

PEDER LYKKE CENTRET II

Startredegørelse

Principper for udarbejdelse af forslag til lokalplan Peder Lykkes Centret II

Karreer rummer en have, som kontrast til den asfalterede p-plads og de flisebelagte forbindelser

Længebygningen forbinder højhuset og karreen. Den fremstår som en mur mod området, med adgang gennem en lille port

Den store asfalterede p-plads skaber ikke værdi for området. En fortætning med ny bebyggelse, der danner gade- og gårdrum, torve og forbindelser vil tilføre nye kvaliteter.

De fire punkthuse langs Peder Lykkesvej bryder med områdets vinkelrette og parallelle byggeri, og forholder sig til Peder Lykkesvej.

Højhuset er på afstand et vartegn for området, men på tæt hold tilfører det ingen kvalitet med de lukkede facader.



Luftfoto af området og dets omgivelser set mod syd. (JW Luftfoto august 2012).

Projektet

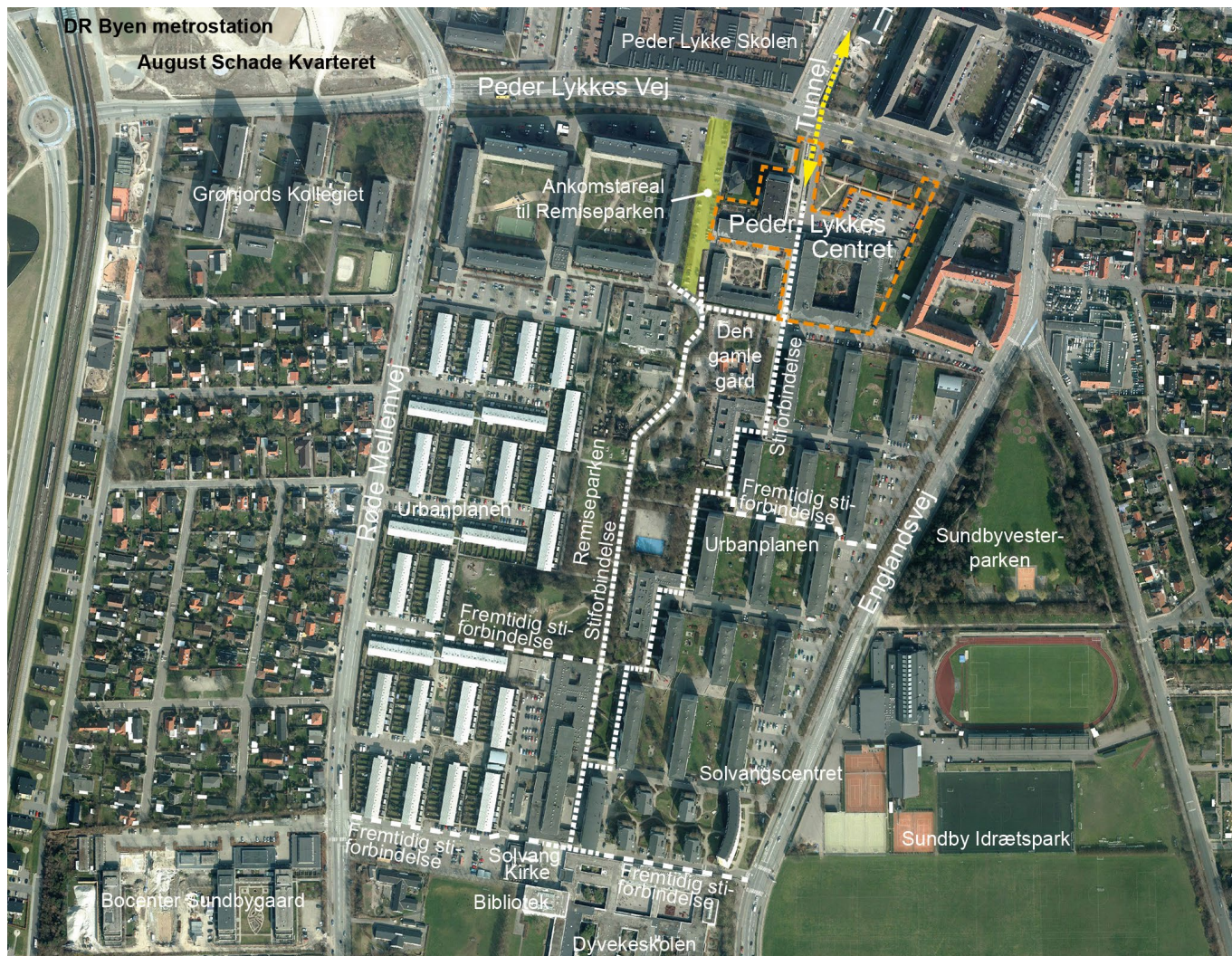
| | |
|-----------------------------|---|
| Beliggenhed | Peder Lykkes Vej 61, 2300 København S |
| Bygherre | Domea |
| Arkitekt | Rambøll arkitekter + landskab + proces |
| Hovedgreb | Formålet er at ændre området med den store asfalterede p-plads og højhuset til et attraktivt boligområde med blandede boligtyper i en tættere og lavere bebyggelse. |
| Grund- og etageareal | Grundareal udgør ca. 16.600 m ² . Etagearealet udgør ca. 19.500 m ² (kælder medregnes ikke). Heraf udgør rækkehuse ca. 4.300 m ² og karre-bebyggelsen ca. 15.000 m ² . |
| Bebyggelsespct. | Det eksisterende Peder Lykke Centret udgør 137 på matriklen, og bebyggelsespct. for hele området udgør 107. Det ansøgte projekt udgør ca. 118 på matriklen og ca. 95 for hele lokalplanområdet. Rammen for hele lokalplanområdet under ét er 110. |
| Parkering | Den eksisterende kælder genanvendes til bilparkering, hvor der er skitseret ca. 90 p-pladser, hvilket overholder Kommuneplanens normer. Cykelparkering placeres delvist i kælder og på terræn. Herudover etableres handicap- og servicepladser. |

Baggrund

På baggrund af, at højhuset i Peder Lykke Centret er nedslidt og skal nedrives, er der blevet skitseret en ny bebyggelsesplan for området. Mod vest er der skitseret et forslag til opførelse af rækkehuse til ca. 45 familieboliger. Mod øst er skitseret en karrébebyggelse, der giver mulighed for indretning af et plejehjem med op til ca. 170 handicap- eller plejeboliger, dagcenter og lignende. De to bebyggelser danner ramme om et strøg med et torv, som forbinder Peder Lykkesvej med Remiseparken for gående og cyklende. Der skabes mulighed for indretning af butikker, cafeer og lignende i stueetager. I den eksisterende kælder etableres en parkeringskælder, der vil kunne servicere beboere og medarbejdere.

Stedet

Peder Lykke Centret er en del af Urbanplanen, som omkranses af Røde Mellemvej, Peder Lykkes vej og Englandsvej. I midten findes Remiseparken, som det centrale grønne område, og mod syd afsluttes området af butikscetret Solvangscetret, et fritids- og skolecenter, en kirke og bibliotek. Der er ca. 1.800 almene boliger i området. Den gamle gård, som området er udstykket fra, findes stadig, og indeholder en børneinstitution. Gennem området og Remiseparken løber en cykel- og fodgængersti, der servicerer børn og unge til og fra skole.



Lufoto af lokalplanområdet og dets omgivelser. Optaget 2012. Byggeriet i Urbanplanen er udført som betonbyggeri, hvor bygningerne står parallelt eller vinkelret på hinanden med åbne gårdrum.

Egenart

Området med Peder Lykke Centret ligger på et plateau, der er ca. 1-2 m højere end resten af området, hvilket skaber en identitet. Samtidig defineres området med volde eller mure, og det fremgår tydeligt med trapper og ramper, hvornår man træder ind eller ud af området. Luftfotoet på forsiden er suppleret med angivelse af egenarten i områ-

det. Den ny bebyggelse skal forholde sig til både det vinkelrette montagebyggeri og de nyere enkeltstående punkthuse.

Mobilitet

Lokalplanområdet er overordnet omkranset af veje, der alle er klassificeret som fordelingsgader. I Urbanplanen er biler og fodgængere konsekvent adskilt. Biler parkeres generelt i kanten af bebyggelsen, og områdets indre fællesanlæg og stiforbindelser er forbeholdt gående og cyklende. Området er stationsnært med metrostationen DR-byen som nærmeste station (ca. 700 m). Herudover betjenes området af flere buslinjer. Tunnellen under Peder Lykkes Vej forbinder Peder Lykke Skolen med Urbanplanen og er en vigtig del af færdselsaksen gennem området. Der er ingen planer om at lukke tunnelen, men planer om forbedring af trygheden.

Mål og planer

Kommuneplan

Området er et B3 område til boligformål, med mulighed for at opføre kollektive anlæg og institutioner, samt andre sociale uddannelsesmæssige, kulturelle, sundheds- og miljømæssige servicefunktioner, som er forenelige med anvendelsen til boliger. Der er mu-

Kommuneplanens rammer

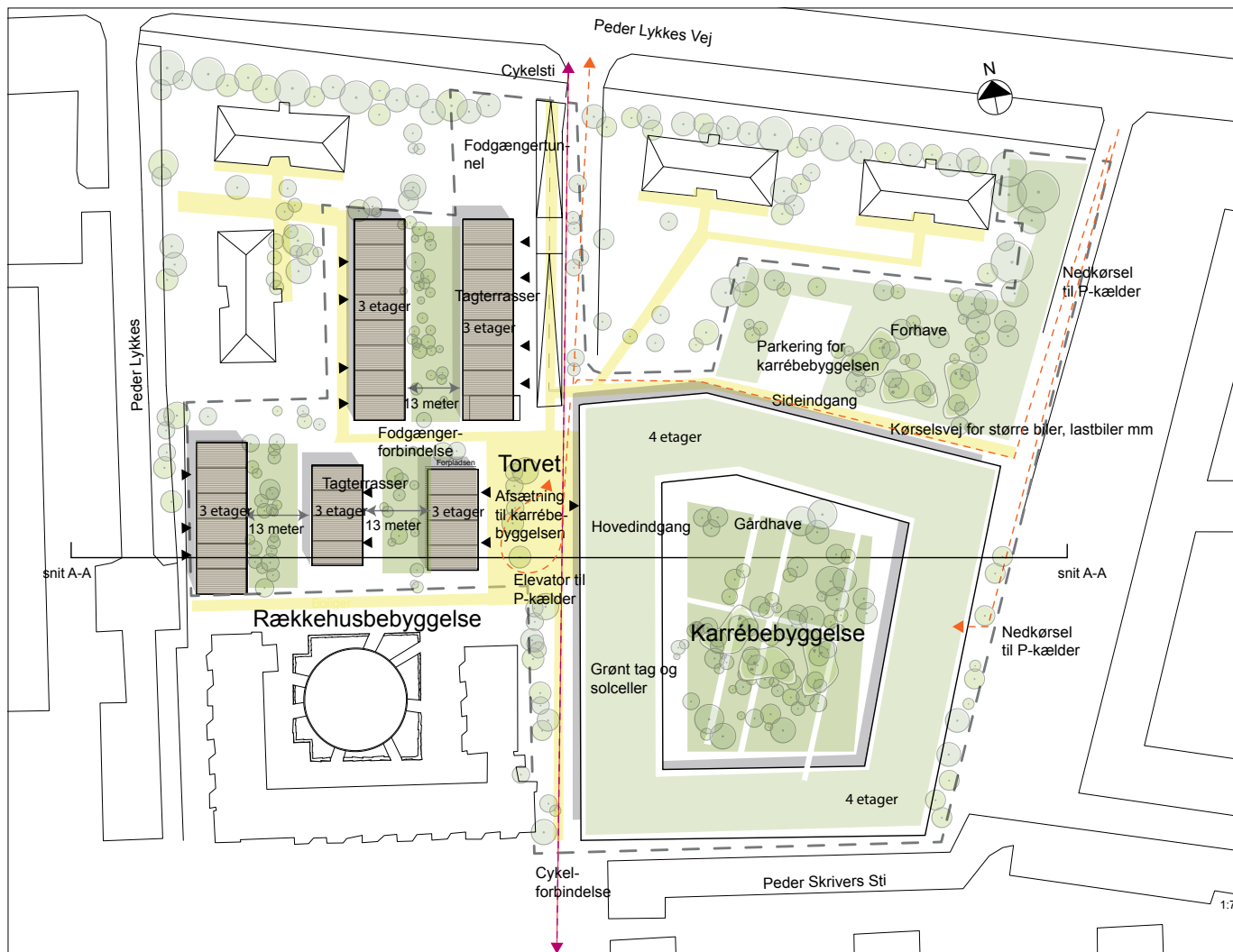
| | |
|--------------------------|----------------|
| Anvendelse | B3 Boligformål |
| Maks. bebyggelsesprocent | 110 |
| Maks. bygningshøjde | 20 m |
| Friarealpct. boliger | 60 |
| Friarealpct. erhverv | 15 |

Bilparkering:

Boliger: Mindst 1 p pr. 200 m² og højst 1 p pr. 100 m².
 Plejehjemmet: konkret vurdering, erfaringsmæssigt
 1 p-plads pr. 5 plejeboliger incl. serviceareal

Cykelparkering:

Boliger: 2,5 pladser pr. 100 m²
 Arbejdspladser: 1,5 pr. 100 m²
 Pladskrævende cykler er 1 plads pr. 1000 m²
 Detailhandel: 4 pladser pr. 100 m².



Principliel bebyggelsesplan med den ny rækkehusbebyggelse mod vest og karrébebyggelsen omkring en grøn gård mod øst. Illustration af Rambøll arkitekter + landskab + proces.

lighed for etablering af enkeltstående butikker. Projektet understøtter de grundlæggende værdier for Københavns byudvikling i Kommuneplan 2011 herunder et godt hverdagsliv og grøn vækst.

Byliv

Det nye projekt udformes, så det bidrager til at gøre området mere indbydende og trygt med en bebyggelse ud til et nyt strøg og torv med åbne og indbydende facader og kantzoner i stueetagen. Strøget etableres i sammenhæng med resten af Urbanplanens stisystemer, og alle tiltagene vil bidrage til at ændre området og skabe bedre rammer for byliv.

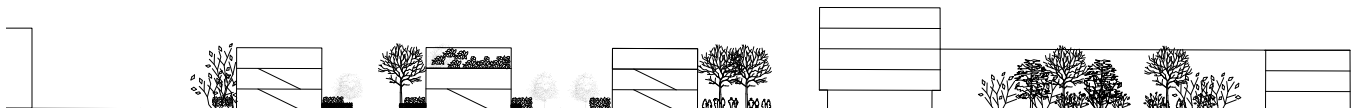
Bæredygtighed

København har ambitioner om at blive verdens første CO₂-neutrale hovedstad i 2025, og dette skal ske samti-

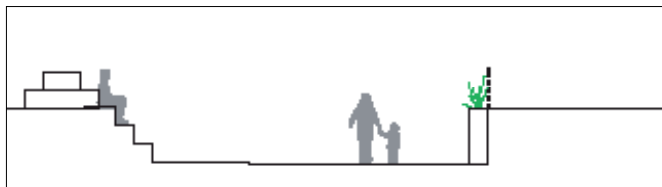
dig med, at kommunen har skaber øget beskæftigelse og vækst. I det nye projekt opsamles vandet så vidt muligt fra tage og genbruges. Der afledes vand via regnvandsbassiner i terræen, og der kan etableres grønne tage. Beplantning vil fremme nedsivning af regnvand, og der placeres solceller på karrébebyggelsen.

Arkitektur

Rækkehusbebyggelsen er lav med en afstand mellem husene, som skaber tæthed og intimitet. Rækkehusene har en muret underetage i samme sten som karréen og en træbeklædt overetage. Karrébebyggelsen består primært af murede overflader med lette træpartier. I stueetagen etableres store vinduesåbninger primært mod torvet. Gårdhaven inddeles i mindre intime haver og vil fremstå med træer og sidde/opholdsniche.



Principielt snit A-A gennem området, hvor rækkehusenes højde er på 3 etager, mens karrébebyggelsen er på 4 etager. Illustration af Rambøll arkitekter + landskab + proces.



Snit af tunnel. I projektet er der skitseret forskellige forslag til at gøre tunnelen og færdsel på rampen mere tryk og behagelig. Rampen er åbnet og gjort til et urbant møbel med mulighed for begroning og ophold. Illustration af Rambøll arkitekter + landskab + proces.

Miljøforhold

MPP (Miljøvurdering af planer og programmer)

I forbindelse med udarbejdelsen af forslag til lokalplan foretages en miljøscreening med henblik på at vurdere, om der skal udarbejdes en miljøvurdering i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer. Det forventes ikke, at lokalplanforslaget vil udløse krav om en egentlig miljøvurdering. For at håndtere "Lokal Afledning af Regnvand" vil byggeriet blive etableret med Sedum-tag, hvor der ikke indrettes tagterrasser, og der vil blive afledt vand via regnvandsbassiner i terræn.

Der er ikke udarbejdet støjanalyse og simuleringer, men ud fra byggeriets placering og anvendelse vurderes det, at der ikke er problemer i støjmæssig henseende. Byggeriet forventes ikke at bidrage med trafikstøj til området i målbar grad. Den trafikstøj, der kommer, vil primært være i form af personbils kørsel til byggeriets parkeringskælder.

Andre planer

Teknik- og Miljøforvaltningen er i samarbejde med de øvrige relevante forvaltninger i gang med at skabe en udviklingsplan for Urbanplanen med særligt fokus på Solvangcentret. Formålet er, at forvaltningen i dialog med aktører i området udarbejder en strategi for Solvangscen-tret med afsæt i de lokale ideer, ønsker fra den relevante boligorganisation og kommunens forvaltninger.

Der er udarbejdet et lokalplanforslag for August Schade kvarteret, som giver mulighed for udbygning af den syd-østlige del af Ørestad Nord til et bykvarter med kontorbyggeri, boliger, cafeer og handelsliv mellem DR Byen og Grønjordsvej.

Sol, vind og skygge

Der bliver i det videre forløb udarbejdes skyggediagrammer, der bl.a. viser skyggernes vandring på facaderne, og de attraktive opholdsarealer udpeges.

Anbefalinger

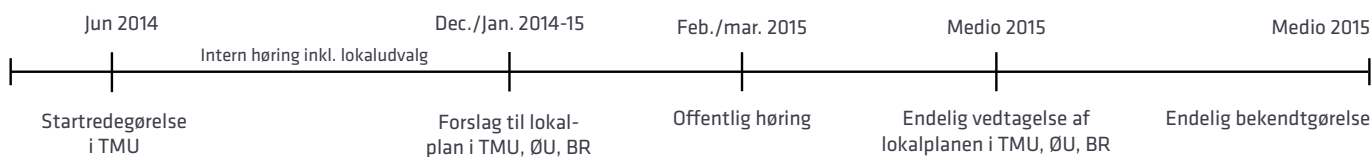
Da det fremsendte projekt er på skitseniveau, skal der i den videre bearbejdning arbejdes med nedenstående punkter:

- Sammenhæng med planerne for Solvangcentret skal sikres
- Bebyggelsesplanen skal bearbejdes så byrum, gade- og stiforløb opleves i sammenhæng med Peder Lykkesvej og de resterende nærområder.
- Facadeudtrykket og materiale skal nærmere beskrives, og det skal eftervises, at de ønskede boligtyper kan indpasses i bygningerne.
- Strøget gennem området skal bearbejdes landskabeligt og arkitektonisk i sammenhæng med gangtunnelen, de øvrige forbindelser og det ny byggeri, så visionen om byliv optimeres.
- Friarealerne mellem rækkehusene og i gårdanlægget skal bearbejdes landskabeligt, og det skal synliggøres, hvordan arealerne fordeler sig mellem de offentligt tilgængelige og private områder.
- Trafikale løsninger herunder parkering, afsætningspladser for besøgende til Peder Lykke Centret, varelevering, sammenbinding af stiforbindelser samt adgangsveje til rækkehusene skal beskrives og synliggøres yderligere.
- Skybrudssikring og energioptimering skal nærmere beskrives i den videre planlægning, herunder dagslysf forhold samt grønne tagterrasser.

Tidsplan

Oversigt over lokalplanproces

MILEPÆL



LEVERANCER



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen