

# VED AMAGERBANEN SYD

## Startredegørelse

Principper for udarbejdelse af forslag til lokalplan  
Ved Amagerbanen Syd



Lokalplanområdet vist med fuldt optrukne linjer. Luftfoto 2014.

## Projektet

### Bygherre

- Amager Strand Nord Gruppen v/ grundejerne
- C. W. Obel v. Arkitektgruppen
- De Forenede Ejendomsselskaber A/S
- Amager Strandvej m.fl.

### Arkitekt

Vandkunsten

### Formål

At skabe et mangfoldig og bæredygtigt byområde med forskellige boligformer, serviceerhverv og grønne landskabsbånd og markskel, der forbinder byen med vandet.

### C2 ramme

Bebyggelsesprocent 150

### Parkering

1 pr. 150 m<sup>2</sup> etageareal

## Baggrund

Hovedparten af grundejerne ønsker med et nyt plangrundlag at tilvejebringe muligheden for nybyggeri til hovedsageligt boligformål samt erhverv. Lokalplanområdet er en del af bydelen Amager Øst.

## Borgerinddragelse

Grundejerne har sammen med Amager Øst Lokaludvalg og kommunen gennemført en tidlig borgerinddragelsesproces i form af en workshop den 5. maj 2015 for at opsamle lokal viden og input til udviklingen af området. Her blev områdets kvaliteter og ønsker for fremtiden diskuteret. De lokale borgere og aktører er glade for den diversitet, der findes i området. Der er et stort ønske om at bevare mangfoldigheden i beboersammensætningen ved fx at sikre almene boliger og tænke fællesrum, deleordninger med biler mv. ind i boligkoncepter. Der er ønsker om at give plads til kreative erhverv og iværksættere. Der er ønsker om flere attraktive, grønne uderum til fælles aktiviteter, herunder flere naturlige forbindelsespasager



Luftfoto, der viser lokalplanområdet (med orange streg) og nabogrundenes karakteristika.

og mere åbenhed mod kolonihaverne og lystbådehavnen, samt et åbent og visuelt sammenhængende område, hvor der sikres sammenhæng med naboområderne. Endelig er de lokale borgere og aktører bekymrede for den øgede trafik på Amager Strandvej, Strandlodsvej og Lergravsvej og påpeger vigtigheden af at sikre gode forbindelser til den kollektive trafik og gode forhold for cyklister og gående.

## Grundejerønsker

Grundejerne ønsker at opfylde rammen med 150 i bebyggelsesprocent på hver sin grund. Herudover ønsker de så vidt muligt lave en bilfri by, hvorfor de vil søge om at ændre parkeringsrammen til 1 plads pr. 200 i stedet for 1 plads pr. 150. Argumenter herfor er at området er stationsnært, og at det er mere miljørigtigt.

## Stedet

Lokalplanområdet består af 13 grunde med en blanding af aktive og tomme, nedslidte industri- og erhvervsbygninger. Omgivelserne er karakteriseret ved en lav punkt-husbebyggelse mod syd, kolonihavehuse øst for Amager Strandvej og spredt erhvervs- og småindustribebyggelse langs Amager Strandvej. Vest for Ved Amagerbanen øges både størrelse og højde af bebyggelsen med den kommende fortættede bebyggelse ved Strandlodsvej.

Landskabet er præget af den nord-sydgående kystlinje og de markante grønne stræk på østsiden af Amager Strandvej, som var den oprindelige kystlinje. Langs med Amager

Strandvej, syd for lokalplanområdet og Ved Amagerbanen ses et gennemgående ca. 10 m bredt græsbelte, som er et gammelt vejudvidelsesareal.

## Egenart

Lokalplanområdet har sammensatte og tætpakkede bebyggelsesbånd med en matrikelstruktur, der afspejler de gamle markskel vinkelret på kysten. Området fremstår mod Amager Strandvej som en meget åben trafikkorridor med kontrast til vestsidens 'intime' gaderum mod Ved Amagerbanen. Grønne korridorer med markante træbeplantninger præger området, bl.a. ved det nedlagte jernbanetracé, Amagerbanen, med stor rekreativ værdi.

Skalamæssigt varierer bebyggelse og uderum, idet de underordner sig vejudvidelseslinjer, matrikelstruktur og adgangsveje. Det skaber et varieret erhvervskvarter med både mindre intime såvel som store byrum.

Kommunen har udpeget bevaringsværdige bygninger, vist med rødt, for fastholde et historisk spor. Bygningerne bidrager tillige til områdets fremtidige identitet.

## Egenartstræk der bevares og videreudvikles

Landskabet er en vigtig del af områdets identitet. Der skal derfor arbejdes med en landskabsstrategi, der styrker den grønne identitet. Der skal arbejdes med at gøre lokalplanområdet mere tilgængeligt ved at skabe forbindelser mellem byområdet ved Strandlodsvej og haveforeningen samt vandet på den anden side af Amager Strandvej. Herudover er læhegnet langs Amagerbanetracéet, matrikelstrukturen

(tværgående skel), de bevaringsværdige bygninger, en klar sammenhæng mellem bebyggelse og intime gårdrum, de grønne arealer langs med Amager Strandvej, Lergravsvej og Ved Amagerbanen vigtige karaktertræk, som der skal arbejdes videre med i en ny bebyggelsesplan.

### Mobilitet og bilkørsel

Lokalplanområdet ligger inden for en afstand af 1 km til metrostationerne Lergravsvej og Øresund. Amager Strandvej er i kommuneplanen udlagt til bydelsgade og udgør en vigtig forbindelse mellem det nordøstlige Amager, Refshaleøen, Prøvestenen, Københavns Lufthavn og Øresundsmotorvejen. Udbygningen af lokalplanområdet forventes ikke at påvirke trafikafviklingen på Amager Strandvej. Trafikbetjening til lokalplanområdet vil ske fra både Amager Strandvej og Ved Amagerbanen. Der vil være særligt fokus på indarbejdelse af gode cykel-faciliteter i lokalplanområdet.

### Bilparkering

Parkering skal etableres i konstruktion – max. 10 procent på terræn til korttidsparkering, afsætning, handicap-parkering mv. Der skal etableres: 1 bilparkeringsplads pr. 150 m<sup>2</sup> bolig/erhvervsetageareal

### Cykelparkering

Der skal etableres mindst:

- 3 cykelparkeringspladser pr. 100 m<sup>2</sup> boligetageareal
- 4 cykelparkeringspladser pr. 100 m<sup>2</sup> erhvervsetageareal.
- 4 pladser pr. 100 m<sup>2</sup> ungdomsboliger
- 1,5 pladser pr. 100 m<sup>2</sup> ældre- og plejeboliger
- 0,5 pladser pr. studerende/ansat på uddannelses-institutioner
- 4 pladser pr. 100 m<sup>2</sup> butikker
- 2 pladskrævende pr. 1.000 m<sup>2</sup> i tilknytning til boliger, erhverv og butikker

Ved andre end de ovenfor nævnte funktioner fastsættes normer for cykelparkering på baggrund af konkret vurdering. Cykelparkeringen skal som hovedregel anlægges i umiddelbar nærhed af indgangspartierne og skal være let tilgængelige for brugerne. Som udgangspunkt skal mindst 50 procent af cykelparkeringspladserne, dog for erhverv mindst 25 procent, etableres med overdækning, enten i skure eller som en integreret del af byggeriet.

### Vejudvidelseslinjer

Vejudvidelseslinjen, som går fra vejen Ved Amagerbanen og 10 meter ind på de vestliggende ejendomme samt syd for området er ikke længere aktuel, idet områdets primære vejbetjening i fremtiden kommer til at ske fra Amager Strandvej, og idet Den Grønne Cykelrute kan etableres inden for kommunens egen matrikel på det gamle amagerbanetracé. Der vil blive stillet krav om etablering af den nødvendige infrastruktur på Ved Amagerbanen ved byudvikling af området - herunder krav om fortov på min. 2,5 m. Vejudvidelseslinjen ved Amager Strandvej fastholdes til fremtidig trafikafvikling herunder grøn promenade.

### Foreslået fremtidig KP-ramme for området: C2

Maks. bebyggelsesprocent	150
Maks. bygningshøjde	24
Friarealpct. boliger	40
Friarealpct. erhverv	10
Parkeringsdækning	150

## Mål og planer

Udarbejdelsen af lokalplanforslaget vil tage udgangspunkt i nedenstående mål og planer:

### Kommuneplan

Med kommuneplan 2015 udlægges lokalplanområdet til et bolig- og serviceerhvervsområde med en C2 ramme på 150 i bebyggelsesprocent for at skabe et blandet bykvarter. Rammen giver mulighed for op til at bygge op til 24 m i højden. Der skal etableres mellem 40 og 75 procent boliger af etagearealet. Friarealprocenten for bolig er 40 procent og 10 procent for erhverv. Parkeringsnormen er 1 plads pr. 150 m<sup>2</sup>.

### Fællesskab København

Den nye strategi for Københavns Kommune skal være med til at gøre København til en levende og grøn by, som har kant og tør forandre sig, og som tager ansvar for klimaet og forbruget af ressourcer. Strategien skal skabe retning for byens udvikling, for samarbejdet med vores omverden og for forvaltningens arbejde.

### Bynatur i København

Strategien går ud på at skabe mere bynatur i København både på kommunale og ikke-kommunale arealer. Strategien skal sikre, at der fx kommer flere træer langs gaderne, flere grønne gårdhaver og mere bynatur på byens tage. Bynatur skal ses som noget, der både kan fordeles på terræn, tage og facader. Lokalplanen skal være med til at fremme bynaturen og biodiversiteten indenfor lokalplanområdet og i sammenhæng med nærområdet udenfor lokalplanområdet.

### Agenda 21-strategi for 2016 - 2019

Målet er at skabe rum og mulighed for, at københavnernes kan engagere sig og tage medansvar for, at kommunens miljø- og klimamæssige målsætninger opfyldes. Gennem partnerskaber og samarbejde mellem myndigheder, borgere, virksomheder og organisationer er visionen at skabe et forpligtende fællesskab omkring den bæredygtige udvikling af København.

### ArkitekturBy København

Målet er at se på byliv før byrum og byrum før bygninger. Der skal i det arkitektoniske udtryk tages hensyn til egenarten af lokalplanområdet, hvad angår skala, diversitet, intime gårdrum og frodige grønne områder.

### Byliv

Området skal udvikles med boliger og publikums-

orienterede serviceerhverv. Der skabes sammenhæng via nye stiforbindelser gennem området. Dette er med til at skabe en gående og cyklende trafik gennem området. Herudover skal der arbejdes med byrum og kantzoner for at skabe gode opholdsmuligheder.

### Bæredygtighed

I det videre arbejde vil der blive fokuseret på bæredygtig planlægning af bebyggelserne i forhold til vind, støj og håndtering af regnvand. Herudover solorientering, dagslysforhold, bynatur, grønne elementer samt planlægning af områdets offentlige rum.

### Klimasikring

Der skal foretages en konkret vurdering af behovet for klimasikring i forhold til nyetableringer og fremtidig havvandsstigninger lokalt. Det skal vurderes hvilke tiltag, der vil være relevant for lokalplanområdet, fx forhøjet byggekote.

### Støj

Vejstøjen på facaden fra Amager Strandvej er over grænseværdien og ligger mellem 58 og 63 dB. Det skal således ved vinduesløsninger mv. sikres, at indendørs støjniveau kan overholdes, jf. kommuneplanens støjgrænser for boliger.

### Jord

Lokalplanområdet er kortlagt til både vidensniveau 1 og 2 jf. jordforureningsloven, idet der er en begrundet formodning om, at jord og grundvand kan være forurenede, ud fra karakteren af de tidligere virksomheders aktiviteter på matriklerne. Der skal derfor foretages jordundersøgelser, før byggeri kan igangsættes.

### Sol, vind og skygge

Bebyggelsesstrukturen skal være med til at give gode opholdsmuligheder i solen og læ for vinden.

### Andre planer

Vest for lokalplanområdet ligger byudviklingsområdet Strandlodsvej med tilhørende lokalplan nr. 449 'Strandlodsvej'. Området er ca. 105.000 m<sup>2</sup> og inddelt i fem delområder. De to største delområder I og II er udlagt med en

bebyggelsesprocent på henholdsvis 150 med et maksimalt etageantal på seks og på 185 med et maksimalt etageantal på tolv. I de to delområder skal boligandelen udgøre mindst 50 procent og erhvervsandelen mindst 25 procent

## Anbefalinger

For at sikre formålet med lokalplanen, og de grundlæggende værdier, vil forvaltningen i lokalplanarbejdet særligt lægge vægt på:

### 1. Landskab

Der skal arbejdes med et overordnet landskabsgreb, som er identitetsskabende og lokalt forankret og som forholder til sig områdets naturlige fauna og flora, forbindelser, markskel og sigtelinjer.

### 2. Byrum og byliv

Der skal arbejdes med et byrumshierarki. Byrummene skal give mulighed for varierede bylivsmuligheder, der afspejler hverdagens forskellige gøremål herunder, hvad der er offentligt og privat brug. Bygningerne skal udformes i samspil med de forskellige byrumskarakterer, herunder en indarbejdning af den menneskelige skala og kantzonerne.

### 3. Bilfrit område og vejudlægsarealer

Der skal arbejdes med muligheden for at gøre lokalplanområdet til et bilfrit bykvarter, så landskabet og bynaturen får størst mulig rekreativ værdi for de kommende beboere. I den forbindelse skal der undersøges mulighed for lavere parkeringskrav, fastholdelse af arealet mellem den eksisterende vejudlægslinje og Amager Strandvej til et grønt byrum og til fremtidig trafikafvikling. Vejudlægsarealet mod Ved Amagerbanen udformes som et fælles grønt friareal.

### 4. Bevaring af historiske spor

De udpegede bevaringsværdige bygninger skal indgå i et samspil med det samlede hovedgreb. De tidligere markskel er historiske spor, der i videst muligt omfang skal bevares og indarbejdes i bebyggelsesplanen i form af fx sigtelinjer, grønne træerækker, forbindelseslinjer, rekreative bånd eller andet jf. pkt. 1.

### 5. Blandede boligformer

Der skal arbejdes med blandede boligformer herunder op til 25 procent almene boliger.

## Tidsplan

Samlet lokalplanproces: 45 uger

### MILEPÆL



### LEVERANCER



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen