



Vedr. parkering Telegrafvej 7a og 7b, Ballerup Kommune

Baggrund

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplan for Telegrafvej 7A og B, har parkering været genstand for mange drøftelser. Nærværende notat har til hensigt at skabe fleksibilitet omkring parkeringsløsningen. Dette for at kunne tilpasse sig de kommende brugeres behov og skabe den rette kombination af parkering i konstruktion og på terræn.

Geopartner
Landinspektør A/S
CVR-nr. 20014784

Dir. tlf. 6124 4245
MDK@geopartner.dk

J.nr.
Dato 17.09.2020

Samlet parkeringsløsning (i p-hus, p-kælder eller p-plads)

For at sikre tilfredsstillende friarealer er parkering i konstruktion for den del der overstiger en bebyggelsesgrad på 70%. Telegrafvej 7 A og B ender på en bebyggelsesgrad på 90-100%. Der skal således skabes plads til parkering i konstruktion for 20-30% af bebyggelsen.

Parkering i konstruktion er forbundet med store omkostninger og det kan derfor være fordelagtigt at samle parkeringen i en fælles parkeringsløsning i hus eller kælder inden for en acceptabel gåafstand. Samlet parkering skaber mere bevægelse i byrummene, idet brugerne skal bevæge sig længere fra deres bolig til deres parkeringsplads. Gåturen er positiv for byen, idet den genererer liv og møder mellem områdets beboere. Brugere vil i udgangspunktet værdsætte en p-plads tæt på boligen. Men ved at skabe en samlet p-hus-løsning vil det trække biltrafik væk fra de mindre bolig gader. Det vil bidrage til mere trygge omgivelser tæt på boligerne til gavn for brugerne af ejendommene.

Referencer

Der er de senere år lavet flere byudviklingsprojekter med fælles parkeringsløsning. Som reference kan henvises til Arenakvarteret i Ørestad – se vedlagte link til Lokalplan, §8 og §5. stk. 3

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/a9673233-9c38-4152-916b-ec24b3fa55a4/6591a27b-d3df-4a65-9ad9-d00aad52c1b3/Attachments/e752d435-fca0-45a2-b463-30b96dd0d0e6.PDF>

I Høje Tåstrup har man i Lokalplan 2.13.1.25 (2016) tilladt fælles parkering udenfor lokalplanområdet, som supplement til parkering på egen matrikel. Formuleringen lyder:

"Af lokalplanens parkeringsbehov, er de 27 parkeringspladser til rådighed på omgivende fællesparkeringsarealer. Resten skal etableres indenfor lokalplanområdet ..."

Lokalplanen giver således mulighed for at etablere parkeringspladser til opfyldelse af gældende p-norm, udenfor lokalplanområdet.

For Telegrafvej gælder det, at de tilstødende ejendomme på Baltorpbakken 14 og TEC grunden også er under udvikling til boliger, ligesom Telegrafvej 5 er udbudt til salg. Grundejeren af Telegrafvej 7A har betinget købt Baltorpbakken 14, og det kan ikke afvises at også TEC eller Telegrafvej 5 på et tidspunkt i nær fremtid, vil indgå i samme ejerkreds som Telegrafvej 7A eller 7B. Opføres der f.eks. et p-hus på TEC grunden, måske endda af samme bygherre som skal bygge på Telegrafvej 7A eller 7B, er det uhensigtsmæssigt at kræve etablering af en omkostningstung p-kælder, som der måske ikke er behov for.

Sikring af etablering af fælles p-løsning

Ved etableringen af en fælles parkeringsløsning vil der søges om fravigelse af kravet om etablering af p-pladser på egen grund. Kommunen kan tillade fravigelsen ud fra byggelovens §22, stk. 6, som skriver følgende:

... bestemmelser for kommunalbestyrelsens adgang til at gøre en fravigelse fra bestemmelser om tilvejebringelse af parkeringsarealer på egen grund betinget af, at der sker indbetaling til en kommunal parkeringsfond, eller at der foreligger et forpligtende grundlag om, at parkeringsarealerne i forbindelse med eller i forlængelse af byggeriets opførelse tilvejebringes på et andet areal end den ejendom, hvorpå byggeriet opføres, herunder at parkeringsarealerne skal have en hensigtsmæssig placering i forhold til den ejendom, hvorpå parkeringspladserne skulle have været anlagt."

Følgende løsninger sikrer, at der er tilstrækkelig p-dækning for de omfattede ejendomme. Løsningerne giver ingen risiko for, at parter kan opsiges reguleringen uden kommunens accept, som derved har mulighed for at sikre, at p-dækningen er overholdt på anden vis (ved f.eks. etablering af parkering på egen grund) inden nedlæggelse af de fælles p-arealer kan ske.

Løsninger til sikring af p-arealer

Tinglysning af deklaration om fælles parkeringsplads for de omfattede ejendomme. Da deklarationen omhandler en hel parkeringsejendom, er den ikke omfattet af udstykningslovens bestemmelser om tidsbegrænsning. Den kan tinglyses med bestemmelse om, at de fælles p-pladser udgør p-dækning for de omfattede ejendomme, og at den

alene kan opsiges med kommunens accept. Deklarationen kan tinglyses på ubestemt tid, da den ikke er omfattet af udstykningslovens §16.

1. Deklarationen om fælles parkeringsplads kan suppleres med en brugsretsdeklaration, der fordeler de enkelte p-pladser til hver ejendom. Brugsretten stiftes med opsigelsesvarsel på 30 år. Dvs. den udløber aldrig. Den kan ligeledes tinglyses med bestemmelse om, at den alene kan opsiges med kommunens accept. Kommunen kan derfor sikre, at der ikke laves en uhensigtsmæssig fordeling mellem ejendommenes parkering, uden at en tilstrækkelig p-dækning er opfyldt på anden vis.
2. Der deklareres en offentligretlig deklaration om, at X antal p-pladser udgør p-dækning for den ene ejendom og Y pladser for den anden. Deklarationen kan ikke aflyses uden tiltrædelse fra kommunalbestyrelsen. Så vil det være en offentligretlig regulering iht. byggeloven, og kan derfor ikke betragtes som en brugsret, der er omfattet af udstykningslovens §16.
3. Udlæg af privat fællesvej for de to ejendomme. Vejen indeholder vejudstyr (p-pladser). Kommunen som vejmyndighed kan bestemme, at evt. ændringer af vejarealets brug ikke må forekomme. Denne kan samtidigt kombineres med pkt. 1 eller 2.

Ovenstående løsninger kan udføres på baggrund af tilladelse iht. Byggelovens §22, stk. 6. Det vil i den sammenhæng ikke være nødvendigt at have forholdene reguleret gennem lokalplan.

Ændringsforslag

Det er på den baggrund grundejernes indstilling, at der åbnes op for en samlet p-løsning i hus, kælder eller p-plads på en eller flere tilstødende grunde, som alle ligger inden for en afstand af 100m fra grundene.

Kan en p-løsning ikke anvises af grundejerne med parkering på anden matrikel, som kommunen til den tid vil stille sig tilfreds med, skal den enkelte grundejer etablere parkering på egen grund. Man ønsker blot at give bygherrerne mulighed for at kunne præsentere en samlet p-løsning for kommunen under byggesagsbehandlingen, og for det tilfældes skyld at kommunen godkender løsningen, have muligheden for at gennemføre denne, uden behov for en ny lokalplan eller et tillæg.

Kommunen anmodes derfor principielt om accept af, at fælles p-løsninger for flere ejendomme kan etableres i området.

Delebiler og p-pladser

Delebilsløsninger opleves som meget attraktive, for brugere der gerne vil koble forskellige mobilitetsløsninger (gå, cykle, elcykler, offentlig transport, debiler, samkørsel etc.). Lokalplansforslaget griber denne udvikling med et forslag om at lade 3 p-pladser udgå til fordel for 1 delebil p-plads. Erfaringer fra København og andre byer viser, at en delebil erstatter 5-10 privatbiler (se bilag)

”Data og brugerundersøgelser fra forskellige byer viser, at omkring 70-80% af delebil-medlemmer ville have haft egen bil, hvis ikke de brugte delebil. Beregninger fra undersøgelserne viser også, at en delebil typisk erstatter 5-10 privatejede biler. Hertil kommer, at bilister, der bliver delebilister, kører 30% mindre i bil, og de både går, cykler og anvender kollektiv trafik mere end bilister med egen bil.”

Ændringsforslag

Det er grundejerens indstilling at forholdet mellem debiler og p-pladser bliver mindst 1 til 7, baseret på erfaringer fra andre byer. Kan dette ikke imødekommes, foreslår grundejerne at forholdet bliver mindst 1 til 5.

Erstatningspladser

Jf. lokalplanen skal der tilvejebringes p-pladser efter kommunen p-norm. Ved etablering af debilsløsninger reduceres antallet af p-pladser. Lokalplanen insisterer på at reduktionen sker på terræn og ikke i p-kælder.

Reduktion af p-pladser på terræn kan frigøre plads til flere friarealer. Bebyggelserne rummer ca. 50% friarealer.

Ændringsforslag

Der er grundejernes indstilling at debilsløsninger kan reducere antallet af p-pladser på terræn eller i p-kælder. Og at det er op til grundejeren selv at vælge hvad der passer bedst til brugernes behov.

Delebiler kan spare plads til parkering i byerne

Adgang til delebil kan være løsningen for de mange, der i det daglige cykler, går og bruger kollektiv trafik, men til tider har brug for en bil fx til familieturen ud af byen og til storindkøb. Erfaringer fra København og andre byer viser, at en delebil erstatter 5-10 privatbiler, og derved spares der plads til parkering. Derfor har Københavns Kommune vedtaget en strategi for delebiler og har sammen med Region Hovedstaden gennemført et forsøg med at omdanne p-pladser til et lokalt byrum kombineret med delebilpladser.



Af Annette Kayser, projektleder,
Københavns Kommune
annkay@tmf.kk.dk

Deleøkonomi og deleordninger

Deleøkonomi og deleordninger bliver generelt mere og mere udbredt, og inden for transport er der de senere år kommet flere og flere muligheder for at deles om biler. Set ud fra et ressourcspørgsmål virker det oplagt at deles mere om netop bilerne, da de i gennemsnit står ubenyttede hen over 95% af tiden – og i de større byer er det endda endnu mere. For eksempel viser

droneregistreringer af parkerede biler i Københavns brokvarterer, at omkring 25% af bilerne ikke benyttes i ugens løb.

Samtidig har mange byer udfordringer med sparsom plads i de centrale områder, og da biler har behov for plads til parkering både hjemme, ved arbejde, ved indkøb osv., kræver alene parkeringen en del plads i byrummet. Desuden giver biltrafikken udfordringer med trængsel og miljø både i og mellem byerne.

Disse overvejelser har givet anledning til, at Københavns Kommune har set nærmere på, hvordan delebiler kan bidrage til en bedre mobilitet i byen.

- **Nabo-til-nabo** biler er private bilejere, der udlejer deres bil til andre gennem en medlemsordning på nettet. Udlejer fastsætter selv pris, og udlejer og lejer aftaler tid og sted for overdragelse af bilen.
- **Leasingkoncept** er en løsning, hvor man får billigere leasing af en bil ved at melde bilen til en nabo-til-nabo ordning.
- **Samkørsel** er private bilister, der tager andre med i bilen. Det kan aftales mellem personer, der kender hinanden, eller det kan ske via en samkørselsportal, som med websites og app's gør det nemt for samkørere at finde hinanden.

Forskellige typer af delebiler

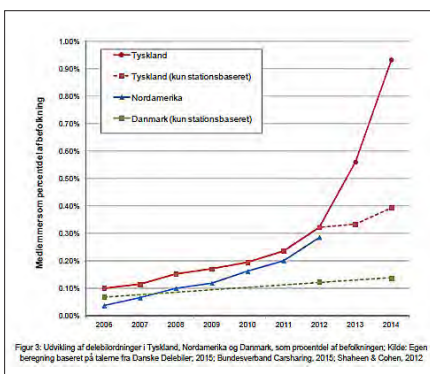
Der er en række forskellige måder at dele bil på – lige fra at en familie deler bilen med andre til firmaer, der ejer og organiserer delebiler. Udover det med at en familie selv deler sin bil med andre, findes der følgende:

- **Delebiler med fast stamplads**, som hentes og returneres til samme plads. De udbydes af et firma eller en forening, og brugerne betaler for medlemskab samt forbrug ved kørsel. Der er tale om forskellige typer biler, og de kan reserveres både i god tid og kort før brug.
- **Delebiler uden fast stamplads**, som kan hentes ét sted og afleveres et andet, begge dele inden for et fast område. Brugere betaler for brug af bilen. Der er indtil videre tale om flåder af ens typer bil, og de kan kun reserveres med kort varsel.

Delebiler med fast stamplads giver færre biler

Det kan diskuteres, om delebiler giver mere bilkørsel, fordi flere får adgang til bi, eller mindre bilkørsel, fordi flere undlader at købe egen bil. De undersøgelser, som Københavns Kommune har samlet ind for at arbejde med delebiler, giver et godt grundlag for at vurdere effekter af delebiler med fast stamplads, mens det er sparsomt med kendskabet til effekter af delebiler uden fast plads.

Ud fra undersøgelserne kan det konkluderes, at delebiler med fast plads som alternativ til egen bil kan påvirke pladsbehov, klima og miljø, økonomi og sundhed. Påvirkningerne hænger især sammen med, hvor mange privatbiler en delebil erstatter, og hvordan man som delebilist transporterer sig i forhold til andre.



Figur 1. Udvikling i medlemmer nationalt – tyder på større potentiale i Danmark. Kilde DTU Transport, maj 2015.



Figur 2. I Krusågade på Vesterbro blev 19 parkeringspladser omdannet til 4 delebilpladser, 4 elbilpladser (til elbybilerne), 1 plads til bycykler samt 10 pladser til minipark.

Data og brugerundersøgelser fra forskellige byer viser, at omkring 70-80% af delebilmedlemmer ville have haft egen bil, hvis ikke de brugte delebil. Beregninger fra undersøgelserne viser også, at en delebil

typisk erstatter 5-10 privatejede biler. Hertil kommer, at bilister, der bliver delebilister, kører 30% mindre i bil, og de både går, cykler og anvender kollektiv trafik mere end bilister med egen bil. Også danske transportvane-

undersøgelser viser, at delebilister benytter cykel og tog væsentlig mere end alle andre.

Effekterne kommer således både af, at der er færre biler, og at delebilbrugere kører mindre. Der er to vigtige grunde til, at de kører mindre: Den ene er praktisk – når man ikke har en bil parkeret uden for døren, bliver andre transportformer mere attraktive. Den anden er økonomisk – omkostningerne er direkte knyttet til den enkelte køretur i stedet for til faste, månedlige – umiddelbart lidt "usynlige" ydelser. Det betyder, at man ved den enkelte tur i langt højere grad overvejer andre muligheder.

Mindre pladsbehov

Når én delebil erstatter 5-10 private biler, reduceres pladsbehovet til biler, og det gælder både til vejareal og parkeringspladser. En bil, der dagligt bruges til og fra arbejde, optager både en parkeringsplads ved ejerens bolig og en ved arbejdspladsen. Desuden kræver den plads på vejen mellem de to steder, og det er som regel i myldretiden. Delebilister bruger ikke i særlig høj grad bil til og fra arbejde.

Et studie af svenske erfaringer med delebiler sammenligner bilejerskab før og efter medlemskab af en delebilsordning. Det viser, at behovet for p-pladser er reduceret med 600 i Göteborg, 200 i Malmö og 600 i Stockholm. Hvis det også tages med, at nogle medlemmer har undladt at købe egen bil som følge af medlemskabet, er besparelsen 25% større. Samlet svarer det til, at der er sparet 40.000 m² parkeringsareal i de tre byer.

Strategi for delebiler i København 2017-2020

Udviklingen og erfaringer fra andre lande tyder på, at de nyere deleordninger vil komme til at betyde mere med tiden (se figur 1), men på nuværende tidspunkt er erfaringer med effekter for trængsel og miljø sparsomme. Således har kommunen valgt at arbejde med en kortsigtet strategi, der udelukkende omfatter delebiler med fast stamplads.

Udarbejdelse af strategien er baseret på inddragelse af relevante parter og aktører på delebilområdet samt på en generel indsamling af viden fra analyser, konferencer og workshops. Herudfra er der opstillet mål for og konkrete tiltag til at fremme delebiler i København. Udpegningen af mål og tiltag tager udgangspunkt i, at det er vigtigt, at delebiler indgår som en integreret del af det samlede transporttilbud. De mulige gevinster for borgere, brugere og byen opnås, når delebilisme kan indgå i et forholdsvis sømløst samspil med kollektiv trafik, cykler, gang og taxi. Herved kan delebilen være det led, der gør, at flere kan undlade at købe egen bil, ligesom delebilen kan være en mulighed for at prøve miljø-

venlige biler som fx elbiler.

For at dække både udbredelse, miljøvenlighed og samspil med andre omfatter målene tre emner, nemlig flere delebiler, en vis andel elbiler samt et samspil med kollektiv transport. I 2016 var der omkring 240 delebiler og 5.000 medlemmer i København, men i to forskellige studier er det vurderet, at potentialet er 5% af husstandene, hvilket svarer til ca. 15.000 medlemmer. Målet for flere delebiler er at opnå potentialet, altså ca. en tredobling af biler og medlemmer. Dermed er målet, at der er mindst 750 delebiler i København i 2020.

Det kræver indsats både fra kommune og fra andre aktører på delebilområdet. I strategien er der udpeget en række konkrete tiltag, som kommunen vil arbejde videre med, og disse er grupperet inden for de fem områder:

- Parkering
- Synlighed
- Byudvikling og byplanlægning
- Kommunens egen kørsel
- Samarbejder.

Et eksempel på tiltag – delebiler i lokale byrum

Som et af de første skridt er der i foråret gennemført et forsøgsprojekt, der handler om at gøre den direkte sammenhæng mellem delebiler og sparede p-pladser mere tydelig. Samtidig skulle beboernes villighed til at benytte delebil, bycykel eller kollektiv trafik i stedet for bil testes.

Med inspiration fra et lignende projekt i Berlin har et partnerskab bestående af Region Hovedstaden, Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune og BMW Group gennemført et tre-måneders forsøg

med omdannelse af parkeringspladser i to gader. I Krusågade på Vesterbro blev 19 parkeringspladser omdannet til 4 delebilpladser, 4 elbilpladser (til elbybilerne), 1 plads til bycykler samt 10 pladser til minipark. Miniparken blev indrettet med bænke, kasser med grønt og legemuligheder, alt sammen udstyr, der var genbrug fra andre steder (se figur 2). Tilsvarende omdannelser blev foretaget på Henrik Ibsens Vej på Frederiksberg.

Udover de fysiske omdannelser blev beboerne tilbudt en samlet mobilitetspakke med tilbud til delebiler, bybiler, lejebiler og bycykler, som alle beboere kunne benytte. Dertil blev bilejere, der var villige til at opmagasinere deres bil tilbudt et Rejsekort Flex med 2520 kr. og 2x500 kr. rabat på biludlejning.

Der blev gennemført en større rekrutteringsproces, først i de to gader og siden også i de omkringliggende kvarterer. I alt deltog 162 beboere, og 7 valgte at opmagasinere deres bil. Deltagerne var yngre, rigere og havde flere børn end gennemsnittet. En fjerdedel af deltagerne benyttede et af mobilitetstilbuddene, men kun få brugte delebilerne. Årsager til få brugere af delebilerne var forsøgets relativt korte varighed, og at mobilitetspakken ikke havde en samlet indgang. I stedet skulle brugerne ind på de enkelte tilbud hver for sig.

Evalueringen viser en stor opbakning til projektet – 74% af deltagerne er enige i, at kommunen skal fortsætte med at omdanne parkeringspladser til andre formål, og de er især positive over for omdannelser til lokale grønne opholdsområder. Miniparkerne var populære og blev hovedsageligt brugt som kortvarige opholdssteder på vej til og fra hjemmet.

Kommunalbestyrelsen
Miljø & Teknik
Hold-an-Vej 7
2750 Ballerup

Ballerup, den 14. oktober 2020

Høringsvar til Lokalplanforslag 178 / Telegrafvej

Grundejerforeningen Råmosen har tidligere indgivet høringssvar til den samlede helhedsplan for det kommende nye bydelskvarter på Telegrafvej og Baltorpbakken, hvor den tidligere postgrund/papirfabrik også er omfattet af denne.

Vi vil gerne i den forbindelse kvittere positivt for, at vores tidligere høringssvar og anmærkninger til helhedsplanen er blevet hørt og taget med ind i det videre arbejde med skabelsen af det nye bydelskvarter; herunder også bebyggelsen af postgrunden.

Som beliggende nabo på Atlasvænge ser vi overordnet frem til at der skabes et mere sammenhængende kvarter og bydel i den del af Ballerup grænsende op til Pederstrup.

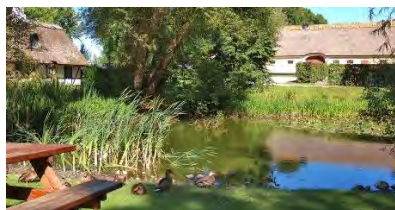
Med det fremlagte **lokalplanforslag 178** som omhandler bebyggelse af den tidligere postgrund/papirfabrik på Telegrafvej grænsende op til Atlasvæge, bliver der nu taget hul på igangsætningen af helhedsplanens etape 1, hvortil vi med dette høringssvar har følgende kommentarer og anmærkninger.

1. Bydelskvarter i et idyllisk landskabsområde

Ved den allerførste præsentation af det nye bydelskvarter "Baltorp Bykvarter", som blev præsenteret på et borgermøde i september i 2019 fremgik det, at man fra Kommunens side ønskede at skabe en ny bydel som bebyggelsesmæssigt vil byde på en variation af tæt-lavt bebyggelser som rækkehuse og parceller samt etagebyggerier med 2-6 etager, hvor især bebyggelserne med de 6 etager skulle ligge i den østlige del på Telegrafvej vendt ud mod Vestbuen.

For de fremmødte gav præsentationen et gennemtænkt billede af en kommende ny bydel, hvor der var taget højde og vis respekt for det område, som denne bydel skulle grænse op til og blive en del af; herunder Pederstrup, Atlasvænge og Råmosen. Et område som er præget af et grønt islæt, tæt-lavt bebyggelser og masser af natur.

På det seneste borgermøde afholdt den 7. oktober 2020 blev det meget klart for de fremmødte, at Kommunen i den medgået tid siden sidste borgermøde har lyttet meget/for meget til Kommunens to byplanlæggere (begge som ikke bor i Kommunen) om tankerne for byfortætning, og at grøn islæt skabes ved nogle enkle træer i et klinisk åbent byrum. En arkitektur som i vores optik matcher dårligt det omkringliggende eksisterende nærmiljø.



På Atlasvænge ved vi af bitter erfaring, at ejere/bygherrer af grundene ikke er optaget af at skulle skabe miljø, men først og fremmest at tjene på at bygge så mange kvadratmetre, som muligt.

Som det fremgår af Lokalforslaget ses dette også meget tydeligt. Her vælger man at lægge på den omhandlende grund, benævnt 1 i bilag 4, hele 12 bygninger, hvoraf kun 2 bygninger er med 2 etager vendt ind mod Atlasvænge (I+L).

På borgermødet den 7. oktober 2020 fremgik det også, at TEC-grunden bliver sat til salg og skal omdannes til tæt-lave bebyggelser (rækkehuse i 1½-plan).

Forslag

Som tætteste nabo til den omhandlende grund (1+2) i Lokalplanforslag 178 vil Grundejerforeningen gerne appellere til en nærmere eftertanke omkring placeringen af de kommende bebyggelser i forhold til etagemeter ud fra en betragtning og forhåbentligt respekt for det landskabsområde, som bydelen bliver en del af.

Vi foreslår derfor, at man kigger på muligheden for, at etagebebyggelserne A, B, C, D og G på grund nr. 1 benævnt i bilag 4, også bliver i max 1½-2 etagemeter og på den måde vil hænge arkitektonisk bedre sammen med bebyggelser i Pederstrup, på Atlasvænge og på TEC-grunden, som netop skal omdannes til tæt-lavt bebyggelse.

På den måde tilgodeser man også det overordnet åbne og grøn islæt og natur, som danner rammen om denne del af Ballerup.

Vi henstiller endvidere til at ejerne/bygherrerne på den samlede benævnte grund i Lokalplanforslaget både via lokalplanens bestemmelser og i de kommende byggetilladelser pålægges at sikre et grønt miljø i henhold til intensionerne i Lokalplanforslaget.



2. Bebyggelse/byggefelter og terrænregulering

I hh. til oversigten af bebyggelsesfelter og bebyggelsesgrader (m2) vil der på den tidligere postgrunds sydvestlige del ind mod Atlasvængets østlige del blive opført bebyggelse af 2 etager (byggefelt I) og 2-4 etager (byggefelt L) jf. bilag 2.

Vi har i sagsfremstillingen til udvalgsrådet i Miljø & Teknik den 11/8 kunne læse, at af bebyggelsen (byggefelt L) vil bygningens 2-etager været vendt ind mod Atlasvænge og de 2-4 etager være vendt ud mod Telegrafvej-området. Dette fremgår ikke tydeligt af Lokalplanforslaget.

Det fremgår ikke af oversigten i Lokalplanforslaget, hvorvidt der på taget af bygning I og bygning L skal opføres tagterrasser, udendørs opholdsareal, orangeri, urtehaver m.m., som Lokalplanforslaget åbner op for jf. side 15.

Det er ikke et uvæsentlig forhold, idet beboerne til disse boliger vil få frit udsigt udover hele Atlasvænge-området fra mere end 9-15 meters højde. Vi formoder samtidigt, at boligerne på de nævnte to byggefelter tillige vil få vestvendte altaner og med frit udsyn til parcellerne på Atlasvænges østlige del.

Det fremgår endvidere ikke af oversigten, i hvilken meterafstand, at de to nævnte bebyggelser skal ligge fra skel/bepplantningsbæltet (bilag 2). Af tidligere sagsfremstilling på Miljø- og Teknikudvalget og i vores dialogmøder med Kommunens to byplanlæggere fik vi det indtryk, at alle bebyggelserne på den vestlige del af postgrunden, benævnt 1 på bilag 2, vil blive anlagt med en meterafstand på 12m til skel.

På borgermødet af den 7. oktober 2020 blev der flere gange fra beboerne på Atlasvænge givet stor bekymring for afstanden til skel. Her nævnte den ene byplanlægger, at der var lagt op til en afstand til skel på 25m (?), mens den anden byplanlægger fremlagde i sin præsentation en afstand til skel på blot 2m (?), idet de nederste boliger i etagebebyggelsen vil kunne anlægge terrasse/have i det grønne bælte frem mod skellet, som er skellet ind mod den nordøstlige del af Atlasvænge.

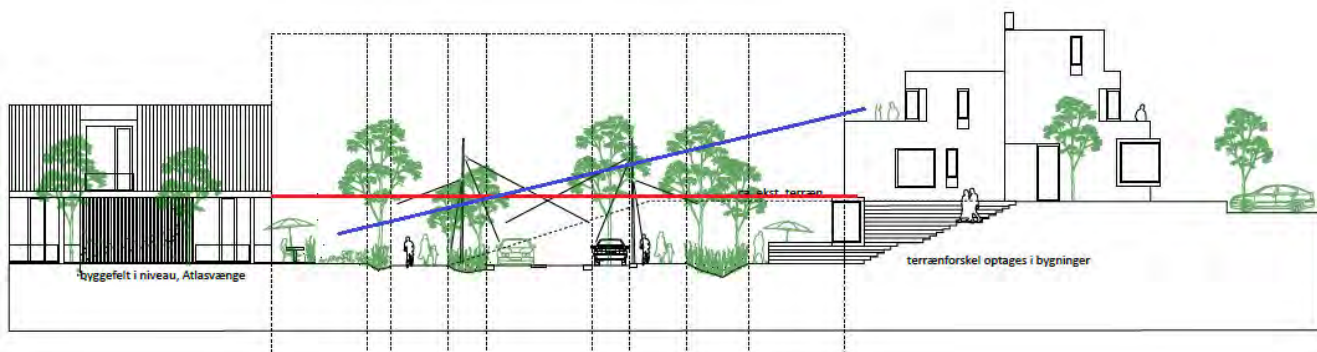
Det er ikke et uvæsentlig forhold, idet en større afstand til skel vil være med til at mindske gener ved nabostøj, indkig, udsigt til de private hjem på Atlasvænge og forstyrrelse af privatlivets fred.

Byggefelt	Maks. etageantal og højde (målt fra gulvkoten i stueplansniveau)	Maks. m ² bebyggelse*	Særlig regulering
A	3 etager + kælderetage / 12 m 4 etager + kælderetage / 15 m (kote: 38.00)	1719	Opføres i varierende højde. Den højeste del skal opføres i byggefeltets nordlige del.
B	4 etager + kælderetage / 15 m (kote: 38.00)	1038	
C	4 etager + kælderetage / 15 m (kote: 38.00)	1018	
D	3 etager + kælderetage / 12 m (kote: 38.00)	800	
E	4 etager / 15 m (kote: 38.00)	932	
F	4 etager / 15 m (kote: 38.00)	820	
G	3 etager + kælderetage / 12 meter	701	
H	4 etager / 15 m	820	
I	2 etager / 9 m	476	
J	4 etager / 15 m	952	
K	4 etager / 15 m	932	
L	2 etager / 9 m 4 etager / 15 m	1342	Opføres i varierende højde. Den laveste del af bebyggelsen skal opføres i byggefeltets vestlige del.
M	4 etager / 15 m	952	
N	4 etager / 15 m	896	
O	4 etager / 15 m	816	
P	4 etager / 15 m 5 etager / 18 meter	1672	Opføres i varierende højde. Den højeste del af bebyggelsen inden for byggefeltet skal markere hjørnet mod Telegrafvej.
Q	4 etager / 15 m	816	
R	4 etager / 15 m	816	
S	4 etager / 15 m	896	
T	4 etager / 15 m	816	
U	4 etager / 15 m	816	
V	4 etager / 15 m 5 etager / 18 meter	1756	Opføres i varierende højde. Den højeste del af bebyggelsen inden for byggefeltet skal markere hjørnet mod Telegrafvej.
X	4 etager / 15 m	816	
Y	4 etager / 15 m	896	

6.6 Der kan ske en omfordeling af etagemeter med op til 10% mellem de enkelte byggefelter. Ændringer i fordelingen skal godkendes af Ballerup Kommune

I vores tidligere fremsendte høringssvar til helhedsplanen (side 35) har vi påpeget problematikken med terrænforskellen mellem det kommende etagebyggeri på den tidligere postgrund og bebyggelsen på Atlasvænge. Illustrationen i helhedsplanen er visuel forkert, idet ingen bebyggelser på Atlasvænge er i 2 eller 1½ plan. Det betyder, at der er skal foretages en betragtelig terrænregulering på den tidligere postgrund, hvor bebyggelse I og L vil ligge tættest på Atlasvænge-områdets østlige del.

Beboerne/husejerne på Atlasvænge har købt grund og ejendom ud fra en præmis om, at privatlivets fred kunne respekteres, og ingen beboere på Atlasvænge er i forbindelse med køb af grund/hus på området gjort opmærksom på, at der i nær fremtid skulle ligge etageejendomme på op til 6 etagemeter på grunden, der ligger bagved Atlasvænge-området.



Den røde streg viser det faktiske højdeforhold på bebyggelserne på Atlasvænge stillet over for de foreslåede bebyggelser (I+L) på den tidligere postgrund.

Den blå streg demonstrerer, hvilket frit udsyn der vil være fra etagebyggeriet til grundejernes baghaver på Atlasvænge uden hensyntagen til privatlivets fred.

Forslag

Vi forslår, at der foretages en større terrænregulering end den, der er lagt op til i Lokalplanforslaget, således at bebyggelserne på grund 1, benævnt i bilag 2 kommer ned i et niveau, der vil mindske de nævnte indbliksgener, støj m.m. i forhold til bebyggelserne på Atlasvænge i den nordøstlige del.

3. Beplantning



På bilag 2 til Lokalplanforslaget er der illustreret en grøn beplantningsplan, og det fremgår af Lokalplanforslaget (s. 20), at det eksisterende beplantningsbælte langs den vestlige afgræsning skal så vidt muligt bevares, bl.a. af hensyn til det **noget lavere beliggende naboareal** (Atlasvænge).

På nedenstående billeder ses det omtalte beplantningsbælte set inde fra Atlasvænges østlige del grænsende op til den omhandlede grund i Lokalplanforslaget.



Det ses tydeligt her, at beplantningsbæltet **langt fra er så tæt bevokset** som vist på billede på side 20 i Lokalplanforslaget set fra Alastvænge og de parceller, der støder op til det omtalte beplantningsbælte.

Forslag

Vi opfordrer kraftigt til, man både via Lokalplanens bestemmelser og ved de kommende byggetilladelser sikrer, at den nuværende beplantning, som står både i skel og på den benævnte grund bibeholdes og må således ikke af ejerne/bygherrerne fjernes i forbindelse byggemodningen.

Vi anbefaler kraftigt, at det eksisterende beplantningsbæltet tilføjes flere store buske og træer (6-12 m højde) for at gøre bæltet **helt tæt** og dermed skærme af for lysgener fra gadebelysning, evt. lys på bebyggelsen, lys fra evt. tagterrasser, lys fra altaner og vinduer stammende fra bebyggelserne (I+L) benævnt på bilag 2.

4. LAR-løsninger

Ved behandling af helhedsplanen er der blevet drøftet bortledning og afstrømning af regnvand på Telegrafvej-området. I den forbindelse har Novafos kommet med følgende udtalelse:

Området er ikke nedsvivningseget. Langs Telegrafvej vil regnvand ikke blive håndteret i åbne render, som foreslået i helhedsplanen. Det vil være omkostningsfyldt hovedsageligt grundet placering af eksisterende ledninger.

Dialogen med Novafos klargjorde videre, at der vil være behov for tilbageholdelse af overfladevand i det vestlige område, mens der i det østlige område ikke er behov herfor. Tilbageholdelse af regnvand i det vestlige område forventes at skulle ske i parkeringsarealer under jorden.

Ovenstående udtalelse og klarlæggelse fra Novafos stemmer helt overens med de oplevelser, som Grundejerforeningen og beboerne har på Atlasvænge. Overfladevand og nedsvivning af dette er en meget stor udfordring i hele området. En udfordring som Grundejerforeningen på Atlasvænge nu har kæmpet med at få løst ved bl.a. at have haft dialog med Miljø & Teknik i mere end 1½ år, som udmundende i en tilbundsgående undersøgelse udført af Orbicon sidste sommer.

Eftersom Atlasvænge ligger i et lavere jordniveau end den i Lokalplanforslaget omhandlende grund, er vi ovenud bekymret for, at udfordringen med overfladevandet fra grunden vil blive overført til Atlasvænge, der i forvejen kæmper med for megen vand på området – vand kan som bekendt ikke løbe opad, kun nedad.

På borgermødet den 7. oktober 2020 fastholdte byplanlæggerne og forvaltningen, at bortledning af regnvand på de omhandlende grunde i Lokalplanforslaget skal ske lokalt på stedet, dog ville man ikke komme nærmere ind på hvorledes.

Forslag

Med de erfaringer som forvaltningen og Kommunen har fået i forhold til udfordring med bortledning og afstrømning af regnvand på Atlasvænge, foreslår vi en kommunal genovervejelse. Telegrafvej-området er i dag kloakeret og dermed sikres bortledningen af regnvandet.

Alternativt bør man anlægge et regnvandsbassin på området til afstrømning af regnvand, overfladevand og tagvand. Og et regnvandsbassin som vel at mære har kapacitet til en 100-årshændelse.

5. Parkering

Det fremgår, at der er beregnet 0,9 parkeringsplads pr. bolig, og med den erfaring vi har på Atlasvænge, kan vi blot sige at det ikke er nok. Her har den enkelte bolig i snit 3 biler.

Der nævnes i planen om anlæggelse af underjordisk parkeringsanlæg, men det fremgår ikke, hvor disse anlæg tænkes anlagt på det omhandlende grund.

Af borgermødet den 7. oktober 2020 fremgik det, at beregningen for parkeringsbehovet pr. bolig er fremkommet ved sammentælling af samtlige boliger i Kommunen, hermed også almene boliger.

Det giver efter vores bedste overbevisning et skævt billede, idet kørselsbehovet og dermed

parkeringsbehovet i almene boliger er mindre end i boliger som enten er ejet eller lejet iflg. Danmarks Statistik.

Kan man som bilist ikke parkere i eget boligområde, vælger man i stedet at parkere i de nærliggende områder og med et eventuelt fremtidigt forbindelsessystem via cykel-/gåstier, vil det være let at sætte bilen på Atlasvænge eller i det omkringliggende område og herfra gå til sit beboelsesområde på Telegrafvej.

Dæmper man ikke op for denne problematik, vil beboerne begynde at parkere på bebyggelsens interne 5m brede vej med fare for de svage trafikanter. En udfordring som vi på Atlasvænge kender alt for godt til og derfor selv har måtte bekoste etablering af flere parkeringsområder, fordi Kommunen undervurderede kørsels-/bilbehovet for en moderne familie.

Det er ikke en holdbar løsning for hele området, og vi må stærkt appellere til, at bygherrerne af den omhandlende grund i Lokalplanforslaget pålægges at indtænke nok parkeringsmuligheder til at dække boligområdets behov (både bebyggelse 1+2 jf. bilag 2); herunder biler (små og store), motorcykler, cykler samt knallerter/scootere.

Forslag

Det skal gøres til en forudsætning for byggemodningen og byggetilladelser til de omhandlende grunde i Lokalplanforslaget, at der etableres parkeringskældre til at imødegå det kommende behov for parkeringsmuligheder på grundene.

Sikres dette ikke, er der ingen garanti for, at ejerne/bygherrerne vil prioritere og bekoste anlæggelse af de nævnte parkeringskældre.

Vi opfordrer samtidigt til, at forvaltningen og Kommunen tager det beregnede parkeringsbehov/areal op pr. bolig og laver en ny beregning som alene er funderet på lejede og ejede boliger i Kommunen.

Vi håber, at vores fremsendte inputs og bemærkninger vil blive taget i betragtning under den endelige behandling af Lokalplanforslaget 178.

Slutteligt ser vi frem til en fortsat konstruktiv dialog og proaktivt samarbejde omkring omdannelsen af Telegrafvej og Baltorpbakken, hvor Atlasvænge kan indgå i helhedsbetragtningen for en samlet og harmonisk bydel i Ballerup Syd.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen

GF Råmosen

Dorthe G. Rigét
Formand

Erik Larsen
Næstformand

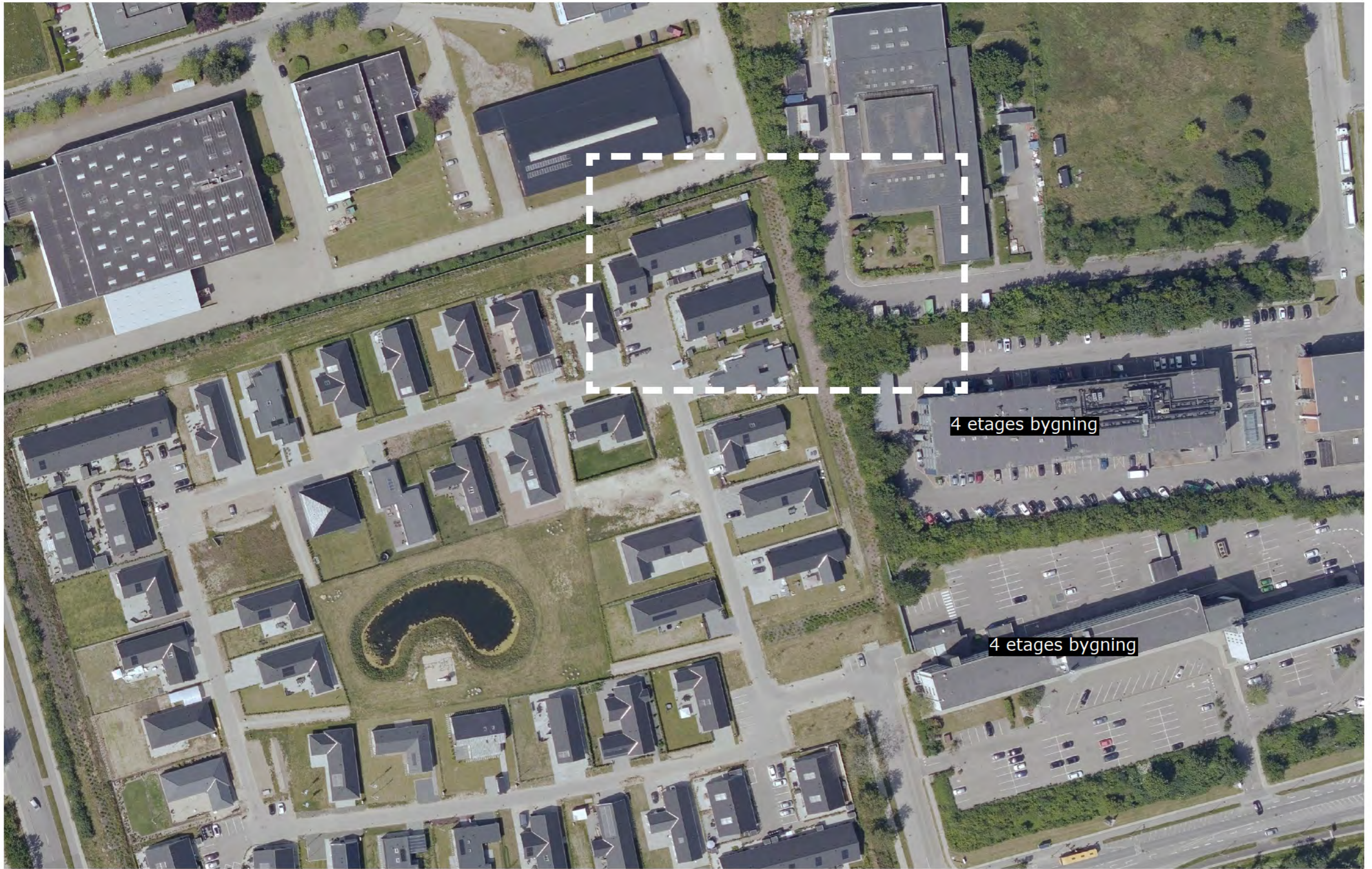
Fra Hafnia Invest

Til behandling af høringssvar fra Atlasvænge, kommer her en belysning af naboforholdene mellem de to grunde.

Vi mener at have taget tilstrækkelig hensyn til Atlasvænge med følgende forhold:

1. Atlasvænge er omgivet af eksisterende ejendomme i 4 etager. Vi har i det nuværende forslag sænket etageantallet mod Atlasvænge til 2 etager, og rykket bebyggelsen tilbage fra skelgrænsen. En yderligere reducere af etageantal vil skæmme bebyggelsen som helhed. Forholdet til den eksisterende 4 etagers nabobygning mod syd bør også indgå i helhedsvurderingen.
2. Afstanden mellem bebyggelsen på Telegrafvej og bygningerne på Atlasvænger er ca. 20 meter. Sammenholdt hermed, er afstanden internt i Atlasvænge på ca. 10 m. Der er således væsentlig bedre afstandsforhold i vores forslag, som kompenserer for højdeforskelle i terrænet.
3. Der i vores forslag afsat 5 meter til kantzone med eksisterende beplantning som skærmer for indblik. Der er jf. lokalplanen for Atlasvænge afsat 10 meter afskærmende beplantningsbælte. I alt 15 meter afskærmende beplantningsbælte mellem de to bebyggelser.
4. Vi ser gerne at området bliver så grønt som muligt. Af vedlagte luftfoto ses det, at Atlasvænge har beskåret eksisterende beplantningsbælte og at de ikke har etableret det 10 meter afskærmende beplantningsbælte, som lokalplanen kræver. Udfordringer med indblik, kan derfor rimeligvis løses af Atlasvænge selv, på egen grund.

Se bilag



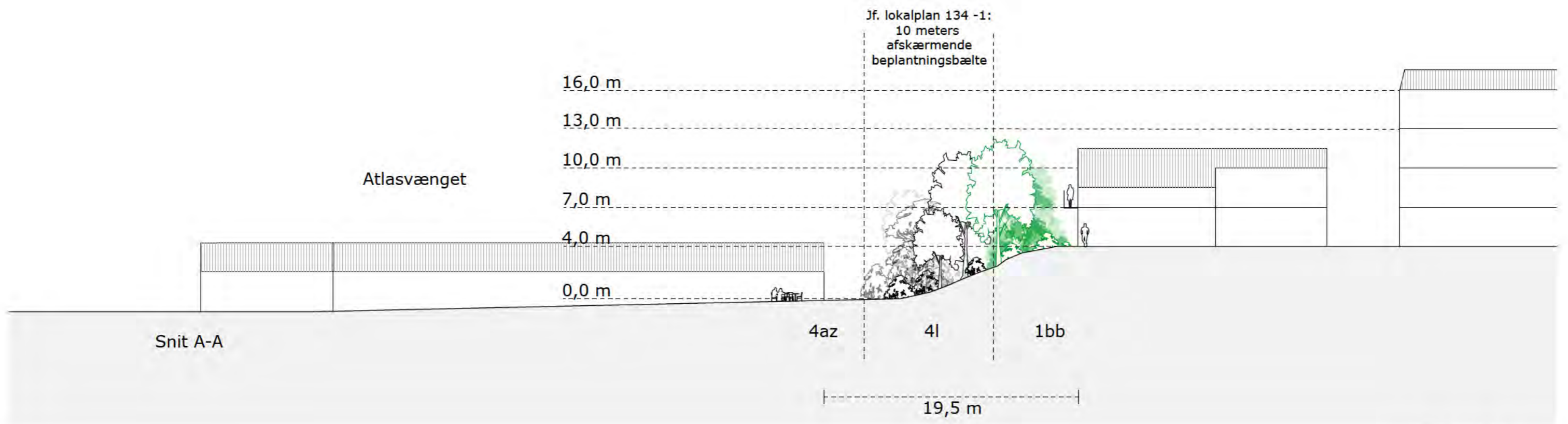


Før



Efter





Kommunalbestyrelsen

Rådhuset

Hold-an-Vej 7

2750 Ballerup

Ballerup, den 3. november 2020

Høringsvar til Lokalplan 178 – Postgrundene på telegrafvej

Som borgere i Ballerup kommune, og nogle af de nærmeste naboer til postgrundene vil vi gerne starte med at anerkende oplægget til den kommende udvidelse af den sydlige del af Ballerup, og det arbejde der er lagt i udarbejdelsen af lokalplansforslaget.

Flere af os deltog på borgermødet d. 7. oktober som havde til formål at gennemgå de planer og tanker der har været omkring den igangværende byudvikling og det lokalplansforslag 178 der er kommet ud af det. Vi vil også gerne erkende at nogle af de tilbagemeldinger som kom op på borgermødet d. 19 september 2019 omkring den daværende helhedsplan D5 er blevet tilgodeset i det nye lokalplansforslag.

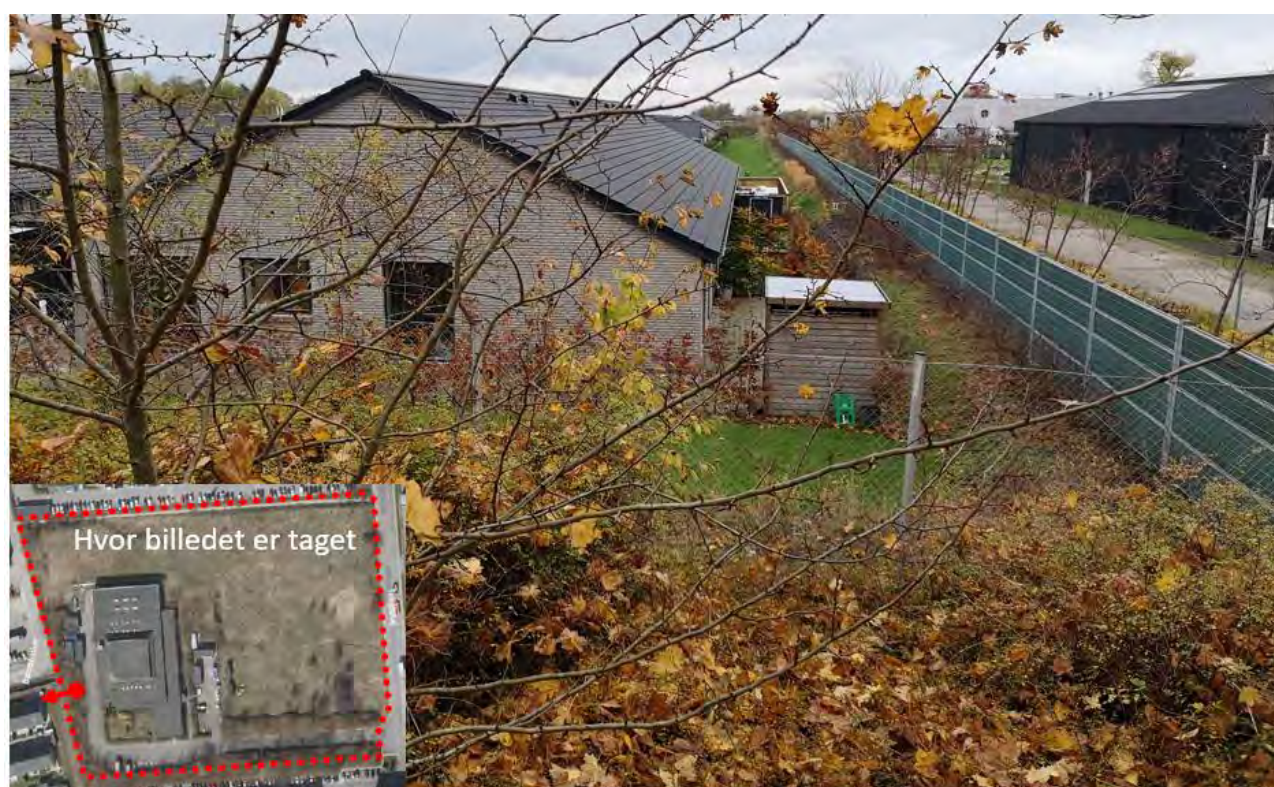
Umiddelbart er der dog stadigvæk nogle forhold i den nye lokalplan som vækker stor bekymring. Selvom der med det nye forslag er sket ændringer som forsøger at tilgodese overgangen mellem eksisterende lavt byggeri på Atlasvænge med det nye højere beliggende byggeri på postgrundene (delområde 1), er der stadigvæk store bekymringer for at overgangen mellem byggerierne på områderne er for voldsom. Allerede eksisterende lavt byggeri på Atlasvænge tilgodeses ikke i tilstrækkelig grad når det nye boligområde opføres. Ydermere ligger Atlasvænge 4 meter lavere end postgrundene, grundet terrænforskel, som skaber en yderligere højdeforskel mellem byggerierne.

Generelt bekymrer det os rigtig meget at kommunen med dette lokalplansforslag lægger op til en meget større byfortætning med en bebyggelsesgrad på omkring 100% samt bygningernes højde som er højere end i helhedsplanen D5 og i den forhenværende lokalplan 134 for området. Specielt højden på byggeriet giver store bekymringer for at fremtidige byudvidelser omkring Atlasvænge blive nødsaget til at matche højden på bygninger på postgrundene, specielt i grænsezoner, for at kunne tiltrække investorer. Dette vil specielt gå ud over Pederstrup, Byager og Atlasvænge som alle består af lavt byggeri der overhoved ikke arkitektonisk vil harmonere med et meget tæt højhusbyggeri, som vil tårne sig 10-15 meter over alt andet. På overfladen ser det ud til at der har været en interesse med at få presset så meget etagebyggeri ind på området, som desværre på ingen måde harmonerer med naboområderne.

Gennemføres nuværende højde med både 3 og 4 etager (faktisk 4 og 5 etager med terrænforskel inkluderet) så tæt på eksisterende bebyggelse vil det være en katastrofe for de beboere som ligger tættest på den nye bebyggelse. Der opfordres derfor til konkret handling for at undgå dette scenarie. Udkig fra postgrunden over Atlasvænge fra byggefelt L og I er vist på **billede 1a og 1b**. Det visuelle udtryk fra Atlasvænge, hvis nuværende forslag uredigeret vedtages, er vist på **billede 2 og billede 3**.



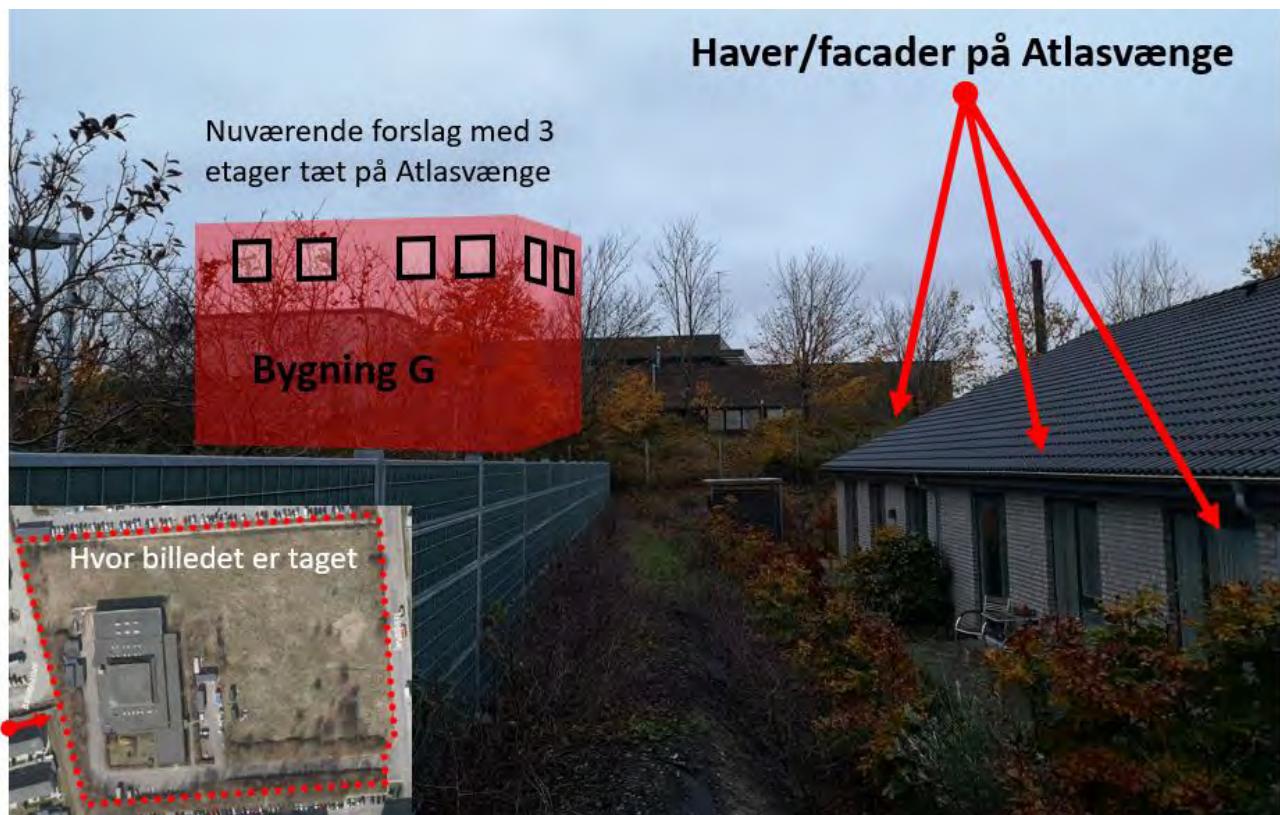
Billede 1a (med nuværende lokalplansforslag) Udkig over Atlasvænge fra stueplan i oprindelig placering af byggefelt L



Billede 1b (med nuværende lokalplansforslag) Udkig over Atlasvænge fra stueplan i oprindelig placering af byggefelt I



Billede 2 (med nuværende lokalplansforslag) Visuelt udtryk set fra Rækkehushjørne 41 på Atlasvænge kiggende mod postgrunden mod øst.



Billede 3 (med nuværende lokalplansforslag) Visuelt udtryk set fra Rækkehushjørne 41 på Atlasvænge kiggende mod postgrunden mod øst.

Etagebyggeri grænsende op mod lavere bebyggelse på Atlasvænge.

Af lokalplansforslaget for Postgrundene på telegrafvej lægges der op til at opfører etagebyggeri i 2, 3 og 4 etager i hhv. byggefelt I, G og L. Taget terrænforskellen på 4 meter i betragtning vil 2 til 4 etage kommer til at ligge svarende til 3 til 5 etager over Atlasvænge og de nærmeste naboer.

Dette vil være til daglig gene for et stort antal af beboerne på Atlasvænge, som vil få ødelagt deres privatliv ved at flere store og høje boligblokke kan få uhindret udsyn til rækkehuse/parcelhuse. Det vil give både store personlige konsekvenser ved konstant at føle sig overvåget men og økonomiske konsekvenser, ved en udsigt til en kraftig reduktion i ejendomsværdien.

Miljørapporten (side 4 ud af 5) synes vi også mangelfuldt beskriver det indblik som kommer til de nærmeste naboområder mod vest i almindelighed og Atlasvænge i særdeleshed.

Som det også blev fremlagt på borgermødet er det forståeligt at postgrundene ikke kan bestå udelukkende af lavt byggeri, da grundkvadratmeterne bliver for dyre, men en anden højdefordeling af byggeriet, specielt på delområde 1, kunne være fordelagtig for en mere afdæmpet overgang mod Atlasvænge.

Forslag til lokalplansændring:

Det ønskes at byggeriet på postgrundene skal flyde mere ind i arkitekturen af de omkringliggende områder og specielt det allerede etablerede og lavere beliggende 1 plans byggeri på Atlasvænge.

Specielt byggefelt G, I og L vil skabe massive indbliksgener for beboerne på Atlasvænge, og i endnu højere grad hvis beplantningsbæltet reduceres eller helt fjernes.

Forslag til fordeling af højden på byggeri er givet med udgangspunkt i **figur 1** og **tabel 1**:

- Der foretages en reduktion i antal af byggeområder således at I + L, E + F samt J + K sammenlægges.
- Der etableres en byggelinje i byggeområde G og I + L på 20 meter fra skel, se **figur 1** og **billede 4**, således at bygninger rykkes tilbage på grunden så direkte indbliksgener mindskes.
- Byggehøjden for byggeområde G og I + L fastsættes til max. 2 etager for at mindske indbliksgener til nærmeste naboer på Atlasvænge. Bygninger kan opføres som rækkehuse med forhaver mod vest, da der har været en stor efterspørgsel efter rækkehuse på Atlasvænge, og at de derfor vil være nemt omsættelige.
- Byggefelt A og D rykkes således at afstanden til skel mod vest bliver ca. 10 meter. Dette er for at etablerer et passende bredde på beplantningsbæltet som vil hjælpe til at skærme fremtidige naboerne på område nord for Atlasvænge samt for beboere på Atlasvænge mod indblik.
- Byggehøjden for byggeområde A og D fastsættes til max. 2 etager for at minimerer indbliksgener til nærmeste naboer på Atlasvænge. Samtidig vil det sikre at byggeriet på postgrunden vil falde fint ind i den arkitektur af lav-tæt bebyggelse der i fremtiden skal opføres på projektområdet nord for Atlasvænge.
- Byggefelterne B, C, E + F, H, J + K og M fastholdes på 4 etager og der lægges op til at nogle af byggefelterne udvides for at opnå en generelt høj bebyggelsesprocent på området som vil tilgodese grundejer og bygherre.
- Der etableres en "grøn kile" for at skabe luft mellem 2 etages byggeri og 4 etagers byggeri som gør det muligt at etablere parkeringspladsarealer, fællesrum med borde/bænke og legepladser.



Figur 1, Forslag til placering af byggefelter og max byggehøjde indenfor byggefelter.

Tabel 1 Forslag til max bebyggelse og højde pr. byggefelt (udgangspunkt i oprindelig navngivning)

Bebyggelse	Max antal etager	Max. m ²	Bebyggelsesprocent
A	2	755	0,78
B	4	1593	0,67
C	4	1016	0,67
D	2	711	0,78
E	4	1792	0,64
F			
G	2	748	0,60
H	4	928	0,64
I	2	854	0,60
L			
J	4	1625	0,63
K			
M	4	1003	0,63
Total		11024	



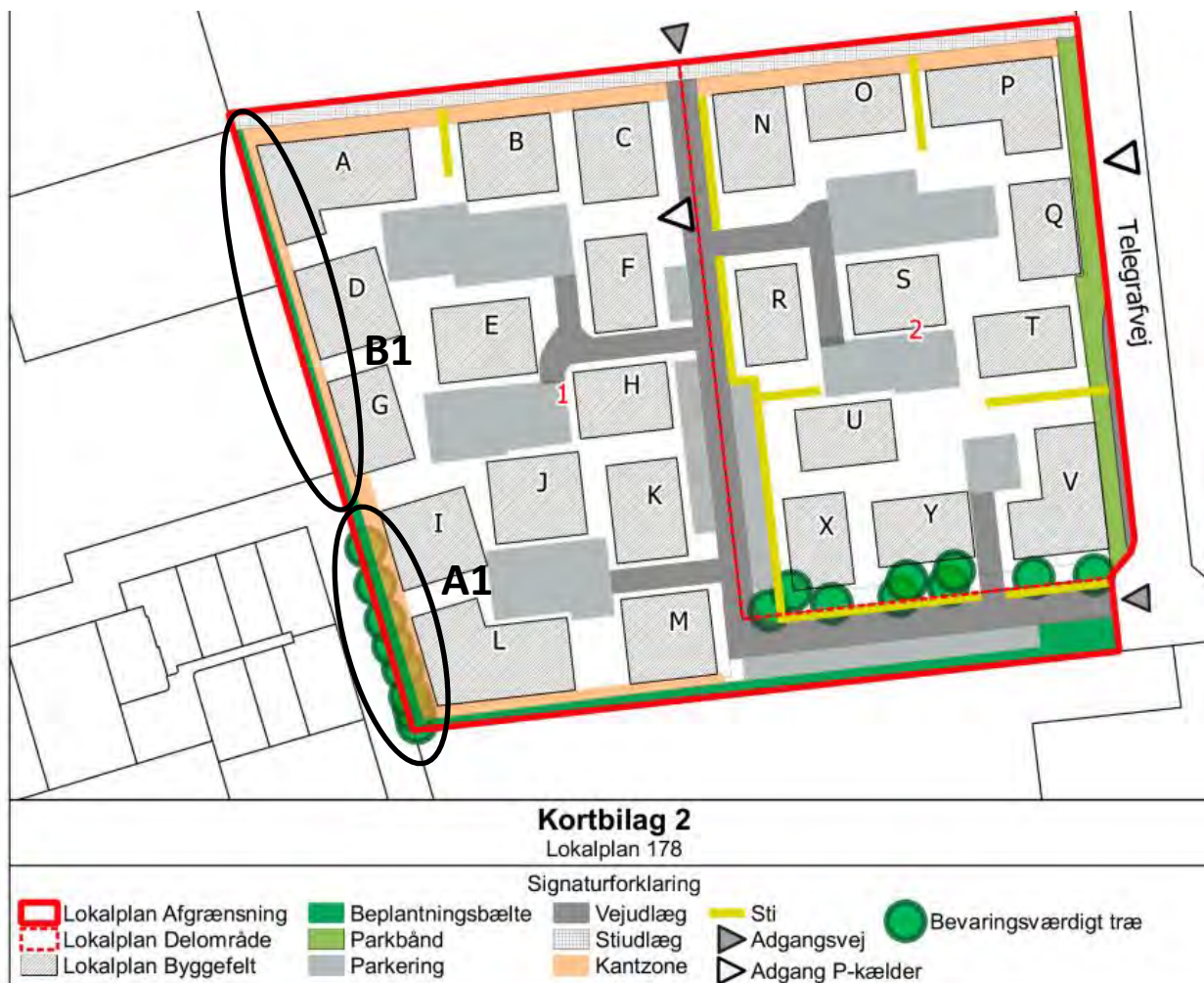
Billede 4 Illustrere hvor ønsket placering af byggelinje for rækkehuse i byggefelt G og I + L (20 meter fra skel).

Ændres lokalplanen med disse forslag, hvor lavere byggeri vil grænse op mod Atlasvænge samt Atlasvænges naboareal mod nord, og herefter gå over i højere etagebyggeri forbedres harmonien i integrationen med Atlasvænge og naboarealet markant. Indbliksgenerne vil også blive minimeret af at husene bliver rykket længere tilbage væk fra skel mod vest. De totale etage m² vil falde en smule fra 12.500 m² til ca. 11.000 m². Selvom det er en reduktion vil det stadigvæk give anledning til at etablere markant flere boligenheder i delområde 1 end de 74 boligenheder som er beliggende på Atlasvænge.

Beplantning af grænsen mellem Atlasvænge og Postgrundene

Da der fra kommunens side ønskes et grønt kvarter med fokus på bæredygtighed giver det god mening at **alle** store træer på hele delområde 1 mod vest som minimum bevares.

Det nævnes i lokalplanen (side 20) at beplantningen mod vest ”for så vidt muligt skal bevares”, specielt grænsende mod Atlasvænge. Denne formulering er ikke god nok da beplantningen kan fjernes og højst sandsynligt vil blive det i forbindelse med byggeriet. Derfor frygtes beplantningen fjernet og erstattet med langt mindre træ som slet ikke giver den samme afskærmning mod indkig. Ifølge lokalplansforslaget skal beplantningen først være færdigudvokset efter 15 år, hvilket vil give en årrække med lav beplantning som vil give massive indbliksgener. Ligeledes virker bredden af beplantningsbæltet på 2-3 meter også alt for smalt, og bør udvides så det minimum matcher bredden af det beplantningsbælte som eksisterer i dag (nogle steder over 10 meter).

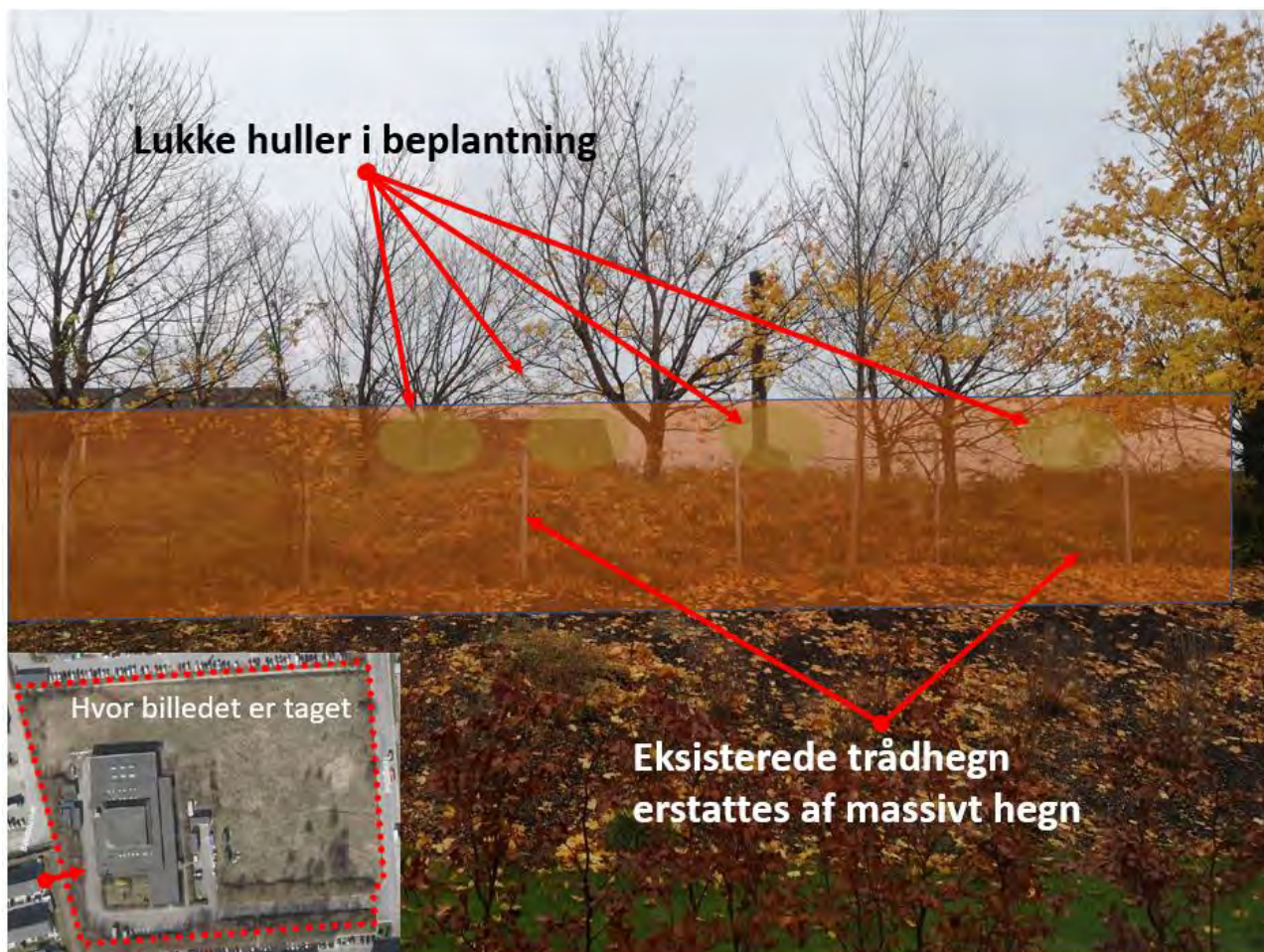


Figur 2, Forslag til beplantning mod vest og flytning af byggefelt - udklip af kortbilag 2 fra lokalplan 178

Forslag til lokalplansændring:

Et forslag til beplantningsbælter mod vest er vist på **figur 1** og **figur 2**:

- Det gøres utvetydigt klart i lokalplanen at den eksisterende beplantning mod vest i både område A1 og B1 og specielt mod Atlasvænge ikke må beskæres eller fjernes i forbindelse med byggeriet.
- Bredden på beplantningsbæltet i både A1 og B1 fastsættes til ca. 10 meter som også er indikeret på **figur 1**.
- Beplantningen i område A1 suppleres med yderligere stedsegrøn beplantning i mellemhøjde (specielt nødvendigt i vinterhalvåret) således at der lukkes helt af og dette stilles som et krav i lokalplanen, samt at det skal godkendes af naboer og kommunen, se **billede 5**
- Erstatte det trådhegn som står i skel med et massivt hegn i 2,5 til 3 meters højde, for at mindske indblik, specielt hvis bunddækkebeplantning reduceres, se **billede 5**



Billede 5 Evt. hegn hvis bunddækkebeplantningen ikke kan bevares intakt. Huller i eksisterende beplantning fyldes ud af tæt stedsegrøn mellemhøj beplantning.

Tagterrasser og solceller på tage

Lokalplanen lægger op til at der på taget af bygninger både kan anlægges solceller og tagterrasser. Mht. solceller giver det anledning til bekymring omkring mulig refleksioner som kan blænde og skabe gener for omkringliggende beboelse. Ligeledes er der en bekymring omkring etablering af tagterrasser som kan skabe indblik og støjgener.

Forslag til lokalplansændring:

Det indføres i lokalplanen at byggefelt A, D, G og I+L ikke må have solceller på taget eller tagterrasser for at minimere den gene det kan skabe for allerede eksisterende bebyggelse på Atlasvænge.

Altaner i yderområderne

Det blev nævnt på borgermødet at der på facader, som vender mod yderområderne, kan etableres altaner. Specielt mod vest i området grænsende op til Atlasvænge er det en stor bekymring at ophold på altaner så tæt på anden lav beboelse vil kunne skabe et ugunstigt miljø som vil resultere i øget indkig til naboer og støjgener.

Forslag til lokalplansændring:

Det indføres i lokalplanen at alle facader i yderområder mod vest ikke må beklædes med altaner eller kanapper, for både at overholde byggefeltet men også for at begrænse indblik- og støjgener.

Kvotehøjde af bebyggelse

Af lokalplansoplægget fremgår det at hele delområde 1 beligges i kvote 38. Det undrer at det netop er kvote 38 som er gældende, da det vil kræve at ekstra jord skal køres på som yderligere vil hæve delområde 1 over eksisterende terræn mod vest.

Allerede eksisterende bebyggelse på Atlasvænge er opført i kvote 34, og ligger derfor 4 meter lavere end delområde 1.

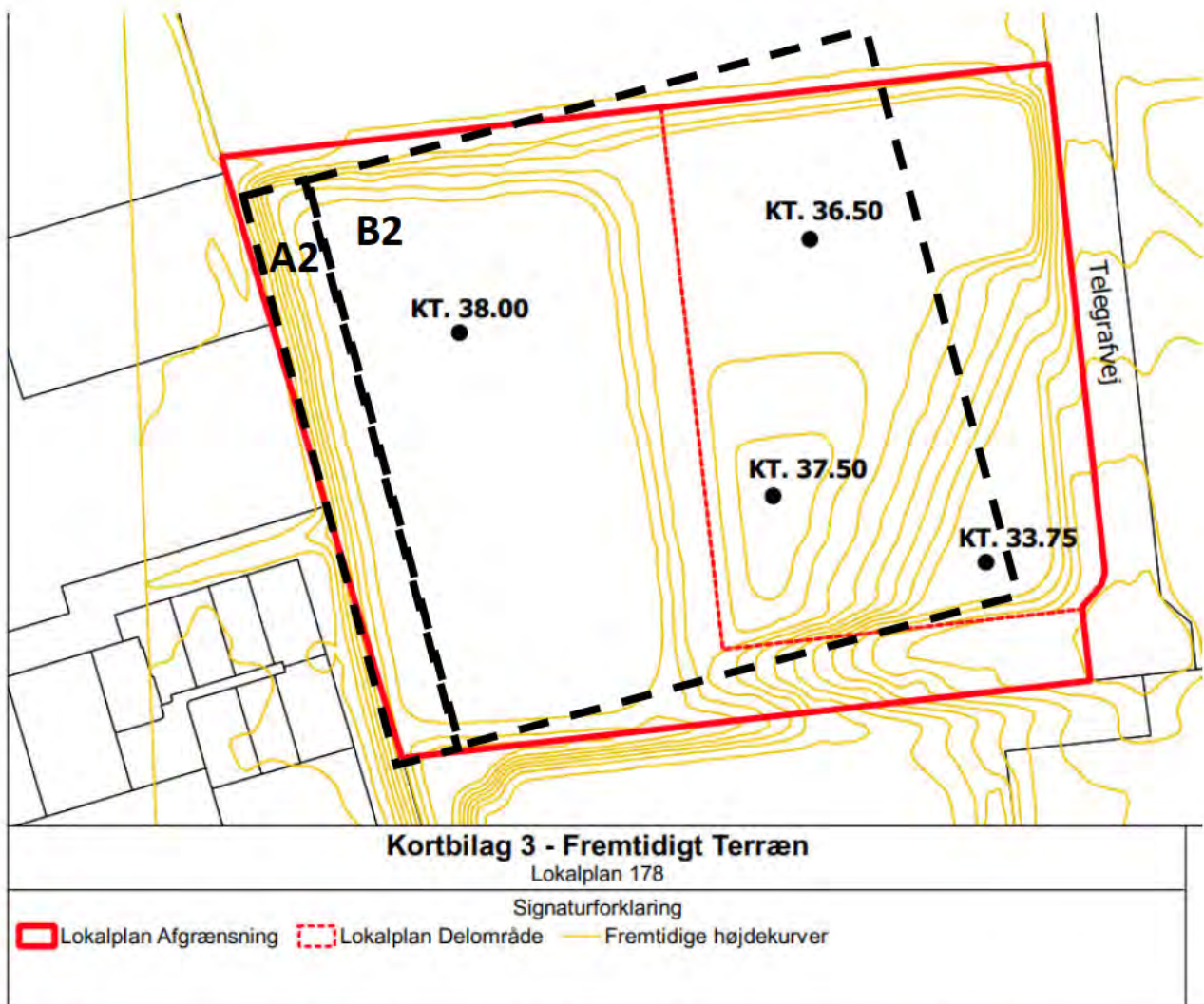
Terrænforskellen gør at husene på postgrundene vil få yderligere 4 meter i højden, således at stueplan kommer til at ligge over første sals højde.

Det ønskes derfor at kvoten reduceres i forbindelse med byggemodningen således at den relative byggehøjde reduceres. Ydermere lægges der op til at beholde beplantningsbæltet (**figur 1**) i kvote 38.

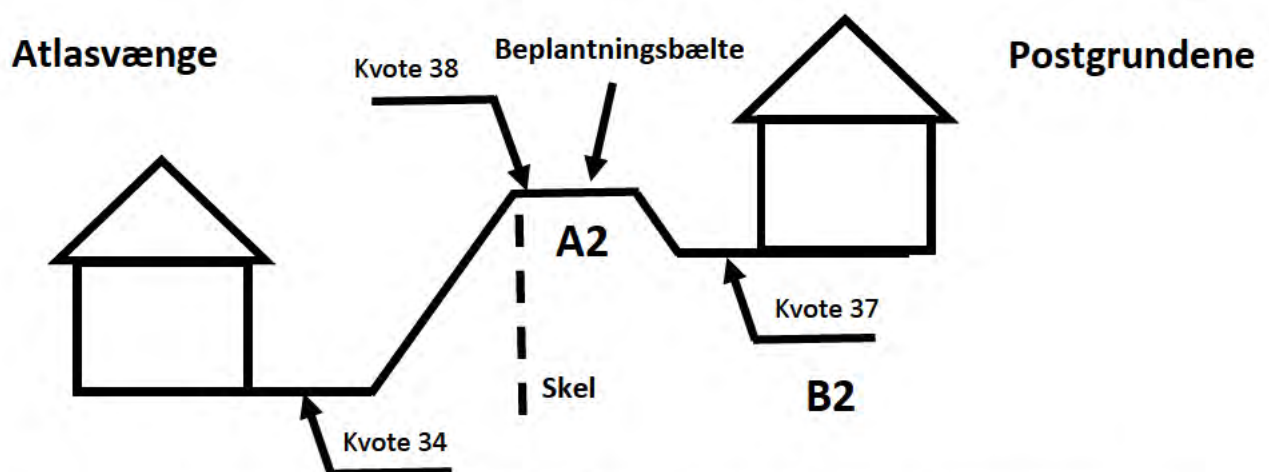
Forslag til lokalplansændring:

Et forslag til den fremtidige kvote på området er skitseret på **figur 3** og **figur 4**:

- På område A2 fastholdes nuværende kvote så beplantningsbæltet bevares.
- På område B2 reduceres kvoten til kvote 37 således at hele området (delområde 1 og 2) opnår næsten ens kvote på nær den lave del i det sydøstlige hjørne. Med en reduktion i kvoten vil højdeforskellen i forhold til terræn mod vest kunne mindskes således at den relative bebyggelseshøjde vil blive reduceret.



Figur 3, Forslag om højdekvote for at bibeholde en vold som minimerer indblik og bevarer eksisterende beplantningsbælte. A2. forbliver i kvote 38 og B2. reduceres til kvote 37 - *udklip af kortbilag 3 fra lokalplan 178*



Figur 4, Illustration som skitserer en vold ved fjernelse af jord til kvote 37 på postgrundene

Vi har en stærk forhåbning og formodning om at kommunen vil lyttet til vores bekymringer og tilrette lokalplansforslaget med fokus på de nævnte forslag, som vil gøre integrationen med Atlasvænge mere acceptabel. Vi håber på en fortsat god og konstruktiv dialog omkring godkendelsen af lokalplan 178.

Til sidst understreges det at tilblivelsen af boligområdet på postgrundene, følgende lokalplan 178, **kun** bliver en succes hvis der udøves en stram styring fra Ballerup Kommunes side, både mht. dispensationer, men i høj grad også aktivt føre tilsyn med byggeriet og byggemodningen. Dette er desværre blevet erfaret gennem bitter læring fra byggemodningen og byggeri på Atlasvænge.

Med venlig hilsen

████████████████████
Atlasvænge █████

██
Atlasvænge █████

████████████████████
Atlasvænge █████

████████████████████
Atlasvænge █████

████████████████████
Atlasvænge █████

████████████████
Atlasvænge █████

██
Atlasvænge █████

Der er flere punkter, som jeg har indsigelser mod i Lokalplan 178

Først vil jeg tale om navneændringen til "Pederstrup Bykvarter", det navn får det til at lyde som om, det er Pederstrup som udvides, men det er jo Ballerup by som kommer nærmere ikke omvendt. Pederstrup har haft sit navn siden ca. år 1100, og da der i 90'erne blev udvidet med Byager, blev det dengang besluttet, at den bydel netop ikke måtte hedde Pederstrup bl.a. fordi den ligger i byzone. Så kan man jo undre sig over, hvorfor det nye kvarter endnu længere væk skal "snylte" på landsbydyllen. Telegrafvej-området ligger i Pederstrup Sogn, men det gør Grantofte f.eks. også, skal det så også til at hedde Pederstrup? Jeg mener faktisk også, at det er lidt uambitiøst at bruge et allerede anvendt navn, når man har mulighed for at brande det nye kvarter på en mere fremsynet måde.

Det leder mig over til mine næste indsigelser omkring "postgrundene" nemlig højden på byggeriet. Planen ligger op til primært 4 etager og en enkelt blok med 6 etager, det har i mine øjne ikke meget at gøre med et hyggeligt bykvarter at bygge så højt.

Bispevangens højhus er til sammenligning ca. 30m og det ligger næste 5 m lavere i terræn, så vi taler om en bygning på 18m + 5 m, hvilket gør 6 etagers- blokken 2/3 så høj som Bispevangen. Det vil uden tvivl give indkigsgener hos de omkringliggende grunde. Og det samme gør sig gældende for 4 etagers blokkene (A,B,C, D og G), som grænser op til de andre grunde.

Det bliver en høj bebyggelse, som vil tårne sig op over de omkringliggende bygninger, hvilket i mine øjne på ingen måde er positivt. Alle jeg har talt med om denne lokalplan spærrer øjnene op, når de hører 4-6 etagers-bygninger og siger det bliver da alt for voldsomt.

Ifølge helhedsplanen skal der bygges 2-2,5 etagers rækkehuse på grundene tættere på Pederstrup og Atlasvænge, det vil ikke være særlig attraktivt, hvis man skal bygge lavt lige opad høje bygninger.

På borgermødet var der en arkitekt med en ret arrogant indstilling og tydelig manglende indsigt i forholdene i Ballerup, som mente at indkigsgener er et vilkår, når man bor i Hovedstadsområdet. Selvom han mente, at området ligger i bymidten, så er der ikke mange Ballerupper, som vil betragte Telegrafvejområdet som en del af bymidten, da det jo faktisk ligger ret tæt på kommunegrænsen. Og man skal jo huske, at alle borgere i området har købt bolig i rolige kvarterer uden indkigsgener. Så det skal der selvfølgelig tages hensyn til, og det har jo ikke været svært at sælge alle husene i Atlasvænge, hvilket bør være med til at sætte barren højere i forhold til variation i boligmassen.

Som det fremgår af bilag 2, så vil politikerne gerne fremme en varieret boligmasse, men bilag 1 viser at næsten halvdelen af Ballerups boligmasse allerede er etageejendomme. Derfor vil en ændring af lokalplanen, som medfører opførelse af endnu flere etageejendomme gå direkte mod den aftalte politik på området.

Der er bygget meget nyt etagebyggeri i Ballerup i de senere år, hvilket selvfølgelig giver flere borgere pr. kvadratmeter grund, men jeg håber, at politikerne vil være mere ambitiøse, følge deres egen politik og turde styre byggeriet i en anden retning med f.eks. tiny-houses, bofælleskaber, bæredygtige huse, rækkehuse mm. Der er masser af firmaer som med stor succes bygger andet end etageejendomme, som købes af økonomiske velfunderede familier, som vil være en gevinst for kommunen.

Med venlig hilsen

Bestyrelsesmedlem i Grundejerforeningen i Pederstrup
Pederstrupvej [REDACTED], 2750 Ballerup

Bilag 1:

Boligmassen i Ballerup – kilde https://trap.lex.dk/Ballerup_Kommunes_befolkning_og_boliger

Boligforhold

Kun 5 % af kommunens boliger er opført før 1950. Det store årti for byggeriet var 1960'erne, hvorfra 42 % af kommunens nuværende boligmasse stammer.

Boligmassen er i høj grad præget af etageboliger, der udgør næsten halvdelen af alle boliger, mens kun omkring en fjerdedel er parcelhuse.

Næsten hver anden bolig hører under de almene boligselskaber, hvilket er langt over andelen i både regionen og landet som helhed. Til gengæld findes her kun små andele af private udlejningsboliger (1,7 %) og andelsboliger (2,4 %).

Kommunen rummer mange kolonihaveområder. Omkring 13 % af den samlede boligmasse er fritidsboliger beliggende i haveforeninger.

Boligpriserne i kommunen ligger generelt på niveau med Region Hovedstaden og således en del over landsgennemsnittet. Den gennemsnitlige kvadratmeterpris på parcel-/ rækkehuse i kommunen var i 2016 21.700 kr. mod 12.500 kr. på landsplan.

Bilag 2:

Uddrag af boligpolitikken i Ballerup 2017 – kilde: <https://ballerup.dk/om-kommunen/politikker-strategier/politikker>

Flere boliger er en styrke

Kommunalbestyrelsen vil arbejde for, at der er relevante boligtyper til både unge, børne-familier og seniorer i alle bydele, så borgerne kan blive i nærmiljøet i alle livets faser. Derfor vil vi:

- Sikre variation i:
 - ejerformer, så det er muligt at finde attraktive boliger på både ejer-, lejer- og andelsmarkedet.
 - boligtyper, så der findes et bredt udbud af tæt/lav, parcelhuse og etageboliger.
 - størrelsen på boliger, så der både er store og små boliger.
 - boligudgifter, så der fortsat udbydes boliger både til høje og lave indkomster.
- Prioritere boligudbygning med opførelse af:
 - Almene og private rækkehuse til børnefamilier
 - Almene og private lejelejligheder til enlige, par og børnefamilier
 - Parcelhuse og ejerlejligheder
 - Studie- og ungdomsboliger
 - Seniorbofællesskaber