



25-01-2017

Bilag 3

Notat om henvendelser i høringsperioden

Der er modtaget 8 henvendelser, jf. bilag 2 ”Henvendelser modtaget i høringsperioden”.

Høringssvar

Rækkefølge for byggeri

En enkelt indsiger (henvendelse nr. 7) opponerer imod opførelse af bebyggelse l og m før end bebyggelse d (parkeringshuset) er udvidet, fordi parkeringspladserne bør være klar, inden behovet fra de nye byggerier opstår og dermed undgå en periode med yderligere mangel på p-pladser.

Forvaltningens bemærkninger

Uanset parkeringsnormen, vil det være en betingelse for ibrugtagningstilladelse for byggerierne, at de af byggeriet udløste p-pladser er tilvejebragt. Såfremt disse p-pladser ønskes realiseret i parkeringshuset, vil den omtalte udvidelse af parkeringshuset sikres derigennem.

Reduktion af antal parkeringspladser

7 høringssvar omhandler ønsket om ikke at reducere antallet af parkeringspladser.

Henvendelserne udtrykker overordnet set stor modstand imod, at der dispenseres til færre parkeringspladser i området. Der gøres opmærksom på, at der allerede med den nuværende situation opleves store problemer med mangel på p-pladser. Mere specifikt fremsættes følgende kritikpunkter:

Der er en forventning om, at parkeringsbehovet i området også fremadrettet vil være stigende, hvilket er i modstrid med bygherres ønske om at reducere antallet af parkeringspladser i området.

Den nuværende situation er allerede problematisk for beboere, håndværkere, gæster etc.

4 henvendelser understreger, at det i dag ikke er muligt hverken at købe eller leje sig til en parkeringsplads i området, fordi p-huset er fuldt belagt. En indsiger anfører, at der som følge heraf i dag er lange ventelister for at få lov til at købe/leje en parkeringsplads og at det tager over et år at få en plads.

Sagsnr.
2017-0008177

Dokumentnr.
2017-0008177-4

Sagsbehandler
Andreas Alexander Blau

Byplan Syd

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

E-mail
FF7X@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

2 indsigere ønsker at få oplyst, på hvilket grundlag forvaltningen bygger sin anbefaling.

3 indsigelser ønsker redegjort for, at en kommende metro til området vil nedsætte behovet for at komme til stedet i bil. Endvidere problematiseres det, at der på nuværende tidspunkt planlægges efter en metro og stationsnærhed, som først vil være en realitet i 2023. En tidshorisont på ca. 7 år synes ikke at kunne betragtes som midlertidig.

1 indsiger gør opmærksom på Teglhølmens særlige karakter, der i kraft af sin placering tæt ved den overordnede infrastruktur, netop er et kvarter, hvor særligt mange langdistance-pendlere med bil vælger at bosætte sig. Det påpeges, at en fremtidig metrostation i området derfor ikke vil ændre på behovet for at eje en bil.

1 indsiger ønsker forklaret, hvordan et ønske om færre bil-parkeringspladser kan behandles uden at Kommunen samtidig forholder sig til kommuneplanens rammebestemmelser vedrørende cykelparkering. Det ville betyde, at der skulle kræves 4 cykelparkeringspladser i stedet for 2 pr. 100 m² etageareal. Indsigeren finder, at en reduktion af p-pladserne ikke stemmer overens med, at kommunen andre steder i byen har stillet krav om fuldt antal p-pladser ved opførelse af nybyggeri. Endelig ønskes oplyst, om der på matr. nr. 452 vil kunne opnås tilladelse til at bygge et p-hus uden, at der bruges af den byggeret, som lokalplanen giver mulighed for og uden, at der stilles krav om deltagelse i grundejerforening.

Forvaltningens bemærkninger

Parkeringsbehovet i området er i størrelsesordenen 1 parkeringsplads pr. 150 m² ved en gennemsnitlig boligstørrelse på 95 m². En parkeringsnorm på 1 bil pr. 150 m² må således anses for tilstrækkeligt til at imødekomme det faktiske parkeringsbehov.

Forvaltningen er enig i, at området omfattet af dispensationen har en placering nær det overordnede vejnet med Centrumforbindelsen, og herfra god adgang til den overordnede infrastruktur, som bevirker, at de kommende beboere må forventes at kunne have et relativt stort bilejerskab.

Den ansøgte parkeringsnorm på 150 svarer til den parkeringsnorm, der er fastsat i den gældende Kommuneplan 2015 for områder som dette med anvendelse til boliger og serviceerhverv. Hensigten er blandt andet gennem styring af biltrafikken at sikre en bæredygtig byudvikling.

Dispensationen til 1 p-plads pr. 150 m² etagemeter vil endvidere svare til den dispensation, der er givet til byggefelterne a, g, h og i, som ligger i den sydlige del af underområde X i lokalplanen, hvor de aktuelle byggefelter ligeledes er beliggende. Dispensationen vil således give bygherrer i det aktuelle område lige vilkår.

I bilag 4.3 er vist, hvordan parkeringsdækningen i hele Teglholmsområdet på nuværende tidspunkt er fastlagt. Parkeringen for de forskellige underområder er fastsat med udgangspunkt i de på tidspunktet for planlægningen gældende kommuneplanrammer.

I år 2023 vil der komme Metro til området, og der vil blive placeret en station nord for Frederiksholmsløbet indenfor en afstand af 100-500 m. fra disse byggerier. Det betyder, at området kommer til at ligge meget tæt ved en station, og det nedsætter behovet for at komme til stedet i bil.

Det varer 6-7 år før metrolinjen er færdigetableret, men det er nu opførelsen af byggerier pågår. Derfor er det essentielt, at plangrundlaget i videst muligt omfang tager højde for stedets fremtidige projekter og udvikling. Men det er selvfølgelig korrekt, at det i en periode kan betyde, at relativt flere ønsker at have eller komme til stedet i bil.

I dispensationen indgår ikke spørgsmålet om at stille krav om flere cykelparkeringspladser, svarende til den nuværende kommuneplanramme. Det er heller ikke krævet i forbindelse med dispensationen til parkering i den øvrige del af området. Det står imidlertid ejerne frit for at etablere flere cykelparkeringspladser.

Atp ejer matr. nr. 452 Kongens Enghave, København, og der er ifølge lokalplanen mulighed for på denne grund at opføre yderligere byggeri. Det fremgår af lokalplanens § 6, stk. 1, at bebyggelsesprocenten på 150 kan overskrides med parkeringsarealer i parkeringshuse/-etager/-anlæg indrettet som led i det parkeringskrav, der skal opfyldes i forbindelse med nybyggeri. Der kan således ikke opføres et parkeringshus alene med henblik på at opfylde et parkeringsbehov, der ikke er stillet krav om, uden, at det vil bruge af en byggeret. Uanset, hvilket byggeri, der opføres, vil det medføre, at kravet om deltagelse i en grundejerforening skal opfyldes.

Forvaltningen kan uanset indsigelserne anbefale, at der gives dispensation til ændring af parkeringsdækningen.

Øvrige henvendelser

Metroselskabet – henvendelse nr. 8

Metroselskabet gør opmærksom på, at hvis byggeriet pågår sideløbende med Metroselskabets anlæggelse af metro, kan

Metroselskabet ikke påtage sig omkostninger og ansvar for ændringer i projektet, som er påført af tredjepart. Ændringer i grundvandsniveauer samt mulige påvirkninger af konstruktioner på terræn i det aktuelle område påvirket af tredjepart, er ligeledes udenfor Metroselskabets ansvarsområde.

Herudover har Metroselskabet ingen bemærkninger.

Forvaltningens bemærkninger

Der er aftalt en særlig proces med Metroselskabet om høring i forbindelse med byggesager, som kommunen følger. Forvaltningen vil sørge for videreformidling af Metroselskabets høringssvar til bygherre.