



Notat

Bilag 5 Notat om henvendelser modtaget i høringsperioden

7. december 2020

Sagsnummer
2019-0343314

Dokumentnummer
2019-0343314-1

Der er modtaget 19 henvendelser, jf. bilag 4.

Ændringer i lokalplanen

På baggrund af høringen foreslås ændringer af bestemmelserne og tegninger.

§ 5, stk. 2, 2. sidste afsnit, 3. sætning:

"I område I må cykelskure på terræn kun placeres i byrum A nord for den fastlagte bebyggelse."

Bestemmelsen udgår.

§ 6, stk. 3, pkt. a, 3. afsnit, ændres fra:

"Bygninger i 2-3 etager skal opføres i maksimum 12,5 m, dog maksimum 10,5 m for bygninger langs grænsen mod syd."

Til:

"Bygninger i 2-3 etager skal opføres i maksimum 12,5 m, dog maksimum 10 m for bygninger langs grænsen mod syd."

§ 6, stk. 6, 3. og 4. sætning, ændres fra:

"I hvert af gårdrummene 1-4 må omfanget af mindre bygninger tilsammen ikke overstige 25 m². Vedrørende cykelparkering henvises til § 5, stk. 2."

Til:

"I hvert af gårdrummene 1-4 må omfanget af mindre bygninger tilsammen ikke overstige 25 m², dog ikke 50 m² i gårdrum 1."

§ 7, stk. 5, pkt. e, ændres fra:

"Flade tage, der ikke anvendes til opholdsareal eller solceller/solfangere, skal være grønne tage, dvs. med græs, sedum eller lignende."

Til:

"Flade tage, der ikke anvendes til opholdsareal eller solceller/solfangere, skal være grønne tage, dvs. med græs, sedum eller lignende. Tage på bebyggelse i den del af det sydlige byggefelt,

Plan, Analyse, Ressourcer og
CO2-reduktion
Byplan Vest
Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

der ligger nærmest områdets grænse mod syd, må ikke anvendes til opholdsareal."

§ 8, stk. 4, 3. afsnit, 1. sætning, ændres fra:

"Arealer til institutioner må hegnes med hæk, åbent gitter/hegn på maksimalt 1,6 m målt i forhold til det omgivende terræn."

Til:

"Arealer til institutioner må hegnes med hæk, åbent gitter/hegn på maksimalt 1,6 m målt i forhold til det omgivende terræn, dog 1,8 m mod vej."

Ændringerne af tegninger 2, 3a og 4a-6 omfatter flytning i område I af byggefeltet for bebyggelse nærmest områdets grænse mod syd fra at ligge i en afstand af 7,5 m til en afstand af 9 m. Desuden ændres tegning 3a, hvor der indtegnes en ekstra overkørsel til parkeringskælder til byggefeltet vest for Kulbanevej.

Baggrunden for ændringerne uddybes nedenfor.

Ændringerne medfører ikke krav om supplerende høring, hvorved bemærkes, at Bonava Danmark A/S som grundejer har meddelt ikke at have bemærkninger til ændring af byggefeltet mod syd.

Henvendelser fra Myndigheder og andre offentlige instanser

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse (henvendelse nr. 18) meddeler, at de ikke har bemærkninger.

Københavns Museum, henvendelse nr. 6

Københavns Museum henleder opmærksomheden på, at museet skal kontaktes omgående, hvis der i forbindelse med anlægsarbejder påtræffes arkæologiske levn.

Forvaltningernes bemærkninger:

Der er i redegørelsen medtaget oplysninger om, at Københavns Museum skal kontaktes i god tid, inden et jordarbejde påbegyndes.

Metroselskabet, henvendelse nr. 8

Metroselskabet oplyser, at selskabet sammen med Frederiksberg, Københavns og Hvidovre kommuner har undersøgt muligheden for en fremtidig metroforbindelse mellem Ny Ellebjerg og Hvidovre og at der i den forbindelse er arbejdet med en placering af en metrostation inden for lokalplanområdet. Selskabet gør opmærksom på, at det, såfremt der ikke reserveres plads i området, kan blive nødvendigt for selskabet at ekspropriere ret til en metrostation.

Forvaltningens bemærkninger:

Det er forvaltningens vurdering, at der fortsat er så stor usikkerhed forbundet med etablering af en forbindelse til Hvidovre, at der ikke skal reserveres areal hertil i planen, idet et sådant ønske vil medføre en betydelig reduktion i byggemulighederne.

Banedanmark, henvendelse nr. 12

Banedanmark gør opmærksom på, at der kan være restriktioner for beplantning i nærheden af banen i henhold til den tinglyste servitut om eldrift. Desuden oplyser Banedanmark, at selskabet altid skal høres ved byggeri nær banen, og det anbefales, at Banedanmark kontaktes tidligt i processen omkring planlægningen af byggeriet.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen tager Banedanmarks oplysninger til efterretning og videreformidler disse til kommende bygherre.

Børne- og Ungdomsforvaltningen, henvendelse nr. 13

Børne- og Ungdomsforvaltningen bemærker, at der ønskes mulighed for et hegn på 1,8 m, da institutionens friareal kommer til at ligge ud til en befærdet vej, og at der bør være mulighed for en variation af åbne og lukkede partier af hensyn til etablering af tryghedsskabende rumdannelser på legepladsen. Friarealet bliver en del af byrum A, hvor 30 % af arealer kan etableres med bede med beplantning, mens det øvrige areal vil skulle indrettes med andre legefaciliteter. Det kan ikke forventes, at der kan etableres 200 m² boldbane på institutionslegepladsen, og det ønskes, at størstedelen af de 40 træer, der skal plantes i byrummet, skal placeres uden for institutionens areal.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen foreslår, at Børne- og Ungdomsforvaltningens ønske om et 1,8 m højt hegn imødekommes mod vej. Det skal tilføjes, at forløbet og indretning af Kulbanevej såvel inden for som uden for lokalplanområdet skal medvirke til at sikre, at vejen fungerer som lokal vej for beboere og brugere i nærområdet, og ikke indbyder til gennemkørsel. Lokalplanen er ikke til hinder for variation i hegning eller imødekommelse af ønsker med hensyn til andel af beplantede bede samt placering af træer og boldbane, hvorved bemærkes, at det til institutionen hørende nødvendige friareal højst vil udgøre en tredjedel af byrummets areal.

HOFOR, henvendelse nr. 16

HOFOR gør opmærksom på, at der i området nærmest Ringstedbanen ligger en vandledning og en spildevandsledning, der blev omlagt i forbindelse med etablering af banen i 2013-14 efter aftale med de involverede parter, herunder København Kommune. Selskabet konstaterer, at der med placering af byggefelter ikke er taget højde for ledningernes placering, selv om HOFOR har gjort opmærksom på dem i forbindelse med den interne høring. Såfremt byggefelterne opretholdes, vil ledningerne skulle omlægges, og HOFOR' anfører, at omkostningerne hertil ikke skal afholdes af HOFOR som følge af nedlæggelse af vejareal.

HOFOR har anbefalinger vedrørende håndtering af regnvand, og oplyser, at der i det fremtidige regnvandsbassin, der etableres i lokalplanens område III er forsinkelsesvolumen til rådighed, der kan udnyttes i forbindelse med afstrømning fra det øvrige område.

Forvaltningernes bemærkninger:

HOFOR's ledninger ligger i arealer, der i dag ejes af kommunen. Vandledningen ligger i arealer, der er anlagt som vej (Kulbanevej), og spildevandsledningen delvis i vejarealet. Det er forvaltningens vurdering, at opretholdelse af ledningerne vil umuliggøre en rimelig udnyttelse af de kommunale arealer til bebyggelse, herunder de arealer, der frigøres for vejanlæg i forbindelse med omlægning af Kulbanevej. Forvaltningen har forelagt spørgsmålet om afholdelse af udgifter til flytning af ledningerne for Økonomiforvaltningen, der oplyser, at det er Økonomiforvaltningens opfattelse, at ledningerne ligger på gæstprincipet, uanset den delvise placering i vejareal. Det er således ifølge Økonomiforvaltningen HOFOR, der skal afholde udgifterne til flytningen af ledningerne, der kan placeres i den nye Kulbanevej, der anlægges gennem området.

Med hensyn til håndtering af regnvand har forvaltningen opfordret bygherren til at kontakte HOFOR med henblik på at aftale de nærmere løsninger.

Øvrige høringssvar kan grupperes i følgende henvendelser/emner.

- A. Valby Lokaludvalg
- B. Bonava Danmark A/S
- C. Højde og afstand af bebyggelse mv. i forhold til naboskel mod syd
- D. Trafik og parkering
- E. Andre emner

A. Valby Lokaludvalg, henvendelse nr. 5

Lokaludvalget ser det som meget positivt, at der er indarbejdet en ny vejføring af Kulbanevej, der vil løse problemet med det nuværende farlige kryds ved Kulbanevej/Retortvej og give et regulært byggefelt mellem Ringstedbanen og den nye vejføring. Der foreslås en offentlig tilgængelig stiforbindelse langs sydsiden af banen i en grøn kile, der kan fortsætte i et forløb langs banen i Grønttorvsområdet og videre til Ny Ellebjerg Station.

Den maksimale bebyggelsesprocent på 150 findes at være i orden, og området findes velegnet til en børneinstitution med nem adgang til den nye Kulbanepark. Der fremsættes ønske om, at et planlagt institutionsbyggeri på Saxtorphsvej nedskaleres, og at institutionen i lokalplanområdet gøres stilsvarende større.

Det er lokaludvalgets holdning, at der bør arbejdes for gennemgange mellem området Søndervang og Kulbanekvarteret for at skabe bedre sammenhæng.

Lokaludvalget finder det væsentligt, at der er lagt op til anvendelse af sædvanlige parkeringsnormer og ikke til udnyttelse muligheden for at planlægge som bilfri by. Det anses ikke for en realistisk mulighed for et område, der ligger i et eksisterende byområde, der allerede er udbygget.

Lokaludvalget anfører, at der er et stort behov for trafiksanering af Retortvej, og at det i det omfang, det berører lokalplanområdet, bør indtænkes i planen.

Lokaludvalget ser det som positivt, at der er fokus på bevaring og nyplantning af træer, og at bygherre vil arbejde med miljøstandarden Svanemærket. Det er lokaludvalgets ønske, at området udbygges efter højeste miljøstandard, og at der fastsættes krav om ladestandere for elbiler og plads til delebiler samt integrering af solceller.

Det er lokaludvalgets holdning, at der ikke ønskes flere ungdomsboliger, da der i forvejen er bygget eller planlagt flere hundrede ungdomsboliger ved Grønttorvet og Ny Ellebjerg Station. Udvalget er dog positiv med hensyn til egentlige kollegieboliger, der udlejes til studerende til priser, de kan betale. Lokaludvalget henleder opmærksomheden på, at betegnelsen ungdomsboliger ikke sikrer, at boligerne reserveres til unge/studerende, da der ikke er hjemmel til at stille krav til, hvem der bor i boligerne.

Endelig omtaler lokaludvalget det borgermøde, at der blev afholdt den 27. oktober 2020 sammen med forvaltningen. Her var der stor fokus på, hvor højt og hvor tæt byggeriet kommer på naboerne i Kongshaven. Desuden blev der fremført behov for at mindske parkeringstryk på de private fællesveje i grundejerforeningens Søndervangs område, og ønsker om forbedring af trafikforholdene på grund af det pres, der er på både Retortvej og Kulbanevej morgen og eftermiddag fra gennemkørende trafik.

Forvaltningernes bemærkninger:

Forvaltningen er enig i, at der skal være en grøn kile langs banen, men ikke i, at der her skal være en gennemgående sti, der indebærer passage af Kulbanevej på et sted, hvor forholdene også i dag er utrygge. I stedet er det forvaltningens ønske, at de bløde trafikanter benytter den nye Kulbanevej og det kommende lysregulerende kryds ved Ingrid Marievej til Grønttorvet og derfra videre til Ny Ellebjerg Station.

Lokalplanen regulerer ikke størrelsen på institutionen på Saxtorphsvej, men den er ikke til hinder for en større institution ved Kulbanevej.

Forvaltningen er enig i, at det er en god idé med bedre sammenhæng mellem villaområdet ved Søndervang og Kulbanekvarteret. I givet fald bør det ske længere mod vest ved Hornemanns Vænge bl.a. under hensyn til, at DXC er en IT-virksomhed med stort behov for sikkerhed og hegn i skel.

Med hensyn til trafiksanering af Retortvej henvises til bemærkningerne nedenfor under pkt. D.

Forvaltningen er enig med lokaludvalget i ønsket om bæredygtige løsninger, men der er begrænsede muligheder for detaljeringsgraden i henhold til planloven.

Med hensyn til ungdomsboliger bemærkes, at der i henhold til Kommuneplan 2019 skal skabes rammer for 12.000 nye ungdomsboliger, hvoraf 7.500 skal være almene. Der er derfor ikke i lokalplanen lagt op til begrænsninger i antallet af den type boliger. For så vidt angår spørgsmålet om, hvem private ungdomsboliger udlejes til, er det korrekt, at det ikke kan reguleres planmæssigt. Der er derfor behov for en lovændring. Det er dog indtil videre forvaltningens vurdering, at boliger, der opføres som ungdomsboliger, lever op til betegnelsen, men det er ikke noget, der følges op på.

Med hensyn til borgermødet henvises der til den efterfølgende gennemgang af de øvrige henvendelser og forvaltningens bemærkninger hertil, hvor de samme temaer behandles.

B. Bonava Danmark A/S, henvendelse nr. 19

Bonava, der ejer størstedelen af lokalplanens område II og har udviklet det skitseforslag til nybyggeri, der ligger til grund for lokalplanforslaget, har fremsendt en række præciserings- og ændringsønsker til lokalplanforslaget.

Det ønskes, at det præciseres, at krav om andelen af almene boliger, om boligstørrelser og om 1 % fællesarealer kan beregnes for flere matrikler under ét uden krav om dispensation. Desuden ønskes det, at der optages bestemmelse om at bebyggelsesprocenten beregnes for hvert område under ét, da der må forventes behov for udstykning af det enkelte byggeri med bebyggelsesprocenter, der afviger fra den fastsatte maksimale bebyggelsesprocent. Det anføres, at det sædvanligvis håndteres ved meddelelse af dispensation mod tinglysning af deklaration om opfyldelse af den maksimale bebyggelsesprocent for de involverede ejendomme under ét, men at der en reel risiko for, at der ikke kan opnås en sådan dispensation. Det samme gælder krav til størrelsen af friarealer.

Endvidere ønskes der mulighed for yderligere en overkørsel til p-kælder under det vestlige byggefelt, mulighed for overdækket cykelparkering i gårdrummene 1-4, præcisering af, at småbygninger som f.eks. opgange fra p-kælder kan etableres ud over bebyggelsesprocenten og bestemmelsen om maksimalt 25 m² småbygninger i hvert gårdrum, mulighed for op til 100 m² til orangerier samt mulighed for facader i hvid og lyse nuancer.

Bestemmelsen om, at man kan undlade adgang til gårdside fra til boligopgange, hvis afstanden til fra gadedøren til gårdrummet via port

eller anden passagemulighed er under 10 m, ønskes ændret til under 15-20 m af hensyn til fleksibilitet.

Bestemmelsen om, at den samlede længde af altaner på en etage maksimalt må være 50 % af facadens samlede længde, ønskes ændret til, at den beregnes af en bygnings samlede facade, eventuelt med et maksimum på 65 % på den enkelte facade, ligeledes af hensyn til fleksibilitet.

Forvaltningens bemærkninger:

Indledningsvist bemærkes, at udkast til lokalplanforslaget har været forelagt Bonava inden færdiggørelse, og at de fremsendte kommentarer og ønsker til ændringer i det væsentlige er nye.

Konsekvensen ved ikke at have bestemmelsen i lokalplanen om, at andelen af almene boliger og boligstørrelser gælder for den enkelte matrikel, vil være, at det bliver de byggerier, der opføres sidst, der vil blive pålagt at sikre, at kravene opfyldes for det samlede område. Det er derfor nødvendigt at sikre, at den enkelte grundejer/bygherre er bekendt med vilkårene, hvilket sikres ved dispensationsproceduren og vilkår om tinglyst deklaration. For så vidt angår kravet om 1 % fællesanlæg muliggør bestemmelsen umiddelbart, at anlægget kan være fælles for flere bebyggelser. Med hensyn til bebyggelsesprocent og friarealprocent er forvaltningen enig i, at det må forventes, at der bliver tale om udstykninger, hvor bestemmelserne for den enkelte ejendom ikke vil kunne opfyldes. Også her vil det være nødvendigt med dispensation og vilkår om tinglysning af deklaration, der sker administrativt. Forvaltningen er ikke bekendt med, at der er særlige problemer forbundet hermed.

Med hensyn til ønsket om en ekstra overkørsel til parkeringskælder bemærkes, at der er af hensyn til trafiksikkerhed, arkitektur, byrum og økonomi er en generel interesse i at begrænse antallet af overkørsler og rampeanlæg. Såfremt det af hensyn til udstykning eller etapedeling måtte vise sig hensigtsmæssigt, vil forvaltningen dog ikke modsætte sig ønsket om den ekstra overkørsel. Det er herved taget i betragtning, at Kulbanevej er en lokal vej beregnet til at betjene nærområdet.

Da gårdrum 1-4 er relativ små, er omfanget af småbygninger begrænset til samlet 25 m² i hvert af byrummene. Erfaringer fra andre nyere gårdrum viser at skure i større omfang kommer til at dominere gårdrummene uhensigtsmæssigt meget. Byrum 1 er dog lidt større end de andre, og her kan det anbefales, at det samlede areal øges til 50 m², ligesom det kan anbefales, at det muliggøres, at skure kan anvendes til cykelparkering. Overdækket adgang til p-kældre og orangerier skal fortsat indgå i omfanget af skure og med hensyn til etagearealet af disse, henvises der til beregningsreglerne i bygningsreglementet. For så vidt angår byrum A er der ikke særlige begrænsninger. Lokalplanens facadebestemmelser muliggør bl.a. farverne gul, sand og grå, hvilket

også kan være i lyse nuancer. Ren hvid vurderes at være fremmed på dette sted i samspillet med tegl eller træ, som forventes at blive de dominerende materialer.

Ønsket om forøgelse fra 10 m til 15-20 m af den afstand fra gadedøren til passagemulighed gårdrummet, hvor det er tilladt at undlade adgang fra gården til boligopgange, kan ikke anbefales imødekommet. Afstandskravet passer med, at der vil være tale om den opgang, der ligger nærmest passagemuligheden.

Heller ikke ønsket om forøgelse fra 50 % til 65 % af den procentdel altaner må udgøre i forhold til den samlede facadelængde kan anbefales imødekommet, da altaner i større omfang vil tage uforholdsmæssigt meget lys fra vinduer i den underliggende etage.

C. Højde og afstand af bebyggelse mv. i forhold til naboskel mod syd, henvendelse nr. 3, 4, 7, 9, 10, 11, 15 og 17

I høringsvarene fremføres der ønske om at beholde den mur samt beplantning, der findes ved skellet mellem DXC grunden og villakvarteret syd for. Desuden ønskes den nye bebyggelse flyttet så lang væk som muligt fra villakvarteret, reduceret i højden til maksimalt 2 etager uden tagterrasse og begrænsninger i omfanget af vinduer, så der ikke mistes lys og for at undgå indbliksgener. Hvis det mod forventning ikke ændres, ønskes compensation for det store værditab, som må forventes. Der henvises til, at terrænniveauet er op mod 2 m lavere i villahaverne end på byggegrunden, hvilket vil forstærke problematikken med indkigsgener samt helhedsindtrykket og sammenhæng med villakvarteret. Der sammenlignes med Hornemanns Vænge, hvor bebyggelsen er trukket længere væk, og uden større vinduespartier i sydlig retning.

Endvidere fremføres der ønske om et 3 m begrønnet hegn i skel, om så meget grøn afskærmende beplantning som muligt og om, at den eksisterende mur bibeholdes så længe som muligt i anlægsfasen, alternativt, at det nye hegn opsættes så tidligt som muligt for at minimere gener for naboerne. Desuden ønskes der opsat måleudstyr for at sikre, at støj og vibrationer ikke overstiger grænseværdierne og ikke medfører sætningsskader. Der ønskes en redegørelse for, hvorledes nybyggeriet vil påvirke de lavere liggende parcelhusgrundene i forbindelse med skybrud.

I forhold til område II, hvor DXC fortsat skal ligge, ønskes mur og beplantning opretholdt.

Forvaltningens bemærkninger:

Det er vanskeligt at undgå, at en udvikling af et område, der hidtil har henligget med parkering og græsarealer, til nyt boligbyggeri vil påvirke omgivelserne, herunder som her et tilstødende villakvarter. For i rimeligt omfang at tilgodese henvendelserne med ønske om bedre

hensyntagen til villabebyggelsen mod syd foreslås bebyggelsesplanen ændret, så byggefeltet placeres i en afstand af 9 m fra skel i stedet for 7,5 m. Det vil give bedre plads til afskærmende beplantning uden at genere nybyggeriets terrasser til hørende til boligerne i stueplan. Desuden foreslås det, at den maksimale højde reduceret fra 10,5 m til 10 m, og at muligheden for tagterrasser udgår for bebyggelsen langs grænsen mod syd. Med hensyn til lysindfald bemærkes, at nybyggeriet ligger på nordsiden af villakvarteret, og at solskyggevirkningen derfor er begrænset. Med hensyn til kompensation for værditab bemærkes, at forvaltningen i forbindelse med udarbejdelse af en ny lokalplan alene kan tage planlægningsmæssige hensyn og ikke har mulighed for at varetage økonomiske hensyn. Med hensyn til omfanget af vinduer i nybyggeriet finder forvaltningen, at hensynet til kvaliteten af de nye boliger vejer tungere end hensynet til indkig. Det samme gælder ønsket om bibeholdelse af den eksisterende mur, der står ca. 5,5 m inde på grunden.

Lokalplanen muliggør et 3 meter højt beplantet hegn i skel. Den nærmere udformning heraf skal aftales parterne imellem. Det er bygherres ansvar at sikre, at naboejendommen ikke påvirkes ved skybrudhændelser.

For så vidt angår gener i byggeperioden henvises til bemærkningerne under pkt. E.

Forvaltningen er ikke bekendt med ønsker om at ændre på forholdene på DXC's tilbageværende grund.

D. Trafik og parkering, henvendelse nr. 1, 11, 14, 15 og 17

I høringsvarene anføres, at der er store trafikale og parkeringsmæssige problemer på Retortvej og i det øvrige område efter udbygningen af Grønttorvet. Der henvises til, at betalingsparkeringen her medfører, at beboerne parkerer alle steder, herunder i villakvarteret, hvor der endnu ikke er indført betalingsparkering. Det medfører bilstøj, slid på private fællesveje og dårlige forhold for både cyklister, fodgængere og bilister i hele området til fare for trafiksikkerheden. Det konstateres, at der er meget tung trafik spredt over døgnet i et område med mange børn. Det frygtes, at det nye byggeri på Kulbanevej Øst vil medvirke til at øge problemerne. Desuden ønskes en forbedring af cykelstier og vejbaner i området.

Der stilles en række trafiksikkerhedsmæssige spørgsmål både i byggefasen, og når byggeriet står færdigt.

Der stilles også spørgsmål til parkering, og sikkerhed for, at der ikke sker en yderligere trafikal og parkeringsmæssig belastning af villakvarteret ved Kongshaven i grundejerforeningen Søndervangs område. Bliver der givet kompensation, hvis en u hensigtsmæssig betalingsparkeringsmodel giver øget slitage og gener i

grundejerforeningens område? Det anbefales, at der er opmærksomhed på at få etableret tilstrækkeligt med parkeringspladser i lokalplanområdet. Det ønskes, at parkering til det nye byggeri er gratis, og at der mindst 2 pladser pr. lejemål. Endvidere anbefales det, at der i de omkringliggende områder skabes parkeringsrestriktioner, eller gives tilladelse til private parkeringsordninger.

Der stilles spørgsmålstejn ved det hensigtsmæssige i at flytte en så befærdet vej som Kulbanevej midt ind i det nye område med de gener som især tung trafik medfører. I stedet foreslås vejen placeret så tæt som muligt ved Ringstedbanen. Andre finder det positivt, at der er indarbejdet en ny linjeføring for Kulbanevej, så der kan etableres et lyskryds med forbindelse til Grønttorvet ved Ingrid Marievej. Det vil løse problemet med det nuværende farlige kryds Kulbanevej/Retortvej, hvor der er meget dårligt udsyn.

Det ønskes, at der etableres en sammenhængende trafikafvikling i hele området mellem Vigerslev Allé, Vigerslevvej og Folehaven med fokus på stiforbindelser, som skaber et naturligt flow i områderne, specielt i forhold til sikre skoleveje.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen er enig i, at trafikforholdene i kvarteret herunder på Retortvej har været utilfredsstillende i en længere periode. Før Grønttorvet flyttede ud var kvarteret præget af til- og frakørsel med last- og varebiler, og på Kulbanevej og en strækning af Retortvej var der tilladt natparkering for lastbiler. Herefter har der været en længere periode med store byggearbejder i form af Ringstedbanen og Øresundsbanens "fly-over" samt udviklingen af Grønttorvsområdet med boliger.

Det gøres der nu noget ved. Forvaltningen har således indgået aftale med FB gruppen, der udvikler Grønttorvsområdet, om anvendelse af ca. 11,5 mio. kr. til et trafiksikkerheds- og begrønningsprojekt for Retortvej, herunder etablering af et lysreguleret kryds ved James Grievevej/Nøddehaven. Herudover vil der blive etableret cykelstier og krydsningspunkter på strækningen, mellem Kulbanevej og Værkstedsvej. I dag er der cykelbaner på det sidste stykke ned til Folehaven, hvor man med det foreslåede projekt vil opnå et sammenhængende forløb på hele Retortvej. Midlerne stammer fra en udbygningsaftale, som blev indgået i forbindelse vedtagelse af lokalplanen for Grønttorvet, og som oprindeligt var tænkt anvendt som et bidrag til en stiforbindelse på tværs af banen ved Ramsingsvej. Da kommunen ikke - som forudsat i aftalen - har fundet midler til sin del af forbindelsen, bruges pengene i stedet på Retortvej. Desuden foreligger der i forbindelse med fremlæggelse af forslaget til lokalplan Kulbanevej Øst et udkast til en udbygningsaftale, der indstilles til godkendelse i sin endelige udgave i nærværende indstilling (bilag 6). Heri forpligter Bonava sig til at etablere den nye Kulbanevej, et signalreguleret kryds

ved Kulbanevejs udmunding i Retortvej over for Ingrid Marievej, samt udvidelse af Retortvej for at give plads til en buslomme og svingbane.

Det er forvaltningens vurdering, at såvel trafiksaneringen af Retortvej, der er bydelsgade, som omlægningen af Kulbanevej, der er lokalgade, vil forbedre sikkerheden og gøre det mindre attraktivt at benytte Kulbanevej til gennemkørsel. Såfremt selve omlægningen ikke er tilstrækkelig med hensyn til at undgå uvedkommende trafik, er forvaltningen indstillet på at foreslå yderligere tiltag på den eksisterende Kulbanevej på strækningen langs Hornemanns Vænge og den nye Kulbaneparken. Med den nye indretning af Kulbanevej forventes hastigheden også reduceret. Indretningen tilsigter en hastighed på 40 km/t.

Med hensyn til parkering bemærkes, at kravene i lokalplanen følger normerne i Kommuneplan 2019. En lokalplan kan ikke regulere, hvorledes parkeringspladserne driftes. For så vidt angår parkeringsproblemer i Grundejerforeningen Søndervangs område, bemærkes, at forvaltningen har besvaret en anmodning fra grundejerforeningen om en forhåndsvurdering af et forslag om indførelse af en parkeringszone med betaling eller tidsbegrænsning, som kontrolleres med privat parkeringskontrol. Svaret er overvejende positivt, og der afventes nu en egentlig ansøgning.

Forvaltningen er enig i, at der er behov for en overordnet vurdering af trafikforholdene i området, hvilket aktualiseres af planerne om en ny skolestruktur i området, der inkluderer Lykkebo Skole, Kirsebærhavens Skole og den kommende nye skole ved Torveporten. Dette arbejde er påbegyndt.

E. Andre emner, henvendelse nr. 2, 14 og 17

I henvendelse nr. 2 spørges der til, hvorfor der fældes træer i den vestlige del af den nuværende Kulbanevej. Nye træer er fint, men det er de gamle træer, der giver karakter.

I henvendelse nr. 14 spørges der om, hvilke krav kommunen stiller for at sikre en emissionsfri byggeplads, og for at undgå andre miljømæssige gener fra byggeriet, herunder i hvilke tidsrum støjen må overstige 58 dB. Desuden spørges der om, hvorvidt bygherre kan forpligtes til fx DGNB-certificering Guld som et plankrav.

I henvendelse nr. 17 fremføres der ønske om, at det sikres, at ny bebyggelse og støjskærm ikke medfører, at støj fra banen kastes videre over i villakvarteret ved Søndervang, at de planlagte porte ikke kommer til at fungere som lydsluser for denne støj, og at eksisterende og nye tekniske installationer overholder gældende støjgrænser i skel til villakvarteret.

Forvaltningens bemærkninger:

Hertil bemærkes, at de 52 træer i den vestlige del af området, der lever op til kriterierne for at kunne gøres bevaringsværdige, alle fastlægges som bevaringsværdige.

Støj og støv i forbindelse med byggepladsen skal overholde Bygge- og anlægsforskrift i København, december 2016, jf. link:
https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=2005

Her er der fastlagt arbejdstider og grænseværdier for støj ved anlæg. Bygge- og anlægsarbejder skal altid overholde arbejdstiderne og grænseværdier for maksimalniveau om natten samt støjbelastning udendørs i området og indendørs i beboelseslokaler.

Opstår der problemer med støj eller støv fra byggepladsen, kan Københavns Kommune kontaktes via denne formular:
<https://henvendelse.kkpuma.dk/stoejgener/stoejgener>

Der kan ikke i lokalplanen stilles krav til miljøcertificering, men bygherre oplyser, at der stiles mod, at byggeriet bliver Svanemærket. Med hensyn til de 25 % almene boliger skal de opfylde kravene i DGNB-certificering Sølv eller Svanemærket.

Villakvarteret ved Søndervang ligger i en afstand af 200-250 m fra Ringstedbanen. Nybyggeriet og en ny støjskærm langs banen kan ikke undgå at forebygge støjgener fra banen også i forhold til villakvarteret. Der ses ikke at være risiko for tilbagekastning af banestøj eller, at porte vil fungere som lydsluger. Tekniske anlæg skal overholde sædvanlige støjgrænser i skel.

D. Skema over ændringer

Bestemmelse	Nuværende ordlyd	Forslag til justering
§ 5. Bil- og cykelparkering		
§ 5, stk. 2, 2. sidste afsnit, 3. sætning	I område I må cykelskure på terræn kun placeres i byrum A nord for den fastlagte bebyggelse.	Bestemmelsen udgår.
§ 6. Bebyggelsens omfang og placering		
§ 6, stk. 3, pkt. a, 3. afsnit	Bygninger i 2-3 etager skal opføres i maksimum 12,5 m, dog maksimum 10,5 m for bygninger langs grænsen mod syd.	Bygninger i 2-3 etager skal opføres i maksimum 12,5 m, dog maksimum 10 m for bygninger langs grænsen mod syd.
§ 6, stk. 6, 3. og 4. sætning	I hvert af gårdrummene 1-4 må omfanget af mindre bygninger tilsammen ikke overstige 25 m ² . Vedrørende	I hvert af gårdrummene 1-4 må omfanget af mindre bygninger tilsammen ikke overstige 25 m ² , dog ikke 50 m ² i gårdrum 1.

	cykelparkering henvises til § 5, stk. 2.	
§ 7. Bebyggelsens ydre fremtræden		
§ 7, stk.5, pkt. e	Flade tage, der ikke anvendes til opholdsareal eller solceller/solfangere, skal være grønne tage, dvs. med græs, sedum eller lignende.	Flade tage, der ikke anvendes til opholdsareal eller solceller/solfangere, skal være grønne tage, dvs. med græs, sedum eller lignende. Tage på bebyggelse i den del af det sydlige byggefelt, der ligger nærmest områdets grænse mod syd, må ikke anvendes til opholdsareal.
§ 8. Ubebyggede arealer		
§ 8, stk. 4, 3. afsnit, 1. sætning	Arealer til institutioner må hegnes med hæk, åbent gitter/hegn på maksimalt 1,6 m målt i forhold til det omgivende terræn.	Arealer til institutioner må hegnes med hæk, åbent gitter/hegn på maksimalt 1,6 m målt i forhold til det omgivende terræn, dog 1,8 m mod vej.
Tegninger		
Tegninger 2, 3a,4a, 4b, 5a, 5b, 5c og 6	Tegningerne viser byggefelter, herunder et byggefelt 7,5 m fra områdets grænse mod syd.	Byggefeltet er vist 9 m fra områdets grænse mod syd.
Tegning 3a	Tegningen vedrører veje og viser bl.a. placering af overkørsler til parkeringskælder	Der muliggøres en ekstra overkørsel til parkeringskælder i byggefeltet på vestsiden af Kulbanevej.