder at parkeringsdækningen skal være i størrelsesorden og højst 1 parkeringsplads pr. 300 m <sup>2</sup> etageareal for ungdomsboliger på max. 65 m <sup>2</sup> bruttoetageareal.
<b>§10 Forureningsgener</b>		
§10, stk. 2 Støj fra virksomheder	Bebyggelse og ubebyggede arealer skal anvendes, placeres, jf. dog § 6, stk. 2, pkt. a), udføres og indrettes således, at beboere og brugere beskyttes mod støj og anden forurening fra virksomheder i og uden for området.	Bebyggelse og ubebyggede arealer skal anvendes, placeres, jf. dog § 6, stk. 2, pkt. a), udføres og indrettes således, at beboere og brugere beskyttes mod støj og anden forurening fra virksomheder i og uden for området. <i>Det er en betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse, at det er dokumenteret, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj er overholdt.”</i>
<b>§ 11 Bæredygtighed og regnvand</b>		

§11, stk. 2 Regnvand	Bebyggelse må ikke tages i brug, før der er etableret anlæg til opsamling af regnvand fra tage og facader til brug for toiletskyl og tøjvask i maskine.	Bebyggelse må ikke tages i brug, før der er etableret anlæg til opsamling af regnvand fra tage og <del>facader</del> til brug for toiletskyl og tøjvask i maskine.
§11, ny stk. 3 Skybrud		En evt. kommende cykelsti langs stiferløb A-B jf. tegning 3 skal nedsænkes i terræn og udlægges til skybrudsvej.  Den nordlige biladgang, jf. tegning 3, skal sikres mod indløb af regnvand fra Tagensvej ved etablering af høj overkørsel eller lignende.

Baggrunden for ændringerne uddybes nedenfor.  
Ændringerne giver ikke anledning til supplerende høring.

### Henvendelser fra offentlige myndigheder

#### **Københavns Museum, Niels Grumløse, 14.04.14**

*Bemærkning om, at der ikke er kendskab til arkæologiske fund indenfor lokalplanområdet.*

#### **Nørrebro Lokaludvalg (NLU) og Gårdlauget Hothers Plads v. formand Troels Glismann, 09.04.14**

*Resumé: NLU ser frem til en renovering af området og en åbning mod byen. Ligeledes imødekommes den nye cykelrute gennem området. Derimod udtrykker NLU skepsis overfor den gennemkørende biltrafik, og er bange for at der vil opstå en uhensigtsmæssig uvedkommende biltrafik.*

*Der ytres utilfredshed med indgreb i Superkilen, der berøres af den ny vejtilslutning til Tagensvej.*

*Der ønskes revurdering af parkeringsforhold og etablering af københavnergader i de eksisterende brandveje, da det vurderes at det vil forringe mulighed for ophold i haver og på altaner.*

1. *NLU/Gårdlauget er skeptisk overfor den bilvej, der ønskes gennem bebyggelsen.*

Kommentar:

Ændringen af adgangsvejen gennem Mjølnerparken er en væsentlig del af den helhedsplan, der er udarbejdet for Mjølnerparken, da infrastrukturelle ændringer og øget gennemstrømning i området er centralt for at ændre på Mjølnerparkens udsatte karakter. Der har været mulighed for at køre igennem Mjølnerparken fra Mimersgade til Tagensvej før lokalplanens tilblivelse. Med omlægningen af vejens forløb, bliver forbindelsen mere tydelig og vil derfor invitere flere biler både med og uden ærinde i Mjølnerparken til at køre igennem.

- 2. NLU/Gårdlauget er bange for, at der etableres en smutvej fra Tagensvej/Rovsingsgade til Nørrebrogade efter der etableres bussluse og lukkes for biler ved Nørrebro st.*

Kommentar:

Forvaltningen er opmærksom på, at vejen har potentiale som smutvej. For at imødegå dette forudsættes vejen indrettet således, at der kun kan køres med lav hastighed, og derfor ikke vil være en tidsbesparende smutvej, men en forbindelse i det københavnske gadenet. Indretningen af vejen fastlægges endeligt når der efter endelig godkendelse af lokalplanen indsendes et vejprojekt til myndighedsbehandling. Vejen vil kunne indeholde forskellige trafikale foranstaltninger som bump, chikaner, hævede flader og fodgængerkrydsninger, men placering og udformning fastlægges først i den efterfølgende proces.

- 3. NLU/Gårdlauget spørger, hvor mange gennemkørende biler, der er acceptable.*

Kommentar:

Forvaltningen har vurderet, at den foreslåede ændring af adgangen til og vejen gennem Mjølnerparken vil medføre en stigning i trafikken, der svarer til ca. en fordobling af den trafik, der i dag generes af beboerne i Mjølnerparken. Hvis det efterfølgende opleves, at trafikken igennem Mjølnerparken bliver af en karakter, der overstiger dette, kan vejejereren tage kontakt til kommunen med en ansøgning om godkendelse af ændring af vejens indretning. Eventuelle ændringer vil, da vejen gennem Mjølnerparken er en privat fællesvej, skulle gennemføres og betales af vejejereren.

- 4. NLU/Gårdlauget ønsker, at krydset ved Tagensvej/Rovsingsgade udformes således, at biler ikke kan køre direkte fra Rovsingsgade over i den nye vej igennem Mjølnerparken.*

Kommentar:

Der er i forbindelse med Budget 2014 bl.a. afsat midler til at ændre på udformningen af krydset Rovsingsgade/Tagensvej, der bliver den nye adgang til Mjølnerparken. For at gennemføre intentionerne i

helhedsplanen for Mjølnerparken, er det væsentligt at krydset etableres således, at der er fuld funktionalitet i alle krydsets retninger. Der vil i forbindelse med projektering af krydset blive lagt vægt på en løsning, der er tryk og sikker for alle trafikanter og som kan afvikle trafikken gennem krydset på tilfredsstillende vis. Forvaltningen er derfor ikke positive overfor et forslag om at krydset udformes således, at der ikke kan køres direkte fra Rovsingsgade og igennem Mjølnerparken.

5. *NLU/Gårdlauget mener, at krydset Borgmestervangen Hothers Plads er uoverskueligt og ønsker en anden løsning, hvor hhv. Midgårdsgade og Borgmestervangen ensrettes, således at der køres mod nord af Midgårdsgade og mod syd ad Borgmestervangen.*

Kommentar:

Der er i Budget 2014 også afsat midler til at ændre på adgangen ind i Mjølnerparken via Borgmestervangen og overkørslen fra Hothers Plads. Indretningen af dette område, vil blive udarbejdet i forbindelse med, at der udarbejdes et vejprojekt for tilslutningen.

Forvaltningen vurderer, at det ikke vil være en god ide at ensrette Midgårdsgade og Borgmestervangen med kørsel i nordlig retning af Midgårdsgade og i sydlig retning af Borgmestervangen. Ensretning vil betyde at nordgående trafik, i stedet for en retlinet bevægelse ind ad Borgmestervangen via den ny krydsning med Mjølnerparkens 'Basargade', vil få flere u hensigtsmæssige svingmanøvrer. Det vurderes, at dette vil være en mindre trafiksikker løsning, som vil give omvejskørsel. Samtidig kan denne løsning også give risiko for mere trafik i Midgårdsgade end der er i dag.

Særligt i forbindelse med varelevering, vurderes den foreslåede ensretning at være en dårlig løsning. Endvidere vurderes det, at det vil give omvejskørsel for den trafik, der på sigt ventes at skulle ind til de grunde, der støder op til Borgmestervangen.

6. *NLU/Gårdlauget ønsker ikke brandvejene mellem karréerne omdannet til "københavnsgader", idet de mener at dette sker på bekostning af de grønne strøg og haverne.*

Kommentar:

Der har i forbindelse med udvikling af helhedsplanen været stort fokus på at opnå en balance mellem et ønske om forbedret integration med den omgivende by gennem trafikale/strukturelle tiltag og et attraktivt gaderum med tryghed og opholdsmuligheder. Der har ligeledes været overvejelser omkring de private haver, indkig til stuelejlighederne og eventuelle konsekvenser for den oplevede livskvalitet. Imidlertid er det besluttet, i et samarbejde mellem Lejerbo og Københavns

Kommune, at behovet for at skabe en imødekommende, tryk og levende bydel må vægtes højest.

Det er en bærende del af helhedsplanen og lokalplanen for Mjølnerparken, at Mjølnerparken trafikalt bindes sammen med det øvrige København. Således ønskes det, at Mjølnerparkens gaderum fremstår på lige fod med andre gaderum i København og at de derfor bruges og indrettes på samme måde.

Københavns Kommune er overbevist om, at de beboere, der måtte føle deres boligkvalitet forringes ved enkelte tiltag i planen, vil opleve en væsentligt forbedret livskvalitet samlet set når helhedsplanen står færdig med nye trygge og grønne gårdrum, velfungerende bolig-gader og en levende basargade.

#### *7. NLU/Gårdlauget stiller spørgsmål ved placering af parkeringen*

Kommentar:

Der skal indenfor Mjølnerparken etableres plads til det antal parkeringspladser som det eksisterende byggeri har i dag, samt den mængde p-pladser som det nye byggeri medfører. Samlet vil der således blive flere parkeringspladser i området. Placering af parkeringspladserne vil blive ændret i forhold til det eksisterende princip. Lokalplanforslaget indikerer langs hvilke veje og i hvilke områder der etableres parkering, men ikke hvor mange pladser der skal være de enkelte steder. Konkret placering af p-pladser vil ske i forbindelse med byggesagsbehandlingen. Det har ligeledes været en del af helhedsplanens intention, at parkering i bolig-gaderne er med til at skabe byliv, synlighed og tryk.

### **Henvendelser og forvaltningens kommentarer**

#### **1. Kristian Norling, 07.03.14**

*Generel utilfredshed med forslaget, kommunens økonomiske prioritering, skattetryk og støj fra konstruktionsarbejde.*

Kommentar:

Helhedsplanen for Mjølnerparken finansieres primært af fondsmidler og det almennyttige boligselskab Lejerbos midler. Københavns Kommune vurderer, at denne planlægning er en væsentlig samfundsmæssig investering, og at projektets strukturelle ændringer vil bidrage til et kvalitativt løft af området, for både beboere i Mjølnerparken, besøgende naboer og for Københavns cyklister.

#### **2. Kilebestyrelsen v. sekretær Hanne Sass Jensen, 09.04.14**

*Resumé: Der gøres indsigelse imod, at der tages en bid af Superkilens grønne område i forbindelse med trafikomlægningen.*



Kommentar:

Vejadgangen fra Tagensvej til Mjølnerparken flyttes fra den nuværende placering til en placering udfør Rovsinggade som en del af sammenbindingen med byens vejnet. I forbindelse med tilslutningen til krydset Tagensvej/Rovsinggade vil krydset blive ombygget således, at det tager mest muligt hensyn til trafikafvikling, sikkerhed og arealforbrug.

Københavns Kommune har i forbindelse med udviklingen af helhedsplan for Mjølnerparken vurderet, at en ændring på Superkilens afslutning er nødvendig for at realisere den vigtige vejadgang til bydelen fra Tagensvej. For at opretholde omfanget af de grønne rekreative tilbud i området, er der planlagt for et erstatningsparkareal, der etableres ved den tidligere bilrampe ved Mimersparksen. Parkarealet planlægges udført som en klatrepark eller lignende, der kan udnytte terrænen og de muligheder der fremstår når vejadgangen ophører. Samlet set vurderes det, at der tilføres området et tilsvarende grønt rekreativt areal som det der inddrages til adgangsvej. Der vil derudover, i forbindelse med projektering af adgangsvej fra Tagensvej, blive taget størst mulighed hensyn til kileafslutningens kvaliteter.

**3. Nørrebro Lokaludvalg (NLU) og Gårdlauget Hothers Plads v. formand Troels Glismann, 09.04.14**

*Se afsnittet 'Henvendelser fra offentlige myndigheder'.*

**4. Miljøpunkt Nørrebro v. Erik Jørgensen, 10.04.14**

*Resumé: Miljøpunkt Nørrebro ønsker retningslinjer for indarbejdelse af skybrudsplanen i lokalplanen. Det foreslås, at beskrive principper for "grønne veje", regnvandsbede, og overfladeløsninger med henblik på modtagelse af hverdagsregn, samt befæstelsesgrader og træplantninger for at mindske effekten af hedebølger.*

Kommentar:

Mjølnerparken er medtaget i skybrudsplanen, som et af de områder, hvor der kræves klimatilpasning for at sikre området mod skybrud. Mjølnerparken er omfattet af skybrudskonkretiseringen for Bispebjerg, Ryparken og Dyssegård, delområde 8.2. Der er tale om meget enkle tiltag, som kan afhjælpe de oversvømmelsesproblemer analysen peger på i forbindelse med store skybrud, primært i områdets nordlige del. Det drejer sig om mindre terrænændringer i forbindelse med anlæg af nye veje og friarealer, samt en nedsænket cykelsti langs Mimersparksen, hvis den bliver etableret i fremtiden. Det indstilles, at

lokalplanen tilføjes beskrivelser, som kan sikre de fornødne tiltag og derved sikre området mod skybrud, jf. ovenstående tabel §11. De konkrete løsninger vil blive behandlet i forbindelse med kommende projektering af vej- og stianlæg.

#### **5. Lars Emil Bender-Jacobsen, 11.04.14**

*Resumé:*

*Ønsker ro og trafikal tryghed omkring institutionen, samt frygt for forringede miljøforhold for institutionens børn.*

- 1. Børn der skal krydse vejen ved institutionen – brug for trafiksikkerheds foranstaltninger?*

Kommentar:

En del af helhedsplanen for Mjølnerparken handler om at etablere en bedre sammenhæng med den omkringliggende by og et større flow af både fodgængere, cyklister og biler igennem Mjølnerparken, både på langs og tværs. Den trafikale struktur er derfor sammenhængende med Mjølnerparkens intention om mere færdsel gennem området, og skal hjælpe til at give mere sammenhæng med byen samtidig med at alle veje og stier er socialt trygge. I forbindelse med de konkrete vejprojekter skal det sikres at stiforbindelser og veje indrettes så de er trygge og sikre for alle trafikanter.

- 2. Bekymring ved åbning af stien langs Asgård og Midgård*

Kommentar:

Der er planlagt for en intern sti, der skal tjene som ankomst til institutionen og ikke som gennemkørsel.

- 3. Støj og støv fra veje omkring børn, der skal sove (inde og ude)*

Kommentar:

Forvaltningen vurderer, at der ikke vil opstå væsentlige støjgener ved etablering af en stiadgang langs institutionens bygninger eller ny vejføring syd for institutionen.

#### **6. Københavns Museum, Niels Grumløse, 14.04.14**

*Bemærkning om, at der ikke er kendskab til arkæologiske fund indenfor lokalplanområdet.*

#### **7. HOFOR, Nis Fink, 22.04.14**

*Ingen bemærkninger*

#### **8. Seniorbofællesskabet, Lisbeth Saugmann, 22.04.14**

*Resumé: Der udtrykkes bekymring for at indrette brandvejene mellem boligkarreerne til parkering og bilveje. Der ønskes*

*indrettet opholdsarealer med bænke og træer, da der ellers er frygt for at boligforholdene forringes.*

Kommentar:

Enkelte haveejere vil opleve, at deres tidligere havestykke mod gaden forsvinder og de i stedet får en levende gade med trygge ankomstforhold. Mod gårdsiden opstår dermed nye muligheder for at etablere grønne opholdsarealer, hvor der tidligere var indgange. I øvrigt jf. besvarelse af 3.7.

#### **9. Lars Hellehøj, 27.04.14**

*Resumé: Er af den opfattelse, at der er rigelig plads til etablering af gang- og cykelstier, samt skråparkering, uden at inddrage haverne. De trafikale ønsker kan opnås uden at gribe ind overfor haverne. Forslag om at etablere ensartede lave havehegn som kompromis.*

Kommentar:

Med de trafikale ønsker, der er for området vil de fremlagte linjeføringer og breddekrav være nødvendige for at opnå kommunens standarder for tilgængelighed for alle, samt for at opnå en sikker og tryk trafikafvikling. Det har ligeledes været en del af helhedsplanens intention, at parkering i boliggederne er med til at skabe byliv.

Se i øvrigt kommentar til indsigelse 2, pkt. 6.

#### **10. Maj Laursen, børneinstitutionen Midgård, 28.04.14**

*Resumé: Børneinstitutionerne gør opmærksom på, at der er tale om to forskellige institutioner, der hver har brug for separate indgange, vareindlevering og friarealer. Der udtales ønske om at de fremtidige opholdsarealer indrettes hensigtsmæssigt i forhold til stiadgang og det tilstødende byggefelt udlagt til tekniske anlæg. Desuden nævnes behov for tryghedsskabende foranstaltninger, som regulering af knallertrafik, belysningsforhold og tilgængelighedsforhold for cykler og biler ved aflevering af børn.*

*1. Der er brug for to separate indgange med dertil hørende adgangsveje og adgangsforhold for fx skraldemænd og vareleverancer til de to institutionskøkkener.*

Kommentar:

Adgangsforholdene, herunder varelevering i forbindelse med institutionerne, vil hovedsageligt være en fortsat anvendelse af eksisterende forhold. Lokalplanen forholder sig ikke direkte til antallet af indgange. Det bemærkes, at lokalplanens markering af en primær stiadgang til institutionen alene er et princip, hvor der kan tilføjes separate stier eller adgange efter behov internt på institutionens område.

2. *Der skal heller ikke fremover være trafik forbi institution og legeplads. Knallertkørsel har været et problem i området. Det har dog hjulpet med hegn og låger i begge ender af stisystemet omkring Midgård og Asgård.*

Kommentar:

Jf. besvarelse af 5.1-5.3

3. *Det er vigtigt at der i relation til institutionen er parkeringsmuligheder for biler, cykler, ladcykler og cykelvogne.*

Kommentar:

Placering af cykelparkering, og ladcykelparkering vil hovedsageligt være en fortsat anvendelse. Flytningen af dele af institutionen vil dog også betyde flytning af nogle pladser, antal af disse følger bestemmelserne i lokalplanen.

Placering af bilparkering i Mjølnerparken vil blive afklaret i forbindelse med byggesagen i følge principperne beskrevet i lokalplanen.

#### **11. Finn Thomsen, 28.04.2014**

*Resume: Der kommenteres på forslagets 3 vægtede områder: gode boliger, trygt boligområde og sammenhæng med Nørrebro. Der stilles spørgsmålstejn ved hensigten med placering af parkering i boliggyder, hvor der savnes grønne kvaliteter. Der ønskes indarbejdelse af vandløb og søer til regnvandshåndtering. Derudover roses boligprojektet og basargaden.*

1. *I boliggyderne vil man stik mod tidligere principper etablere parkering under altaner?*

Kommentar:

Se svar jf. pkt. 3.7

2. *Der savnes indarbejdelse af klimaplan, og indarbejdelse af vandløb og søer.*

Kommentar:

Se svar jf. pkt. 4

#### **12. Christian Melgaard, DEAS Property Asset Management A/S, på vegne af Magistrenes Pensionskasse, 28.04.14**

*Resumé: DEAS har i forlængelse af dialog med forvaltningen indleveret hørings svar med 4 konkrete ønsker til ændring af lokalplanens bestemmelser, med formål at kunne realisere projekt for etablering af ungdomsboliger i den tidligere industribygning Tagensvej 135-137.*

1. *Magistrenes Pensionskasse ønsker præcisering af mulighed for etablering af ungdomsboliger i bygningen Tagensvej 135-137, hvor ordlyden i lokalplanforslaget er utydelig.*

Kommentar:

Forslaget tillader anvendelse af bygningen til helårsboliger, der også omfatter kategorien ungdomsboliger.

Det indstilles, at anvendelsesbestemmelsen præciseres for at fjerne tvivl, jf. tabellens §3 stk. 2.

2. *Der ønskes mulighed for at overskride grænsen for ungdomsboligstørrelse på 50 m<sup>2</sup>, idet der er tale om omdannelse af en tidligere industribygning, hvis arkitektur udnyttes optimalt ved en gennemsnitlig størrelse på 65 m<sup>2</sup>.*

Kommentar:

Kommuneplanens rammer fastsætter, at den tilladte maksimale størrelse for ungdomsboliger er 50 m<sup>2</sup>. Indrettes større boliger omfattes de af reglerne for familieboliger og udløser andre krav til parkeringsnorm og friareal.

Dog er der ved etablering af ungdomsboliger i eksisterende bygninger mulighed for at overskride denne grænse, hvis der er særlige bygningsmæssige forhold der forhindrer overholdelse af 50 m<sup>2</sup>-reglen. Det er for ejendommen Tagensvej 135 særskilt vurderet, at der er tale om særlige bygningsforhold, der taler for en fravigelse. Tagensvej 135-137 er en tidlige industribygning, hvis rumhøjde og store vinduespartier nødvendiggør en særlig arkitektonisk løsning. Det bør således tillades, at der kan indrettes ungdomsboliger med en max. størrelse på 65 m<sup>2</sup> bruttoetageareal for at udnytte bygningens kvaliteter optimalt, jf. tabellens §8 stk. 3.

3. *DEAS anmoder om at det tillades, at bofællesskaber, hvor fællesfaciliteter som køkken og bad deles, betragtes som 3 ungdomsboliger i forhold til beregning af det maksimalt tilladte boligareal.*

Kommentar:

Boliger beregnes som en enhed pr. køkken/bad.

Der er ingen planlovmæssig hjemmel til regulering af de fremtidige ejerforhold, hvorfor en fremtidig anvendelse af større boliger til flere studerende ikke er en hindring. Dog er der ikke længere tale om en ungdomsbolig, iht. kommuneplanens retningslinjer, hvis etagearealet for boligheden er større end 65 m<sup>2</sup>, men om en familiebolig, hvilket indebærer et andet krav til friareal og parkering, jf. nedenstående kommentar til pt. 4.

4. *Endeligt ønskes en lempelse af krav til parkering iht. gældende praksis for at kunne opfylde friarealkravet til boligerne.*

Kommentar:

I henhold til kommuneplanens rammer er der mulighed for, at der i forbindelse med ungdomsboliger fastsættes en parkeringsnorm på 1 parkeringsplads pr. 300 m<sup>2</sup> etagemeter. Det bør indstilles, at ændre bestemmelsen for parkering fra 1 pr. 200 m<sup>2</sup> til 1 pr. 300 m<sup>2</sup>, således at den tilpasses den del af bygningen, der anvendes til ungdomsboliger på max. 65 m<sup>2</sup> bruttoetageareal.

### **13. Børne- og Ungdomsforvaltning, KK, v. Tina Halgren, 27.04.14**

*Resumé: BUF bemærker de udlagte byggefelter ved institutionen og påpeger vigtigheden af, at der tages hensyn til kvaliteten af fremtidige udearealer. BUF foreslår to arealer, der vil være egnede til indretning af et fremtidigt udeareal for institutionen.*

Kommentar:

Lokalplanen tager ikke stilling til detaljeret indretning eller placering af de nødvendige friarealer til institutionen, idet det er et forhold, der skal aftales mellem Lejerbo og institutionen/BUF. Der er tale om eksisterende anvendelse, og lokalplanen forhindrer dermed ikke anlæg af legeplads og lignende efter institutionens/grundejers ønsker.

### **14. Sara Nissen, Lejerbo, 28.04.14**

*Resumé: Lejerbo ønsker at udvide byggefelt ved kommende detailhandelsbutik i det nordlige område, da en interesseret lejer ønsker større synlighed mod Tagensvej. Der ønskes derudover mulighed for at bibeholde rampen, der leder fra Tagensvej til Mjølnerparken, som cykel/stiadgang, da det er en vigtig adgangsvej til området.*

- 1. Ønske om ændring af byggefelt og indretning af dagligvarebutikken.*

Kommentar:

Forvaltningen har vurderet, at det ikke er hensigtsmæssigt at udvide byggefeltet til at omfatte karréens hjørne, der er en vigtig pladسدannelse og et vigtigt arkitektonisk element for forståelsen af bebyggelsen. Det er vigtigt, at der er entydige adgangsforhold til de indre gårdrum fra hjørnepladserne. Det vurderes, at der er god mulighed for en synlig placering og gode muligheder for skiltning indenfor lokalplanens nuværende rammer.

- 2. Ønsker at opretholde fodgænger- og cykeladgang fra Tagensvej til Mjølnerparken via den eksisterende rampe.*

Kommentar:

Forvaltningen vurderer umiddelbart, at dette i forhold til at skabe forbindelser på tværs af området og sammenhæng med den omkringliggende by, vil være en god ide. Gennemførelse af ideen forudsætter, at der kan etableres en sikker og tryk stiforbindelse, der

lever op til gældende krav om tilgængelighed og som kan bindes sammen med det stinet, der skitseres i lokalplanen. Endelig stillingtagen til opretholdes af denne stiforbindelse vil ske i forbindelse med myndighedsbehandling af et konkret vejprojekt.

Rampen indgår som grønt erstatningsareal for den del af Superkilen, der indrettes til vejanlæg. Hvis rampen skal indgå i et rekreativt areal, vil det kræve forvaltningens godkendelse af et kommende projekt, der kombinerer en stiadgang med rekreative faciliteter i grønne rammer, som klatrepark eller lignende. Lokalplanen giver mulighed for nedrivning, men indeholder ikke et krav om nedrivning (handlepligt).

**15. AB Lersøgaard v. Annika Christiansen, 09.04.14**

*Indhold af hørings svar identisk med hørings svar nr. 3.*

Kommentar:

Jf. besvarelse af 3.1-7.

**16. Gerd Hansen, 24.04.14**

*Resumé: Bekymring omkring sikkerheden ved at flytte vejadgangen til Tagensvej fra den nuværende placering til en placering overfor Rovsinggade og i afslutningen af Superkilen og den grønne cykelrute, der forløber her. Det opleves at der i forvejen tit er farlige situationer ved krydset Tagensvej/Rovsinggade og det foreslås at den nuværende vejadgang mod Tagensvej bevares og at der i stedet ændres på indretningen af denne.*

Kommentar:

Se svar til 3.4.