

Notat med bemærkninger fra for-offentlighed

Tillæg til helhedsplanen i det lille erhvervsområde

Det følgende er en tematiseret gennemgang af de indkomne bemærkninger i forbindelse med for-offentlighedsprocessen.

Bygningshøjder

Flere borgere fra især Strandområdet ønsker ikke at der bygges i hhv. 2 etager ud mod vejen eller op til 5 etager ud mod Industriskellet. Der stilles ligeledes spørgsmålstegn ved muligheden for 8 etager på den anden side af Industriskellet, jf. den eksisterende vedtagne helhedsplan. Baggrunden for bemærkningerne er bekymringer for, at der med de nævnte byggehøjder vil skabes frit udsyn ned i haverne på den modsatte side af Ishøj Strandvej og dermed ske en forringelse af privatlivet i det område. Som alternativ nævner nogle, at ud mod Industriskellet bør der være et max på 3 etager med henvisning til at Solkystens bygninger med 5 etager allerede skaber indkig. Andre påpeger at der i hele området bør stilles krav om max. 2 etager mens andre igen mener at området bør etableres som et villakvarter med max 1,5 etage i området, svarende til de krav der er Strandområdet.

Administrationens bemærkninger

Med det nuværende forslag til et tillæg til helhedsplanen lægger administrationen op til, at de principper omkring bygningshøjder, der er fastlagt i den nuværende helhedsplan, fastholdes i et kommende tillæg. For området vil dette være bygningshøjder på ml. 2 og 5 etager. Der er tale om et stationsnært område, der ligger centralt i Ishøj by, hvilket tilsiger at arealerne bør udnyttes til et tættere byggeri end eksempelvis et villakvarter.

De nuværende industribygninger ud til Ishøj Strandvej er i dag 1-1½ etager. Jf. eksisterende lokalplan for villaerne, må de opføres i 1½ etage.

Administrationen foreslår, at der ifbm. den kommende lokalplanlægning arbejdes med bygningernes placering på grunden, herunder at der stilles krav til developer om skyggeberegninger, visualisering af indkig mv.

Antal nye boligenheder

I flere af bemærkningerne går det igen, at det er alt for meget med 1000 nye boliger i området med de nuværende bilforhandlere og Lidl.

Administrationens bemærkninger

Det er en misforståelse, at der i det område, der er omfattet af tillæg til helhedsplanen, skal placeres 1000 nye boligenheder. Det er administrationens vurdering, at der med udgangspunkt i den foreslåede bebyggelsesprocent på 100 med en gennemsnitlig boligstørrelse på 100 kvm vil være plads til 150 boliger på Industriskellet 3-13. Derudover kan der gives mulighed for at opføre en ny og tidssvarende dagligvarebutik på Industriskellet 1 med boliger ovenpå, svarende til ca. 30 boliger. Det vil sige at der kan

opføres ca. 180 boliger af 100 kvm på Industriskellet 1-13. Mindre boligstørrelser vil betyde flere boliger ved samme bebyggelsesprocent.

Det anslås, at der ved en fuld udvikling af *hele området, der tidligere hed det lille erhvervsområde*, kan opføres omkring 1000 boliger.

Boligområdets tæthed, herunder ønsker om flere grønne områder og andre fælles faciliteter

En eksisterende boligforening i området bemærker, at bebyggelsesprocenten på 100 bør mindskes med henblik på at skabe flere grønne områder og legepladser til områdets børn, idet dette vil trække flere børnefamilier til byen og området. Der peges særligt på de høje bygninger, som noget der skaber en uønsket fortætning. Det bemærkes endvidere at salg af byggeretter fra Industriskellet 10 ikke bør give mulighed for yderligere fortætning i de omkringliggende byggerier. Man ønsker i stedet at indarbejde flere grønne fællesområder i området samt flere parkeringspladser.

Flere bemærker at der er behov for flere grønne pladser i området med fx borde/bænke mv. hvor folk kan tage ophold. Der er også ønsker om at kommunen indtænker biodiversitet (det gøres andre steder i kommune) i beplantningen samt at der plantes frugt og bærbuske til glæde for områdets beboere.

Et andet forhold der nævnes, er behovet for fælleslokaler og etablering af ladeinfrastruktur. Der henvises til at de enkelte byggerier kun i ringe grad har mulighed for at etablere noget sådant og at det vil være langt mere omkostningseffektivt at se på tværs af byggerierne i området. Der peges på, at kommunen bør tage en mere aktiv rolle i planlægningen og udmøntningen af den type faciliteter.

Administrationens bemærkninger

Det er fortsat administrationens vurdering, at der med de foreslåede principper for boligudbygning i området, herunder en bebyggelsesprocent på 100, kan skabes et velfungerende boligområde på arealerne. Det bemærkes i øvrigt at Byrådet har ønsket at begrænse salg af byggeretter fra Industriskellet 10 på en måde, så administrationen vurderer at der reelt er tale om en marginal udvidelse af byggeretten, der knapt vil være synlig i de konkrete byggerier.

I den aktuelle lokalplanlægning for arealer indenfor den *nuværende* helhedsplan etableres der både grønne arealer og legepladser omkring de kommende boliger. Kommunen har dertil købt Industriskellet 10 med henblik på at lave regnvandshåndtering samt etablere et grønt og rekreativt område i kvarteret. Der er med budget 2022 afsat midler til realisering af det grønne område.

Såfremt kommunen ønsker yderligere grønne fællesområder, beror dette på en politisk beslutning om opkøb af yderligere grunde i området samt efterfølgende realisering af en park eller lignende.

Vedrørende ønsket om fælleslokaler bemærkes det, at dette typisk besluttet og etableres indenfor det enkelte boligbyggeri, således at udgifter til etablering og drift afholdes via huslejen, dvs 1:1 af dem, der har gavn af fælleslokalet. Således har Almenbolig PLUS-husene eksempelvis etableret et fælleslokale i deres byggeri.

Hvis man i etableringsfasen har fravalgt at udgiften et fælleslokale, er der dog også den mulighed at boligforeningerne i området går sammen om at opkøbe en grund og etablere fælleslokaler på disse.

Såfremt kommunen fx skulle vælge at finansiere opkøb af arealer til fælleslokaler til brug for borgerne i området, er dette en politisk beslutning og en udgift der i givet fald dækkes af samtlige borgere i Ishøj.

Det kan dog nævnes at der tidligere har været et festlokale i området, som ikke havde direkte ophæng i en enkelt boligforening. Det har afstedkommet en del uoverensstemmelser mellem boliger og festlokale, som blandt andet også omhandlede helt almindelig forventet støj fra en fest, der slutter – herunder fra smækkende bildøre og samtaler.

Vedrørende etablering af ladestandere, så er disse ikke pladskrævende og bør uden problemer kunne etableres ifbm parkeringsområderne ved de enkelte boligbyggerier. Mange boligforeninger i Ishøj er allerede i gang med at etablere ladestandere med henblik på at understøtte beboernes muligheder for at vælge grønne løsninger og for at leve op til de nationale målsætninger på området. Ved nybyggerier med mere end 10 p-pladser skal der etableres mindst én ladestander, ligesom mindst hver femte p-plads skal forberedes til ladestandere. Kommunen tilser at alle nybyggerier lever op til kravet ifbm byggesagsbehandlingen, herunder også de kommende og igangværende boligbyggerier i området.

Parkering samt trafiksikkerhed

Der er blandt bemærkningerne forskellige holdninger til antallet af parkeringspladser i området.

Nogle peger på at antallet af biler i Ishøj stiger, ligesom det gør i resten af landet. Der henvises til Danmarks Statistik, hvor antallet af biler i Ishøj over en 10-årig periode er vokset med ca. 30%. Jf. samme statistik forventes en yderligere stigning på 20% frem mod 2030. Konkret opleves en mangel på kapacitet på boligforeningernes p-pladser, hvorfor flere beboere er henvist til gadeparkering i området. Der henvises til, at antallet af p-pladser langs Industriskellet/Industrivangen vil blive reduceret fra 150 til 664 i forbindelse med omdannelsen.

Konkret foreslås det, at der anlægges en "grøn parkeringsplads" på noget af det ledige areal, en flytning af erhvervsvirksomhederne giver, fremfor at inddrage nuværende grønne områder til parkering, som det er set andre steder i Ishøj (det nævnes dog ikke hvilke områder der her tænkes på).

Andre peger på, at den nuværende parkeringsnorm på 1 parkeringsplads pr. bolig bør fastholdes samt at parkeringspladser bør ligge ved siden af boligerne og ikke "samles" på større områder væk fra boligen. Dette bør ske af hensyn til trygheden i området og muligheden for flere fortove og cykelstier.

Det bemærkes også, at der generelt er behov for at gøre området mere trafiksikkert fx ved at indtænke stisystemer, der kan sikre beboerne en tryk vej til skole og offentlig transport samt gøre det mere tiltrækkende at bruge offentlige transport.

Konkret foreslås det, at området omlægges til stillevej (inklusive den del af Vejlebrovej, som grænser op til området), hvor farten fx max er 15 km/t. Det foreslås også at lukke Vejlebrovej for gennemkørsel eller gøre Vejlebrovej til blind vej og lukke for flere veje ind i bebyggelsen fra Ishøj Strandvej, således at Vejlebrovej ikke bliver hovedfærdselsåre ind i bebyggelsen. Konkret foreslås det også evt. at omlægge dele af Vejlebrovej til en fælles plads med bl.a. legefaciliteter, udendørs fitnessmaskiner, bænke og bede med spiselige planter. Konkret foreslås det desuden at der etableres et fortov på Ishøj Strandvej på hele strækningen mellem Greve og Vallensbæk.

Administrationens bemærkninger

Den valgte parkeringsnorm på 1 bil pr. bolig er fastlagt og politisk vedtaget med kommuneplanen. Normen varierer afhængigt af tætheden til stationen, idet boligudbygning tæt på kollektiv transport baserer sig på at beboerne også benytter sig af kollektiv transport. I andre områder endnu tættere på stationen er

normen fx 0,8 biler pr. boligenhed. Lignende parkeringsnormer findes i mange andre dele af hovedstadsområdet og er altså ikke særskilt restriktiv for Ishøj.

Bemærkningerne afspejler et væsentligt dilemma i byplanlægningen, nemlig at antallet af borgere, der ejer en bil på den korte bane, er stigende, selvom dette skaber en negativ klimapåvirkning, øget trængsel, øget vejstøj mv. der følger af flere biler i byerne. Vi planlægger med andre ord for en fremtid med færre biler, der endnu ikke kan ses i statistikkerne over bilejerskab.

Samtidig kan byplanlægningen - gennem fx parkeringsnormer og bedre og trygge stiforbindelser - være et vigtigt redskab i forhold til at påvirke adfærden og skubbe til udviklingen hen imod færre biler.

Det kan i øvrigt oplyses at bilejerskabet i Ishøj pt. er relativt lavt 57,1 procent inkl. leasede biler (2021).

Administrationen foreslår, at der i forbindelse med udbygningen af området laves en kommunikationsindsats overfor de kommende ejere/lejere, som oplyser om parkeringsnormen i området, og dermed også bidrager til en positiv branding af området som en Klimapark.

Et andet dilemma er prioriteringen af de begrænsede arealer ud fra de mange forskellige ønsker, der er til tiltag i området. Grundet behovet for håndtering af vand i området er der lagt op til at en del af vejarealet inddrages til at klimasikre området, skabe et grønt udtryk samt at skabe indsnævring af vejforløbet af hensyn til trygge overgange i området. Der er lagt op til at der etableres længdeparkering, hvor det er muligt samt at cyklister kan anvende vejen eller stierne langs området. Gående kan anvende fortove eller Banestien til og fra området.

Det fremgår af de indkomne bemærkninger at der foreslås etablering af "grønne parkeringspladser". Administrationen er ikke umiddelbart bekendt med hvad begrebet dækker over. Det er i dag muligt at etablere parkering med et grønt underlag, men sådanne områder kan efter administrationens vurdering ikke sidestilles med et "grønt og rekreativt område", idet det primære formål fortsat parkering. Dertil kommer at p-pladserne må forventes at blive anvendt netop i de tidsrum hvor beboerne har fri og dermed ønsker at tage ophold på/anvende et grønt område.

Støj

Flere bemærkninger går på støj og bekymringen for yderligere støjgener på den modsatte side af vejen, som følge af byggeri tættere på Ishøj Strandvej. Konkret nævnes hvorvidt flere lodrette bygninger i omdannelseområdet vil "kaste" yderligere vejstøj af sig på husene overfor. Der er også en bekymring for om eventuelle altaner – og ophold på disse - på bygningerne i omdannelsesområdet vil betyde støjgener for naboerne på den anden side af Ishøj Strandvej. Ligeledes at altanerne vil skabe yderligere indkig til haverne på den anden side af Ishøj Strandvej.

Konkret foreslås det, at der opføres 3 rækker træer på Ishøj Strandvej i hele den længde, der skal opføres nye bygninger. Det vil sige på begge sider af vejen samt i midterhellen. Ønsket er at det både skærmer for støj men også for indkig. Det foreslås også at der lægges ny asfalt på Ishøj Strandvej med det formål at reducere dækstøjen.

DSB bemærker at deres Klargørings- og Servicecenter indgår som en vigtig del af infrastrukturen for den kollektive transport og at det ikke kan udelukkes, at der i fremtiden kan blive behov for øget aktivitet i og omkring servicecenteret, som følge af indførelse af højere frekvens i driften, nyt signalsystem, førerløse S-tog eller ændret produktionsstruktur for drift og vedligeholdelse af togene.

DSB betænkelig ved, om der som følge af byudviklingen på sigt kan ske en skærpelse af rammerne for eller begrænsning af mulighederne for aktiviteter på Servicecenteret. Konkret foreslår DSB at delområde 2 i helhedsplanen fastholdes som blandet bolig og erhverv.

Administrationens bemærkninger

Som opfølgning på foroffentlighedsprocessen vil administrationen undersøge generelle forhold vedr. vejstøj på lodrette flader med henblik på at inddrage denne viden i disponeringen af et nyt boligbyggeri på grundene. Støj vil derudover blive håndteret i forbindelse med en kommende lokalplanlægning, herunder konkrete beregninger af støjkonsekvenser ved eventuelle nye bygninger tættere på vejen for de overfor boende.

Området, der indgår i et tillæg til Helhedsplanen, ligger længere væk fra DSB's klargøringscenter end mange af de øvrige boliger i området. Boligudbygningen på bilforhandlernes arealer ses derfor ikke at have nogen negativ konsekvens for DSB's udviklingsmuligheder. Af de støjberregninger, som der er udarbejdet, bliver støjen overholdt for de byggerier, der kommer til at ligge nærmest banen. Eventuelle fremtidige begrænsninger i forbindelse med udbygning af klargøringscenteret vil således være udløst af boligbebyggelsen tættere på centeret end det aktuelle.

Detailhandel herunder cafeer

Flere bemærkninger går på at man ønsker om at sikre spisesteder/cafeer i første plan ud Ishøj Strandvej. Som eksempel henvises til Solrød og Greve, hvor der er bygget butikker i første plan og lejligheder over. Der peges på at Ishøj generelt mangler liv uden for Bycentret og specielt på Ishøj Strandvej, som i dag næsten primært består af etageejendomme og hegne. Der udtrykkes endvidere bekymring for om Lidl lukker i forbindelse med en kommende boligudvikling.

Administrationens bemærkninger

LIDL er udpeget som enkeltstående butik i kommuneplanens detailstruktur og af hensyn til lokalområdets forsyning kan den blive liggende og det kan fastholdes i en fremtidig lokalplan, at der skal ligge en dagligvarebutik. Der kan gives mulighed for, at der i forbindelse med en renovering af butikken kan etableres boliger ovenpå – svarende til at bygningen således fremstår i 2 etager.

I forhold til etablering af cafeer ud til Ishøj Strandvej er der ikke fysiske eller lovgivningsmæssige begrænsninger i forhold til at der kan planlægges for cafeer. Der er forståelse for ønsket og hvis det ønskes, kan der stilles krav om at stueetagen skal anvendes til dette.

Der er dog flere ting, der skal overvejes i forbindelse med et sådan ønske.

Strækningen er ret lille og har en anden profil end det, man oplever i Greve. Området er støjramt og det vil være et hensyn, der bør indgå i den fremtidige planlægning. I en lokalplan kan man udlægge areal til cafeer, men man kan ikke bestemme hvilken type af café, der indretter sig. Cafeer passer godt ind til karrebebyggelser – hvor facaden forløber parallelt med vejen. Her vil man typisk lægge bebyggelsen tæt på vejen, så man kan parkere langs vejen. Hvis man kunne ønske sig at fremtidige bebyggelser blev trukket væk fra vejen og fik gavle ud mod vejen, kan der opstå udfordringer i forhold til bebyggelsens parkeringsareal, som således også skal håndtere gående fra p-pladser langs Ishøj Strandvej. Det kan også betyde at der kommer højere krav om p-pladser på grunden, hvilket vil betyde færre grønne områder.

Derudover bør der indrettes parkeringslommer på vejarealet og mulighed for at vende bilen, hvis man kommer fra syd. Det er en kommunal udgift på vejarealet.

Derudover skal man være opmærksom på at cafeer også kan genere støj, lugt og lys fra skiltning mv. og at det også generer trafik og behov for parkering. Det er tvivlsomt om det er et hyggeligt sted at have en café ud til en relativ trafikeret vej.

Muligvis kunne der i stedet planlægges for cafeer mod Industriskellet tæt på den grønne plads for at tilføre lidt liv i området. Der ligger i dag allerede en take-away café.

Manglende inddragelse

En bemærker at det ikke kun bør være naboer i første række til Industriskellet der er indkaldt til borgermøde. Fremover bør alle beboerne i denne del af Tranegilde Strandvej, samt Friisvej, Søvangs Alle, Ishøjvej og Lille Strandvej informeres og indkaldes til høring.

Administrationens bemærkninger

Der er tale om en for-offentlighedproces hvor kommunen indhenter ideer og forslag, og ikke en høring af planerne. Det er administrationens vurdering, at de indkomne bemærkninger favner de opmærksomhedspunkter, der kan være i forbindelse med projektet. I forbindelse med en høring af lokalplanforslaget skal ejere, lejere og brugere af ejendommene indenfor lokalplanområdet underrettes.

Desuden skal ejere, lejere og brugere udenfor forslagets område underrettes i den udstrækning, som kommunalbestyrelsen skønner, at der er af væsentlig betydning for dem.

Derudover skal foreninger og lign. med lokalt tilhørsforhold og klageberettigede landsdækkende foreninger og organisationer underrettes, hvis de har fremsat en skriftlig anmodning om at blive underrettet om lokalplanforslag, underrettes.

Derudover fremgår alle lokalplanforslag af det landsdækkende register, plandata og derudover offentliggøres alle planforslag på kommunens hjemmeside.

Administrationen foreslår at ejere og lejere på de nævnte veje underrettes direkte i kommende høringsprocesser for fremtidige lokalplanforslag i området.