

Forvaltningens kommentarer til bemærkninger

Hørlighedsværdi (bygningens krop som længehus)

De visuelle modeller (bilag 3), der sammenligner de tre oprindelige punkthuse med det ansøgte længehus, er med til at illustrere forskellene mellem løsningerne, der arealmæssigt ikke adskiller sig. Forvaltningen vurderer, at længehuset udmærker sig ved, at der sker en aftrapning ned mod rækkehusbebyggelsen vest her for, så disse ikke oplever et voldsomt skalaskift. Det er forvaltningens opfattelse, at længehuset fungerer som en fin overgang fra den tætte by til de landskabelige elementer ved bl.a. at introducere to markante portåbninger som passager til Espelunden. Længehuset er trukket tilbage, så der er god afstand til nabobebyggelsen, hvilket giver plads til et grønt haveanlæg.

I hørringssvarene har der endvidere været bekymring om evt. larm fra tagterrasserne. Hertil kan bemærkes, at det kun er tagterrassen med øst som er fælles og kun for beboere i opgangen. De øvrige er private (se nedenfor).

Indbliksgener og tagterrasser

Mulighed for tagterrasser på punkthusene indgår i lokalplanen. I forhold til de oprindelige tre punkthuse fremstår længehuset efter forvaltningens vurdering som mindre pågående mod den nærmeste nabobebyggelse mod syd (nordfacader), idet bebyggelsen er trukket væsentlig længere tilbage og med en etagehøjde, der bevæger sig ned til 3 etager mod vest. Indbliksgenerne vurderes derfor være betydelig mindre, da afstanden til nabohusene er over 20 meter (mindre mod vest, hvor længehuset afsluttes med et 'L'.

Byggeriets eneste fælles tagterrasse er placeret på en mindre del af tagfladen på den højeste del af længehuset mod øst. Grundet redningsforhold kan og må den fælles tagterrasse ikke bruges af mange personer samtidig. Øvrige tagterrasser er private og tilknyttet familieboliger. Derfor vurderes indbliksgener som begrænsede fra tagterrasserne, og færre end det havde været tilfælde med altaner. Endvidere vil der ved opførelse af punkthus

Utrygge portåbninger

Der etableres to passager til Espelunden gennem bygningen, som er hhv. 2 og 3 etager høje. Herfra er der adgang til Espelunden via små broer ved grøften. Passagerne bliver en del af nye stiforbindelser ved bygningen og kan bruges af alle.

Både ved punkthusene og ved passagerne kræver det, at man står centralt foran åbningerne for at opnå kig til Espelunden. Portåbningerne er hver over 3 meter i bredden og meget høje og vil være velbelyste om aftenen, så det føles sikkert at færdes. Introduktionen af et portmotiv vil efter forvaltningens opfattelse være en ekstra kvalitet til de i forvejen varierende byrum i IrmaByen, som en bymæssig oplevelse man passerer på vej til parken og landskabsrummet.

Det vurderes ligeledes ikke hensigtsmæssigt at lave én stor port i stedet for to, idet bygningen trapper ned mod de lavere række huse. Denne nedtrapning ses ligeledes i portåbningerne som er hhv. 2. og 3 etager.

Parkeringsforhold generelt

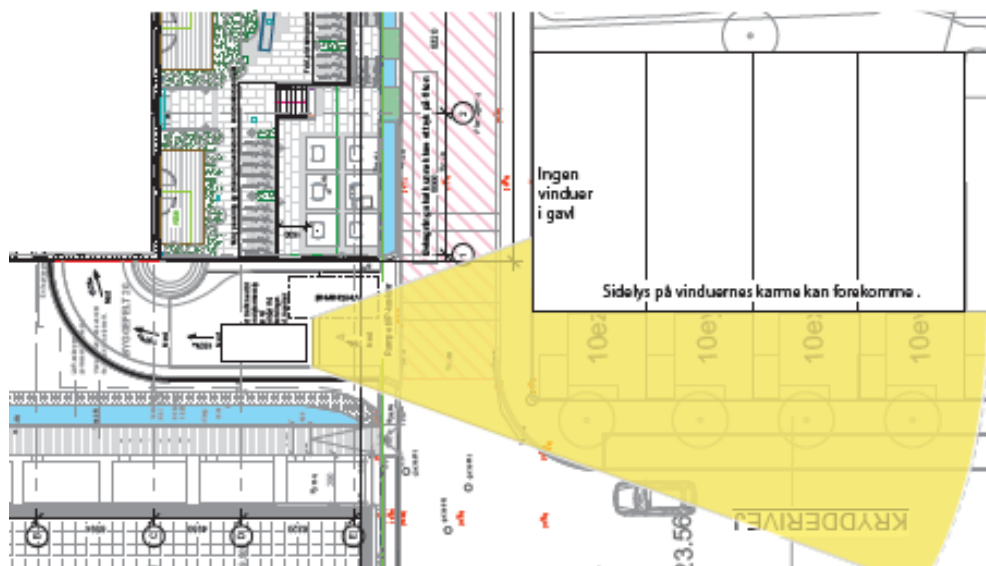
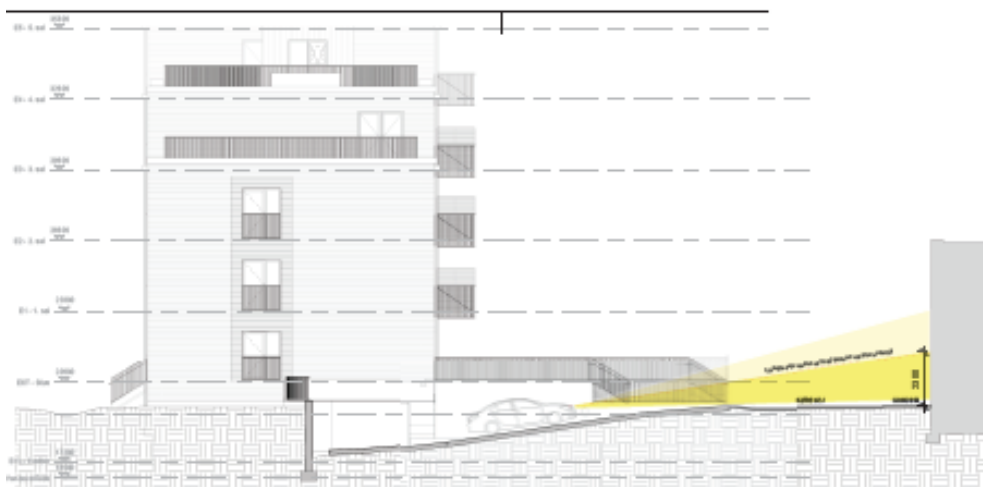
Der ændres ikke i parkeringsnormen for delområde 20 i forhold til lokalplanen. Parkeringsdækningen for IrmaByen er den samme som i udgangspunktet, uanset udformningen af bygningens krop. Det bør dog nævnes, at længebygningen giver mulighed for en mere rationel udnyttelse af parkeringskælderen, hvor en konstruktion med punkthuse giver udfordringer med bæringer ned gennem kælderdekkeet.

I byggeperioden kan lokalt opleves midlertidige parkeringsløsninger indtil udenoms arealerne for det pågældende byggefelt er færdigetableret.

Rampe til parkeringskælder og gener fra lyskegle

Nedkørslen er ændret ud fra det rationale, at det er ønskeligt hurtigst muligt at få bilerne ned i kælderen og væk fra vejen. Oprindeligt var nedkørslen lagt for enden af vejen. Dvs. at man skulle køre forbi parkeringskælderen for herefter at køre ned under jorden og tilbage i modsatte retning indtil man fandt en plads. Den nye placering af rampen mod vest betyder, at bilerne hurtigt kommer ned og resten af vejforløbet vil blive mindre trafikeret. Løsningen vil bidrage med mindre trafikstøj ved delområde 11 (Parkkanten) og den østlige del af delområde 16 (Baristarækkerne).

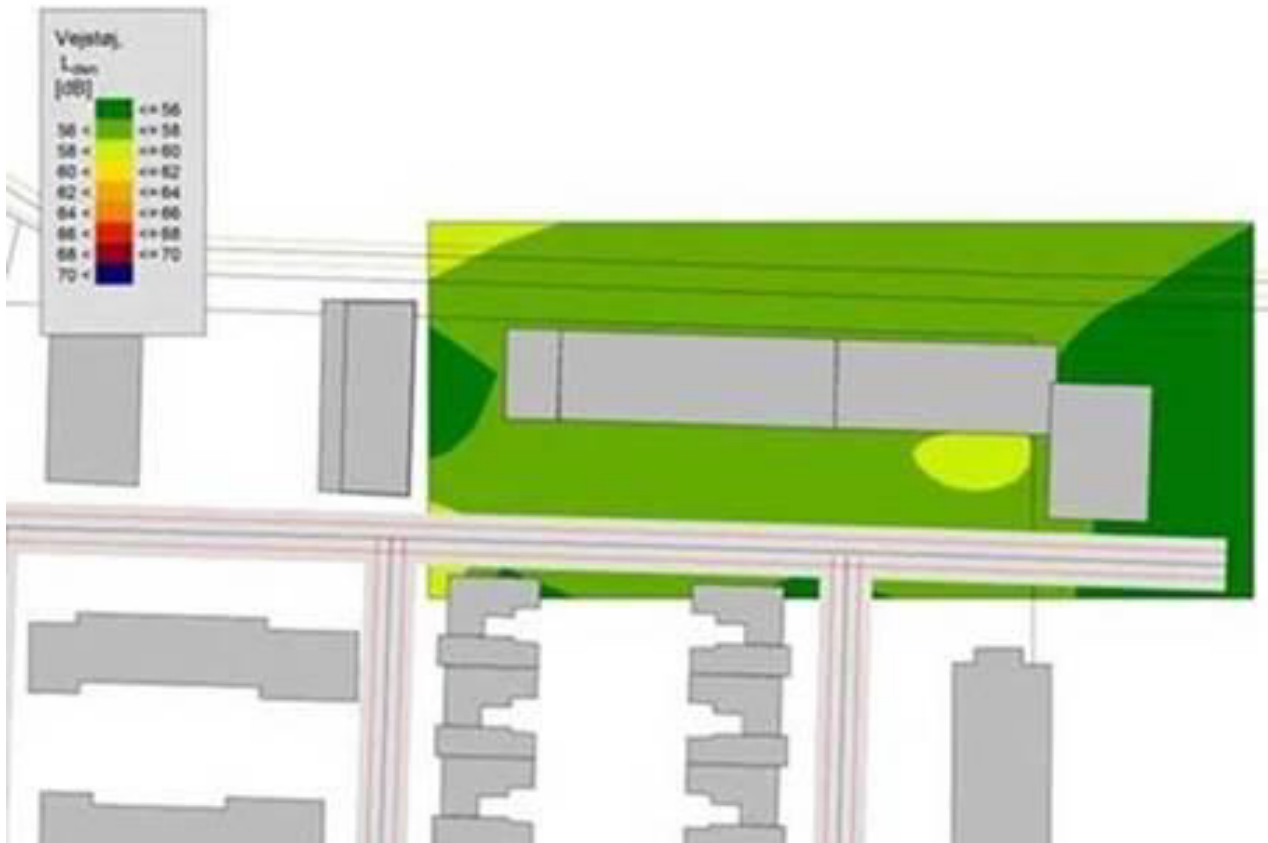
Lyskegle fra opkørsel af p-kælder vurderes ikke at være til gene for delområde 16 (Baristarækkerne), da disse ikke har gavlvinduer mod vej.



Støj

Vurdering udført af Gade og Mortensen Akustik

Det vurderes, at refleksioner fra Byggefelt 20 ikke vil have nogen indflydelse på den samlede støjbelastning i området. Såfremt der måtte være en forøgelse på de mest udsatte gavle, vil denne ligge mellem 0-1/2 dB, hvilket ikke vil være hørbart. Støjniveauet overskrider således hverken anbefalingen om maksimalt 58 dB eller lokalplanens krav om maksimalt 63 dB.



Støjudbredelseskortet viser, at støjen ved de samme gavle på delområde 16 ligger i intervallet 56-58 dB. En nærmere undersøgelse med punkter her vil vise op til 3 dB lavere niveauer.

Støj fra motorvej vurderes ikke separat, da den automatisk indgår i den samlede vurdering af støjudbredelsen.

Vind herunder bekymring for om ekspertvurdering kun tager afsæt i vind fra Nord

Vurdering udført af firmaet "Vind Vind". Undersøgelsen har afdække et vægtet gennemsnit af de reelle vindforhold både vindretning og -styrke. Dvs. ikke kun vind fra nord, som har været en bekymring.

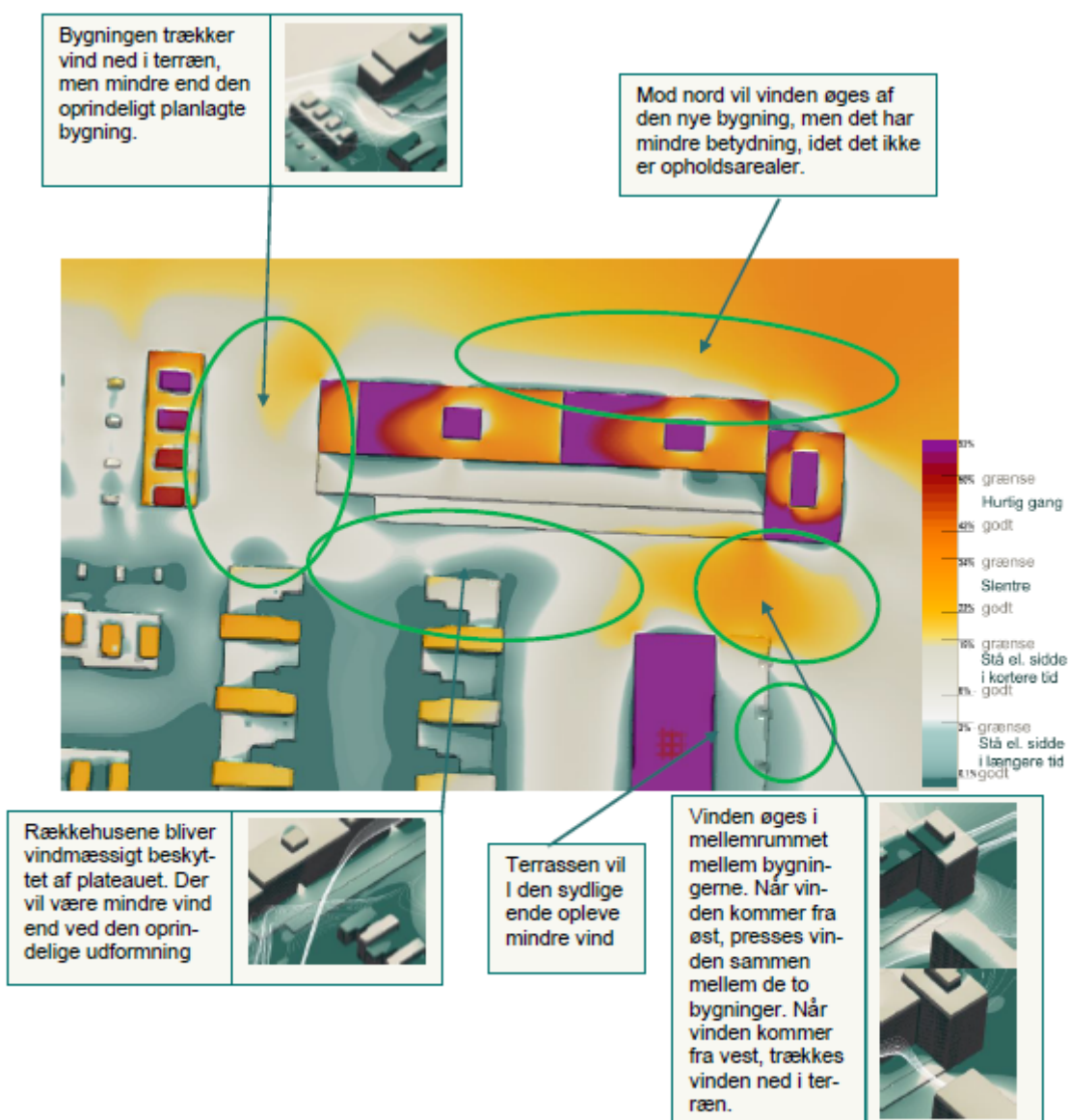
Vindkomforten for de fremtidige forhold for terræn for hhv. den nye bygning og den i lokalplanen planlagte bygning, ses af Figur 1 og Figur 2. Beregningerne er lavet uden beplantning. Beplantningen vurderes at give mere læ til områderne.

Rækkehusene får det generelt bedre, og vejen mod nord og de østlige hjørner oplever mere vind. Terrassen syd for får et hjørne med vind, men resten af terrassen er mere i læ.

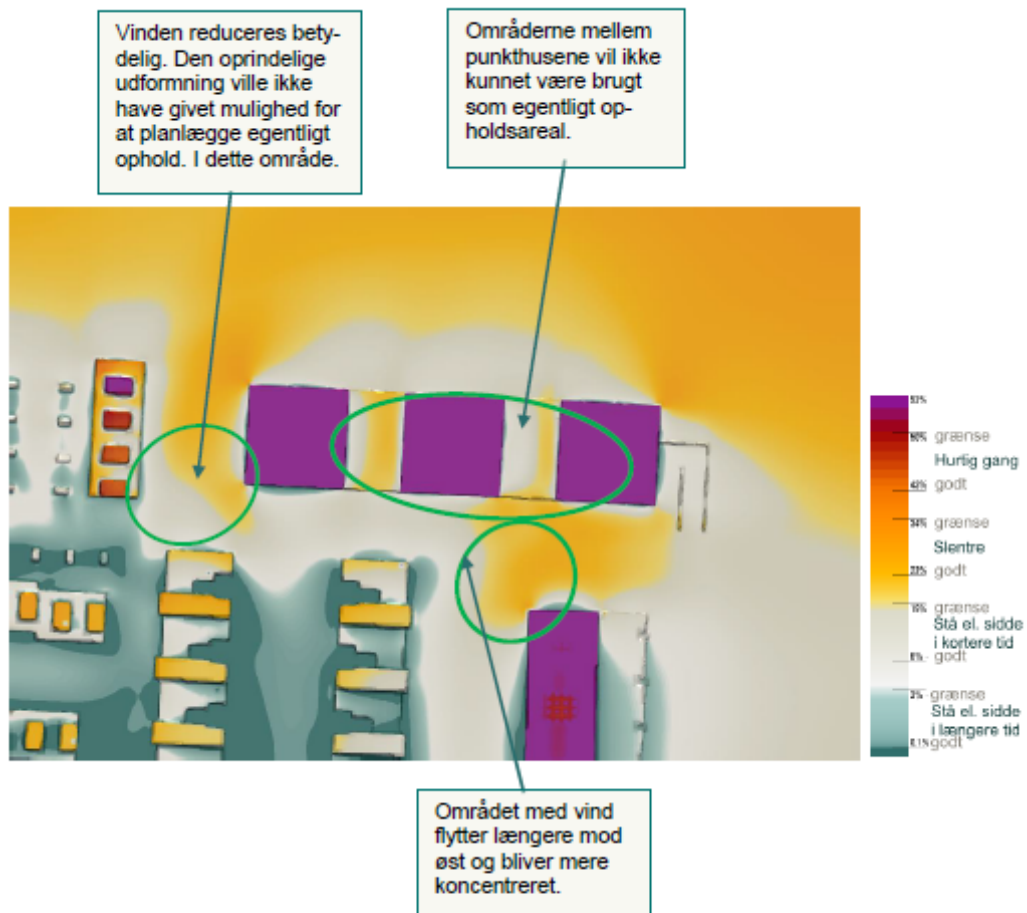
Med den foreslåede udformning af bygningen, vurderes det at naborækkehusene får mindre vindgener end med punkthusene.

Mod øst mellem de to høje bygninger vil vindmiljøet ændre sig. Området med meget vind vil flytte sig længere mod øst. Det betyder, at naboens terrasse vil opleve mere vind i den østligste del af terrassen. Til gengæld vil resten af terrassen opleve mindre vind.

Ud mod vejen vil der være mere vind. Det vurderes dog at have mindre betydninger for den samlede oplevelse af vindmiljøet, idet det ikke er opholdsarealer.



Figur 1 Beregninger af tilrettede fremtidige forhold på terræn uden beplantning. Total overskridelse af komfortkriterium. Procentvis periode, hvor komfortkrav på 6 m/s er overskredet i et punkt



Figur 2 Beregninger af tilrettede fremtidige forhold på altaner uden beplantning. Total overskridelse af komfortkriterium. Procentvis periode, hvor komfortkrav på 6 m/s er overskredet i et punkt