

Høringsvar fra ejerforeningerne Øresund Strandpark - Etape 1 & 2

Der skal godkendes et tillæg til Kommuneplan 2011, fordi Skanska ønsker en højere bebyggelsesprocent – et spring fra 90 – 140, højere bygninger og ændret områdeinddeling.

Etagearealet til detailhandel skal øges med ca. 2.500 m² i et bydelscenter i stueetagen i et parkeringshus syd for metrolinjen ved Øresundsvej. Desuden skal der kun være mulighed for butikker på højst 200 m².

Indledning:

Vi har med interesse læst ”Redegørelse for lokalplanen og kommuneplantillægget”. Vi konstaterer, at bebyggelsesprocenten er hævet væsentligt fra 90 % til 140 % for området under ét. Kommunen har i forslaget tilladt, at boligernes/bygningernes højde kan øges fra de oprindelige 5 etager, der var normen, da boligerne tilknyttet foreningerne: ”Helgoland Strandpark 1 & 2, Øresundsgården 1 & 2, Øresundshave 1 & 2 og de fem etaper i Øresund Strandpark blev planlagt og bygget.

Vi har en vis forståelse for, at kommunen ønsker en højere bebyggelsesgrad, så kommunen får bedre mulighed for at skaffe boliger til byens voksende befolkning. Skanskas kan naturligvis kun være tilfreds med en højere bebyggelsesgrad, da den alt andet lige vil øge forretningen i forhold til det Skanska tidligere har været stillet i udsigt. Vi håber dog ikke, at kommunen har lavet sin plan ud fra et perspektiv om at begunstige en privat bygherre.

Derimod har vi ingen forståelse for, at den kommende bebyggelse kommer til at medføre meget store skyggegener for områdets naboer/de nuværende beboere. Tænkningen i den fremlagte plan er i modstrid med lokalplan 346, som kommunen og Skanska fremlagde tidligere og dermed i strid med den præmis, de nuværende beboere i området har købt deres bolig ud fra. Nemlig at de var sikret, at der maksimalt blev bygget i 5 etager inklusive stueetagen på hele området omkring Lergravsvej/Strandlodsvej og Øresundsvej.

Det er kritisabelt, at kommunen i den nærværende plan udelukkende tager højde for lysforhold for den kommende bebyggelse. Den kommende bebyggelse må ikke medføre yderligere skyggegener – end det, der var at forvente ved 5-etagers byggeri – for beboerne i ”det gule område”, dvs. de nuværende gulstensbebyggelser, som grænser op til plan-området.

Det er desuden ærgerligt, at det udsendte forslag ikke indeholder flere skyggediagrammer. Det er skuffende, at der kun medtages diagram for, når solen står højest på himlen og så ved efterårsjævndøgn – men ikke for årets seks mørkeste måneder.

Det ville klæde projektet, at information om skyggeforhold også blev oplyst ved vintersolhverv, hvor solen står lavest på himlen. Det ville give et mere retvisende billede af skyggeforholdene og være på et oplysningsniveau som i Lokalplan nr. 425 ”Krimsvvej” fra 2009, dvs. med skyggediagrammer for marts og december.

Vi kommer med konstruktive forslag til, hvordan den ønskede højere byggeprocent formentlig kan fastholdes, uden at ”det gule område” omdannes til ”området uden megen sol” og med en voldsom, næsten ubrudt mur med en højde på mellem 20 og 32 meters vinkelret på og vest for Øresund Strandpark-

etaperne. Parallelt syd for Øresundshave-bebyggelserne kommer bygninger med en højde på mellem 17 og 23 meter syd for. Dermed har vi – de nuværende beboere og planens naboer – fået "Sorte-Per"!

Forslag og indsigelser til de forskellige delområder I til VI i det samlede lokalplanområde – jf. tegning nr. 1 – Lokalrådets afgrænsning på side 29 i "Forslag til lokalplan med kommuneplanstillæg"

Område I – Parkeringshus mv. – forslag: tilføj etager til boliganvendelse

For at imødekomme en højere bebyggelsesgrad foreslår vi, at der oven på parkeringsfaciliteterne sættes et vist antal etager på max 5 – således at dette 'tårn' "kan kommunikere" harmonisk med tårnet, der ifølge planen er placeret i område II mod Strandlodsvej og område IV.

Dette nye beboelsesareal over butiks- og parkeringspladserne i Parkeringshuset vil ikke give skyggegener for nogle af de eksisterende beboelser; en delmængde af skyggen vil falde i den nedgravede metro-tracé. De fleste nye boliger her vil desuden få en særdeles attraktiv beliggenhed med udsigt ud over strandparken og/eller byen.

Vi forventer, at parkeringshus mv. er klar til brug, når senest 50 % af de kommende boliger er bygget. Kommunen bedes angive dens krav til bygherre ang. en tidshorizont for færdiggørelsen af parkeringshuset mv.(med boliger ovenpå) – som foreslået ovenfor.

Kommunen bedes bekræfte, at der er en gangbro over metro-tracén, når parkeringshuset er klar til ibrugtagning.

Finansieringen af Parkeringshuset

Ejerne af boligerne i Øresund Strandpark er alle medfinansieringspartner i Parkeringshuset. Øresund Strandpark – etape 1 har ved købet af Skanska betalt for hver deres andel af det kommende Parkeringshus. Vi ønsker at få klarhed over, hvorvidt vi hver ejer en P-plads i huset, og hvordan driften tænkes finansieret med henblik på mulighed for genforhandling af aftalekomplekset.

En løsning for denne problematik forventes naturligvis at være til stede inden byggeriet inden for lokalplanen påbegyndes.

Område II

Det stillede bygningsforslag giver for mange alvorlige skyggegener for de omkringliggende boliger i bebyggelserne Øresund Strandpark og Øresund Have – og kan derfor ikke accepteres.

Vi kan KUN acceptere, at "Bebyggelsesplanen er bygget op, således at der er mest sol til de enkelte lejligheder og byrum" (side 7 i Lergravsplanen), hvis en sådan plan garanterer, at kommunen og Skanska ikke giver "SortePer", dvs. **skyggen**, videre til de eksisterende boligbebyggelser. Det er ikke rimeligt moralsk eller etisk at gennemføre planer i området med en indbygget "SortePer-effekt" for planens konkrete naboer.

Forslag til at eliminere "SortePer-effekten", dvs. skyggegenerne

- 1) Der bygges ikke højere end 5 etager inklusive stueetagen
- 2) Der bygges som Skanska oprindeligt havde planlagt – og hvis der bliver tale om en ekstra 6. etage, bør den placeres længst mod vest, så skyggegener ikke vil fremkomme for de eksisterende boliger, der grænser op til Lokalplan Lergravsvej-området.

- 3) De nye boliger placeres hhv. længere mod syd og vest, så "mer-skyggen" falder i eget område, dvs. i område II, så de nuværende borgere i område IV og øst for område III (cykelstien) ikke får skyggegener ud over de forventelige ved fem etager i de tidligere planer.
- 4) Boligerne bygges à la dem i Øresund Have /Øresund Strandparkbebyggelsen – det giver havkig til mange boliger og relativ få skyggegener ifølge de tidligere planer.
- 5) Hvis der bygges højere end 5 etager skal disse ejendomme placeres så langt mod vest og syd som muligt i område II – så dette nye område åbner sig indadtil – og tager sin egen skygge – og ud mod de eksisterende bebyggelser og ud mod Strandvejen.
- 6) Parkeringshuset forsynes med max 5 etager med boliger, som kan blive særdeles attraktive.
- 7) Bygningen på "værkstedsgunden" skal spejlvendes og trækkes længere mod vest, så den ikke kommer til at ligge lige over for Øresund Parkvej - Etape 1 bebyggelsen, og som den - klods op ad cykelstien.

Vi anser, at en kombination af ovenstående forslag indfrier kommunens og Skanskas ønske om at forøge bebyggelsesprocenten fra en tæthed på 90 % til op mod de ca. 140 %.

Område IV ang. hjørneområdet (4312) ved Lergravsvej og cykelstien

I område IV jf. Tegning nr. 1 – lokalplanområdets afgrænsning – ønskes og forventes det, at den "L-boligblok", der er aftegnet på den nuværende værkstedsgrund, bliver max 4 etager. Desuden ønskes det, at bygningen placeres spejlvendt i forhold til den foreslåede skitse, hvor der ikke er taget skyldig hensynstagen til de eksisterende boliger i Øresund Strandpark. I øjeblikket er bygningen placeret klods op ad cykelstien, og det samme er Øresund Strandpark etape 1 boligblokken.

Ved at spejlvende "L-bygningen" så den placeres længst væk fra cykelstien og Øresund Strandpark etape 1, vil det give lidt lethed og et åbnet indtryk set fra cykelstien, Lergravsvej og stien ned mod Strandvejen og fra selve Strandvejen. Det vil tillige medføre færre skyggegener i Øresund Strandpark. Vores forslag vil formentlig også betyde, at en større andel af lejlighederne får udsigt mod Øresund.

Øvrige spørgsmål og kommentarer

Facader: Vi ønsker fortsat at bevare det gule murstens look fra det kommende "Kvickly Hus" over de eksisterende bebyggelser: Øresund Have, Øresund Strandpark og på den anden side af Øresundsvej Helgoland Strandpark og Øresundsgården for at skabe harmoni – mod den meget høje, noget blændende hvide center- boligbebyggelse på hjørnet af Øresundsvej/Krimsvej.

Vi kan kun tilslutte os, "at bygningernes materialer, udformning, farve og øvrige ydre fremtræden skal skabe en god helhedsvirkning sammen med omgivelsernes og give de forskellige afsnit af bebyggelserne et velargumenteret fællespræg med en arkitektonisk tilfredsstillende fremtræden", sådan som kommunen netop beskriver det på side 8 i Lokalplan 346 fra december 2001. Dvs. vi ønsker større ensartethed med nabo-bebyggelserne end, der er lagt op til i lokalplanforslaget.

Den grønne kile:

Ud fra en helhedsmæssig arkitektonisk betragtning er det en god ide at få et luftigt område, en grøn kile, i område II, der ligger overfor kilen i Øresund Strandpark. Kilen ønsker vi – som den oprindelige ide – at løbe til Strandlodsvej.

Vi anser det dog for givet, at kilen IKKE bliver gjort til en del af sti-systemet, så man ad den vej kan komme til Strandvejen.

Vi anser kommunens forslag som værende en grøn kile – uden en hensigt om at lægge de to stisystemer sammen i en evt. smutvej til den voldsomt trafikerede Strandvej. Denne opfattelse vil vi gerne have bekræftet af kommunen.

Parkeringskældre: Det synes, at der er planlagt parkeringskældre – hvor mange parkeringspladser drejer det sig om? Vil parkeringskældrene overflødiggøre det planlagte parkeringshus. Vi vil gerne informeres om kommunens tænkning og beregning af, hvordan parkeringsbehovet indfries.

Parkeringsnormen er fastsat til 1 p-plads per 150 m² etageareal? På hvilken måde harmonerer det med aktuelle situation i området. Indgår p-pladserne i parkeringshuset i den nye norm?

Cykelparkeringspladser: Vi har erfaring med, at der er yderligere behov for flere pladser - stort set alle beboere råder over mindst én cykel – Christiania-cykler, handicap-cykler mv. fylder endda for to. Moderne københavnere/bymennesker benytter cyklen ofte, de benytter metroen, og de benytter bilen, hvis de har lang og/ eller bøvlet offentlig transport til arbejdet. Derfor vil stort set alle boliger også have bil og 2-5 cykler. Den kendsgerning skal der tages højde for.

Det nævnes på side 5 i planen, at Lokalplanområdet ikke rummer bevaringsværdige bygninger eller træer – angående træerne har Skanska for nogle år siden selv klaret at fjerne en gruppe ca. 4 etagers høje træer, som stod mere eller mindre midt i område II (Tidligere luftfotos kan dokumentere dette.). OG de havde været bevaringsværdige, ligesom de to træer Skanska fik kommunens tilladelse til at fjerne i forbindelse med nedlægning af en større rørledning i Amagerbanen-tracén, hvorved Skanska sparede omkring 30.000 kr. til en ”muraftstøtning” under udgravningsarbejdet.

Amager Øst Lokaludvalgs tanker om stikkanal ved bl.a. Lergravsvej – hvordan hænger det sammen med kommunens aktuelle plan?

De planer finder vi meget interessante og er meget positive stemt for dem – men kan kommunen forklare, hvordan disse tanker kan udmøntes i konkrete stikkanaler med genetablering af den gamle kanal, så bydelen får en åben vandvej og ikke blot bil- og cykelveje.

Afsluttende bemærkninger

Vi forventer, at vores konkrete og afbalancerede forslag vil blive taget i betragtning i udarbejdelsen af den endelige plan for Lergravsvej-projektet.

Vi ønsker et alle tiders område, hvor nuværende og kommende beboere vil trives såvel inde som ude året rundt!

Vi stiller os gerne til rådighed med yderligere konstruktive forslag.

Vi byder vores kommende naboer hjertelig velkommen.

Mange hilsner,

På vegne af Bestyrelserne for Øresund Strandpark – Etape 1 og Etape 2

Ellen-Margrethe Soelberg