



Notat

Bilag 8 - Notat om henvendelser modtaget i høringsperioden

Sagsnummer
2020-0119006

Dokumentnummer
2020-0119006-2

Der er modtaget 15 henvendelser, jf. bilag 7.

Ændringer i lokalplanen

På baggrund af høringen foreslås en række ændringer i lokalplanbestemmelserne og redegørelsen:

I redegørelsen tilføjes som sidste afsnit under Tilladelser efter anden lovgivning:

"Der er på ejendommen lyst en servitut om, at bebyggelse over 25 m kræver en godkendelse af luftfartsmyndighederne. Denne godkendelse er en betingelse for etablering af bygninger over 25 m."

§ 6, stk. 5: Følgende sætning tilføjes: "Mindre bygninger til storskraldrum må være op til 40 m²."

§ 7, stk. 1 m): Krav til gulvkotehøjde i øvrige bygninger ændres fra 0,4-0,6 m målt fra det omgivende terræn til mellem 0,4-0,8 m målt fra det omgivende terræn. Følgende tilføjes: *"På strækning mod Molestien vist på tegning 5a må gulvkoten være op til 1 m målt fra det omgivende terræn."*

Lokalplantegningen vil blive rettet i overensstemmelse hermed.

§ 8, stk. 6 – kantzone e: Følgende sætning tilføjes efter 1. sætning i 2. afsnit: *"På en mindre strækning mod Molestien vist på tegning 7b må højde på terrasse være op til 1 m målt fra terræn."*

Lokalplantegningen vil blive rettet i overensstemmelse hermed.

§ 8, stk. 6 – kantzone f: Følgende sætning tilføjes efter 1. sætning i 2. afsnit: *"Ud for fællesarealer, vist på tegning 7b, kan terrasse være i en højde på mellem 0-0,6 m målt fra terræn."*

Lokalplantegningen vil blive rettet i overensstemmelse hermed.

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

EAN-nummer
5798009809452

§ 8, stk. 7: 2. sætning ændres fra: "Der skal plantes 116 stk. nye træer, som ikke må fældes." til: "Der skal plantes 115 stk. nye træer, som ikke må fældes.". Afsnit 10 ændres fra: "På Bådehavnsvej skal der plantes mindst 6 træer. Træerne skal på det konkrete sted kunne opnå en højde over 15 m." til: "På Bådehavnsvej skal der plantes mindst 5 træer. Træerne skal på det konkrete sted kunne opnå en højde over 15 m."

Lokalplantetegningen og redegørelsestekst vil blive rettet i overensstemmelse hermed.

§ 8, stk. 7, 4. sidste afsnit ændres fra: "Mellem kantzone c og fortov skal der være en beplantningszone i en dybde på mellem 2 og 3 m målt vinkelret på facaden" til: "Mellem kantzone c og fortov skal der være en beplantningszone i en dybde på mellem 1 og 5 m målt vinkelret på facaden".

§ 8, stk. 7, 3. sidste afsnit ændres fra: "Mellem kantzone e og fortov skal der være en beplantningszone med en dybde målt vinkelret på facaden på 1,5 m". til: "Mellem kantzone e og fortov skal der være en beplantningszone med en dybde målt vinkelret på facaden på mindst 1 m."

Baggrunden for ændringerne uddybes nedenfor.

Ændringerne medfører ikke krav om supplerende høring.

Henvendelser fra myndigheder og andre offentlige instanser

Metroselskabet, henvendelse nr. 1

Metroselskabet gør opmærksom på, at dele af ejendommen matr.nr. 380a Kongens Enghave, København, er beliggende inden for den besigtigede servitutzone for Metroens sikkerhedsservitut.

Forvaltningernes bemærkninger:

Der er taget hensyn til metroens servitutlinje, idet bebyggelse er placeret uden for denne. Servitutlinjen fremgår af lokalplanens tegning 5a.

Sund & Bælt Holding A/S, henvendelse nr. 4

Sund & Bælt gør opmærksom på, at støjanalysen for støjkonsekvenser fra jernbanen ikke tager højde for den fremtidige forøgelse af togtrafikken, og at denne skal indgå.

Endvidere gør Sund & Bælt opmærksom på, at adgangen til banen via Molestien ikke må begrænses – heller ikke i byggefasen, da

adgangsvejen anvendes som redningsvej samt i forbindelse med vedligehold. Da arbejdskørsel ofte foregår om natten, skal fremtidig bebyggelse kunne tåle dette. Endvidere skal det sikres, at der er parkeringsmuligheder forbeholdt arbejdskøretøjer umiddelbart ved indgangen. Sund & Bælt henviser til, at færdselsretten fremgår af servitut, men at der i miljørapporten for lokalplanen kun er beskrevet adgangsvej til HOFORs pumpestation.

Forvaltningernes bemærkninger:

Støjanalysen for jernbanestøj tager ifølge bygherres rådgiver udgangspunkt i den gældende, offentligt tilgængelige beregningsmodel fra Banedanmark, som tager højde for fremskrivning af godstogstrafik, som følge af etablering af Femern Bælt-forbindelsen. Denne analyse viser, at støjgrænser for banestøj kan overholdes efter opsætning af en fem meter høj støjskærm mod jernbanen. Det fremgår af miljørapporten, at der i beregningen af støj fra banen er medtaget trafiktal for jernbanen baseret på tal fra Trafik- og Byggestyrelsen for 2030.

Der er tinglyst en servitut, der fastlægger, at der skal gives adgang til kontrol og vedligehold af banetunnel, ligesom der ikke må bygges eller foretages ændringer i terræn inden for 5 m af tunnelen. Det fremgår dog ikke af denne servitut, at adgangen skal ske ad en bestemt vej. Der er i lokalplanens bestemmelser for vejbredder taget hensyn til, at arbejdskøretøjer samt redningskøretøjer kan have adgang til broen over Bådehavnsgade/banetunnellen samt pumpestationen og adgangsvejen til jernbanen. Bygherre oplyser, at der pågår dialog med Sund & Bælt, og at adgang og parkering vil blive sikret i både anlægsfasen og efterfølgende. Endelig placering af parkeringspladser er ved at blive afklaret i dialog mellem bygherre og Sund & Bælt.

I forhold til kørsel med arbejdskøretøjer om natten bemærkes det, at bebyggelse mod banestrækningen etableres med støjdæmpende vinduer, der vil give en dæmpning i forhold til arbejdskørsel. Hastigheden for arbejdskøretøjerne vil være lav og støjpåvirkningen vil ligeledes være lav.

Københavns Museum, henvendelse nr. 6

Københavns Museum bemærker, at en fortætning af bebyggelsen i lokalplanområdet vil have betydning for området omkring Fiskerhavnen, der er et kulturmiljø, der bør værnes om. Museet finder ikke, at det foreslåede byggeri spiller sammen med kystlandskabet, herunder de kulturhistoriske og naturmæssige interesser i området. Københavns Museum opfordrer derfor til, at der udarbejdes en bevarende lokalplan for Fiskerhavnen.

Københavns Museum bemærker desuden, at den oprindelige kystlinje lå i lokalplanområdet. Der er kun få kendte arkæologiske observationer fra området, men museet vil gerne kontaktes i god tid, inden jordarbejde finder sted.

Forvaltningernes bemærkninger:

Lokalplanområdet ligger op til Fiskerhavnen, men bagved jernbanen, og den planlagte bebyggelse følger banens bueslag. Således er byggeriet planlagt, så det spiller sammen med kystlandskabet, herunder de kulturhistoriske og naturmæssige interesser i området. Det er højere end det eksisterende byggeri ved Fiskerhavnen og har et større volumen, men vil med sin udformning spille sammen med landskabets udformning. Planlægningen vil således være en del af den udvikling med bymæssig karakter, som er på vej i området. Jernbanen forhindrer, at der kan skabes direkte adgang til kysten fra lokalplanområdet

Det indgår i lokalplanens redegørelse, at arbejder, der forudsætter udgravning i grunden, kan medføre påbud om midlertidig standsning i henhold til museumslovens § 26 og § 27, og at Københavns Museum derfor skal kontaktes i god tid inden et jordarbejde påbegyndes.

Energinet Eltransmission A/S, henvendelse nr. 8

Energinet Eltransmission finder, at en beskrivelse af de eksisterende eltransmissionsanlæg bør fremgå af kommuneplantillæggets redegørelse, herunder på kort. Det bør således tilføjes, at der findes et højspændingsanlæg langs vejen Sjællandsbroen.

Energinet Eltransmission finder ligeledes, at oplysninger om jordkabler i vejen Sjællandsbroen bør oplyses i forbindelse med lokalplanens beskrivelser af mulig stiforbindelse over Sjællandsbroen, således at det sikres, at der tages højde for disse. Disse oplysninger bør fremgå af både redegørelse, relevante bestemmelser og lokalplantegninger.

Energinet Eltransmission bemærker, at eltransmissionsanlæg på udstykkede ejendomme er sikret ved uopsigelige tinglyste rådighedsservitutter. Det betyder, at der inden for en given afstand til jordkabelanlæg ikke kan etableres anlæg uden dispensation. Tilstandsændringer i servitutarealet må ikke ske, uden at Eltransmission forinden har meddelt lodsejer dispensation fra den tinglyste servitut.

Energinet Eltransmission bemærker, at antenner, lysmaster og lignende ikke bør placeres nærmere end 50 m fra respektafstanden til jordkabler uden foranstaltninger for beskyttelse mod spændingsstigning i jorden.

Forvaltningernes bemærkninger:

Bemærkninger i et kommuneplantillægs redegørelse eller som særlig bemærkning i kommuneplanrammer har kommunen som hovedregel kun, hvis anvendelsen til forsyning eller anden teknik ikke skønnes i overensstemmelse med rammens anvendelsesbestemmelser. Dette kan betyde, at der i lokalplanlægningen skal tages særlige forholdsregler, således at bebyggelsen placeres med respekt for anlægget. Det er ikke tilfældet for det konkrete område. I kommuneplanens generelle bestemmelser til rammerne er endvidere tydeliggjort, at forsyning skal kunne eksistere i og udbredes til forskellige områder i byen. På den baggrund vurderer forvaltningerne, at der ikke skal optages tekst om el-forsyningen i området i forbindelse med kommuneplanrammerne.

Bebyggelsesplanen respekterer de ledningsanlæg, der er i området. Det er ikke nødvendigt at beskrive eksisterende kabler i lokalplanen, da disse er sikret ved servitutter. Bygherre vil skulle kontakte de relevante ledningsejere forud for, at anlægsarbejde igangsættes, hvilket er sædvanlig procedure ved byggerier.

HOFOR A/S, henvendelse nr. 15

HOFOR bemærker, at nedkørsel til cykelparkering langs Sjællandsbroen er placeret nær HOFORs fjernvarmeledning langs Sjællandsbroen. Ledningen er forsyningskritisk, og rampen til cykelparkeringen skal tage hensyn til denne. HOFOR bemærker, at der, hvis der etableres kælder med større udstrækning end byggeriets facader mod vej, skal tages hensyn til HOFORs fjernvarmeledning.

HOFOR bemærker, at en gang- og cykelbro langs Bådehavnsvej skal anlægges således, at HOFORs ledninger i Bådehavnsvej ikke risikerer beskadigelse.

Forvaltningernes bemærkninger:

Bebyggelsesplanen tager højde for HOFORs ledninger, og bygherre er allerede i dialog med HOFOR med henblik på, at der bliver taget højde for HOFORs ledninger. I forbindelse med etablering af erhvervsbygningen på hjørnet vil der blive taget stilling til konkret placering af rampen og taget hensyn til fjernvarmeledninger.

Øvrige høringsvar**Kgs. Enghave Lokaludvalg, henvendelse nr. 13**

Kgs. Enghave Lokaludvalg bemærker, at flere af lokaludvalgets input ved den indledende høring er indarbejdet i lokalplanforslaget. Herunder at byggeriets højde skulle være lavere mod Fiskerhavnen.

Lokaludvalget er positivt overfor, at der bygges i området og bifalder, at projektet indeholder boliger til alle aldersgrupper, at bygherre arbejder for billigere udlejningsboliger samt, at det er et åbent byggeri. Lokaludvalget er desuden glad for, at byggeriet påtænkes DGNB-certificeret, og at der planlægges for taghaver. Lokaludvalget er desuden glad for, at vejen under Bådehavnsgade fastholdes som stiforbindelse og håber, at det på sigt kan give mulighed for en videre stiforbindelse langs banen til det gamle Sydhavnen.

Lokaludvalget bemærker, at der i en fremtidig planlægning for den vestlige side af Bådehavnsgade bør planlægges for lavere bygninger, og at der i det hele tages hensyn til de nærliggende haveforeninger og Sydhavnstippen.

Lokaludvalget bakker op om ønske fra repræsentant for bådeforeningerne ved Fiskerhavnen om, at det sikres, at boligområdet er skærmet mod støj fra arbejde på både ved slæbested ved Fiskerhavnen, således at dette arbejde ikke forhindres af boligernes nærvær.

Lokaludvalget er meget bekymret for tiltag i udbygningsaftalen om etablering af en cykelbane for venstresvingende cyklister til venstre for bilernes højresvingsbaner, således af cyklister og bilister skal krydse hinanden. Lokaludvalget henviser i den forbindelse til, at en lignende løsning ved P. Knudsens Gade skaber stor utryghed.

Lokaludvalget håber, at der kommer en samlet planlægning af trafikafviklingen på Sydhavnsgade/Sjællandsbroen og krydsene over disse, da den megen byudvikling i området vil medføre øget trafik og udfordringer her.

Forvaltningernes bemærkninger:

Når en planproces for den vestlige side af Bådehavnsgade igangsættes, vil forvaltningerne forholde sig til områdets egenart og byudviklingens indpasning i denne, herunder mødet med haveforeningerne og Sydhavnstippen.

I forhold til ønsket om støjafskærmning i forhold til slæbested i Fiskerhavnen bemærkes det, at der er ikke tale om virksomheder, der er godkendelsespligtige efter miljøbeskyttelsesloven, og at det derfor ikke forventes, at der er tale om miljøkonflikter af så væsentlig karakter, at det vil give anledning til særlige forholdsregler.

Bygherres støjrådgiver har lavet et overslag for støjniveauet, som siger, at med en afstand på ca. 90 m fra slæbepladsen til bygningsfacaden og et støjbidrag på LWA=100dB fra en vinkelsliber, som skærer i jern, vil

støjniveauet kunne være ca. 52 dBA. Dette overholder Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser mellem kl. 7-18, hverdage og lørdag.

Endvidere vil slæbestedet ligge bag jernbanen og støjskærm ved denne, hvorfor støj fra arbejde på både ved slæbestedet ikke forventes at ville genere de nye beboere.

Der opfordres til, at der indgås en dialog om sameksistens mellem nye beboere i lokalplanområdet og eksisterende beboere og brugere ved Fiskerhavnen. Bygherre oplyser, at man ønsker at indgå i dialog med eksisterende beboere og brugere af Fiskerhavnen, når man kommer lidt tættere på udførelse af projektet.

Løsningen med at lade cyklisterne krydse højresvingsbanen følger de trafiksikkerhedsmæssige anbefalinger. Den mest fremherskende ulykkes type i København er højresvingsuheld. Den foreslåede udformning vil reducere risikoen herfor og samtidig understøtte kommunens arbejde for at reducere antallet af alvorligt tilskadekomne og dræbte i trafikken.

Der er stor forskel på krydset ved P. Knudsens Gade og Bådehavnsgade, da trafikmængden og vejklassen er en anden på P. Knudsens Gade. Her kører der dagligt ca. 30.000 biler, og vejen har status af regional vej, hvilket betyder, at den er en del af det overordnede vejnet og fordeler trafikken mellem motorvejene og byen i øvrigt. Bådehavnsgade derimod har status af bydelsgade og varetager mere lokal trafik. Herudover er trafikmængden ca. 1/3 af P. Knudsens Gade, og hastigheden vil også være en anden, da der planlægges et kryds ved Molestien, som vil bremse trafikken. Herudover vil trængsel på Bådehavnsgade også medføre en reduceret hastighed.

Løsningen er valgt, fordi den både forbedrer cyklisternes fremkommelighed, men også giver også mere plads til, at de højresvingende biler kan passere uden at være i konflikt med de ligeudkørende cyklister. Krydset vil med udformningen bedre kunne afvikle trafikken for begge trafikantgrupper.

Forvaltningerne er opmærksomme på lokaludvalgets ønske og behovet for en samlet analyse af de trafikale udfordringer i området. Der er endnu ikke afsat finansiering til en sådan analyse. Forvaltningerne er desuden opmærksomme på, at der skal findes flere trafikale løsninger i den videre planlægning af det samlede byudviklingsområde omkring Bådehavnsgade.

Henvendelse nr. 2

Borgeren anerkender, at behov for boliger, daginstitutioner og plejecenter i Københavns Sydhavn imødekommes, men finder, at

bebyggelsesgraden og -højden er for stor. Maksimal etagehøjde bør være 4 etager, og der er brug for rekreative områder i byen.

Forvaltningernes bemærkninger:

Udvikling af området kan ses som en fortsættelse af den bymæssighed, som man kender fra fx Kgs. Enghave, Sluseholmen og Tegllholmen. Planforslaget muliggør højere bebyggelsestætheder i et stationsnært område for at understøtte brugen af kollektiv infrastruktur og for at skabe en bymæssig karakter. Lokalplanområdet ligger kun 100-300 meter fra den fremtidige metrostation Sluseholmen på Sydhavnslinjen, og derfor er der anbefalet en bebyggelsesprocent på 185.

Bygningshøjderne i lokalplanen er tilpasset beliggenheden. Der muliggøres en enkelt bygning på 40 m på hjørnet af Bådehavnsgade/Sjællandsbroen. Højden svarer til planlagt bebyggelse i lokalplan Sydhavnsgade ("Trekantgrunden"), hvor der også er muliggjort en bygning på op til 40 m på hjørnet mod Sjællandsbroen. Parkeringshuset langs Sjællandsbroen må højst være 22 m, hvilket svarer til nabobygningen, Dansk Metals eksisterende erhvervsbygning. Langs Bådehavnsgade muliggøres en højde op til 28 m, som kan give den brede vej et bymæssigt forløb, mens bygninger nærmest jernbanen og Fiskerhavnen syd for jernbanen højst må være 20 m høje af hensyn til mødet med Fiskerhavnen.

Henvendelse nr. 3

Borgeren finder ikke, at området er egnet til beboelse og daginstitutioner grundet støj- og luftforurening fra den stigende trafikmængde. Såfremt der alligevel skal bygges, finder borgeren, at der bør indarbejdes plads til fritidsaktiviteter til børn og unge.

Forvaltningernes bemærkninger:

Det er korrekt, at der er trafikstøj i området fra Sjællandsbroen, Bådehavnsgade og jernbanen. Der er i forbindelse med lokalplanprocessen derfor redegjort for, hvordan det er muligt at afskærme området for støj fra jernbane og vejtrafik, således at støjgrænser for boliger og daginstitutioner og opholdsarealer kan overholdes.

Den fremtidige bebyggelse og friarealer i planen er placeret således, at bebyggelsen langs Sjællandsbroen, Bådehavnsgade og jernbanen kan danne støjskærm for de primære opholdsarealer. For at kunne overholde støjgrænserne i bygningerne kan det desuden blive nødvendigt at støjisolere bygningerne. Overholdelse af støjgrænser for opholdsarealer og boliger nærmest jernbanen forudsætter etablering af støjafskærmning af friarealerne i form af en indtil 5 m høj støjskærm mod jernbanen. Det kan desuden blive nødvendigt at opsætte

midlertidig støjfaskærmning mod Sjællandsbroen, indtil bebyggelse langs denne er etableret, jf. desuden miljørapporten.

Kommunen har opgjort sit langsigtede arealbehov for området – herunder KKFO, fritidsklub, juniorklub og ungemiljø, som er fordelt i Bådehavngadekvarteret. Der arbejdes fortrinsvis for en placering af disse funktioner i tilknytning til den kommende skole i Bådehavngade Vest, dvs. at de ikke placeres i lokalplanområdet for Molestien.

Bådehavngade 4, 6, 8, 10, 12, 22 (Ejerlauget Fragtvej), henvendelse nr. 5, 7, 9, 10, 11 og 12

Offentlige funktioner

Indsigerne finder, at Københavns Kommunes krav til etablering af offentlige funktioner er skævt fordelt mellem den vestlige og den østlige side af Bådehavngade. Indsigerne finder, at Bådehavngade Vest er markant overbelastet, mens Bådehavngade sydøst og nordøst kun i begrænset omfang bidrager til etablering af kommunale funktioner og ønsker derfor, at Københavns Kommune overvejer en mere nuanceret fordeling af offentlige funktioner og almene boliger.

Almene boliger

Indsigerne påpeger, at der ikke bør stilles krav om 25 % almene boliger i planen, da der allerede findes 52 % almene boliger i dette område. Københavns Kommune opfordres til at frafalde krav om etablering af almene boliger, eller at nedsætte det.

Infrastruktur og trafik

Indsigerne finder, at den i planen foreslåede vejstruktur vil forringe vejforsyningen til Bådehavngade 20 og 22 markant, idet kørsel til disse ejendomme fremover skal foregå via et snævert vejforløb, som løber gennem tæt boligområde med plejecenter og børneinstitution.

Forvaltningernes bemærkninger:

Kommunale funktioner

Ved de kommunale arealbehovs fordeling er der set på Bådehavngadeområdet som en helhed, herunder de byplanstrategiske intentioner og fagspecifikke hensyn til enkelte funktioner. Det har bl.a. været et kommunalt ønske at placere skolen efter ønsket om en blandet skole, med et skoledistrikt på tværs mellem det gamle Sydhavn og den nye udvikling i Bådehavngadeområdet. Det har også været et ønske at sikre en fornuftig afstand til skolen og sikre skoleveje for de fremtidige skolebørn. Kommunen har gode erfaringer med at samtænke skolefunktioner med kultur- og fritidsfunktioner som fx skolebibliotek og boldbane. Dette arbejdes der også med i forhold til placering af skolen og de øvrige kommunale funktioner. Samtidig er der også en

intention om at sprede de kommunale funktioner i Bådehavns-gade, fx ved at fordele daginstitutioner og plejehjem i hele området.

Almene boliger

Det er korrekt, at der i dag er en høj andel almene boliger i skoledistriktet for Ellebjerg Skole, som lokalplanområdet indgår i. Kravet om etablering af almene boliger stilles, da det vurderes, at lokalplanen kan understøtte den blandede by ved at tilføre området andre almene boligtyper end de eksisterende almene boligtyper. De almene boliger i lokalplanområdet etableres således som et alment plejecenter.

Infrastruktur og trafik

Ejendommene Bådehavns-gade 20-22 har i dag vejadgang ad Molestien. Når planlægning for den vestlige side af Bådehavns-gade igangsættes, vil der blive taget udgangspunkt i, at disse ejendomme skal have vejadgang direkte fra Bådehavns-gade. Bygherre for Molestien er i dialog med grundejerne om en midlertidig løsning, indtil den anden side af Bådehavns-gade udvikles. Det er i lokalplanen sikret, at der er mulighed for, at ejendommene kan have vejadgang via Molestien, indtil byudvikling for den vestlige side af Bådehavns-gade er gennemført.

Syd-Porten P/S (bygherre), henvendelse nr. 14

Bygherre beskriver ønsker til en række justeringer af lokalplanens bestemmelser på baggrund af det videre arbejde med projektet.

Mindre bygninger: Lokalplanen fastlægger, at små bygninger, der kan opføres uden for byggefeltet, højst må være 25 m². Det bemærkes, at storskraldsrum vil være 40 m², hvorfor disse ønskes undtaget.

§ 7, stk. 1 m) Bestemmelsen fastlægger højde på gulvkoter til mellem 0,3 og 0,7 m i boligbygning langs Bådehavns-gade og mellem 0,4 og 0,6 m i øvrige bygninger. Bygherre gør opmærksom på, at der er uoverensstemmelse mellem krav til gulvkotehøjde i bestemmelsen og krav til højde på terrasser i bestemmelser i § 8 om kantzoner, hvor der er angivet 0,4-0,8 m. Endvidere er der et enkelt sted behov for at hæve terrassen med en meter. Bygherre ønsker derfor, at krav til gulvkotehøjder for øvrige bygninger ændres til mellem 0,4 og 1 m.

Alternativt ønskes boliger langs Molestien undtaget fra krav om hævet gulvkote, så gulvkote her kan være i terrænniveau.

§ 8, stk. 6 – kantzone c (boliger mod Bådehavns-gade). Bestemmelsen fastlægger højde på terrasse til mellem 0,3 og 0,7 m. Pga. det skrånende terræn ønsker bygherre, at dette ændres til mellem 0,3 og

0,9 m. Ligeledes ønskes krav til højde på hegn hævet fra 1,7 m til 1,9 m. over det omgivende terræn.

§ 8, stk. 6 – kantzone d (boliger mod gårdsiden). Bestemmelsen fastlægger dybde på kantzone til mellem 2-3,5 m. For at sikre tilstrækkelig afstand mellem private terrasser, opgange og adgangsstier og hindre indbliksgener ønskes dybden på kantzoner reduceret til ml. 1-3,5 m.

§ 8, stk. 6 – kantzone e (boliger og ungdomsboliger mod Molestien). Bestemmelsen fastlægger, at alle boliger skal have hævet terrasse med trappe til terræn. Pga. ønske om at variere kantzonen og øge det beplantede areal ønskes krav til hævet terrasse ved boliger reduceret til 30 %.

Bestemmelsen fastlægger desuden en højde på den hævede terrasse til mellem 0,4 – 0,8 m. Dette ønskes ændret til mellem 0,4-1 m, da det et enkelt sted pga. naturligt terrænfald er nødvendigt at hæve terrassen til 1 m fra terræn.

Alternativt ønskes boliger langs Molestien undtaget fra reglen.

§ 8, stk. 6, krav til kantzone f (ungdomsboliger mod syd og mod gård). Bestemmelsen fastlægger, at kantzonen skal have en dybde på mellem 1,1 og 1,5 m. og, at der skal være hævet areal til terrasse i en højde på mellem 0,4 og 0,6 m fra terræn. Der ønskes en undtagelse fra dybden ved kantzoner ud for fællesområder, kældertrappe og gavl. Det ønskes tilføjet, at terrasse ud for fællesområder skal have en højde mellem 0 - 0,4 m målt fra terræn.

§ 8, stk. 6, krav til kantzone g (boliger mod jernbanen): Bestemmelsen fastlægger, at alle boliger skal have hævet areal til terrasse og trappe til terræn. Krav til trappe til terræn ønskes reduceret til kun at gælde ved 25 % af terrasserne.

§ 8, stk. 7, krav til beplantningen: Bestemmelsen fastlægger, at der på Bådehavngade skal der plantes mindst 6 træer. For at kunne brandrede ønskes dette krav reduceret til 5 træer.

§ 8, stk. 7, krav til beplantningen: Bestemmelsen fastlægger, at der mellem kantzone c og fortov skal være en beplantningszone i en dybde på mellem 2 og 3 m. Pga. cykelstiens svungne forløb ønskes dette krav ændret til, at beplantningszonen skal være mellem 1 og 5 m, samt at bestemmelsen ikke gælder, hvor kantzonen møder den udvendige trappe vist på tegning 7a.

Mellem kantzone e og fortov skal der være en beplantningszone med en dybde på mindst 1,5 m. Med krav til terrassedybde bliver

beplantningszonen smallere. Kravet ønskes derfor ændret til mindst 1 m.

Beplantningszone mellem kantzone f og fortov skal være mellem 4-8 m. Dette krav ønskes ændret til mindst 1 m, samt at det ikke gælder ved bygningshjørner og indgange, da der er krav om fortov langs vej langs jernbanen.

Tegning 4, cykelparkering: Bygherre bemærker at nedkørsel til cykelkælder på tegning 4 er korrekt placeret, men deler sig i to, således at der er adgang til kælder under både ungdomsboliger og boliger.

Forvaltningernes bemærkninger:

Mindre bygninger: Forvaltningen foreslår, at der til § 6, stk. 5 tilføjes, at mindre bygninger til storskraldsrum må være op til 40 m².

Gulvkotehøjde: Kravet til gulvkoter er fastlagt for dels at skærme boligerne mod indbliksgener fra forbipasserende, men samtidig at sikre, at der er en kontakt til livet i stueetagen. Forvaltningen foreslår derfor, at der fastholdes et krav til højde på gulvkoter mod Molestien. Forvaltningen foreslår imidlertid, at bestemmelsen i § 7, stk. 1 m) ændres, så gulvkoten fastlægges til mellem 0,4-0,8 m., således at der er overensstemmelse mellem bestemmelsen i § 7 og bestemmelser om hævet terrasse i § 8. Forvaltningen foreslår, at det tilføjes, at gulvkoten på en mindre strækning mod Molestien, vist på tegning 5a, kan være op til 1 m, og at tegningen 5a ændres i overensstemmelse hermed.

§ 8, stk. 6 – kantzone c: Forvaltningen bemærker, at terrassens maksimale højde er fastlagt til 0,8 m. for at undgå, at terrassen vil danne en "mur" mod gaden. Forvaltningen foreslår derfor, at højden fastholdes i bestemmelsen og, at udfordringen omkring terrænforholdene søges løst i den kommende byggesagsbehandling. I byggesagen vil der blive taget stilling til, om dispensation fra bestemmelsen bliver nødvendig.

§ 8, stk. 6 – kantzone d: Forvaltningen bemærker, at kantzonens dybde er fastlagt med henblik på at reducere indbliksgener til boliger ved at få forbipasserende længere væk fra facaden. Dybde på kantzone mod gård foreslås derfor ikke reduceret.

§ 8, stk. 6 – kantzone e. Forvaltningen har i dialog med bygherre forstået, at ønsket om at reducere krav til hævede terrasser i kantzone e blandt andet skyldes udfordringer omkring brandkrav. Forvaltningen henviser til, at det er indarbejdet i lokalplanen, at det i forbindelse med byggesagsbehandlingen er muligt at dispensere fra krav til kantzoner, hvis det er nødvendigt af brandhensyn. Derfor foreslås krav til

kantzonen fastholdt i lokalplanen og håndteret i forbindelse med byggesagen. Forvaltningen foreslår, at det tilføjes til bestemmelsen, at terrassen på en mindre strækning på Molestien, vist på tegning 7b, kan være op til 1 m målt fra det omgivende terræn, for derved at sikre overensstemmelse med § 7, stk. 1 m)

§ 8, stk. 6, krav til kantzone f. Forvaltningen bemærker, at dybde på kantzonen er fastlagt for at sikre boliger mod indbliksgener. Hvis det i byggesagen viser sig umuligt at etablere den krævede dybde grundet brandforhold eller etablering af vej syd for bygningen, foreslås dette håndteret som en dispensation. Forvaltningen finder det hensigtsmæssigt, kantzoner ud for fællesområder kan være i niveau med terrænet, da der her ikke er behov for at skærme boliger mod indbliksgener. Forvaltningen foreslår derfor, at det tilføjes til bestemmelsen, at terrassen ud for fællesarealer, vist på lokalplantegning 7b, kan etableres i 0-0,6 m. målt fra terræn.

§ 8, stk. 6, krav til kantzone g (boliger mod jernbanen): Forvaltningen har i dialog med bygherre forstået, at ønsket om at reducere krav til hævede terrasser i kantzone g blandt andet skyldes udfordringer omkring brandkrav. Forvaltningen henviser til, at det er indarbejdet i lokalplanen, at det i forbindelse med byggesagsbehandlingen er muligt at dispensere fra krav til kantzoner, hvis det er nødvendigt at brandhensyn. Derfor foreslås krav til kantzonen fastholdt i lokalplanen og håndteret i forbindelse med byggesagen.

§ 8, stk. 7: Forvaltningen foreslår, at bygherres ønske imødekommes, således at krav til antal træer langs Bådehavnsvej reduceres fra 6 stk. til 5 stk. for at sikre, at brandredning er mulig.

Forvaltningen foreslår, at bygherres ønske til krav til bredde på beplantningszonen mellem kantzone c og fortov imødekommes, således at et svunget forløb på cykelstien muliggøres. Bestemmelsen foreslås således ændret fra "*Mellem kantzone c og fortov skal der være en beplantningszone i en dybde på mellem 2 og 3 m målt vinkelret på facaden*" til: "*Mellem kantzone c og fortov skal der være en beplantningszone i en dybde på mellem 1 og 5 m målt vinkelret på facaden*". Det er indarbejdet i lokalplanen, at kantzoner kan gennembydes ved porte, indgange og overkørsler, hvorfor det ikke vurderes nødvendigt at justere bestemmelser for at muliggøre den udvendige trappe. Konkrete forhold kan håndteres i forbindelse med byggesagen.

Forvaltningen foreslår, at bygherres ønske til krav til bredde på beplantningszonen mellem kantzone e og fortov (mod Molestien) imødekommes, således at krav til terrassebredde er mulig at realisere.

Bestemmelsen foreslås således ændret fra: *"Mellem kantzone e og fortov skal der være en beplantningszone med en dybde målt vinkelret på facaden på 1,5 m."* til: *"Mellem kantzone e og fortov skal der være en beplantningszone med en dybde målt vinkelret på facaden på mindst 1 m."*

I fht. bygherres bemærkninger vedr. beplantningszone mellem kantzone f og fortov (langs jernbanen) bemærker forvaltningerne, at der ikke skal anlægges fortov langs denne vej, medmindre den omlægges. Det vil kunne blive tilfældet, hvis det bliver nødvendigt at etablere vejadgang til ejendommene vest for Bådehavnsvej ad denne vej. Det vil i givet fald kunne gøre det nødvendigt at dispensere til en anden vejudformning, og her kan man så tage stilling til, hvordan kantzonerne kan komme til at se ud. Forvaltningen vurderer derfor, at evt. ændring af bredde på beplantningszone mellem kantzone f og fortov kan håndteres i en byggesag om blandt andet vejens udformning.

Tegning 4, cykelparkering: Lokalplanen giver mulighed for forskellig udformning af cykelrampen, og det er derfor ikke nødvendigt at ændre i lokalplanens tegning 4.