



Notat

Bilag 4 Notat om henvendelser modtaget i høringsperioden

16. december 2021

Sagsnummer
2021-0372002

Dokumentnummer
2021-0372002-6

Der er modtaget 21 henvendelser i forbindelse med naboorienteringen fra den 14. oktober 2021 til den 4. november 2021, jf. bilag 3 henvendelser modtaget i høringsperioden.

I høringsperioden er der modtaget en henvendelse fra offentlige myndigheder, i dette tilfælde Metroselskabet. Derudover er der modtaget 4 henvendelser fra beboerforeninger. De øvrige henvendelser er fra beboere i området.

Henvendelser	Antal
Offentlige myndigheder	1
Beboerforening	4
Beboere	16
I alt	21

Indholdsfortegnelse

Høringssvarene er opdelt i kategorier, som det fremgår af indholdsfortegnelsen.

1. Myndigheder og andre offentlige instanser

1.A Metroselskabet og Hovedstadens Letbane.

2. Øvrige høringsvar

- 2.A. En reducere af parkeringspladser vil være til gene for de kommende beboere
- 2.B. Det er generelt svært at finde parkering i området
- 2.C. Ældre og gangbesværede isoleres
- 2.D. Ansøgningen er i strid med lokalplanens principper
- 2.E. Kan der søges om dispensation efter byggeriet er påbegyndt
- 2.F. Når alle biler er elbiler vil det være i tråd med ønsket om CO2-neutralitet.

1. Myndigheder og andre offentlige instanser

1.A Metroselskabet og Hovedstadens Letbane,

Plan, Analyse, Ressourcer og
CO2-reduktion
Byplan Syd
Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

(henvendelse nr. 6)

Metroselskabet og Hovedstadens Letbane har ingen bemærkninger.

Forvaltningens bemærkninger:

Forvaltningen har ingen bemærkninger hertil.

2. Øvrige hørings svar

2.A. En reducere af parkeringspladser vil være til gene for de kommende beboere

(henvendelse nr. 2, 3, 4, 5, 9, 11, 12, 13, 16 og 17)

Flere af henvendelserne påpeger at en reducere af parkeringspladser vil være til gene for de kommende beboere i UN17 Village. De forudsætter at de nye beboere ikke vil kunne finde en ledig parkeringsplads i deres eget byggeri. De vil derfor skulle finde parkering i området, hvor det i forvejen er svært. Dette vil medføre en endnu større belastning for alle beboere i hele området.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningens vurdering er, at de konkrete forhold taler for, at der kan dispenseres fra gældende parkeringsnormer, da området er stationsnært tæt på metro. Derudover er området i Kommuneplan 2019 udpeget som et byudviklingsområde, hvor man i kommuneplanen bestræber sig på at blive CO2-neutral og skabe mindre bilafhængighed. Ved at give dispensation fra parkeringskravet i byggerier reguleret af lokalplaner vedtaget før Kommuneplan 2019, kan de nye parkeringsnormer i Kommuneplan 2019 få en større virkning end blot at gælde for nye lokalplaner.

Bygherre søger om at benytte parkeringsnormen for boliger og kollegie- og ungdomsboliger fastsat i Kommuneplan 2019. I forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneplan 2019 er det vurderet, at den pågældende parkeringsnorm er tilstrækkelig for denne type byggeri.

Desuden oplyser bygherre at i UN 17 Village er der fokus på at indtænke bæredygtige løsninger på alle områder og bidrage til opfyldelsen af verdensmålene. Essensen i byggeriet er tillige at opfordre beboerne til et mere bæredygtigt liv herunder også at understøtte bæredygtig mobilitet.

UN 17 Village ser det som en oplagt mulighed aktivt at påvirke kommende beboers transportmiddelvalg, mod en mere grøn transport i København. Dette ved at etablere og drive en delebilklub med

udgangspunkt i 10 el-delebiler. Ved etablering af en delebilsordning, vil beboernes behov for egen bil og dermed også behovet for en dertil knyttet parkeringsplads blive reduceret.

Ifølge "Strategi for delebilsordning i København" vurderes det at en delebilsklub tilknyttet en ejendom vil reducere det lokale bilejerskab med 5-10 biler pr. delebil.

2.B. Det er generelt svært at finde parkering i området

(henvendelse nr. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 og 21)

I henvendelserne er det især fremhævet, at det generelt er svært at finde ledige parkeringspladser i området, særligt efter kl. 19. Det nærliggende parkeringshus på Richard Mortensens vej er overtegnet, og det er udelukkende beboere i området, der har adgang til dette parkeringshus. Gæster i området må således søge parkering andre steder. Flere (henvendelser nr. 7, 8, 9, 11, 12, 13, 21) påpeger at de finder det for dyrt at parkere i Ørestad Syd, også væsentligt dyrere end i resten af København. En enkelt indsiger (henvendelse nr. 11) oplever at biler parkeres ulovligt som følge af problemer med at finde ledige parkeringspladser.

Forvaltningens bemærkninger

Bygherre er ikke pålagt at løse bydelens parkeringsbehov, men alene at løse behovet som grundejerens byggeri udløser. Ifølge gældende lokalplan skal der etableres 218 parkeringspladser i forbindelse med byggeriet. Bygherre søger om dispensations til at benytte normen fastsat i Kommuneplan 19 og skal således etablere 131 pladser.

2.C. Ældre og gangbesværede isoleres

(henvendelse nr. 14 og 15)

To henvendelser mener at en dispensation til at anvende lavere parkeringsnorm især vil ramme ældre og gangbesværede. Disse grupper oplever i forvejen, at det er vanskeligt at parkere i overkommelig gåafstand til deres bopæl, og bemærker at 800 meter til offentlig transport er for langt at gå. De føler sig isoleret, da de har vanskeligt ved at forlade deres hjem. Samtidig oplever de, at de sjældent får besøg, da det også er vanskeligt for gæster at finde parkering og afstanden til metro er for stor.

Forvaltningens bemærkninger

Jf. Kommuneplan 2019 afgrænses de stationsnære områder af en afstand på højst 1000 m fra en station. Med en gåafstand på ca. 800 m til Vestamager metrostation samt busstoppesteder er området stationsnært ifølge Københavns Kommuneplan 2019

2.D. Ansøgningen er i strid med lokalplanens principper

(henvendelse nr. 13)

En henvendelse stiller spørgsmålstejn ved hvorvidt en dispensation er i strid med lokalplanens principper om, at bilparkering skal være i parkeringshuse og ikke på gaden.

Forvaltningens bemærkninger

En dispensation til fravigelse af parkeringskravet i lokalplaner er som udgangspunkt muligt efter planlovens § 19, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen.

Bestemmelser om parkeringsnormer er i den gældende lokalplan for ejendommen ikke en del af lokalplanens principper, herunder formål og anvendelse. Denne mulighed kan b.la. bruges til at mindske kravet til parkeringspladser i ældre lokalplaner, så det følger normerne i Kommuneplan 2019.

I ansøgningen er der ikke søgt om tilladelse til at etablere bilparkering på gade, men blot om tilladelse til at reducere den mængde af parkeringspladser som byggeriet udløser ifølge gældende lokalplan. Forvaltningen vurderer, at ansøgningen ikke er i strid med lokalplanens principper

2.E. Kan der søges om dispensation efter byggeriet er påbegyndt

(henvendelse nr. 20)

En anden henvendelse undrer sig over at der først nu søges om dispensation, efter at selve byggeriet er gået i gang

Forvaltningens bemærkninger

Når grundejer søger om dispensation til at fravige bestemmelser om bilparkering i ældre lokalplaner til de faste parkeringsnormer i Kommuneplan 2019 kan der gives dispensation i nye byggesager frem til der gives ibrugtagningstilladelse.

2.F. Når alle biler er elbiler vil det være i tråd med ønsket om CO2-neutralitet

(henvendelse nr. 14)

Endelig mener en henvendelse at alle biler om 10-15 år vil være el-biler som vil være i tråd med ønsket om at Ørestad skal være co2-neutralt og derfor bør der ikke dispenseres til en lavere p-norm.

Forvaltningens bemærkninger

I tråd med Kommuneplan 2019 og ønsket om at skabe en CO2-neutral og mindre bilafhængig by skal alle byudviklingsområder, der er

udpeget i retningslinjer for byudvikling, etableres som helt eller delvis bilfri, ligegyldigt hvilken type biler der er tale om, deraf den lavere parkeringsnorm.