

Notat

Bilag 7 Notat om henvendelser modtaget i høringsperioden

Forvaltningen har modtaget 2.372 henvendelser, jf. bilag 6.

Høringssvarene omhandler både lokalplan med kommuneplantillæg, miljørapport og miljøkonsekvensrapport (VVM). I dette bilag behandles høringssvar til lokalplanen og kommuneplantillægget. Notat om henvendelser vedr. miljøkonsekvensrapporten (VVM) fremgår af bilag 13 og sammenfattende redegørelse for miljørapport fremgår af bilag 9.

Ændringer i lokalplanen

På baggrund af høringen foreslås en række ændringer i lokalplanbestemmelserne. Ændringsforslagene fremgår af skemaet nederst i dette bilag samt af bilag 8.

Baggrunden for ændringerne uddybes nedenfor.

Desuden foreslår forvaltningen ændringer i bestemmelserne om, at det samlede etageareal for lokalplanområdet gælder for det samlede *bruttoetageareal*, ligesom de mindre bygninger, fastlagt i lokalplanen, indgår i det samlede *bruttoetageareal*. Forvaltningen foreslår at der udpeges konkrete byggefelt til alment boligbyggeri. Desuden foreslår forvaltningen tilføjet, at Teknik- og Miljøforvaltningen ved dispensation kan tilladelse en anden udformning af byrum og kantzoner samt placering af træer af hensyn til mulighed for brandredning. Forvaltningen foreslår desuden at slette tegning 5a, samt slette henvisningen til tegning i bestemmelsen om facader, da tegningen ikke er nødvendig. Der foreslås derudover mindre tekniske ændringer.

Ændringerne har været i supplerende høring hos grundejerne fra den 3. december 2020 til den 7. december 2020. Høringssvaret fremgår af bilag 17 og forvaltningens svar fremgår af bilag 18. Den supplerende høring har ikke givet anledning til ændringer.

Henvendelser fra myndigheder og andre offentlige instanser

Metroselskabet, henvendelse nr. 25

Metroselskabet har ingen bemærkninger.

Banedanmark, henvendelse nr. 38

Banedanmark har ingen bemærkninger.

HOFOR, henvendelse nr. 1766

HOFOR vurderer, at det vil være mest hensigtsmæssigt at placere deres ledninger i vejtype a (vejloopet), grundet behovet for et ledningstracé på 6,50 m. Det kræver dog, at vejen etableres i længere lige stræk, hvilket ikke er tilfældet i den nuværende lokalplanlægning af vejens forløb. HOFOR ønsker på den baggrund, at vejføringerne justeres og ønsker at indgå i dialog med kommunen og grundejer omkring vejloopets forløb. HOFOR vil gerne medvirke til at finde en balanceret løsning hvor der både er plads til lettere buede vejforløb og til HOFOR's ledninger.

HOFOR ønsker at placere en stor varmepumpe, baseret på drikkevand, i den vestlige ende af det vestlige parkeringshus (byggefelt D). Placeringen er dog tæt på boliger hvilket kan medføre udfordringer ift. støj. HOFOR ønsker derfor, at boligerne rykkes længere mod vest eller, at der gives plads til støjdæmpende foranstaltningerne, f.eks. en vold.

HOFOR udtrykker ønske om, at der i lokalplanen stilles krav om, at der skal etableres foranstaltninger, der beskytter forsyningsledningerne mod indtrængende rødder fra de træer, som planen stiller krav om skal plantes. HOFOR foreslår f.eks. etablering af rodspærrer, såfremt rodnettet ikke kan holdes uden for forsyningsledningernes ledningstracé.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen er enig i, at det skal sikres, at vejenes forløb ikke forhindrer HOFOR's føring af ledninger. Derfor foreslår forvaltningen at bløde bestemmelsen op, så det fremgår, at linjeføringen af vejene er omtrentlig og kan variere blandt andet af hensyn til føring af ledninger.

Varmepumpen kan rummes indenfor lokalplanens anvendelsesbestemmelser. Uanset om anlægget placeres inde i parkeringshuset eller som et selvstændigt byggeri, skal støjkrav overholdes. Lokalplanen er ikke til hinder for, at der kan etableres støjdæmpende foranstaltninger i parkeringshuset.

Lokalplanen fastsætter områder, hvor der skal plantes et minimum antal træer, men ikke nøjagtigt hvor træerne skal placeres, hvorfor der er fleksibilitet i placeringen. Der henstilles til en dialog mellem grundejer og HOFOR i forbindelse med anlægsarbejder og træbeplantning i området.

Københavns Museum, henvendelse nr. 1658

Københavns Museum fremhæver, at de finder det problematisk at bygge på Amager Fælled, da området er unikt både naturmæssigt og kulturhistorisk.

Københavns Museum fremhæver, at da lokalplanområdet rammer dele af den forhistoriske og historiske kystlinje, giver det erfaringsmæssigt mulighed for at påtræffe fund fra stenalderen. Museet vil derfor gerne kontaktes, før der finder jordarbejde sted.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen noterer sig Københavns Museums holdning til projektet. Forvaltningen har videresendt høringssvaret til grundejeren, så denne er orienteret om, at Københavns Museum skal kontaktes inden jordarbejde. Af redegørelsen til lokalplanen fremgår desuden, at arbejder der forudsætter udgravning i grunden, kan medføre påfund om midlertidig standsning i henhold til museumslovens § 26 og 27 (beskyttelse af jordfaste fortidsminder), og at Københavns Museum skal kontaktes i god tid, så en forundersøgelse kan sættes i gang, inden et jordarbejde påbegyndes.

Øvrige høringssvar

Amager Vest Lokaludvalg, henvendelse nr. 1784

Amager Vest Lokaludvalg (AVLU) fremhæver indledningsvist, at de ikke kan bakke op om lokalplanen for Vejlands Kvarter, da de mener, at Amager Fælled skal bevares som et rekreativt område.

1. AVLU mener, at lokalplanen og miljørapporterne visse steder er vildledende og ikke pålidelige, fordi centrale udfordringer med trafik og jordforurening ikke er afklaret. Det fremhæves, at de afbødende foranstaltninger, som fremgår af miljørapporterne vedr. jordforurening, ikke er undersøgt og dokumenteret endnu. Det finder AVLU meget utilfredsstillende, da det har stor betydning for de kommende beboers sundhed.
2. Af henvendelsen foreslås det, at støjvolden skal bruges aktivt til f.eks. klatrevæg og, at parkeringshusets tag kan bruges rekreativt.
3. Lokaludvalget foreslår, at der sættes begrænsninger på, hvor stor en andel af bygningerne, der må opføres i 6 etager, da de er bekymrede for byggeriets konsekvenser for landskabet, også se i forhold til en muliggjort terrænregulering indtil kote 7,5.
4. AVLU ønsker, at lokalplanen stiller specifikke krav om træbeklædning på bebyggelsens facader for at visualiseringerne i lokalplanen kan give et retvisende billede af bebyggelsen. I øvrigt fremhæves det, at AVLU finder visualiseringerne misvisende.
5. Lokaludvalget udtrykker en bekymring for de trafikale udfordringer i området, og mener ikke, at lokalplanen er mulig at forholde sig til, når der ikke foreligger en løsning på udfordringerne. De påpeger, at der med den nye bydel vil være

en mertrafik både i anlægsfasen, og når bydelens borgere flytter ind. Hertil fremhæver lokaludvalget en bekymring for skolebørnene, som skal krydse Vejlands Allé i myldretiden. AVLU understreger, at presset på trafikken i området allerede er stor. AVLU foreslår, at Københavns Kommune finder en løsning, der bidrager til færre biler i området og til bilfri by. Løsningen kan være, at Metrolinjen M5 Vest forlænges til området eller, at der kommer en Letbane.

6. Lokaludvalget er bekymrede for konsekvenserne for de omkringliggende fredede naturområder på Fælleden, når den nye bydel er bygget. De mener at Københavns Kommune bør sikre at stien fra lokalplanområdet over strandengen til Sundby St., ikke virker forstyrrende eller ødelæggende på Strandengens sårbare natur. Lokaludvalget foreslår at kommunen gentænker benyttelsen og udfoldelsen på Strandengen, ved f.eks. at lave gangbroer på pæle, sikre den naturlige hydrologi, indføre kvæg og ponyer, der plejer naturen og holder invasive arter nede eller gennemføre andre fredningstiltag, der sikrer at den sårbare natur ikke ødelægges.

Der er i indsigelsen også afsnit om Jordforurening ift.

Miljøkonsekvensrapporten (VVM) og afsnit om de naturfaglige vurderinger, der ligger til grund for VVM, er fyldestgørende, herunder b.la. afværgeforanstaltninger for Stor Vandsalamander, samt spørgsmål til krattets størrelse før og efter byggeriet. Disse emner relaterer sig til VVM-redegørelsen og behandles derfor i bilag 13 Notat om henvendelser vedr. miljøkonsekvensrapport modtaget i høringsperioden.

Forvaltningens bemærkninger

1. Det vurderes i miljørapporten, at lokalplanens påvirkning af trafikken vil være væsentlig, da projektet og byudviklingen i Ørestad, herunder Bellakvarter, medfører en væsentlig stigning i trafikken på Vejlands Allé. Det skaber yderligere kapacitetsproblemer i krydset mellem Vejlands Allé og Center Boulevard. Der henvises til pkt. 5 for uddybende bemærkninger.

Det vurderes i miljørapporten, at den forureningsfølsomme arealanvendelse, som lokalplanen giver mulighed for, vil kunne påvirkes væsentligt som følge af risikoen for opstigende miljøfarlige stoffer fra lossepladsen. Der skal således etableres afværgeforanstaltninger i overensstemmelse med vilkår i kommunens tilladelser iht. lov om forurennet jord. Det vurderes, at der derefter vil være ingen/ubetydelig påvirkning, da kontaktrisikoen med den underliggende forurening vil være forhindret, ligesom påvirkningen fra evt. opsvivende gasser vil være elimineret.

Forvaltningen vurderer, at de afbødende foranstaltninger sikrer, at jordforureningen vil have ingen/ubetydelig påvirkning.

Vedr. jordforurening henvises i øvrigt til forvaltningens bemærkninger i bilag 13 Notat om henvendelser vedr. miljøkonsekvensrapport modtaget i høringsperioden og til den sammenfattende redegørelse i bilag 9.

2. Forvaltningen videresender ønsket om, at støjskærmen skal kunne anvendes aktivt til f.eks. klatrevæg, til bygherre, som står for udformningen af støjskærmen inden for de af lokalplanen fastsatte rammer. Forvaltningen foreslår det tilføjes i § 7, stk. 3 c), at også tage på parkeringshuse kan anvendes til opholdsarealer, så det sikres, at taget på parkeringshuset mod Vejlands Allé kan anvendes rekreativt.
3. Lokalplanen muliggør bebyggelse i maksimalt 6 etager med en maksimal bygningshøjde på 24 meter, i byggefelterne A, E, F og D. Byggefelt A rummer bebyggelserne, der ligger ind mod de centrale pladser, hvor der er en mere sammenhængende og bymæssig karakter. Bebyggelsen trapper herefter ned i bygningshøjde mod Fælleden med en mere skiftende og varieret bebyggelse, og ender i enkeltstående bygninger. Byggefelt E, F og D er beliggende i den sydligste enklave mod Vejlands Allé og rummer bl.a. hotel, plejehjem og parkeringshus. Der er således begrænsninger i hvor stor en del af bygningerne, der må opføres i 6 etager, og disse understøtter hovedgrebet med nedtrappede bygninger mod Fælleden.

Bygningshøjde måles fra det til enhver tid etablerede terræn. Når der i lokalplanen er muliggjort en terrænregulering, vil bygningerne fremstå i en højde, svarende til bygningshøjden plus den terrænregulering, der måtte være foretaget.

4. Det er med lokalplanen muligt at anvende facadematerialer i træ, metal, skifer, tegl eller natursten. Der må ikke anvendes plastikmaterialer, zink, kobber eller beton. Dog må der bruges beton til sokler. Der muliggøres således flere facadematerialer end træ for at skabe en variation i bebyggelsen. Desuden stiller lokalplanen krav om, at facader skal være i materialets naturlige farve, bejdset, brændt eller malet i lyse, grå eller gyldne nuancer. På hver facadelængde kan enkelte bygninger fremstå i mørke, grå eller gyldne nuancer eller i mørke jordfarver.

Visualiseringerne i lokalplanen er udarbejdet af bygherres rådgivere, og viser et bud på et muligt projekt, som er muliggjort med lokalplanens bestemmelser. Projektets endelige udformning vil blive fastlagt i de konkrete byggesager.

5. De trafikale konsekvenser, som følge af byudviklingen, er vurderet i miljørapporten og indarbejdet i planlægningen. Det fremgår således af lokalplanen, at der vil være trafikale udfordringer, som følge af gennemførelsen af planerne. Der er et stort politisk fokus på, at Københavns Kommune kan nå sit mål om at blive en CO₂ neutral hovedstad i 2025, og at biltrafikken reduceres, så den maksimalt udgør 25 % af alle ture (jf. Kommuneplan 2019). Der er igangsat to større mobilitetsanalyser, som ser på, hvordan den fossile biltrafik kan reduceres i hele byen og sætte den grønne omstilling i gang på transportområdet. Disse analyser bliver forelagt politisk primo 2021.

Der er i planarbejdet fokuseret på at opretholde fremkommeligheden på Vejlands Allé. Når Vejlands Allé prioriteres, vil det betyde, at der vil være ventetid fra sidevejene (adgangsvejen til Vejlands Kvarter og Center Boulevard) for at komme ud på Vejlands Allé. Dette vil også afhjælpe kødannelser på Vejlands Alle. Der er i udbygningsaftalen med grundejer fokuseret på at etablere løsninger som sikrer fremkommelighed på Vejlands Allé, så risiko for tilbagestuvning mindskes i ligeudsporene. Dette gøres ved at forlænge venstresvingsbanen ind mod Vejlands Kvarter. Herudover er der fokus på ikke at udbygge krydset for at undgå dårligere forhold for gående og cykler som skal krydse.

Lokalplanen indeholder ikke en løsning vedr. den fremtidige skolevejstrafik, som forventes at skulle krydse Vejlands Allé, når skolen en gang kommer. I forbindelse med den kommende byggeretsgivende lokalplanlægning af skolen vil der blive udarbejdet en sikker skolevejsanalyse, hvor udfordringerne vil blive håndteret.

Kommuneplan 2019 giver mulighed for at udvikle byudviklingsområder til bilfri byområder med en reduceret parkeringsnorm. Vejlands Kvarter er et byudviklingsområde, men Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at kommuneplanens normer skal fastholdes og parkeringskravet således ikke sættes ned. Det skyldes, at direkte adgang til kollektiv transport er begrænset pga. den store afstand og Vejlands Kvarter ikke ligger i et bynært område.

Med kommuneplanens normer vil hver tredje bolig have adgang til en parkeringsplads. Det vil føre til et bilejerskab, som er lavere end i resten af byen.

Byudviklingen i Vejlands Kvarter giver ikke umiddelbart tilstrækkeligt passagergrundlag til en busforbindelse i området. Forslaget om en ny linjeføring for M5 via Vejlands Kvarter

vurderes derfor heller ikke at kunne blive rentabel. Skulle der på et senere tidspunkt vise sig behov for styrket kollektiv betjening af Vejlands Kvarter, vil dette kunne indgå i de årlige budgetforhandlinger.

6. Der henvises til 'Andre høringssvar' pkt. 3. Fredning, Grøn Kile og sti til Sundby St., og til forvaltningen bemærkninger til Danmarks Naturfredningsforening høringssvar, henvendelse nr. 1801.

By & Havn på vegne af Udviklingsselskabet Vejlands Kvarter P/S (grundejer), henvendelse nr. 1901

1. Selskabet ønsker, at der i bestemmelsen om, at vejtype a skal være i asfalt, tilføjes "eller anden fast belægning". Selskabet ønsker mulighed for evt. at anvende andre materialer til vejens forløb.
2. Der er ønske om, at der til bestemmelsen om, at der fra vejtype c gennem Byrum D og C2 skal fastlægges en cykelsti, der skal være adskilt fra gangarealer med niveauspring, tilføjes "eller anden tydelig markering af cykelforløbet ved et belægningsskift i afvigende materiale og/eller farve". Selskabet mener, at et niveauspring kan fremstå som en snublekant og, at det giver en uheldig adskillelse i byrummet, hvor det gøres legitimt at køre hurtigt på cykel over pladsen.
3. Selskabet ønsker, at det til bestemmelsen om, at overdækket cykelparkering skal være i skure eller en integreret del af byggeriet, tilføjes "herunder ved overdækninger i åbninger og porte".
4. Selskabet ønsker præcisering af, at bestemmelsen om, at 4 % af arealet i byrum B og B1 må anvendes til cykelparkering, gælder uoverdækkede cykler.
5. I henvendelsen er der ønske om, at begrænsningen på at der maksimalt må være 40 cykelparkeringspladser i vejtype b, ændres til 60, da vejstykkerne har forskellige længder.
6. Selskabet ønsker, at parkeringshuse og tagterrasser inkl. taghuse og teknikhuse, ikke tæller med i bestemmelsen om maksimalt etageantal.
7. Bestemmelsen, der fastlægger, at gårdhusene i byggefelt C skal være 12 x 15 m, ønskes ændret, så der i stedet må være et maksimalt fodaftryk på 240 m². Selskabets baggrund for ønsket er, at gårdrummene har meget forskellige størrelser, og et maksimalt fodaftryk vil give større mulighed for variation i udformning af gårdhusene.

8. Selskabet ønsker, at bestemmelsen om at skure for enden af vejtype b, lokalgaderne, skal anvendes til cykelparkering, slettes. Der ønskes fleksibilitet i, hvad skurene kan anvendes til, f.eks. til fællesdrivhus eller anden type værksted.
9. Selskabet bemærker til § 6, stk. 5 h), at det af bestemmelsen fremgår, at mindre bygninger medregnes i det samlede bruttoetageareal. Det betyder, at der er medtaget en række bygningstyper, der normalt ikke kræver byggetilladelse, og der spørges til, hvordan kommunen vil administrere bestemmelsen.
10. Bestemmelsen om, at gulvkoten i boliger, som ligger ud til kantzone a, skal være mellem 0,4 og 0,8 m, forslås slettet, så der alene gælder bestemmelsen om, at i alle øvrige bygninger skal gulvkoten være mellem 0,0 og 0,4. Helst ses det dog, at begge bestemmelser om gulvkoter udgår, og erstattes af én samlet bestemmelse om, at gulvkoter i bebyggelsen skal være mellem 0,0 og 0,8 m.
11. Selskabet synes, det er uklart, hvorfor der er begrænsning, så kun 20 % af tagene må udføres som flade tage i byggefelt A, B, E og F. Dertil finder selskabet det uklart, hvorfor der ikke må være flade tage i byggefelt D og G (parkeringshusene). Begrænsningen ønskes slettet, eller alternativt en højere mulig procentandel til flade tage på 50 % eksklusive parkeringshuse, der som udgangspunkt udføres med flade tage. Selskabet ønsker desuden, at bestemmelsen om, at maksimalt 20 % af de flade tage må anvendes til opholdsarealer slettes, eller alternativt, at der er en højere mulig andel på f.eks. 30 %. Dertil ønskes det tilføjet, at parkeringshuse under alle omstændigheder kan anvende hele arealet til opholdsarealer.
12. Bestemmelsen om, at altangange kun kan etableres mod bebyggelsens gårdside, ønskes slettet, da der i lige så høj grad ønskes etableret altangange mod gaderummet.
13. Selskabet ønsker, at det til bestemmelsen om kantzone b tilføjes, at "dybden af kantzonen kan indskrænkes på afgrænsede strækninger ved behov for areal til vendeplads".
14. Der ønskes til bestemmelsen om antal og fordeling af træer tilføjet, at fordelingen kan ændres med 30 % for hvert underområde under forudsætning af, at det samlede krav til træer på 279 stk. fortsat overholdes.
15. Selskabet gør opmærksom på, at vejtype b (lokalgaderne) er estimeret med en drejeradius for en 10 meter lastbil, og at der skal muliggøres kørsel med en 12 meter lastbil, til f.eks. affalds-

og flyttebiler, som har en større drejeradius. Det medfører behov for justering af bebyggelsesplanen med mindre forskydninger af det yderste af benene i de udformede karréer.

Forvaltningens bemærkninger

1. Der kan være behov for andre faste belægninger på vejtype a end asfalt. Derfor foreslår forvaltningen at slette bestemmelsen om, at kørebanen skal være i asfalt. Belægningen skal i øvrigt godkendes af vejmyndigheden i forbindelse med byggesagen.
2. Den nuværende bestemmelse er fleksibel, og bestemmelsen muliggør etablering af en anden tydelig markering af cykelforløbet ved et belægningsskifte i afvigende materiale og/eller farve. Ved et belægningsskifte vil forvaltningen kunne godkende et mindre niveauspring.
3. Bestemmelsen indeholder mulighed for overdækninger i åbninger og porte. Derfor foreslår forvaltningen at fastholde bestemmelsen.
4. De ønsker præcisering af, at bestemmelsen om, at 4 % af arealet i byrum B og B1 må anvendes til cykelparkering, gælder uoverdækkede cykler. Bestemmelsen i § 5, stk. 2 vedrører disponeringen af byrummet og derfor bør bestemmelsen flyttes til § 8, stk. 7 Byrum B og B1 (gårdrum). Desuden bør den tilføjes "uoverdækket". Herefter vil der kunne etableres overdækket parkering udover de 4 %.
5. Forvaltningen medgiver at der er behov for en differentiering af hvor mange cykelparkeringspladser der må placeres i vejtype b, da vejstykkerne har forskellige længder. Forvaltningen foreslår en ny tegning 4 Cykelparkering, som viser hvor cykelparkering på terræn på placeret med angivelse af et max antal pladser. Se bilag 15 Zoner for placering af cykelparkering.

Som følge af forslag om ny tegning 4a, forslås § 5, stk. 2, ændret, så den henviser til, at cykelparkering på terræn langs vejtype b skal placeres som vist på tegning 4a.

6. Forvaltningen foreslår at imødekomme selskabets ønske ved at tilføje til bestemmelsen i § 6, stk. 3 c) at "Parkeringshuse er undtaget bestemmelsen om maksimalt etageantal, men må maksimalt opføres i 24 m.", da det i disse tilfælde skal være muligt at etablere et andet etageantal, såfremt den maksimale bygningshøjde fortsat overholdes.

7. Der kan være behov for, at gårdhusene har forskellige størrelser og for variation i udformning og størrelser. Forvaltningen foreslår derfor at imødekomme selskabets ønske, så bygninger højst må have et fodaftryk på 240 m². Bestemmelsen i § 6, stk. 4 regulerer fortsat afstanden til nabobygninger, således at lysforholdene i bygninger generelt kan overholdes.
8. Forvaltningen er enig i at det kan være hensigtsmæssigt, at mindre bygninger for enden af vejtype b kan anvendes til andet end cykelparkering, og foreslår, at det slettes.
9. Mindre bygninger skal på planlægningstidspunktet medregnes i bruttoetagearealet, så det sikres, at der efterfølgende er rummelighed til dem. I forbindelse med de faktiske byggerier foretages en meget detaljeret beregning af bruttoetagearealer efter bygningsreglementet. I disse bestemmelser, som ikke kan fraviges ved lokalplanlægning, indgår, at noget etageareal kan fratrækkes ved opgørelsen af bruttoetagearealet. Den maksimale rummelighed, der er fastlagt i lokalplanen må ikke overskrides.

For at klargøre dette i lokalplanen foreslår forvaltningen, at sætningen: "Bygningerne indgår i det samlede etageareal" slettes, og at følgende tilføjes som kommentar: "I byggesagsbehandlingen tages stilling til, om der er m², der ikke medregnes i bruttoetagearealet, jf. Bygningsreglement 2018, § 455.

Desuden tilføjes i § 6, stk. 1, at der må bygges et samlet "*brutto*" etageareal.

10. Forvaltningen foreslår at fastholde bestemmelsen om, at i boliger der ligger ud til kantzone a ved de centrale pladser, skal gulvkoten være mellem 0,4 og 0,8 m. Dette for at sikre boligerne mod indbliksgener.

Forvaltningen foreslår, at ved alle øvrige bygninger skal gulvkoten være mellem 0,0 og 0,8 m, i stedet for mellem 0,0 og 0,4 m, som fastlagt i lokalplanen, da det kan være vanskeligt at tilpasse bygningerne til terrænet indenfor 04 m.

11. Forvaltningen er enig i, at det i byggefelt D og G også bør være muligt at etablere flade tage. Det skyldes, at det skal være muligt at etablere flade tage på parkeringshuse, så de kan bruges til ophold. Forvaltningen foreslår generelt, at parkeringshuse kan etableres med flade tage. Forvaltningen foreslår desuden, at det generelt skal være muligt at lade 30 % være flade tage, i stedet for 20 %, for at

sikre muligheden for tagterrasser samtidig med, at der skabes variation i tagformerne.

Forvaltningen foreslår at imødekomme selskabets høringssvar i forhold til parkeringshusets tagarealer kan anvendes til opholdsarealer. Derudover, at andelen til flade tage generelt øges til 30 %, for at sikre muligheden for flere tagterrasser samtidig med, at der skabes variation i tagformerne.

12. Forvaltningen foreslår at fastholde bestemmelsen om, at altangange ikke kan etableres mod gaderummet, da altangange skaber en lukket facade og en karakter af en bagside.

13. Forvaltningen medgiver, at der som følge af behov for større bredde på vendepladserne i lokalgaderne (vejtype b), er behov for fleksibilitet i bestemmelsen om kantzone b. Forvaltningen foreslår derfor tilføjet at: "Dybden af kantzonen kan indskrænkes på afgrænsede strækninger ved behov for areal til vendeplads".

14. Forvaltningen foreslår at indsætte følgende kompetencenorm i § 8, stk. 11 'Dispensation': "Teknik- og Miljøforvaltningen kan ved dispensation tillade anden udformning af byrum og kantzoner samt placering af træer af hensyn til mulighed for brandredning."

15. Forvaltningen foreslår at tilpasse byggefeltene på tegning 4a, så vejtype b (lokgaderne) er dimensioneret efter en 12 meter lang lastbil. Det medfører en justering af byggefeltene med mindre forskydninger af det yderste af benene i de uformede karréer. Konkret drejer det sig om, at bygningerne flyttes i et spænd fra 0,60 m til 3,9 m. Som følge af tilretning af tegning 4a, vil de andre tegninger, hvor byggefeltene fremgår, også blive tilrettet. Det drejer sig om tegning 2a, 2b, 3a, 4b, 5a, 6a, 6b, 6c, 6d, 6e og 7a.

Som følge af justering af byggefeltene vil byrum E på tegning 6a også blive justeret. De nye afgrænsninger af byggefelte og byrum E fremgår af bilag 19.

Amager Fælleds Venner, henvendelse nr. 1757

Henvendelse nr. 186 fra Jette Blok Worm indeholder samme afsnit som i Amager Fælleds Venners (AFV) høringssvar, afsnittet 'Kommentarer til Miljøkonsekvensrapporten (VVM)'. Henvendelse nr. 186 bliver derfor behandlet her.

AFV fremhæver indledningsvist, at de ikke ønsker, at der skal bygges på Amager Fælled og mener, at man bør købe Fælleden fri.

1. AFV mener, at høringsperioden har været for kort og, at der ikke har været tilstrækkelig inddragelse af borgerne. Det problematiseres, at det til borgermødet den 23. september

2020 kun var muligt at stille spørgsmål, men ikke var muligt at debattere.

2. AFV mener, at visualiseringerne i lokalplanen er urealistiske og viser et glansbillede af projektet.
3. AFV mener, at lokalplanen kun forholder sig til projektet, men ønsker svar på, hvordan lokalplanen forholder sig til samt påvirker resten af byen.
4. AFV undrer sig over, at stien fra Vejlands Kvarter til Sundby St. ikke fremgår af lokalplanen.
5. AFV fremhæver, at projektet bliver præsenteret som et projekt, der vil gøre København grønnere og bidrage med mere natur til Amager Fælled. De spørger til, om de 6,3 ha, der skal udlægges som grønt areal, bliver overholdt i henhold til budgetaftalen, når veje, stier, pladser, gårde, flisebelægning mv. tæller med i de 6,3 ha. Efter alt dette er trukket fra, mener AFV ikke, at der er meget grønt tilbage.

Desuden fremhæver AFV, at målestoksforholdet på vejene, vist på tegning 3a og tegning 6c, er forkerte og ikke levner megen plads til det samlede naturareal og til krattet i nord. AFV ønsker at tegning 3a og 6c vises på én og samme tegning.

6. Af miljørapporten fremgår, at søen, der ligger inden for lokalplanområdet, vil blive bevaret i sin nuværende udstrækning. AFV mener ikke, at det er sandt, at søen bliver bevaret i sin nuværende udstrækning, bl.a. fordi stien, som vist på tegning 6c, støder op til søen. Desuden mener AFV, at det er manipulerende, at det fremgår, at der vurderes en ubetydelig påvirkning af varmeophedning, da det kan ligne en vurdering af søens påvirkning generelt.

I henvendelsen påpeges det, at Amager Fælled i sig selv virker kølende og optager CO₂, renser luften, og giver naturen plads. Det er efter AFV opfattelse den bedste måde at begrænse klimakrisen på.

7. AFV mener ikke, at delområde III er et naturområde, når der kan etableres veje, stier og en støjskærm. Der udtrykkes en bekymring for, at støjskærmen kommer tæt på træerne og vil påvirke dem, især set i lyset af, at Teknik- og Miljøforvaltningen kan dispensere til beskæring og fældning pga. træets alder, størrelse, karakter og placering eller sundhedstilstand. At der med lokalplanen kun stilles krav om, at der *kan* blive stillet krav om genplantning, mener AFV, åbner op for frit spil.

8. I indsigelsen spørges der til, om der kræves bopælspligt på alle leje- og ejerboliger.
9. Af miljørapporten fremgår det, at Amager Fælled indgår i Fingerplanens 'grønne kile', og at kilerne har til formål at tilgodese behovet for friluftsliv, hvilket b.l.a. indebærer, at rekreativ anvendelse og landskabets oplevelsesværdi ikke forringes af dominerende anlæg. AFV mener, at det derfor taler for sig selv, at området skal bevares.
10. AFV efterspørger planer for kollektiv trafik, herunder skolebusser, hyppigere busafgange og udbygning af buslinjer, samt spørger til, hvem der skal afholde udgifterne til etableringen af kollektiv trafik.
11. AFV efterspørger Københavns Kommunes og bygherres udgifter og indtægter i hele projektet.
12. AFV spørger til, om visualiseringerne i miljørapporten er objektive eller blot et salgsmateriale, idet visualiseringerne er taget med stor afstand, samt at kun ét foto viser perspektiver på byggeriet for Amager Fælleds daglige brugere. Desuden problematiseres det, at tre ud af syv fotos er taget fra et forhøjet standpunkt, uden at dette er angivet. De mener, at visualiseringerne får bebyggelsen til at se lavere og mindre dominerende ud, og at det er misvisende, at terrænreguleringen ikke er medtænkt i visualiseringerne.
13. AFV mener, at vurderingen i miljørapporten om, at lokalplanen ikke vurderes at indebære væsentlige påvirkninger af natur og rekreative interesser, selvom lokalplanen varigt inddrager naturarealer til boliger og byfunktioner, er misvisende. Herunder problematiseres vurderingen af påvirkning af plante- og dyrelivet, herunder bilag IV-arter som stor vandsalamander og spidssnudet frø.
14. AFV er bekymrede for den mertrafik, som Vejlands Kvarter vil bidrage med, da både Vejlands Allé og Artillerivej allerede i dag er trafikalt belastede. AFV er desuden bekymrede for de mange nye cyklister, der dels skal køre ad supercykelstien langs Vejlands Allé samt krydse indgangen til Vejlands Kvarter. AFV påpeger, at cykeltrafikken langs, og på tværs, af Vejlands Allé er en udfordring, og at den eneste mulighed for at løse problematikken er ved at lave en bro eller tunnel over eller under vejen.
15. AFV ønsker at vide, om der foreligger uafhængige eksperters / biologers udtalelser om lokalplanens konsekvenser for naturen.

16. AFV spørger i henvendelsen til, om der i grundejerforeningsvedtægterne vil komme en klausul om, at de nye beboere er forpligtet til at være med til at skabe biodiversitet i området, eller hvem der fremadrettet har det ansvar.
17. AFV udtrykker en undren over, hvordan det i miljørapporten kan konkluderes, at jordforureningen, efter de afbødende foranstaltninger, kun vil have en mindre/ubetydelig påvirkning af projektet.

Der er i indsigelsen også afsnit om 'Brud på Naturbeskyttelsesloven', 'Kommentarer til Miljøkonsekvensrapporten (VVM)', 'Fugle-spørgsmål', 'Faunapassage', 'Fatal blind vinkel i Vejlands Kvarters miljøundersøgelse', 'Den skjulte trussel', 'Kommentarer til SWECO's miljøkonsekvensrapport for Vejlands Kvarter', samt dele af 'Det store perspektiv'. Disse emner relaterer sig til VVM-redegørelsen og behandles derfor i bilag 13 Notat om henvendelser vedr. miljøkonsekvensrapport modtaget i høringsperioden.

Forvaltningens bemærkninger

Om spørgsmålet om der overhovedet skal bygges på Amager Fælled henvises samlet besvarelse i 'Andre høringssvar', pkt. 2. Ønske om at bevare Amager Fælled.

1. Forvaltningen bemærker, at lokalplanforslaget Vejlands Kvarter med kommuneplantillæg og miljørapporter har været i offentlig høring i 8 uger fra den 27. august 2020 til den 22. oktober 2020, hvilket er i overensstemmelse med planloven.

Forvaltningen har i forbindelse med den offentlige høring afholdt borgermøde den 23. september 2020. Formålet med borgermødet var at orientere om planforslagene, at besvare spørgsmål vedr. planforslagene samt opfordre til at indsende høringssvar. Under afholdelsen af borgermødet havde myndighederne udstedt forsamlingsforbud for grupper over 50 personer grundet corona-situationen. Forvaltningen gav derfor desuden borgere mulighed for at deltage i borgermødet via live stream. Det betød, at der kom spørgsmål både fra de borgere, der deltog til det fysiske borgermøde, men også spørgsmål fra de borgere, der deltog via live stream. Da mange borgere havde spørgsmål til planforslagene, samt da borgerne via live stream ikke kunne høre dialogen fra salen til det fysiske møde, var det forvaltningens vurdering, at personlige holdninger og debatter vedr. planforslagene primært skulle fremføres i høringssvar.

Vejlands Kvarter er udlagt til byudvikling med Københavns Kommuneplan 2019. Processen for politisk behandling og offentlig høring af Kommuneplan 2019 har været foretaget i

overensstemmelse med planloven. Der har også været afholdt borgermøder i forbindelse med Kommuneplan 2019.

Grundejer har tidligt i processen omkring udviklingen af Vejlands Kvarter prioriteret at gå i dialog med foreninger og øvrige interessenter om udviklingsprocessen. Dette grundet den store interesse for projektet. Det gav også mulighed for at drøfte bekymringer fra nogle borgere og foreningers side i forhold til den påvirkning af naturen, som udviklingen af Vejlands Kvarter vil medføre. Embedsmænd fra Københavns Teknik- og Miljøforvaltning og Økonomiforvaltning har været til stede ved alle møder.

Den 23. august 2019 udskrev grundejer en masterplankonkurrence om Vejlands Kvarter. Konkurrenceprogrammet indeholdt den fulde opsamling fra det offentlige borgermøde, der blev afholdt den 25. april 2019, herunder debatten i plenum, og alle skriftlige kommentarer fra workshoppen. Den 9. december 2019 offentliggjorde grundejer ved et offentligt borgermøde vinderforslaget.

Derudover har grundejer afholdt følgegruppemøder med et bredt udsnit af interessegrupper, heriblandt Amager Fælleds Venner, Amager Vest Lokaludvalg, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Ornitologisk Forening-Kbh., Islands Brygge Lokalråd, Københavns Kogræsserlaug, DGI Storkøbenhavn, Idrætsforum København, Arkitektforeningen, BL, Danmarks Almene Foreninger, Naturstyrelsen, Danske handicapråd, Københavns Ældreråd, Dansk Byplanlaboratorium, Danske Landskabsarkitekter og Danske Studerendes Fællesråd.

2. Visualiseringerne i lokalplanen og miljørapporten er eksempler på, hvordan bebyggelsesplanen, bygningerne, byrummene, gårdrum, lokalgader og facader kan se ud inden for de rammer, lokalplanen fastsætter. Visualiseringerne er grundejers bud på, hvordan bebyggelsen kommer til at se ud. Det endelige projekt vil foreligge som et detailprojekt i forbindelse med byggesagsbehandlingen. Lokalplanens bestemmelser har til formål at sikre de kvaliteter og hovedgreb, som er væsentlige at regulere for, at projektet i så høj grad som muligt, bliver som visualiseringerne.
3. Kommuneplanen indeholder en hovedstruktur for den fysiske udvikling i hele kommunen og fastlægger rammer for, hvad lokalplaner i de enkelte områder i kommunen kan indeholde. Kommuneplanen er således den overordnede planlægning for kommunen. Hvis kommuneplanen skal ændres, f.eks. i forbindelse med en lokalplan, der ikke er i overensstemmelse

med kommuneplanens rammer, kan der udarbejdes et kommuneplantillæg.

Kommuneplan 2019 udlægger arealet for Vejlands Kvarter til bebyggelse, som et B4* område. Det betyder, at arealet er udlagt til boligområde med en maksimal bygningshøjde på 24 meter, en friarealprocent på 40 for boliger og 10 for erhverv. Desuden er området omfattet af rækkefølgebestemmelser. Området må rumme en samlet bebyggelse på 219.000 m² inklusive etageareal til parkeringshuse. Heraf kan op til 20.000 m² lokalplanlægges til skole med tilhørende funktioner.

Lokalplaner skal være i overensstemmelse med de rammer, som kommuneplanen fastsætter, hvilket således også er sket her.

4. Forvaltningen henviser til forvaltningens bemærkninger til høringssvar fra Danmarks Naturfredningsforening, henvendelse nr. 1801 og 'Andre høringssvar', pkt. 3.
5. Af budgetaftalen fremgår det, at min. 6,3 ha areal skal fremstå som natur- og friareal med mulighed for rekreativ anvendelse. Som bebyggelsesplanen er vist i lokalplanen, er der 6,4 ha natur- og friareal. Asfalterede veje indgår ikke i beregningen af areal til natur- og friareal. Af en opgørelse, grundejer har udarbejdet fremgår det, at bygninger, infrastruktur og belægning i bebyggelsesplanen samlet set udgør ca. 40 % og grønne korridorer, vådområder, regnbede, grønne kantzoner, urbane grønne zoner og permeable fortove samlet set udgør ca. 60 %.

Tegning 3a og tegning 6c i lokalplanen viser en signatur for placering af veje og stier i lokalplanområdet. Signaturerne indikerer ikke bredden på veje og stier, den er fastsat i lokalplanens bestemmelser. Det bemærkes, at både vejtype a, b, c og d har samme bredde på tegning 3a, men i bestemmelsen er fastsat forskellige vejbredder til de forskellige vejtyper. Signaturen på tegningerne viser vejens omtrentlige placering. De enkelte tegninger relaterer sig til bestemte paragraffer i lokalplanen, og derfor lægges de ikke sammen.

Af miljørapporten fremgår, at lokalplanen udlægger grønne områder i form af natur og friarealer, herunder grønne korridorer. I de områder, hvor der etableres veje og bygninger mv., og hvor der i dag findes natur, vil naturen forsvinde. Påvirkningen af de områder vurderes at være moderat, idet naturindholdet i disse områder med naturtyper som krat og overdrev er lavt. De plantearter og naturtyper, der forsvinder som følge af terrænreguleringer og etablering af veje og bebyggelser i henhold til lokalplanen, forekommer også på

andre dele af Amager Fælled og er i lokalplanområdet ikke omfattet af særlige beskyttelsesinteresser. Samlet vurderes påvirkningen af natur og planter at være mindre for de arealer, hvor der i henhold til lokalplanen også fremover vil blive natur og friarealer.

6. Miljörapporten beskriver, at lokalplanområdet udgør 8 % af Amager Fælleds samlede areal. På baggrund af dette, og med udgangspunkt i muligheden for at etablere grønne områder inde i området, vurderes det, at lokalplanforslaget ikke bidrager væsentligt til øget varmeophobning i København. Varmeophobningen reduceres dog ved sammenhængende grønne områder. Ved lokalplanforslaget begrænses denne sammenhæng, og der vil være en lokal ikke væsentlig stigning i varmeophobning.

Vedrørende søens udstrækning er den del af søen, som vist på tegning 4a, der ligger indenfor lokalplanområdet, ikke omfattet af Naturbeskyttelseslovens § 3. Det sker som følge af "Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (Erstatning for udvikling af Ørestad Fælled Kvarter), Lov nr. 275 af 26. marts 2019. Søen opfylder dog de almindelige krav til § 3- beskyttelse. Den del af søen, der ligger uden for lokalplanområdet, er omfattet af Naturbeskyttelseslovens § 3. Det betyder, at der ikke må foretages ændringer af søens tilstand indenfor eller udenfor lokalplanområdet, hvis disse ændringer vil kunne påvirke eller ændre søens tilstand uden for lokalplanområdet. Stien, som omtales i høringssvaret, skal anlægges, som vist på tegning 6c, med en bredde på mellem 1 m og 2 m. Stiens placering kan forskydes 15 m til hver side, den må dog ikke berøre søen.

7. Delområde III er udlagt som naturområde (O1-område) i overensstemmelse med Kommuneplan 2019. Af Kommuneplan 2019 fremgår det, at O1-områder må anvendes til:

"Områderne anvendes til offentlige formål samt private institutioner, faciliteter og funktioner m.v. af almen karakter, som kan indpasses i det pågældende område.

Områderne O1 anvendes til sports- og fritidsanlæg, parker, herunder forlystelsesparker, legepladser, kirkegårde, naturområder, kolonihaver samt de til områderne hørende drifts- og servicefunktioner. Faciliteter og service for publikum, herunder serviceerhverv der understøtter publikumsbenyttelsen, skal indpasses under hensyn til helheden, se hertil også bestemmelser om detailhandel i de generelle bestemmelser."

Det er forvaltningens vurdering, at lokalplanen, og anvendelsen i delområde III med mulighed for etablering af støjskærm, veje og stier, er i overensstemmelse med dette.

Træerne i delområde III, ved støjskærmen, er i lokalplanen udpeget som bevaringsværdige, ligesom beplantningen i delområde III er udpeget som bevaringsværdig beplantning. Den bevaringsværdige beplantning består af buskplantninger samt yngre træer og krat. Baggrunden for, at beplantning og træer i delområde III er udpeget som bevaringsværdige, er, at de har stor værdi som afskærmning mellem Vejlands Allé og det nye boligområde, både hvad angår indblik og oplevelsen af vejstøj.

Da træerne i delområde III er udpeget som bevaringsværdige betyder det, at de ikke må beskæres eller fældes udover sædvanlig pleje. Det er korrekt, at Teknik- og Miljøforvaltningen kan dispensere til beskæring eller fældning af beplantning efter en vurdering af dens alder, størrelse, karakter, placering eller sundhedstilstand. Der kan blive stillet krav om genplantning, og det vurderes i hvert enkelt tilfælde, om der skal det. Det gælder dog ikke, hvis beplantningen er kritisk syg, død eller faldet i en storm (naturligt forfald). Der kan være behov for at dispensere fra bestemmelsen f.eks. hvis et træ eller beplantning er i risiko for at kunne gøre skade på f.eks. bygninger eller påvirke trafikken sikkerhedsmæssigt.

8. I lokalplanen er området fastsat til helårsboliger. Det betyder at der er bopælspligt på alle boliger, der opføres i Vejlands Kvarter.

For at sikre at boliger i København benyttes effektivt – ikke står tomme, eller kun udnyttes delvist – føres der kontrol med boliger i kommunen. Det indebærer f.eks., at en bolig senest skal meldes tom 6 uger efter sidste fraflytning, en bolig ikke må bruges til lejlighedsvis beboelse eller til erhvervsformål, samt at en husstand ikke må bruge mere end én bolig i Hovedstadsområdet og tilstødende kommuner. Det er muligt at udleje sin helårsbolig til ferie- og fritidsformål i 30 dage pr. kalenderår og 70 dage, hvis udlejningen foregår gennem en formidler. Der kan dog i bolig-, ejer- og andelsforeninger være vedtaget mere restriktive krav vedr. udlejning, end hvad loven foreskriver.

9. Fingerplan 2019 er statens landsplandirektiv for planlægning i hovedstadsområdet. Lokalplanområdet har tidligere indgået i fingerplanens grønne kile 'Indre kiler'. Af Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, vedtaget af Folketinget den 19. marts 2019, fremgår det af § 15

a., at arealet udgår af den grønne kile udlagt i landsplansdirektivet for hovedstadsområdets planlægning. Lokalplanområdet indgår nu som en del af fingerplanens 'Indre storbyområde'. Størstedelen af Amager Fælled indgår fortsat i fingerplanens grønne kile 'Indre kiler'.

10. Vejlands Kvarter er i dag busbetjent med linjerne 18, 77 og 68 ved Vejlands Allé. Linje 18 betjener området med 12 afgang i timen i myldretiden, mens linje 68 og 77 begge kører med to afgang i timen i myldretiden. Herudover er Vejlands Kvarter metrobetjent via Sundby St. og Bella Center St., selvom de to stationer ligger et stykke fra byudviklingsområdet. Der er ikke truffet beslutninger om at udvide busdriften på baggrund af byudviklingen af Vejlands Kvarter. Der henvises i øvrigt til det under Amager Vest Lokaludvalg pkt. 5 anførte.
11. Københavns Kommune har i forbindelse med udarbejdelse af plangrundlaget for Vejlands Kvarter haft en mindre udgift i forbindelse med afholdelse af borgermødet. Københavns Kommune er ikke bekendt med By & Havns og projektselskabets udgifter i forbindelse med udvikling af området.
12. Fotostandpunkterne i miljørapporten er udvalgt i samråd med Københavns Kommune. Fotostandpunkterne er valgt ud fra, hvor de visuelle forhold vurderes at være relevante og repræsentative for en vurdering af bebyggelsens visuelle påvirkninger af landskabet, dvs. hvor der færdes mennesker og, hvor der er offentlig adgang.

Fotostandpunkt 1 og 2, der er taget fra metroperronerne, er forhøjede, da mange borgere dagligt befinder sig her og kan se ud over Fælleden. Desuden er fotostandpunkterne forhøjet for at vise en større sammenhæng i visualiseringerne.

Fotostandpunkt 7 er taget fra Bjerget på Amager Fælled, og dermed forhøjet, og det er valgt, da det fungerer som udsigtspunkt for mange brugere af Fælleden. De resterende fire fotostandpunkter er taget fra terræn. At forhøje fotostandpunktet ændrer på perspektivet på bebyggelsen i visualisering 2, men på visualisering 3 kan man se bebyggelsen fra terræn.

Fotostandpunkternes afstand til byområdet er taget ud fra en betragtning om, at få den fulde kontekst og hele bebyggelsens udstrækning og placering på Fælleden med. Det er forvaltningens vurdering, at det er nødvendigt at se det omkringliggende grønne område, så man kan se forholdet mellem bebyggelsen og det grønne område. Fotostandpunkt 5 er taget ca. 75 meter fra bebyggelsen fra Vejlands Allé, og det

er forvaltningens vurdering, at hvis man vælger et fotostandpunkt tættere på end det, vil konteksten miste sin væsentlighed.

Der er kun valgt ét fotostandpunkt fra Amager Fælled, nr. 4, hvor de resterende fotostandpunkterne er valgt fra forskellige retninger i forhold til bebyggelsen med det formål at kunne se bebyggelsen fra flere forskellige sider.

Den muliggjorte terrænregulering er medtaget i visualiseringerne.

Forvaltningens kriterier for valg af fotostandpunkterne følger praksis for visualiseringer i miljørapporter.

13. Forvaltningen har vurderet, at der vil være en mindre til moderat påvirkning af dyre- og plantelivet i lokalplanområdet i anlægsfasen mht. lys, støv, støj og forstyrrelser. Men påvirkningerne vurderes ikke at være varige eller irreversible.

Der gennemføres afværgeforanstaltninger for at sikre rastelokaliteter for stor vandsalamander og spidssnudet frø, og derfor vurderes planernes påvirkning af bilag IV-arterne at være ubetydelig. Der vil være en mindre påvirkning af dyre- og plantelivet i nærområdet, når området er taget i brug. Dog vurderes påvirkningen af vibe og præstekrave, som har levested ved det eksisterende vandhul, i form af forstyrrelser at være moderat.

Påvirkningen af plante- og dyrelivet på Amager Fælled som helhed vurderes at være mindre, når området er fuldt udbygget og taget i brug i henhold til lokalplanens bestemmelser. Det areal, hvor der i dag er natur, og som med planen vil overgå til bebyggelse og vej, vil udgøre ca. 8 % af Amager Fælled som helhed. Den arealmæssige påvirkning af grønne områder og natur vurderes derfor at være en mindre påvirkning, idet naturindholdet i de berørte arealer er lavt.

Lokalplanen muliggør bebyggelse på maks. 11,8 ha, ud af det samlede areal på 18,1 ha. Heraf skal 6,3 ha udlægges til natur- og friareal. Dele af det eksisterende stisystem over Amager Fælled fra Islands Brygge til Ørestad afskæres i projektområdet i anlægsfasen, dvs. over en periode på op til ca. 10 år.

I driftsfasen vil lokalplanområdet inddrage en del af det eksisterende stisystem. Med lokalplanen etableres grønne korridorer, som forbindes til det eksisterende stisystem, og planen vil derfor ikke afskære anvendelsen af stierne og rekreative aktiviteter, når området er fuldt udbygget.

Den rekreative anvendelse af Amager Fælled vil påvirkes, idet landskabet påvirkes i en grad, som afhænger af, hvor tæt på lokalplanområdet man befinder sig. Det vurderes, at udbygning af lokalplanområdet vil indebære en afskærmning og reduktion af vejstøj fra Vejlands Allé i området nord for bebyggelsen. Disse påvirkninger vurderes at have betydning for den rekreative anvendelse af den sydlige del af Amager Fælled. Den sydligste del af Amager Fælled er påvirket af trafikstøj, og den rekreative anvendelse her er primært relateret til f.eks. cykling og løb, og i mindre grad til ophold. Påvirkningen af de rekreative interesser, dels i form af selve arealinddragelsen, dels i form af påvirkningen af landskabet i den sydlige del af Fælleden, vurderes at være moderat.

14. Om den øgede trafik fra Vejlands Kvarter henvises til forvaltningens bemærkninger til høringssvar fra Amager Vest Lokaludvalg, henvendelse nr. 1784.

Som grundlag for beregningerne i miljøvurderingen er anvendt tællinger som er fremskrevet med 10%. Med udviklingen af Bella Kvarter vil kapacitetsproblemerne, som beskrevet i miljøvurderingen, forværres i krydset Center Boulevard/Vejlands Allé. Generelt skaber det trængsel at byudvikle, da byudviklingen skaber et øget trafikalt behov. Lokalplanens påvirkning af trafikken vurderes i miljøvurderingen at være væsentlig, da projektet og byudvikling i Ørestaden, herunder Bella Kvarter, medfører en væsentlig stigning i trafikken på Vejlands Allé. Det skaber yderligere kapacitetsproblemer i krydset mellem Vejlands Allé og Center Boulevard.

Forvaltningen medgiver, at den store trafikmængde på Vejlands Allé udgør en barriere for de bløde trafikanter. Langs adgangsvejen ind i området vil der blive anlagt cykelstier i hver vejside, som vil være med til at skabe sikkerhed og tryghed for cyklisterne. De cyklister som skal videre ad supercykelstien, finder stien ved rundkørslen. I hele Vejlands Kvarter er det hensigten at hastigheden er lav (30 km/t) mens den på lokalgaderne er maks. 15 km/t. Det er således hensigten med planen at det bliver skabt gode forhold for de bløde trafikanter. Krydsningen af Vejlands Allé er en barriere for cykler og gående. Det er derfor forvaltningens vurdering, at en krydsning over eller under niveau med Vejlands Allé er et godt forslag, da det vil betyde større tryghed og fremkommelighed for de bløde trafikanter. Om det fysisk og økonomisk kan lade sig gøre er ikke undersøgt i lokalplanen. Som en del af det kommende lokalplantillæg for skolen vil der skulle udarbejdes en analyse af sikker skolevej, hvor emnet omkring krydsning af Vejlands Alle også vil blive behandlet.

15. Der er udarbejdet en miljørapport for lokalplanen og kommuneplantillægget i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), da lokalplanen er omfattet af bilag 2, punkt 10b, Infrastrukturprojekter, anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg, jf. miljøvurderingslovens § 8, stk. 1, jf. § 12, stk. 1. Det er Københavns Kommune, som er ansvarlig for miljørapporten og har afgrænset rapportens indhold efter høring af relevante myndigheder. Miljørapporten er udarbejdet af SWECO Danmark A/S og er godkendt af Københavns Kommune.

Udover miljørapporten er der udarbejdet en miljøkonsekvensrapport (VVM), da anlæg indenfor lokalplanområdet er omfattet af VVM-reglerne i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), bilag 2, punkt 10b, Infrastrukturprojekter, anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg. VVM-redegørelsen er offentliggjort samtidig med planforslagene. Det er grundejer, der har anmodet om, at projektet undergår en miljøvurdering, og har udarbejdet en miljøkonsekvensrapport efter bestemmelserne i Lov om miljøvurdering. Grundejer har anmodet SWECO om at udarbejde miljøkonsekvensrapporten.

16. Der ikke er hjemmel til at kræve en grundejerforening i en lokalplan af denne type. Oprettelse af en grundejerforening hviler alene på privatretligt grundlag, og kommunen har derfor ikke indflydelse på de opgaver, som foreningen skal have.
17. Der henvises til bemærkninger til høringssvar fra Amager Vest Lokaludvalg, henvendelse nr. 1784.

Knud Erik Hansen, Næstformand og Ole Damgaard, Formand, Danmarks Naturfredningsforening - København, henvendelse nr. 1801
Danmarks Naturfredningsforening (DN) mener overordnet set, at lokalplanen bør trækkes tilbage, og området i kommuneplanen udlægges til natur. DN finder, at alene placeringen tæt op af Strandengen bør medføre, at lokalplanen trækkes tilbage.

1. DN mener, at lokalplanen kan ses som tyveri og byggeriet som et hælerprojekt grundet tvangsaffredningen ved lov, som er imod alle principper for naturbeskyttelse i Danmark, og alene er gennemført for at give et selskab en indtjening. DN mener, at det er tilstrækkelig grund til at afvise forslaget.
2. DN fremhæver, at byggeriet vil være en stor klods i det åbne landskab, som vil lukke området af og spærre den naturlige

forbindelse mellem Amager Fælled og Strandengen. Der henvises til miljørapportens vurdering af, at den visuelle påvirkning vil være væsentlig. I den forbindelse fremhæver DN, at de ikke mener, at visualiseringerne er dækkende og mest har karakter af glansbilleder. DNs vurdering er, at bebyggelsens virkning i landskabet vil opleves markant større og voldsommere, end visualiseringerne viser. DN frygter, at de nye beboere i området generelt vil medvirke til et overrendt naturområde, som vil bidrage til en belastning af naturområdet.

3. DN mener, at udkørslen til området via Vejlands Allé vil skabe flere og alvorlige problemer for trafikafviklingen, da vejen allerede i dag er hårdt belastet, især i myldretiden.
4. I henvendelsen påpeges det, at selvom der er mulighed for etablering af en støjskærm, vil støj fra biltrafikken fra Vejlands Allé overstige de vejledende grænseværdier for både boliger og friarealer. Hertil pointeres, at der er støj fra skydebanerne, som muligvis kan nedbringes, men som fortsat vil være en reel gene.
5. DN henviser i henvendelsen til, at det i budgetaftalen fremgår, at de 6,3 ha friareal skulle danne en bræmme ud mod Amager Fælled, men at de fleste af de 6,3 ha nu indgår som bebyggelsens interne friarealer.
6. DN mener, at den belyste gang- og cykelvej hen over den fredede strandeng vil have skadende virkninger på strandengens sårbare biotop og, at området vil få karakter af en park og ikke et naturområde. De foreslår, at beboere i området kan anvende Bella St., da den ligger tættere på lokalplanområdet. De påpeger, at det er bemærkelsesværdigt, at gang- og cykelvejen ikke i lokalplanen er nævnt som en forudsætning for byggeriet. DN foreslår, at man trækker ønsket om en gang- og cykelvej gennem strandengen tilbage.
7. DN mener, at der har været en del, mangler i processen omkring udarbejdelse af planerne. B.la. nævner de, at de var blevet lovet inddragelse i forbindelse med rammesætningen af arkitektkonkurrencen af By & Havn, men blev først indkaldt til et møde få dage efter konkurrencen. Desuden påpeger de det som utilfredsstillende, at man til borgermødet kun måtte stille spørgsmål og ikke måtte udtrykke holdninger til projektet. Derudover mener DN, at politikerne ikke har været til at komme i dialog med under processen.
8. Af indsigelsen fremhæves, at analogien om en landsby er misvisende, da der ikke er meget landsby over 6 etager og en bygningshøjde på 24 meter, endda hævet tre meter med påfyldt jord.

9. DN finder, at jordforureningen bør medføre, at man afviser byggegrunden som egnet grund til opførelse af boliger, skole, institutioner m.v.

Der er i indsigelsen også afsnit om stor vandsalamander, påstand om øget biodiversitet og konsekvenser for fugle. Disse emner relaterer sig til VVM-redegørelsen og behandles derfor i bilag 13 Notat om henvendelser vedr. miljøkonsekvensrapport modtaget i høringsperioden.

Forvaltningens bemærkninger

Vedr. forvaltningens bemærkninger til, at DN mener, at lokalplanen bør trækkes tilbage og i kommuneplanen udlægges til natur, alene grundet placeringen ved Strandengen, henvises til samlet besvarelse i 'Andre høringssvar', pkt. 2. Ønske om at bevare Amager Fælled.

1. Forvaltningen bemærker, at lokalplanen for Vejlands Kvarter er et resultat af en omfattende proces, hvor det oprindelige Ørestad Fælled Kvarter indstilles til fredning. Affredningen er gennemført af et flertal i folketinget den 19. marts 2019. For stemte 92 (S, DF, V, LA, RV, SF, KF og 1 EL (sidstnævnte ved en fejl)). Imod stemte 14 (EL og ALT). Ingen stemte hverken for eller imod.
2. Forvaltningen henviser til forvaltningens bemærkninger til høringssvar fra Amager Fælleds Venner, henvendelse nr. 1757, vedr. fotostandpunkter og visualiseringer, samt de nye beboeres belastning af naturområdet.

Som beskrevet i miljørapporten, vil planens visuelle påvirkning i høj grad opleves individuelt. For nogle vil en påvirkning, der her karakteriseres som eksempelvis moderat, måske blive opfattet som en væsentlig eller mindre påvirkning. En væsentlig påvirkning vil ikke nødvendigvis være negativ, men afspejler, at bebyggelsen er markant og tilstedeværende og derved ændrer landskabets karakter. Det bemærkes i den forbindelse, at bydelen opføres på et delvist grønt område, udover Danhostel som ligger i lokalplanområdet i dag, og derfor vil kontrasten fra før til nu være væsentlig. Det bemærkes dog, at lokalplanen for Vejlands Kvarter erstatter den gældende lokalplan for en udvidelse af campingpladsen med hytter og autocampere og at en realisering af det projekt ligeledes havde påvirket det eksisterende landskab.

På baggrund af visualiseringerne af den nye bydel, som vist i miljørapporten, vurderes det, at landskabet påvirkes direkte ved bebyggelsens tilstedeværelse i landskabet, som fra nogle positioner bliver dominerende eller markant, hvorved

oplevelsen af at være i eller nær naturen forskydes til en oplevelse af at være i et bynært landskab. Bydelen vil afgrænse landskabsrummet og de nuværende åbne perspektiver og horisonter.

Samlet vurderes lokalplanen at indebære en væsentlig påvirkning af landskabet set fra positioner på op til ca. 600 meters afstand.

3. Der henvises til forvaltningens bemærkninger til Amager Fælleds Venner høringssvar, henvendelse nr. 1757.
4. Støjskærmen er dimensioneret på baggrund af støjanalyser af vejtrafikstøj fra Vejlands Allé. I analyserne er der taget højde for den fremtidige trafik, som området og den fremtidige byudvikling genererer. Det vil sige, at trafikken er fremskrevet i analyserne. Støjskærmen er tiltænkt støjen fra trafik, som er en konstant støjtype, der afhjælpes ved en fast og tæt skærm. Støj fra skydebanerne har en anden karakter, som afhjælpes med lokal afskærmning ved skydebanerne. Det kan dog ikke afvises, at støjskærmen vil have en effekt på støjen fra skydebanerne. I miljølovgivningen betragtes alle støjklender hver for sig, og lægges ikke sammen.

For, at støjskærmen skal have den største effekt, skal den placeres tæt ved støjklenderen. For at bevare karakteren af allé på Vejlands Allé, er støjskærmen placeret mellem træerne og grøften. Hvis støjskærmen placeres efter grøften, vil dens effekt være mindre, og støjen vil ikke reduceres i samme grad.

En støjskærm reducerer støjen på facaderne tættest ved Vejlands Allé med op til 6-10 dB i op til 2. sals etage. På 5. og 6. etage vil støjskærmen forventeligt reducere støjen med 3-4 dB. Det skyldes, at de høje bygninger ligger længere væk fra støjskærmen, og at bygningerne er højere, så effekten af skærmen er lavere end ved bygninger, der ligger tæt på. I terræn reducerer støjskærmen fra op til 68 dB ned til 63 dB tæt ved Vejlands Allé.

Det højeste støjniveau på facaderne er på 61,9 dB tættest ved vejen. Det vil sige en overskridelse af den vejledende grænseværdi med ca. 4 dB. Det er muligt at overholde alle lokalplanens bestemmelser for støj fra trafik, herunder på udendørs opholdsarealer tilknyttet boliger. Lokalplanens bestemmelser tager udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, og bestemmer støjniveauet på dele af udearealerne. Det er op til grundejer at ansøge om et projekt, hvor udendørs opholdsarealer placeres, hvor grænseværdierne kan overholdes. Det er ligeledes muligt at overholde

grænseværdierne for indendørs støj i boliger, skoler og daginstitutioner. I nogle bygninger vil det være nødvendigt med særligt lydisolerende vinduesløsninger (eller andre anerkendte løsninger) for at overholde støjgrænserne indendørs med åbne og lukkede vinduer.

Vejstøj måles i enheden L_{den} (den = day, evening, night), som er et gennemsnit af støjen i henholdsvis dag-, aften- og natteperioden. I beregningen tillægges et genetillæg for at tilgodese menneskets særlige sårbarhed overfor støj i aften- og nattetimerne. Grænseværdierne er ligeledes udtrykt i L_{den} , og er på den måde et vægtet gennemsnit af støjen. Man kan altså ikke sammenligne grænseværdierne med øjeblikssituationer ved myldretid eller stille nætter, men den øgede trafik er vægtet i selve beregningen.

Vejtrafikstøjen fra lokalplanområdet er meget lille på grund af begrænset trafikhastighed og trafikmængder i selve området, og trafikstøjen på boligerne og på friarealerne forventes ikke at overstige grænseværdien på 58 dB fra trafik i selve området.

Af støjberegningerne fremgår det, at støjskærmen delvist vil reducere støjen på Amager Fælled. Det forventes ikke, at området selv genererer trafikstøj, som vil overskride Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier på Amager Fælled. Støjen fra vejene kan dog forventeligt høres på Amager Fælled.

5. Af aftalen om byudvikling af Vejlands Kvarter ('Campingarealet') i forbindelse med Budget19 fremgår det, at de 6,3 ha skal 'fremstå som natur, hvoraf en del skal udgøre friareal for de kommende boliger. Parterne er enige om, at der skal være mulighed for en rekreativ anvendelse af de 6,3 ha.' Der er således i Budget19 ikke angivet noget om, hvor de 6,3 ha skal ligge i forhold til byggeriet.

Forvaltningen henviser i øvrigt til forvaltningens bemærkninger til høringsvar fra Amager Fælleds Venner, henvendelse nr. 1757.

6. Der er endnu ikke planlagt en sti mellem Vejlands Kvarter og Sundby St., men Kommunen har ønsket muligheden i den fredningssag, som kommunen af har rejst for det tidligere byggefelt. Det er op til fredningsnævnet at trække beslutning om der skal være mulighed for en sådan sti.

En sti til Sundby St. fra Vejlands Kvarter vil give de kommende beboere en bedre adgang til metro og dermed let adgang til en bæredygtig transportform. Ved at anlægge en befæstet og relativt direkte sti til Sundby St. mindskes samtidigt risikoen for

mange trådte stier på den sårbare natur i området. Belysningen skal gøre stien tryk at færdes på til og fra stationen også på mørke tidspunkter. Af hensyn til naturen kan belysningen placeres lavt og skærmet i retninger væk fra stien, som det er set i andre fredede naturområder. Ved at etablere stien som delvist hævet over terrænen kan det undgås, at stien bliver en biologisk barriere i området, så vand, padder mv. kan komme under stien, hvor det er relevant.

Lokalplanen er ikke afhængig af, om stien bliver muliggjort.

7. Forvaltningen henviser til forvaltningens bemærkninger til høringssvar fra Amager Fælleds Venner, henvendelse nr. 1757.

Forvaltningen videregiver oplevelsen med inddragelse i forbindelse med rammesætningen af arkitektkonkurrencen til By & Havn.

8. Bebyggelsesplanen bygger på idéen om en ny type by, der er sammensat af den tætte karréby og landsbyen. Grundejers vision er, at kvaliteter fra landsbyen om fællesskab og byliv nær naturen skabes i Vejlands Kvarter. Fællesskabet understøttes af, at Vejlands Kvarter er opdelt i tre byområder med hver deres centrale plads, som vil bidrage til at give beboerne i byområderne et nært tilhørsforhold til deres lokale fællesskab. Bystrukturen skal fremstå som en sammensmeltning af tættere og højere karrébebyggelse mod de centrale pladser, hvor bylivet er centreret mod, og trapper ned i bygningshøjde mod Fælleden, med en lavere og mere åben karré.

Der henvises i øvrigt om bygningshøjder til pkt. 3 i bemærkninger til høringssvar fra Amager Vest Lokaludvalg, henvendelse nr. 1784.

9. Forvaltningen henviser til bemærkninger til høringssvar fra Amager Vest Lokaludvalg, henvendelse nr. 1784.

Andre høringssvar

1. **Positive overfor projektet** (3 henvendelser)
2. **Ønske om at bevare Amager Fælled** (2298 henvendelser)
3. **Fredning, Grøn Kile og sti til Sundby st.** (262 henvendelser)
4. **Trafik og parkering** (101 henvendelser)
5. **Jordforurening** (173 henvendelser)
6. **Bilag IV-arter** (98 henvendelser)
7. **Facader og materialer** (82 henvendelser)
8. **Klima og CO₂** (38 henvendelser)
9. **Planens forhold til anden planlægning** (30 henvendelser)
10. **Visuel påvirkning og placering i landskab** (9 henvendelser)

- 11. Problematisering af proces og inddragelse** (15 henvendelser)
- 12. Støj** (12 henvendelser)
- 13. Regnvand og spildevand** (8 henvendelser)
- 14. Bopælspligt** (5 henvendelser)
- 15. Almene og billige boliger** (6 henvendelser)
- 16. Kantzoner, byrum og træer** (11 henvendelser)
- 17. DGNB-certifikat** (5 henvendelser)
- 18. Skole** (3 henvendelser)
- 19. Zonestatus og kystnærhedszonen** (1 henvendelse)

1. Positive overfor projektet

Tre henvendelser er positive overfor projektet og udtrykker b.l.a., at der er brug for boliger i København og, at arealet, som lokalplanen omfatter, har minimale landskabelige værdier.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen har videregivet de positive bemærkninger til bygherre.

2. Ønske om at bevare Amager Fælled

2298 henvendelser er imod, at der skal bygges på Amager Fælled.

Der indgår en henvendelse fra Sundbyernes Grundejerforenings Fællesskab, som er en paraplyorganisation for 115 grundejerforeninger og ejendomsforeninger på Amager samt en række private grundejere. Derudover indgår henvendelser fra Enhedslisten Amager Vest, DOF København, Miljøbevægelsen NOAH, Friluftsrådet København, Arternes Ambassade København, Foreningen TinkerTank, Extincion Rebellion Danmark, 71 forældre fra den Grønne Friskole, Grundejerforeningen 'Gylfe', Natur og Fredningsalliancen, Christianshavns Lokalråd, De Unge Biodiversitetsambassadører og Alternativet.

I henvendelserne fremhæves det, at Amager Fælled skal bevares, da det er et åndehul for byens borgere, der bidrager med livskvalitet og, at der er mangel på grønne arealer i København. I henvendelserne menes der ikke at være et behov for flere nye boliger i København, da der bl.a. allerede nu, er mange tomme lejligheder i Ørestad. Flere af henvendelserne foreslår andre placeringer i København, hvor man i stedet burde opføre boliger for ikke at bygge på Amager Fælled.

Mange henvendelser fremhæver, at partnerskabet mellem Københavns Kommune og Danmarks Naturfredningsforening ikke stemmer overens med ønsket om at bygge på Amager Fælled, hvorfor byggeplanerne burde droppes.

Alternativet og Christianshavns Lokalråd fremhæver, at det er problematisk at privatisere mere bynatur i København.

137 henvendelser mener, at man burde købe Fælleden fri og finde pengene til finansiering af metroen et andet sted. Blandt disse

henvendelser er b.la. Enhedslisten Amager Vest, Friluftsrådet København, Foreningen TinkerTank, Natur og Fredningsalliancen, Christianshavns Lokalråd og Alternativet. Argumentet i de fleste henvendelser er, at naturen ikke skal betale for metroen.

I tre henvendelser fremhæves, at det er problematisk, at Københavns Kommune og grundejer er en og samme, nemlig Københavns Kommune og By & Havn, hvor Københavns Kommune ejer 95 % af By & Havn. To henvendelser finder det problematisk, at By & Havn har interesse i at sælge jorden til højest mulige kvadratmeterpriser for at finansiere metroen. Alternativet efterspørger dokumentation for en konkret økonomisk og styringsmæssig grund til, at kommunen ikke uden videre kan bruge af den store likviditet til en kompensation til By & Havn.

17 henvendelser fremhæver, at de ønsker, at det eksisterende Danhostel bevares, da det er et vigtigt aktiv for området, både for byens borgere og turister, men også da Danhostel bidrager med arbejdspladser. En henvendelse foreslår at integrere Danhostel i Vejlands Kvarter.

Forvaltningens bemærkninger

I forbindelse med Københavns Kommuneplan 2019 udarbejdede Økonomiforvaltningen en analyse af byens boligudbygningsbehov i de kommende år og på den baggrund blev det besluttet, at der de næste til er en målsætning om at bygge 60.000 nye boliger. Analysens konklusion er, at byen samlet har brug for mellem 50.000 og 55.000 boliger fra 2019 til 2031. I Københavns Kommuneplan 2019 er Vejlands Kvarter udpeget som et af flere vigtige byudviklingsområder for, at kommunen kan imødekomme boligbehovet.

Forvaltningerne ser frem til arbejdet med partnerskabet, der er indgået med Danmarks Naturfredningsforening om at fremme biodiversiteten i landets hovedstad. Det er netop intentionen, at Vejlands Kvarter skal have fokus på biodiversitet og bæredygtige løsninger. Bydelens nye grønne byrum vil i vid udstrækning få offentlig adgang.

Det er en politisk beslutning at kompensere By & Havn med alternative byggemuligheder fremfor at betale med kommunens skatteindtægter. De penge, der ligger i Københavns Kommunes kasse, er allerede besluttet brugt til andre formål (skoler, plejecentre, daginstitution mv.) og afventer alene eksekvering.

Det er fastlagt ved lov nr. 275 af 26/03/2019, at Københavns Kommune indskyder arealet ved Vejlands Allé (campingarealet) til By & Havn, som forestår udviklingen af arealet. By & Havns bestyrelse og direktion varetager selvstændigt den daglige ledelse af By & Havn. Selskabets ejere godkender årligt selskabets årsrapport og hvert fjerde år selskabets forretningsstrategi. Københavns Kommunes beføjelser i henhold til kommuneplanlægning og lokalplanlægning (henholdsvis i

Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen) varetages alene ud fra saglige planmæssige hensyn med hjemmel i planloven. Henvendelserne indebærer implicit en påstand om, at Københavns Kommune varetager usaglige hensyn ved planlægning alene, fordi kommunen har en økonomisk interesse. Dette er selvsagt ikke tilfældet, idet Københavns Kommunes planlægning sker ud fra planmæssigt saglige begrundelser (jf. planloven). By & Havn er herudover udskilt fra Københavns Kommune i et selvstændigt drevet selskab, hvilket øger afstanden mellem myndigvaretagelsen og varetagelsen af grundejerinteresser.

By & Havn er stiftet ved lov. Af bemærkningerne til loven fremgår bl.a. (uddrag): "Arealudviklingsselskabet I/S har til formål at forestå udvikling af selskabets arealer. Selskabet skal inden for rammerne af planlovgivningen drives på et forretningsmæssigt grundlag. Ved udvikling af selskabets arealer forstås bl.a. omdannelse og salg på markedsvilkår af arealer til byudvikling med henblik på etablering af boliger og erhverv mv. Selskabet skal arbejde for størst mulig værdiskabelse med henblik på i første omgang at kunne afvikle den gæld, som selskabet bliver etableret med (finansiering af metroen), og på sigt at kunne skabe grundlag for overskud til ejerne, som skal deles i overensstemmelse med ejerandelene i interessentskabet."

For at et areal kan bidrage til finansieringen metroen, er det en forudsætning, at arealet er ejet af Københavns Kommune eller By & Havn og ikke allerede indgår i finansieringen af metroen. Arealer, som er ejet af andre end By & Havn eller Københavns Kommune, kan ikke indgå i finansieringen af metroen.

På den baggrund kan det konkluderes, at det ikke er en mulighed at tilvejebringe finansieringen ved udvikling af tredje mands grund som f.eks. golfbanen syd for Vejlands Kvarter (ejt af Staten) eller ved at etablere husbåde eller lign.

Den nordlige del af Selinevej mellem banen og motorvejen indgår allerede som en del af den løsning, som det med Budget19 blev besluttet skal erstatte byudvikling af Ørestad Fælled Kvarter. Økonomiforvaltningen undersøgte i forbindelse med budgetforhandlingerne, om også de øvrige områder ved Selinevej kunne indgå som en del af finansieringen, og der henvises således til rapporten: "Yderligere undersøgelse af alternative byggemuligheder til Ørestad Fælled Kvarter", Københavns Kommune, august 2018.

Lokalplanen giver mulighed for, at der kan etableres vandrehjem/hostel/hotel i Vejlands Kvarter. Dermed er der mulighed for, at DanHostel kan etableres i nybyggeri, hvis grundejer og DanHostel indgår aftale herom.

3. Fredning, Grøn Kile og sti til Sundby st.

262 henvendelser er kritiske vedr., hvordan man kan affrede et areal og ønsker, at arealet skal genfredes, ligesom der udtrykkes forundring over, at et areal udlagt som grøn kile, kan bebygges. Desuden at der er planlagt en sti over et fredet areal, til Sundby St.

I henvendelserne indgår bl.a. Enhedslisten Amager Vest, DOF København, Friluftsrådet København, Foreningen TinkerTank, Natur og Fredningsalliancen, Christianshavns Lokalråd og Alternativet.

Henvendelserne lægger især vægt på, at det er uhørt, at man kan affrede et område, hvis formål er at sikre befolkningens adgang til naturen og beskytte natur mod økonomiske interesser. Der opfordres til, at Københavns Kommune skal få Folketinget til at trække deres lov om affredning tilbage, så befolkningen kan få sikret, at området forbliver et rekreative naturområde. Desuden påpeges, at affredning kun sjældent forekommer, og kun når der er tale om at dække vigtige og nødvendige samfundsbehov og til gavn for almenvellet. Der fremgår også af flere henvendelser en skepsis over for processen med at affrede området.

I forbindelse med affredning af arealet mener mange henvendelser, at Amager Fælled fortsat skal indgå som grøn kile og, at planerne er en afvisning af formålet med den grønne kile. Der henvises til miljørapporten, hvor det fremgår, at kilen har en kølende effekt i forhold til byområderne Amager Bro og Indre København, og at det på den baggrund er problematisk at inddrage området til et nyt byområde.

I mange henvendelser er der desuden en forundring over, at der er planlagt en belyst gang- og cykelsti fra lokalplanområdet til Sundby St. over Strandengen, som er et fredet areal. Henvendelserne mener, at det vil ødelægge naturen på Strandengen at etablere en stien.

Forvaltningen bemærkninger

Forvaltningen henviser til forvaltningens bemærkninger til høringssvar fra Danmarks Naturfredningsforening, henvendelse nr. 1801 vedr. fredning og sti til Sundby St.

Ved Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S udgår arealet af den grønne kile udlagt i landsplandirektivet for hovedstadsområdet planlægning (Fingerplanen).

Varmeophobningen reduceres ved sammenhængende grønne områder. Ved lokalplanforslaget begrænses denne sammenhæng, og der vil være en lokal stigning i varmeophobning. Miljørapporten vurderer denne stigning til at være af ikke væsentlig karakter i forhold til Københavns størrelse.

4. Trafik og parkering

101 henvendelser fremhæver, at det er problematisk at opføre et nyt byområde ved Vejlands Allé og dermed skabe mere trafik, da vejene i det omkringliggende område og Ørestad generelt er stærkt belastede. Det er uigennemsigtigt, hvordan planerne for Vejlands Kvarter vil håndtere den øgede trafikmængde for at undgå et trafikalt kaos på Vejlands Allé og Center Boulevard.

I de 101 henvendelser indgår en henvendelse fra Sundbyernes Grundejerforenings Fællesskab, som er en paraplyorganisation for 115 grundejerforeninger og ejendomsforeninger på Amager samt en række private grundejere. Desuden Enhedslisten Amager Vest, Hospitality Group A/S, Grundejerforeningen 'Gylfe', Christianshavns Lokalråd og Bellakvarter Projektselskab A/S.

Der er et høringssvar fra Bellakvarter Projektselskab A/S (BP A/S), der står bag udviklingen af Bellakvarter. Selskabet har bedt Rambøll om at vurdere om de planlagte trafikale foranstaltninger i tilstrækkelig grad håndterer den øgede trafik i området. I rapporten fremhæves det, at planforslagene ikke i tilstrækkelig grad indeholder belysning af, hvordan trafikken i området hensigtsmæssigt kan afvikles. Synspunktet bliver understøttet af, at der allerede i dag opleves afviklingsmæssige udfordringer i og omkring krydset mellem Center Boulevard og Vejlands Allé. Dertil konkluderes det i Rambølls rapport, at de trafikmængder, som ligger til grund for planforslagene, er underdimensionerede. På den baggrund mener BP A/S ikke, det er hensigtsmæssigt at vedtage lokalplanen, før der foreligger en grundig analyse af trafikens afvikling. BP A/S vurderer ikke, at de foreslåede tiltag i udbygningsaftalen er tilstrækkelige og udtrykker bekymring for, at trafikafviklingen fra Bella Kvarter vil blive forringet.

Ligeledes Enhedslisten Amager Vest, Hospitality Group A/S, Christianshavns Lokalråd og flere borgerhenvendelser problematiserer, at der ikke foreligger en trafikanalyse med løsninger på de trafikale udfordringer i området, som et nyt byområde vil bidrage med yderligere udfordringer til.

I flere henvendelser problematiseres desuden, at Vejlands Kvarter mange nye beboere vil lægge et pres på Fælledens eksisterende stier, og der efterspørges en analyse og håndtering af, hvordan det vil påvirke trafikken på stierne.

En henvendelse foreslår en direkte cykelforbindelse mellem Vejlands Kvarter og Bella Center i begge retninger for at gøre det mere attraktivt for områdets brugere at anvende cykel.

Tre henvendelser efterspørger en plan for den kollektive trafik til området og opfordrer til, at der kommer mere offentlig trafik til området.

Flere henvendelser ønsker, at parkeringsnormen i området skal reduceres for at reducere bilmængden i området. Ønsket bliver underbygget af dels, at området ligger i det stationsnære kerneområde og dels, at Kommuneplan 2019 foreskriver ønske om helt eller delvist bilfrie byer.

En henvendelse udtrykker, at det er positivt, at 15 % af parkeringspladserne vil blive reserveret til delebiler, hvor Miljøpunkt Amager mener, at procentdelen af parkeringspladser til delebiler skal være endnu højere. En henvendelse mener, at det burde være 30 % af parkeringspladserne, der skal reserveres til delebiler.

En henvendelse mener, at man burde samle al parkering i indgangen til området ved Vejlands Allé og altså fjerne parkeringspladserne i underområde 1B og 1C for at undgå trafik gennem området. En henvendelse mener, at parkering skal placeres under jorden, ligesom en henvendelse mener, at det skal være muligt at udnytte parkeringshusets tag til aktiviteter.

Forvaltningens bemærkninger

Der henvises til forvaltningens bemærkninger til høringssvar fra Amager Vest Lokaludvalg, henvendelse nr. 1784 og høringssvar fra Amager Fælleds Venner nr. 1757.

Trafikmængderne, som ligger til grund for analysen, er baseret på bilejerskabet i København samt Transportvaneundersøgelsen fra DTU. Da bilejerskabet i København generelt er højere end, hvad der er muliggjort i forhold til parkeringsdækningen, forventes trafikmængden ikke at overstige, hvad der fremgår af trafikanalysen.

Trafikafviklingen fra Bella Kvarter vil blive påvirket i den forstand, at krydset Center Boulevard/ Vejlands Allé vil blive reduceret med en venstresvingbane, hvor der i dag er to. Til gengæld har beboere mv. i Bella Kvarter stadig mulighed for at dreje til venstre mod syd af Center Boulevard og komme på motorvejsnettet her. Forvaltningen vurderer at der er redegjort tilstrækkeligt for konsekvenserne for trafikafviklingen i miljørapporten.

Byudviklingen vil give en merbelastning på stierne på Amager Fælled men på grund af fredningen er det ikke muligt at etablere belysning og ændre belægningen på stierne. I vinterhalvåret og i aften og nattetimer, vil belastningen være mindre, da cyklisterne vil søge andre veje. Den merbelastning af nettet vurderes at kunne rummes inden for eksisterende forhold.

Det er ikke muligt at lave en dobbeltrettet cykelforbindelse i signalet på Vejlands Allé, da det vil tage kapacitet fra bilerne på strækningen. Der vil dog være fokus på krydsningsforholdene for de bløde trafikanter i forbindelse med den kommende byggeretsgivende lokalplan for den

planlagte skole i Vejlands Kvarter, hvor der bl.a. vil blive redegjort for sikre skoleveje.

Det er undersøgt i forbindelse med lokalplanen, at passagergrundlaget er for snævert til at kunne begrunde en busforbindelse gennem området. Hvorvidt, busforbindelserne på Vejlands Allé bør opgraderes, undersøges løbende i dialog med Movia. Dette ses også i sammenhæng med udbygningen af Bella Kvarter.

I lokalplanen kan der ikke stilles krav om et vist antal delebilspadser, da planloven ikke giver kommunen hjemmel hertil. Derfor er procentdelen kun beskrevet i lokalplanens redegørelse, som beskriver hensigten i lokalplanen. Andelen er bygherres vision, og kommunen har heller ikke mulighed for at håndhæve, hvorvidt de bliver etableret, når området udbygges.

En mindre andel af parkeringen er placeret decentralt i området for at tilgodese et kørselsbehov, som beboere i de nordligste beliggende bebyggelser forventeligt måtte få. Det er ikke muligt at placere parkering i parkeringskælder under jorden, grundet jordens forurening, og det er derfor ikke muligt at lave kælder i bebyggelsen generelt. Det er muligt at lave aktiviteter på taget af parkeringshuset.

5. Jordforurening

I 173 henvendelser, heraf henvendelser fra Miljøpunkt Amager, Enhedslisten Amager Vest, Friluftsrådet København og Christianshavns Lokalråd, bemærkes, at det er katastrofalt at bygge på en grund, der er forurenet i en grad, som det gør sig gældende i lokalplanområdet. Forureningen skyldes grundens tidligere funktion som losseplads med ukontrolleret deponering af affald. Generelt udtrykkes det, at byggeplanerne burde droppes grundet jordforureningen.

Mange henvendelser påpeger til det, at miljørapporten er mangelfuld og vildledende, og at problemet ikke synes at være tilstrækkeligt belyst og afklaret. En henvendelse undrer sig over, hvordan det overhovedet kan være lovligt at bygge på en forurenet grund. Flere henvendelser påpeger, at det er decideret farligt for de kommende beboere at skulle bo på et areal, hvor farlige gasser siver op af undergrunden. Dertil pointeres af mange, at en oprensning af jorden synes umulig.

Forvaltningen bemærkninger

Der henvises til forvaltningens svar til høringssvar fra Amager Vest Lokaludvalg, henvendelse nr. 1784, og til bilag 13 Notat om henvendelser vedr. miljøkonsekvensrapport modtaget i høringsperioden, samt til bilag 9 Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering af forslag til lokalplan for Vejlands Kvarter med tilhørende kommuneplantillæg.

6. Bilag IV-arter

98 henvendelser, heraf henvendelser fra DOF København, Friluftsrådet København, Arternes Ambassade København og Foreningen TinkerTank, fremhæver, at den nye bydel vil ødelægge det dyreliv, der på nuværende tidspunkt er til stede i området. I mange henvendelser påpeges især, at stor vandsalamander, spidssnudet frø og visse fuglearter er fredede dyrearter, som enten vil forsvinde, blive forstyrret eller miste deres yngle- og rasteområde, til fordel for byggeri.

DOF København samt tre andre borgere mener, at projektet vil skabe en altødelæggende og forstyrrende adfærd for områdets fugleliv, herunder f.eks. Vibefuglen, Sanglærke og Nattergal – tre arter som er rødlistede og udrydningstruede.

Det udtrykkes, at det i planerne for Vejlands Kvarter, ikke er tilstrækkeligt oplyst, hvordan man vil sikre at byggeplanerne ikke vil påvirke dyrelivet i området.

Mange henvendelser, herunder fra Arternes Ambassade København, mener, at det er misvisende og grotesk, at det er vurderet, at der ikke er behov for en faunapassage. Mange opfordrer til, at der skal bygges en faunapassage over og under Vejlands Kvarter, og særligt fremhæves i flere henvendelser et behov for en faunapassage over Vejlands Allé.

Arternes Ambassade København mener ikke, at der skal etableres et paddehegn, fordi det vil tømme Lærkesletten for stor vandsalamander, hvilket er i strid med beskyttelsen af Bilag IV-arter. Stor vandsalamander har vigtige vandhuller og vinterhi langs den østlige side af lokalplanområdet og forekomsten strækker sig langt ind i den nordlige del af området. Det påpeges desuden, at det af miljørapporten fremgår, at krattet mod nordøst fungerer som rasteområde for stor vandsalamander. Deres egne undersøgelser viser, at det også fungerer som fourageringsområde for både voksne og juvenile salamandre. Der er en skepsis overfor miljørapportens konklusion om, at den del af lokalplanområdet, hvor der ikke er krat, vurderes ubetydelig som rasteområde for stor vandsalamander. Dette er begrundet med, at arten kan vandre 1300 meter fra et ynglevandhul, som dermed er længere inde i lokalplanområdet, end miljørapporten beskriver. Desuden mener Arternes Ambassade København, at stor vandsalamander benytter Lærkesletten som sommerhabitat, hvilket betyder, at miljørapportens foranstaltning om, at større anlægsarbejder inde i krattet skal begynde i perioden maj til august, hvor der ikke er rastende padder, er misvisende, fordi det vil genere vandsalamandrene.

Forvaltningens bemærkninger

Der henvises til forvaltningens svar til høringssvar fra Amager Fælleds Venner, henvendelse nr. 1757, og til bilag 13 Notat om henvendelser vedr. miljøkonsekvensrapport modtaget i høringsperioden, vedr. faunapassage, paddehegn og stor vandsalamander.

7. Facader og materialer

82 henvendelser mener ikke, at Amager har brug for mere betonbyggeri, da især Ørestad fremstår som en monoton betonjungle, som mange henvendelser kalder det. Flere mener, at byggeriet bliver endnu et dårligt byggeri af kønsløs beton.

To høringsvar omhandler, at det er ærgerligt, at træ som facademateriale er taget ud fra lokalplanforslaget. Et høringsvar synes, det virker uklart hvilke byggematerialer, der kan anvendes. En henvendelse efterspørger facadetegninger, som vil vise hvor massivt byggeriet vil se ud fra alle retninger fra Amager Fælled.

Forvaltningen bemærkninger

Forvaltningen henviser til forvaltningens bemærkninger til høringsvar fra Amager Vest Lokaludvalg, henvendelse nr. 1784.

Af lokalplanens redegørelse side 12 fremgår en visualisering af, hvordan facader og bygningsskifte kan se ud, i overensstemmelse med lokalplanens bestemmelser.

8. Klima og CO2

Miljøbevægelsen NOAH, Extincion Rebellion Danmark, Enhedslisten Amager Vest og 33 borgerhenvendelser mener, at lokalplanen går imod Københavns Kommunes klima- og naturforpligtelser i KBH 2025 Klimaplan, når Københavns Kommune ødelægger naturen ved at inddrage den til byudvikling. Det bidrager ikke til målet om CO2-neutralitet i 2025 at ødelægge natur og bygge boligmasse. Det menes, at projektet modarbejder klimaplanen og ønsket om at løse klimakrisen. Der opfordres til, at København går andre veje og planter flere træer i stedet for at rydde naturen og bruge naturens ressourcer på at bygge og opvarme boliger, da det er de grønne arealer, der binder CO2. Det pointeres i mange henvendelser, at det er mod tidens tendenser og en hån mod klimaforandringerne, og Københavns visioner om klima og CO2, at bygge på et grønt areal.

Enhedslisten Amager Vest påpeger i deres henvendelse, at uanset ambitioner om lette facader, bidrager byggeriet til stigende CO2 forbrug ved f.eks. udvinding, fremstilling og transport af materialer, til bærende konstruktioner og etageadskillelser og bortkørsel af forurenet jord fra udgravninger. Desuden efterspørger Enhedslisten Amager Vest et miljøregnskab for det CO2 forbrug projektet kræver.

Forvaltningen bemærkninger

Det er korrekt, at Københavns Kommune har en målsætning om at være CO2-neutral i 2025. Som led i at opnå dette mål, er der fokus på, at byudvikling sker stationsnært, på tilgængelighed, cykelstier, stiforbindelser mv., der skal sikre en sammenhængende og bæredygtig udvikling af København.

Lokalplanen indeholder en bestemmelse om, at der i lokalplanområdet skal plantes 279 træer. De 279 træer vil år efter år i deres vækst binde CO₂ i grene og stammer. Desuden fastsætter bestemmelser i lokalplanen, at 39 eksisterende træer samt beplantning og krat i nord og langs Vejlands Allé skal bevares, hvilket også binder CO₂.

På nuværende tidspunkt udarbejder Københavns Kommune ikke miljøregnskaber for byudviklingsprojektet. Bygherre har planer om at DGNB-certificere byggeriet, og i den forbindelse er der mulighed for at udarbejde et CO₂-regnskab.

9. Planernes forhold til anden planlægning

30 henvendelser stiller spørgsmålstejn ved, om planerne er i overensstemmelse med og tager hensyn til de overordnede strategier for Københavns Kommune. Særligt pointeres der uoverensstemmelser mellem lokalplanforslaget med miljørapporter og strategierne Bynatur i København og Plads til Naturen, som har til formål at sikre borgernes adgang til natur og understøtte biologisk mangfoldighed. Der fremhæves også uoverensstemmelse mellem lokalplanen og FN's verdensmål, der skal sikre handling mod at forringe naturlige levesteder og stoppe tab af biodiversitet. En henvendelse fremhæver også, hvordan lokalplanen og kommuneplantillægget umuligt kan være i overensstemmelse med den overordnede Kommuneplan 2019.

Arternes Ambassade København mener, at lokalplanen er i strid med internationalt indgåede FN-mål for at vende biodiversitetskrisen. Desuden i strid med kommunens egen biodiversitetsplan Plads til naturen, som, kommunen udtrykker, er et stort skridt mod at stoppe tabet af biologisk mangfoldighed. Målet med planen er at give plads til naturen, og at i takt med, at København bliver grønnere, skal byen også blive mere mangfoldig. Derudover skal planen sikre at skabe og bevare en høj naturkvalitet for byens borgere. Det fremgår desuden, at planlæggere skal indarbejde hensynet til den biologiske mangfoldighed i byudvikling og gennem kommuneplaner og lokalplaner. Arternes Ambassade København fremhæver, at Amager Fælled i strategien Plads til naturen er betegnet som 'den bynære natur', som er kendetegnet ved at være større, sammenhængende og mindre plejet. Den bynære natur har, ifølge strategien, større potentiale for at opnå større biologisk mangfoldighed. Arternes Ambassade København mener, at projektet bør stoppes på den baggrund.

De Unge Biodiversitetsambassadører fremhæver, at det er en decideret vildledning af befolkningen, at Københavns Kommune på den ene side vil ødelægge naturen ved at bygge på den. Samtidig påstås det i Københavns handleplan for FN's verdensmål, at kommunen har to overordnede visioner for naturen; at skabe mere bynatur og at øge kvaliteten af bynaturen. Desuden fremgår det af handleplanen, at byen skal skabes i nær dialog med byens borgere og, at alle borgere skal sikres adgang til bynatur og rekreative byrum.

Forvaltningen bemærkninger

Københavns Kommune har udarbejdet en handleplan for FN's verdensmål. Det er målet, at Københavns Kommunes politikker og planer skal bidrage til verdensmålene, herunder b.la. Københavns Kommuneplan 2019, Bynatur København, Plads til naturen og KBH 2025 Klimaplan. Der henvises til forvaltningens bemærkninger til 'Andre høringssvar' pkt. 15. Klima og CO₂, for bemærkninger til KBH 2025 Klimaplan.

Strategien Bynatur i København 2015-2025 skal frem mod 2025 sikre, at København udvikles til en grøn og klimatilpasset by. Formålet er aktivt at bruge bynaturen og tilpasse byen til fremtidens vejr, til at styrke biodiversiteten og til at skabe de bedste rammer for et aktivt byliv. Bynaturen i København dækker over alle levende væsner og vækster i byen. Det gælder alt fra gadetræer i den tætte by til de store engarealer på Amager Fælled. De to overordnede visioner for strategien er at skabe mere bynatur i København samt at øge kvaliteten af bynaturen i København. Strategien indeholder ca. 30 indsatser, b.la. plantning af flere træer, grøn skybrudsplanlægning og krav om mere bynatur – fx træer og grønne tage ved større nybyggerier.

Plads til naturen er en strategi for biologisk mangfoldighed i København. Det er et skridt mod at stoppe tabet af biologisk mangfoldighed samt skabe og bevare en høj naturkvalitet, som kan give borgerne i København værdifulde oplevelser og fredelige åndehuller. Målet er at trække hensynet frem i lyset og ind i den daglige drift og i planarbejdet. Planlæggerne skal indarbejde hensynet til den biologiske mangfoldighed i byudviklingen gennem kommuneplaner og lokalplaner. I strategien bliver Amager Fælled kategoriseret som *den bynære natur*, da det er et større, sammenhængende naturområde, der ligger i udkanten af byen.

Med Københavns Kommunes budgetaftale 2019 blev arealet, som lokalplanen omfatter, udlagt til et nyt boligområde. Dette var en del af en større aftale, hvor det tidligere Ørestad Fælled Kvarter blev indstillet til fredning af Københavns Kommune, grundet dets høje naturværdi. Der er i budgetaftalen lagt vægt på, at der tages hensyn til naturen på og omkring arealet. Det medfører b.la., at 63.000 m² udlægges til natur- og friareal med mulighed for rekreativ anvendelse. Der er i planerne for området særligt fokus på det fremtidige bykvarters sammenhæng med naturen i området.

Bebyggelsesplanen er inspireret af kvarterets særlige placering på Fælleden midt i naturen. Derfor er i bebyggelsens udformning og placering forsøgt en afspejling af naturen med en særlig landskabelig og bæredygtig tilgang. Dels er der de 63.000 m², som skal fremstå som natur- og friareal, og derudover er der i bebyggelsesplanen indtænkt

landskabslementer, som danner overgangen mellem det egentlige byområde og fælledlandskabet.

Landskabslementerne i lokalplanen er indarbejdet b.l.a. i byrummene, hvor der er udlagt en grøn korridor mellem bebyggelserne, som giver plads til ophold og bevægelse på de store, sammenhængende grønne arealer, og byrummene er for alle.

Derudover fastlægger lokalplanen kantzoner langs alle bebyggelser. Der stilles krav om en høj andel begrønning i kantzonerne, hvorfor b.l.a. private terrasser og trapper er relativt små. Ved parkeringshuse og støjskærm skal der være bede med facadebeplantning. Lokalplanen fastsætter, at der skal etableres minimum 279 nye træer i området, ligesom der er udpeget 39 træer som bevaringsværdige. Krattet i nord samt beplantningen langs Vejlands Allé er også udpeget som bevaringsværdig beplantning. Der er krav om, at mindst 80 % af beplantningen i arealerne mod fælleden, mellem boligklyngerne og de centrale pladser, skal bestå af følgende arter: seljepil, hvidtjørn, engriflet tjørn, koraltjørn, mirabel, stilkeg, rødæl, fuglekirsebær, vildæble, almindelig røn, seljerøn, benved og kvalkved. Formålet er, at træer og beplantning skal underbygge områdets karakter. Lokalplanen foreskriver desuden at flade tage, der ikke anvendes til tagterrasser, samt mindre bygninger og overdækket cykelparkering, skal være grønne tage, dvs. med græs, sedum eller lign.

Kommuneplan 2019 fastlægger området til boligområde (B4* område), serviceerhverv såsom butikker, restauranter, liberale erhverv, kollektive anlæg, institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle, sundheds- og miljømæssige servicefunktioner, som er forenelige med anvendelsen til boliger. Endvidere kan der tillades erhvervs- og fritidsundervisning samt håndværk. Butikker tillades i overensstemmelse med bestemmelser om detailhandel i kommuneplanens generelle bestemmelser. Desuden er området omfattet af rækkefølgebestemmelser. Området må rumme en samlet bebyggelse på 219.000 m² inklusive etageareal til parkeringshuse. Heraf kan op til 20.000 m² lokalplanlægges til skole med tilhørende funktioner.

Der er i forbindelse med lokalplanen tilvejebragt et kommuneplantillæg, som danner grundlag for at kunne lokalplanlægge for lokale butikker i Vejlands Kvarter og for at kunne lokalplanlægge for en mere varieret by, end muliggjort med den hidtidige kommuneplanramme. Desuden muliggøres med tillægget, at der ud af den samlede rumlighed på i alt 219.000 m² etageareal gives mulighed for op til 20.000 m² etageareal serviceerhverv, herunder hotel og lagerhotel, samt at erhverv kan placeres over stueetagen.

Planerne er således i overensstemmelse med den overordnede planlægning.

10. Visuel påvirkning og placering i landskab

Enhedslisten Amager Vest mener, at byggeriet vil blive lige så højt og tæt som i andre bydele, hvilket underminerer påstanden om en landsby, som et tæt-lavt byggeri måske ville kunne underbygge. Desuden mener de, at punkthusene mod Fælleden formodentlig vil blive i 6 etager.

Otte henvendelser mener, at bygninger opført i 6 etager og indtil 24 meters højde, vil være et væsentligt indgreb i områdets karakter og skabe et visuelt brud med det omgivende landskab. Flere henvendelser påpeger desuden, at den muliggjorte terrænregulering på +/- 5 meter vil gøre byggeriet endnu højere.

Der udtrykkes i henvendelserne en undren over, hvordan miljørapporten kan vurdere, at påvirkningen af Amager Fælled som rekreativt område kun bliver moderat, ligesom det problematiseres, at konklusionen er, at selvom lokalplanen inddrager naturarealer til boliger og byfunktioner, vurderes planen ikke herudover at indebære væsentlige påvirkninger af natur og rekreative interesser.

Forvaltningen bemærkninger

Der henvises til forvaltningens bemærkninger til høringssvar fra Amager Fælleds Venner, henvendelse nr. 1757, og til høringssvar fra Danmarks Naturfredningsforening, henvendelse nr. 1801.

11. Problematisering af proces og inddragelse

Der fremgår af 15 henvendelser en skepsis overfor den proces og inddragelse, der har været i forbindelse med udarbejdelse af planerne for Vejlands Kvarter, herunder lokalplan med kommuneplantillæg og miljørapport samt for Kommuneplan 2019. Flere udtrykker, at de ikke føler sig inddraget i processerne og, at processen og beslutningerne bag planerne er uigennemsigtige. Processen vurderes af mange som udemokratisk. Mange pointerer, at høringsperioden har været for kort til at kunne vurdere de omfattende planforslag.

Flere henvendelser påpeger, at det er dybt problematisk, at det til borgermødet ikke var muligt at debattere planerne og projektet, men kun muligt at stille korte, specifikke spørgsmål til planforslagene. Det fremstod som en udemokratisk proces for borgerne.

Alternativet fremhæver i deres henvendelse, at det er problematisk at fremlægge en så omfattende og indgribende lokalplan med et stort teknisk bilagsmateriale, da det gør det svært for borgerne såvel som faglige interessenter at forholde sig til planforslagene.

Forvaltningens bemærkninger

Der henvises om proces for lokalplanen til forvaltningens bemærkninger til høringssvar fra Amager Vest Lokaludvalg, henvendelse nr. 1784.

12. Støj

12 henvendelser udtrykker bekymring for de forventede øgede støjgener, som projektet vil medføre. En henvendelse påpeger, at trafikstøjen i området allerede på nuværende tidspunkt overstiger grænseværdierne for støj og savner en redegørelse for, hvordan det vil blive håndteret.

Friluftsrådet København mener, at der er en massiv støjforurening fra Vejlands Allé og fra de nærliggende skydebaner. En henvendelse spørger til, om den planlagte støjskærm vil have nogen effekt for støjen fra Vejlands Allé og fra skydebanerne. En henvendelse efterspørger redegørelse for, at støjskærmen reducerer støjen både i jordhøjde og i de øverste etager af bebyggelsen.

To henvendelse efterspørger svar på, om støjgrænserne overholdes med den øgede trafikmængde, som projektet vil medføre, særligt i myldretidstrafikken. Henvendelserne påpeger, at støjgener fra Ørestad Boulevard er så store, at det er ulideligt at opholde sig udendørs. Det frygtes forværret som følge af den øgede trafikmængde, som byområdet vil medføre.

En henvendelse efterspørger redegørelse for, hvordan støjen fra det nye byområde vil påvirke Amager Fælled og, om der er indtænkt løsninger i planforslagene på samme måde, som der er indtænkt en løsning med støjskærm, for at sikre de nye beboere mod støj fra Vejlands Allé.

Forvaltningens bemærkninger

Der henvises til forvaltningens bemærkninger til høringssvar fra Danmarks Naturfredningsforening, henvendelse nr. 1801.

13. Regnvand og spildevand

Enhedslisten Amager Vest, og seks borgerhenvendelser, påpeger at spildevand fra bebyggelsen skal til renseanlægget Lynetten, som allerede er udfordret på kapacitet og afventer udbygning. Det fremhæves derfor, at man ikke bør bygge bydelen, før renseanlægget Lynettens udvidelse er gennemført.

Vandlauget i Ørestad fremhæver, at det er deres vurdering, at grøfterne hhv. øst og syd for Vejlands Kvarter har kapacitet til at modtage det forsinkede rensede overfladevand fra kvarteret, men ønsker det dog dokumenteret ved beregning. Desuden fremhæver vandlauget, at der bør indgås en aftale om vedligehold af Hovedgrøften, som regnvand fra regnbede skal ledes til. Vandlauget er særligt opmærksomme på dette pga. risiko for tilbageløb af vand til byen, herunder Ørestad Universitetskvarter.

Miljøpunkt Amager ønsker afklaring på, at det af planerne fremgår, at spildevand skal separatloakeres og, at der etableres bassiner til

tilbagehold af regnvand under skybrud, så alt regnvand fra lokalområdet bliver håndteret via LAR-løsninger. Dog har de tidligere læst, at nedsivning ikke er muligt og, at grundvandet er forurenet.

Forvaltningens bemærkninger

Bygherre fortæller at COWI har udført hydrauliske beregninger for Vejlands Kvarter, der viser at der både ved en 5-års regn og en 100-års regn (i år 2120) ikke ledes mere vand ud i grøfterne øst og syd for Vejlands Kvarter i fremtiden end der gør i dag. Dette er beskrevet i notatet "Vejlandskvarter regnvandshåndtering", COWI d. 25/4-2020 og kan rekvireres ved henvendelse til projektselskabet/By og Havn/COWI.

For at kunne foretage hydrauliske beregninger for grøfterne øst og syd for Vejlands Kvarter, kræver det en hydraulisk model for hele oplandet til de 2 grøfter, hvilket omfatter store dele af Ørestad. Disse beregninger vil blive lavet i forbindelse med udledningstilladelse.

Fremtidig drift af kanalerne falder udenfor miljøkonsekvensrapporten, men kommunen har opfordret interessenterne til at lave et samarbejde. Almindelig drift vil påhvile ejer af grøfterne, men såfremt der viser sig behov for øget vedligehold, er det dem der har interesse, driften påhviler.

Det er korrekt at Lynetten Renseanlæg har behov for en kapacitetsudvidelse, og i planerne for udbygningen af renseanlægget, er der taget højde for byudviklingsprojekter som dette.

14. Bopælspligt

Fem henvendelser mener, at det er problematisk, at der bliver bygget boliger i København uden bopælspligt, da det skaber døde bydele og ikke imødekommer problematikken med at finde flere boliger i byen. Det efterspørges i henvendelserne, om boligerne i Vejlands Kvarter vil have bopælspligt.

Forvaltningens bemærkninger

Der henvises til forvaltningens bemærkninger til høringssvar fra Amager Fælleds Venner, henvendelse nr. 1757.

15. Almene og billige boliger

Enhedslisten Amager Vest samt fire andre henvendelser, udtrykker bekymring for, om der reelt kommer til at blive opført almene boliger i området, da det formodes at blive dyre kvadratmeter, hvilket udelukker almene boliger, som er underlagt krav om en maksimal kvadratmeterpris.

Københavns Ældreråd opfordrer til, at der faktisk opføres de 25 % almene boliger i området, som lokalplanen stiller krav om. Dertil ønsker Ældrerådet, at der opføres flere mindre boliger, som er attraktive for ældre. Der opfordres til, at der som minimum opføres et

seniorbofællesskab, da det er med til at afværge ensomhedsproblematikken og have afledte effekter for borgernes sundhed og livskvalitet. Sidst påpeger Ældrerådet, at de er meget positive over for etablering af et plejehjem i området.

En borger ønsker, at der skal stilles krav om en højere procentdel almene boliger i området.

Alternativet fremhæver i deres henvendelse, at de ikke mener, at lokalplanen bidrager til løsning på problemet med, at der mangler flere små og billige boliger i Københavns Kommune. Tværtimod mener de, at Københavns byudviklingspolitik de seneste år primært har været drevet af ønsket om at sikre så høje indtægter som muligt til By & Havn for at forrente og afdrage på metrogælden. Alternativet er af den overbevisning, at et større udbud af små, billige og bæredygtige boliger kræver en langt mere langsigtet politik, end bebyggelse af kommunens få tilbageværende grønne arealer. Alternativet efterspørger en ny strategi for by- og boligudvikling, der omfatter hele hovedstadsregionen og breder udviklingen ud, som kan tage en del af presset af boligpriserne i Københavns Kommune. De foreslår i den forbindelse en satsning på opførelse af små, billige og fleksible almenyttige boliger ved skabelsen af byggefællesskaber, by- og boligfortætning i den eksisterende bygningsmasse, etablering af en kommunal enhed for boligformidling og en bolig- og ejendomsanalyseenhed, som skal udføre rådgivning, boligformidling og afdække potentialer for boligomdannelse.

Forvaltningens bemærkninger

Af Kommuneplan 2019 fremgår, at Københavns Kommune har som mål, at almene boliger udgør minimum 20 % af boligerne i København og, at minimum 25 % af de nye boliger i byen er almene.

Der stilles i lokalplanen krav om, at der etableres 25 % almene boliger af det samlede boligetageareal. Det svarer til ca. 35.650 m² ved opførelse af mindst muligt boligetageareal. Hvis muligheden for flere boliger udnyttes, skal der etableres flere almene boliger. De almene boliger skal opføres i henhold til lov om almene boliger. Andelen af almene boliger beregnes for delområde I under ét.

Lokalplanen fastsætter, hvordan de almene boliger skal fordeles indenfor underområderne IA, IB og IC. Der skal i de to nordlige enklaver, underområde IA og IB, etableres 13.500 m² i hver enklave og i den sydlige enklave, underområde IC, etableres 23.000 m². Der skal etableres flere kvadratmeter i underområde IC, da det er her, plejehjemmet og storbylandsbyen skal placeres. Derudover fastsætter lokalplanen, at der skal etableres minimum 20 % af de almene boliger i byggefelterne B og C, som er bebyggelsen mod Fældeden. Forvaltningen foreslår at der fastlægges konkrete byggefelter til de

almene boligbyggerier, så der opnås en blandet boligbebyggelse og en varieret beliggenhed i hele lokalplanområdet.

Lokalplanen fastsætter boligstørrelserne således, at der er mulighed for forskellige boligtyper både til børnefamilier, par uden børn og enlige, ældre og socialt udsatte borgere. Lokalplanen er ikke til hinder for etablering af bofællesskaber, men de kan ikke kræves i en lokalplan.

Endelig bemærkes det, at ønsket om en strategi for regional byplanlægning ikke har hjemmel i planloven, og derfor vil afhænge af en politisk beslutning i stat såvel som kommuner.

16. Kantzoner, byrum og træer

Enhedslisten Amager Vest fremhæver i deres henvendelse en bekymring for, at de fleste byrum vil udgøres af befæstede pladser og fordelingsveje. De påpeger, at gådrummene er ganske traditionelle og, at det er problematisk at kalde ankomstpladsen for et byrum, når det først og fremmest skal anvendes til veje, indkørsel og en masse udadvendte funktioner.

Af henvendelsen fra Miljøpunkt Amager fremgår, at de er bekymrede for, om der vil være natur tilbage, jf. budgetaftalens krav om 6,3 ha, når der først er opsat cykelskure, legeredskaber, hundeluftearealer mv. Miljøpunkt Amager foreslår, at der i forbindelse med storskrald på de centrale pladser tænkes i mulighed for genbrug, byttehjørner og reparationsværksteder i tråd med Ressource- og affaldsplanen 'Cirkulær København'.

En indsigelse foreslår, at hver vendeplads i lokalgaderne får sit eget tema og bliver bygget til at understøtte disse aktiviteter, f.eks. basketball-net, skateboard eller rullehockey. Desuden skal vendepladserne kun tillade en lav hastighed for gennemkørende trafik, når der sigtes mod ophold og leg.

En henvendelse påpeger, at der mange steder ikke bliver genplantet de bevaringsværdige træer, som fældes i forbindelse med byggeri, selvom der bliver stillet krav hertil. En henvendelse påpeger, at antallet af bevaringsværdige træer vil blive reduceret med næsten en tredjedel hvilket ikke er rimeligt. I en anden henvendelse pointeres, at man burde flytte de bevaringsværdige træer, som fældes i forbindelse med projektet og anbringe dem et andet sted på Fælleden.

Af en henvendelse fremgår et ønske om at øge størrelserne på kantzonerne, især kantzone a som i lokalplanen er fastlagt som den smalleste.

Forvaltningens bemærkninger

Der henvises til forvaltningens bemærkninger til Amager Fælleds Venners høringssvar, henvendelse nr. 1757, vedr. budgetaftalens krav om 6,3 ha natur- og friareal.

Lokalplanen definerer fem byrum, som formes, så fælledens natur kan trænge helt ind i byområderne: fælled, pladser, lokalgader gårdrum og ankomstpladsen. Fælleden er det største af de fem byrum, som omkranser de tre byområder med grønne korridorer mellem bebyggelserne. Her er plads til ophold og bevægelse, og der vil være grusstier, der forbinder området med resten af fælleden. Udover grusstier er i lokalplanen muliggjort et begrænset antal mindre træbygninger, som bidrager til aktiviteter i byrummet. Bylivet er centreret om de centrale pladser med butikker, publikumsorienterede funktioner, storskrald samt lege- og opholdsmuligheder. Fra pladserne løber mindre lokalgader ud mod den yderste bebyggelse og ud mod fælleden. Den begrænsede trafikmængde gør, at lokalgaderne kan indrettes til ophold og leg. Ankomstpladsen er det første byrum, man møder, når man kommer til kvarteret. Det er her, man ledes videre ind i de tre byområder, herunder til skolen.

Lokalplanen fastsætter, hvor meget beplantning, der skal være i de enkelte byrum. Byrummet Fælleden skal mindst udgøre 90 % bede med beplantning. Gårdrummene skal udgøre mindst 60 % bede med beplantning, dog skal mindst 30 % af arealet være bede med beplantning ved friarealer til daginstitution. Et byrum ved plejehjemmet, skal have mindst 50 % bede med beplantning. I Ankomstpladsen skal der være et areal på mindst 750 m² til bede med beplantning. Det skyldes, at der nødvendigvis må være fordelingsveje- og stier fra ankomstpladsen til resten af området. I lokalgaderne skal der være mindst 50 % bede med beplantning.

Lokalvejene indrettes på de bløde trafikanter præmisser. Det vil sige, at de indrettes, så biltrafikken med en forventet maksimal hastighed på 15 km/t skal underordne sig den aktivitet, der måtte være i gaderummet. På lokalvejene vil der være begrænset trafik, som primært vil være i form af renovation og ærindekørsel. Vejene anlægges i et bugtende forløb, hvor Fælledens naturtype bruges i indretningen af vejrummet. For enden af lokalvejene er der vendepladser med lege- og opholdsaktiviteter.

Ønsket om, at hver vendeplads i lokalgaderne får sit eget tema, som understøtter aktiviteten på vendepladsen, videresendes til bygherre, som står for den endelige udformning af de enkelte vendepladser.

De bevaringsværdige træer og beplantning, som i lokalplanen er udpeget, må ikke beskæres eller fældes, udover sædvanlig pleje. Teknik- og Miljøforvaltningen kan dispensere til beskæring eller fældning af et træ. Grundejer har pligt til at passe på et bevaringsværdigt træ. Beskadiges det, er det at betragte som en fældning eller beskæring, der

skulle være søgt dispensation til. Der kan kræves genplantning efter en konkret vurdering.

Bygherre og forvaltningen har registeret 64 eksisterende træer, der lever op til kriterierne for at kunne gøres bevaringsværdige i lokalplanen. Kriterierne er, at træerne skal have en alder på minimum 20 år og have en restlevetid på over 25 år. Af de 64 træer foreslås 39 fastlagt som bevaringsværdige, mens 25 kan fældes. De træer, der vil kunne fældes, er placeret i et område, hvor det vil være hensigtsmæssigt at placere bebyggelse. Da bebyggelsesprocenten er relativt høj, og der skal laves en del terrænændringer, er de fleste arealer inden for områdets afgrænsning berørt. Lokalplanen stiller krav om plantning af 279 nye træer. Forslaget om at flytte de 25 træer, der lever op til kriterierne for at være bevaringsværdige, som med lokalplanen er mulig at fælde, fremsender forvaltningen til grundejer.

Der er i lokalplanen fastlagt kantzoner langs alle bebyggelserne. De private terrasser og trapper er relativt små med det formål at sikre en stor andel beplantning. Der er fastsat en høj andel beplantning i kantzonerne, som kan skabe en rumlig afstand til bebyggelserne. Kantzone a ligger ud mod de centrale pladser og skal have en dybde på mindst 1,2 m, hvilket er den smalleste af de fem forskellige typer af kantzoner. For at sikre privathed i boligerne, ved at undgå indbliksgener mod de centrale pladser, er der krav om, at der over bedene skal være et hævet areal til terrasse/trappe på højest 5 m² med en højde på mellem 0,4 m og 0,8 m.

17. DGNB-certifikat

Enhedslisten Amager Vest, samt tre andre henvendelser, mener, at kommunen går ud fra DGNB certificering, hvis enterprisesummen er over 21 millioner kroner, men hvis den er under, gælder andre krav. De mener derfor, at det må indebære, at flere udstykninger og hermed billigere byggerier, kan slippe med en nemmere certificering.

Miljøpunkt Amager mener, at målsætningen om, at byområdet kan certificeres til DGNB-platin og enkelte bygninger til DGNB-guld, skal være et krav til bygherre.

Forvaltningen bemærkninger

DGNB-ordningen stiller krav til både miljømæssig, social og økonomisk bæredygtighed samt til en række proceskriterier og tekniske kriterier. Der er både lavet en række kriterier til byggeri og en række kriterier for byområder på mere end to hektar. En del af kriterierne er tilpasset den danske lovgivning, og mange af kriterierne går ud over lovgivningen som eksempelvis livscyklusvurderinger, levetidsomkostninger samt kriterier om smarte systemer og energikilder. Der er desuden kriterier, som kommunen allerede delvist har integreret, såsom borgerinddragelse, udvikling af det bymæssige hovedgreb, kommunal deltagelse og udbud af friarealer.

Ved salg af grunde stiller By & Havn krav om DGNB-certificering af bygninger.

Københavns Kommune har endvidere besluttet en række miljøkrav, herunder at større byggerier skal certificeres. Kravene kan imidlertid kun stilles til offentlige eller offentligt støttede byggerier.

Der er ikke hjemmel i planloven til at stille krav om bæredygtigt byggeri eller certificeringer i en lokalplan.

18. Skole

En indsigelse synes ikke, at det er en god idé at bygge en skole i udkanten af skoledistriktet. En anden mener, at der skal bygges en skole i Ørestad City eller Bella Kvarteret, hvor der er mangel på skoler, i stedet for i Vejlands Kvarter. En mener, at et nyt byområde vil lægge et endnu større pres på Ørestad Skole.

Forvaltningens bemærkninger

Den nyeste behovsprognose viser, at der er behov for 6 ekstra skolespor på Amager. Behovet er hovedsageligt drevet af byudviklingen i Ørestad, hvor der er behov for de første ekstra spor i 2023. I takt med udviklingen er der behov for mere skolekapacitet i bydelen. I Budget 2019 blev det besluttet, at der skal bygges boliger i Vejlands Kvarter, samt at tilvejebringe kommunale servicetilbud som følge af de nye boliger.

Med udbygningen af Vejlands Kvarter og Bella Kvarter er der behov for ny skolekapacitet i området, som svarer til en 5-sporet skole. Skolen skal således være med til at dække behovet for skolekapacitet i Ørestad.

Skolen i Vejlands Kvarter skal være en selvstændig skole med 0.-9. klasse. Skolen vil indgå i et kommende fælles skoledistrikt i Ørestad. Ca. 2/3 af eleverne forventes således at komme fra Ørestad syd for Vejlands Allé. Med placeringen i Vejlands Kvarter er sikre skoleveje og sammenhæng til det øvrige Ørestad derfor helt afgørende. Når byudviklingen er mere fremskredet, og skolen skal lokalplanlægges byggeretsgivende, undersøges det, hvilke tiltag der er nødvendige for at sikre skolevejene.

Lokalplanforslaget for Vejlands Kvarter udlægger et areal til skole, men det konkrete byggeri kræver et lokalplantillæg.

19. Zonestatus og kystnærhedszonen

En henvendelse mener, at det er forkasteligt at bygge et nyt byområde på et areal, som ligger i landzone og inden for kystnærhedszonen.

Forvaltningens bemærkninger

Lokalplanområdet fik ved Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, vedtaget af Folketinget den 19. marts 2019, status af byzone.

Området ligger i den kystnære del af byzonen (Københavns Inderhavn). Den grønne karakter med b.la. høje træer skærmer for den visuelle påvirkning af kysten således, at man fra kysten ikke kan se bebyggelsen. Den nye bebyggelse er inspireret af Fælledens karakter og vil fortsat bidrage til områdets grønne karakter. Det vurderes derfor, at udbygningen af lokalplanområdet vil tilpasse sig områdets karakter.

Skema over ændringer

Bestemmelse	Nuværende ordlyd	Forslag til justering
Redegørelse		
'Miljømæssige gener fra virksomheder', side 23		Efterfølgende er der i forbindelse med lokalplanlægning i Stejlepladsområdet planlagt opsætning af støjskærme omkring Københavns Skyttecenter, som også vil betyde, at støjgrænserne i forhold til dette lokalplanområde kan overholdes. Det vil være en betingelse for ibrugtagning af byggeri i lokalplanområdet, at støjskærmene er etableret. Herefter er der ikke behov for, at der indgås yderligere aftaler.
'Bilag IV-arter, herunder flagermus), side 33	Lokalplanen kan ikke realiseres før afværgeforanstaltningerne er gennemført, for ikke at forringe bilag IV-arters yngle- og rastesteder (...).	Lokalplanen og kommuneplantillægget kan ikke realiseres, før afværgeforanstaltningerne er gennemført for ikke at forringe bilag IV-arters yngle- og rastesteder (...).
§ 3 Anvendelse		
§ 3, stk. 2	Der skal opføres almene boliger i henhold til lov om almene boliger. Andelen af almene boliger skal være	Der skal opføres almene boliger i henhold til lov om almene boliger.

	minimum 25 % af det samlede boligetageareal. Andelen af almene boliger beregnes for delområde I under ét. De almene boliger skal fordeles indenfor underområderne IA, IB og IC og som beskrevet herunder: • Underområde IA: maksimum 23.000 m² • Underområde IB: maksimum 13.500 m² • Underområde IC: maksimum 13.500 m² Minimum 20 % af de almene boliger skal placeres i byggefelterne B og C. Fordelingen skal beregnes for byggefelterne under ét. Den enkelte almene boligafdeling må ikke være større end i størrelsesordenen 120 boligenheder. Heri indgår ikke ungdomsboliger. Teknik- og Miljøudvalget kan ved dispensation tillade en anden placering under forudsætning af, at andelen af almene boliger overholdes.	Andelen af almene boliger skal være minimum 25 % af det samlede boligetageareal i delområde I. Andelen af almene boliger beregnes for delområdet under ét. Minimum 20 % af de almene boliger skal placeres i byggefelterne B og C, jf. på tegning 4a, indenfor de områder, der er vist på tegning 2 c. Den enkelte almene boligafdeling må ikke være større end i størrelsesordenen 120 boligenheder. Heri indgår ikke ungdomsboliger. De almene boliger skal placeres, som vist på tegning 2 c. Teknik- og Miljøudvalget kan ved dispensation tillade en anden placering under forudsætning af, at andelen af almene boliger overholdes.
§ 4 Veje		
§ 4, stk. 2	Den interne trafikbetjening af området skal ske ved udlæg og anlæg af private fællesveje i form af lokalgader, som vist på tegning 3a, samt adgangsgivende stier.	Den interne trafikbetjening af området skal ske ved udlæg og anlæg af private fællesveje i form af lokalgader, som vist på tegning 3a, samt adgangsgivende stier.

	Udformningen af veje skal ske, som vist i snit på tegning 3b. Blinde veje skal forsynes med vendepladser.	Linjeføringen af vejene er omtrentlig og kan variere blandt andet af hensyn til føring af ledninger. Blinde veje skal forsynes med vendepladser.
§ 4, stk. 3, c	Kørebanen skal være i asfalt.	<i>Bestemmelsen slettes.</i>
§ 5 Bil- og cykelparkering		
§ 5, stk. 1	Parkering skal etableres i konstruktion, som vist på tegning 2a. Op til 90 pladser skal etableres i konstruktion i hhv. underområde IB og IC.	Parkering skal etableres i konstruktion, som vist på tegning 2a. Der må være ét samlet anlæg med op til 90 pladser i hhv. underområde IB og IC.
§ 5, stk. 2	I byrum B og B1 må op til 4% af arealet anvendes til cykelparkering.	<i>Bestemmelsen slettes.</i>
§ 5, stk. 2	Langs vejtype b må der højst placeres 40 cykelparkeringspladser mellem vej og kantzone. Der må højst placeres 20 pladser i sammenhæng adskilt af mindst 1,5 m mellemrum. Cykelparkering må ikke være overdækket.	Langs vejtype b skal cykelparkering på terræn placeres som vist på tegning 4a. Der må højst placeres 20 pladser i sammenhæng adskilt af mindst 1,5 m mellemrum. Derudover må overdækket cykelparkering placeres i skure for enden af vejtype b, jf. § 6, stk. 5, b.
§ 6 Bebyggelsens omfang og placering		
§ 6, stk. 1	Det samlede etageareal for lokalplanområdet må ikke overstige 219.000 m ² .	Det samlede bruttoetageareal for lokalplanområdet må ikke overstige 219.000 m ² .
§ 6, stk. 3, b		Parkeringshuse og tagterrasser inkl. taghuse og teknikhuse er undtaget fra bestemmelsen om maksimalt etageantal, men må maksimalt opføres i 24 m.
§ 6, stk. 3, n	Bygninger i byggefelt C må højst have et omfang på 12 m x 15 m.	Bygninger i byggefelt C må have et maksimalt grundareal på 240 m ² .
§ 6, stk. 5, b	Der må opføres én mindre bygning til cykelparkering på maksimalt 40 m ² for enden af vejtype b.	Der må opføres én mindre bygning på maksimalt 40 m ² for enden af vejtype b.

§ 6, stk. 5, h	Bygningerne indgår i det samlede etageareal fastlagt i stk. 1. Mindre bygninger kan være pavilloner, drivhuse, lysthuse, tekniske anlæg, legehuse, shelters, fugletårne og lignende.	Bygningerne indgår i det samlede bruttoetageareal fastlagt i stk. 1. Mindre bygninger kan være pavilloner, drivhuse, lysthuse, tekniske anlæg, legehuse, shelters, fugletårne og lignende.
§ 6, stk. 5 h Der indsættes en kommentar til bestemmelsen		Kommentar I byggesagsbehandlingen tages stilling til, om der er m ² , der ikke medregnes i bruttoetagearealet, jf. Bygningsreglementet.
§ 7 Bebyggelsens ydre fremtræden		
§ 7, stk. 1, c	Facader skal være i et materiales naturlige farve, bejdset, brændt eller malet i lyse, grå eller gyldne nuancer. På hver facadelængde, som vist på tegning 5a, kan enkelte bygninger fremstå i mørke, grå eller gyldne nuancer eller i mørke jordfarver.	Facader skal være i et materiales naturlige farve, bejdset, brændt eller malet i lyse, grå eller gyldne nuancer. På hver facadelængde kan enkelte bygninger fremstå i mørke, grå eller gyldne nuancer eller i mørke jordfarver.
§ 7, stk. 1, k	I øvrige bygninger skal gulvkoten være mellem 0,0 og 0,4 m, målt i forhold til det omgivende terræn.	I øvrige bygninger skal gulvkoten være mellem 0,0 og 0,8 m, målt i forhold til det omgivende terræn.
§ 7, stk. 3, a	Tage på bygningerne skal være saddeltage, mansardtage eller være med ensidig taghældning. Der kan dog være op til 20 % flade tage i alt i byggefelt A, B, E, F.	Tage på bygningerne skal være saddeltage, mansardtage eller være med ensidig taghældning. Der kan dog være op til 30 % flade tage i alt i byggefelt A, B, E og F. Parkeringshuse og institutioner er undtaget.
§ 7, stk. 3, c	Højest 20 % af tagfladerne kan anvendes til opholdsarealer og taghaver/tagterrasser. Daginstitutioner er undtaget.	Højest 30 % af tagfladerne kan anvendes til opholdsarealer og taghaver/tagterrasser. Parkeringshuse og institutioner er undtaget.
§ 7, stk. 3, j	Om teknik på tage henvises til § 6, stk. 3j.	Om teknik på tage henvises til § 6, stk. 3.
§ 8 Ubebyggede arealer		

§ 8, stk. 6, under første afsnit		Hvis der placeres parkering i område IB skal byrummet være B1, og der skal ikke være en kantzone d ud for parkeringshuset.
§ 8, stk. 7 Byrum B og B1 (gårdrum)		I byrum B og B1 må op til 4 % af arealet anvendes til uoverdækket cykelparkering.
§ 8, stk. 8, kantzone b		Dybden af kantzonen kan indskrænkes på afgrænsede strækninger ved behov for areal til vendeplads.
§ 8, stk. 8, Kantzone a	Mindst 70 % af det på tegning 6b viste areal skal være bede med beplantning. Ved p-hus skal der være bede med facadebeplantning langs mindst 25 % af facadens længde.	Mindst 70 % af kantzonen skal være bede med beplantning. Ved parkeringshus skal der være bede med facadebeplantning langs mindst 25 % af facadens længde.
§ 8, stk. 8, Kantzone b	Mindst 70 % af det på tegning 6b viste areal skal være bede med beplantning. Ved p-hus skal der være bede med facadebeplantning langs mindst 25 % af facadens længde.	Mindst 70 % af kantzonen skal være bede med beplantning. Ved parkeringshus skal der være bede med facadebeplantning langs mindst 25 % af facadens længde.
§ 8, stk. 8, Kantzone c	Mindst 70 % af det på tegning 6b viste areal skal være bede med beplantning, herunder bede med facadebeplantning langs mindst 50 % af facadens længde.	Mindst 70 % af kantzonen skal være bede med beplantning, herunder bede med facadebeplantning langs mindst 50 % af facadens længde.
§ 8, stk. 8, Kantzone d	Mindst 90 % af det på tegning 6b viste areal skal være bede med beplantning, herunder bede med facadebeplantning langs mindst 50 % af facadens længde.	Mindst 90 % af kantzonen skal være bede med beplantning, herunder bede med facadebeplantning langs mindst 50 % af facadens længde.
§ 8, stk. 8, Kantzone f	Mindst 50 % af kantzonens areal skal være bede med	Mindst 50 % af kantzonen skal være bede med

	beplantning, herunder bede med facadebeplantning langs mindst 50 % af facadens længde.	beplantning, herunder bede med facadebeplantning langs mindst 50 % af facadens længde.
§ 8, stk. 8, Kantzone g	Mindst 50 % det på tegning 6b viste areal skal være bede med beplantning.	Mindst 50 % af kantzonen skal være bede med beplantning.
§ 8, stk. 11		Teknik- og Miljøforvaltningen kan ved dispensation tillade anden udformning af byrum og kantzoner samt placering af træer af hensyn til mulighed for brandredning.
Tegning		
Tegning 2a, 2b, 3a, 4a, 4b, 5a, 6a, 6b, 6c, 6d, 6e og 7a		Justering af byggefelterne med mindre forskydninger af det yderste af benene i de u-formede karréer. Konkret drejer det sig om, at bygningerne flyttes i et spænd fra 0,60 m til 3,9 m.
Tegning 2a	Eksisterende: 'Bolig / Publikumsorienteret serviceerhverv med mulighed for liberale erhverv' (mørkegrøn). Eksisterende: Markeringen 'Bolig / Serviceerhverv' (rød).	Forslag: 'Bolig / Parkering / Publikumsorienteret serviceerhverv med mulighed for liberale erhverv' (lysegrøn). Forslag: 'Bolig / Serviceerhverv / Parkering' (blå).
Tegning 2b	Eksisterende: 'Bolig / Publikumsorienteret serviceerhverv med mulighed for liberale erhverv' (mørkegrøn). Eksisterende: Markeringen 'Bolig / Serviceerhverv' (rød).	Forslag: til 'Bolig / Publikumsorienteret serviceerhverv med mulighed for liberale erhverv / Parkering' (ny farve). Forslag: 'Bolig / Serviceerhverv / Parkering' (blå).
Ny tegning 2c		Udpegning af konkrete byggefelter til alment boligbyggeri.
Tegning 3a		Der tilføjes en 'Overkørsel til parkering' på byggefeltet,

		der foreslås udlagt til parkeringsplint i underområde IB.
Tegning 3b		Vejsnit A-A: Højden på terrassen ændres til 1,2 m. Vejsnit B-B: Bredden på terrassen må højst være 50 % af kantzone b's bredde.
Ny tegning 4		<i>Zoner for placering af cykelparkering (fremgår af bilag 15).</i>
Tegning 5a		<i>Tegning slettes.</i>
Tegning 6a	Byrum B1.	Byrum B / B1.
Tegning 6a		Byrum E ved byggefelt D, indskrænkes, så det ikke overlapper med vejtype a og overkørsel til parkering. Desuden mindre justeringer af byrum E som følge af større vendepladser (fremgår af bilag 19).
Tegning 6b		Kantzone e (orange signatur) ændres til kantzone a (blå signatur).