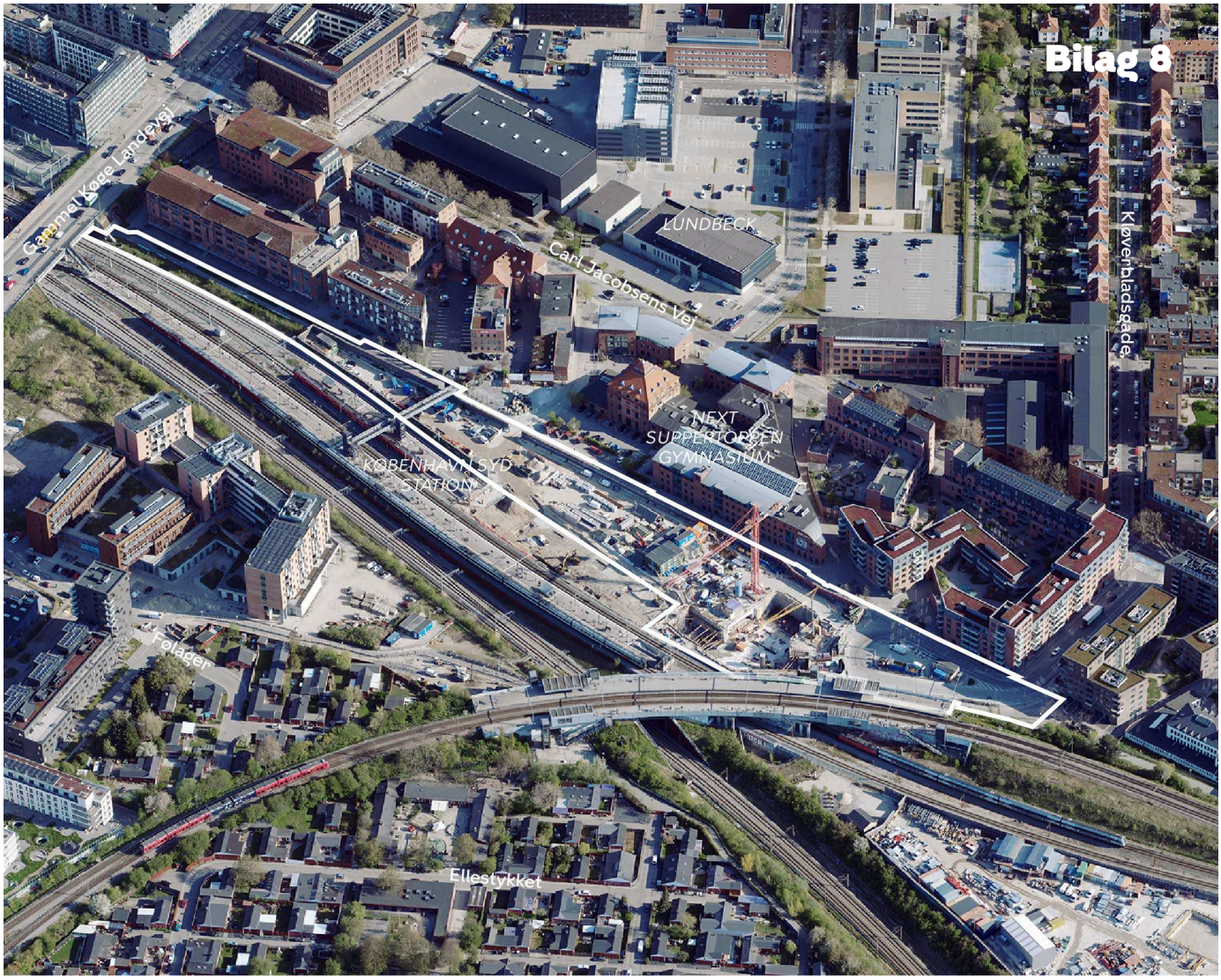
Bilag 8



Området set mod nord. Lokalplanområdet er indtegnet med hvid linje og de vigtigste gader, pladser og bygninger er navngivet. Luftfoto: Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering og Danske Kommuner, 2023.

KØBENHAVN SYD BYKVARTER

PRINCIPPER FOR UDARBEJDELSE AF FORSLAG TIL LOKALPLAN OG FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG

KØBENHAVNS KOMMUNE

Projektet

Bygherre:	Metroselskabet
Arkitekt:	Holscher Nordberg
Formål:	Metroselskabet ønsker at fortætte området på nordsiden af København Syd med boliger og serviceerhverv.
Etageareal og højde:	Op til 40.000 m^2 og 100 meters højde
Bebyggelsesprocent:	Op til 241 for området under ét.
Parkeringsnormen i Kommuneplan 2019 - biler:	Boliger: 1:250 Erhverv: 1:214 Butikker: 1:143 Bygherre ønsker 75-100 % reduktion
Parkeringsnormen i Kommuneplan 2019 - cykler:	Boliger: 4:100 Ungdomsboliger: 4:100 Arbejdspladser generelt: 3:100 Butikker: 4:100 Kommuneplanrammen – pladskrævende cykler: Boliger, arbejdspladser og butikker: 2:1.000
Almene boliger	Det kommende lokalplanforslag vil indeholde boliger. Derfor vil planlovens mulighed for at kræve, at 25 % af boligmassen skal være almene boliger blive indstillet. Det er op til ca. 4.500 m^2 almene boliger.
Friareal	Bolig: 30 % Erhverv: 10 %

Arkitektur

Udviklingen understøtter Arkitekturpolitik 2017 – 2025 Arkitektur ved at fremme planlægning af funktionsblandede bykvarterer og bygge videre på lokal egenart, så det styrker forskelligheden og det unikke. Der skal løbende suppleres og tilføjes ny arkitektur, der tolker og fornyr det allerede eksisterende. Det er arkitekternes ambition at skabe en arkitektur, der formidler mødet mellem det regionale og det lokale, mellem den moderne storby og kulturarven. Arkitekterne ønsker en markant arkitektur, der trækker på dansk kulturhistorie for at skabe smukke stationsbygninger. Blandt de motiver, der ses i disse stationsbygninger, er buer og glidende overgange mellem åben himmel og overdækkede udearealer og opvarmede arealer. Samtidig tages der inspiration i industriarkitekturen og tegl i røde nuancer tænkes kombineret med træ som et væsentligt element.

Planen rummer tre byggefelter, hvor byggefelt 1, der rummer serviceerhverv i op til 7 etager og 32 m, bygges hen over hovedadgangen til den underjordiske del af stationen. Byggefelt 2, der forventes at rumme et hotel, er i op til 6 etager og 28 m. Byggefelt 3, der rummer boliger, herunder 25 % almene, består af et højhus i 32 etager og ca. 100 m højt samt et længehus i op til 6 etager og 23 m. Højderne aftrappes mod nord, så der tages hensyn til de tilgrænsende bebyggelser, bortset fra højhuset, der ligger ca. 13 m fra et byggefelt på naboejendommen. Det samlede etageareal er 40.000 m^2, hvoraf boligerne udgør 18.000 m^2 svarende til 45 % af det samlede etageareal. Med denne fordeling mellem bolig og erhverv er friarealkravet 7.600 m^2. Friarealerne er opgjort til ca. 5.900 m^2 på terræn og ca. 3.900 m^2 på fælles tagterrasser. Heri indgår cykelsti og fodgængerarealer, men ikke arealer, hvor støjniveauet overstiger grænseværdierne.



Illustration fra forslaget til helhedsplan, der viser nybyggeriet set fra broen ved Gammel Køge Landevej. Illustration: Holscher Nordberg.



Illustration fra forslaget til helhedsplan, der viser nybyggeriet set fra forpladsen ved Carl Jacobsens Vej. Illustration: Holscher Nordberg.

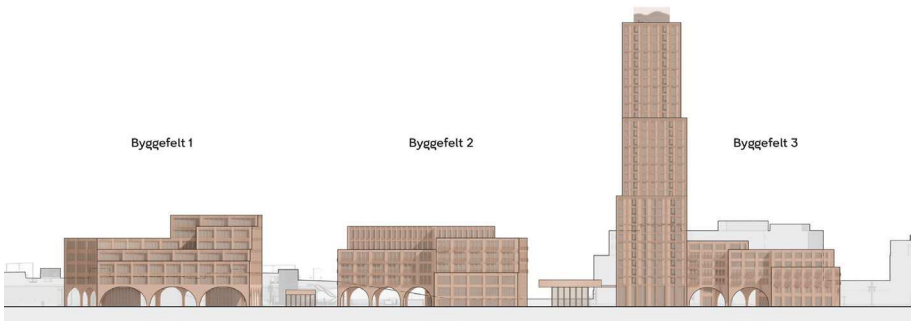


Illustration fra forslaget til helhedsplan, der viser nybyggeriets nordfacade. Illustration: Holscher Nordberg.



Illustration fra forslaget til helhedsplan, der viser nybyggeriet set fra parkeringspladsen ved NEXT. Illustration: Holscher Nordberg.

Baggrund

Metroselskabet ønsker at byudvikle et område ved København Syd i overensstemmelse med ændring af lov om en Cityring fra 2018. Loven pålægger Metroselskabet at udarbejde en helhedsplan og efterfølgende udvikle et område ved baneterrænet ved Ny Ellebjerg Station (nu København Syd). Baggrunden for loven er en aftale fra 2016 mellem staten og Københavns og Frederiksberg Kommuner om finansiering af en underjordisk metrostation, der muliggør en forlængelse af Sydhavnsmetroen mod Hvidovre og/eller Bispebjerg

Metroselskabet har undersøgt muligheden for at bygge over baneterrænet, men af tekniske og økonomiske årsager er det ikke muligt på nuværende tidspunkt. Derfor ønsker selskabet kun at planlægge for et afgrænset område langs den nordlige del af stationen og har gennemført en helhedsplankonkurrence, der blev vundet af et team med Holscher Nordberg som arkitekter. Der er herefter sket en bearbejdning af forslaget, som selskabet har fremsendt som grundlag for en startredegørelse.

Med Metroselskabets forslag til helhedsplan ønsker det nye byområde udviklet som blandet bolig- og erhvervsområde med butikker og byrumsfunktioner, der understøtter stationen med nemme adgangsforhold og cykelparkering og samtidig løfter bykvaliteten i området og bidrager til et godt lokalmiljø. Byområdets stationsnære placering med ekstraordinær god kollektiv trafikbetjening betyder, at der påtænkes at muliggøre en meget tæt og høj bebyggelse i området.

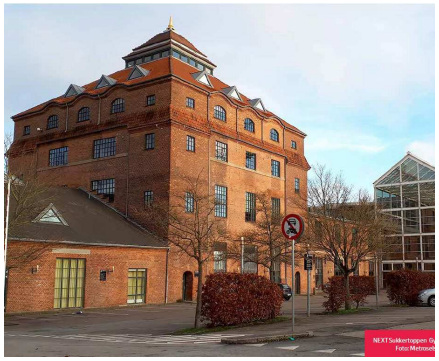
Efter den politiske behandling af startredegørelsen vil selskabet finde en investor, der skal indtræde i processen med udarbejdelse af selve lokalplanforslaget med kommuneplantillæg. Dermed ønsker selskabet, at en investors interesser kan blive tilgodeset, og at investor vil skulle stå for de nærmere forhandlinger med ejerne af naboejendommen om fælles løsninger med hensyn til adgang og parkering samt indretning af friarealer. Investor vil blive forpligtet til arbejde videre med samme rådgiverteam, og Metroselskabet vil først træde ud af processen, når lokalplanen er endeligt vedtaget

Stedet

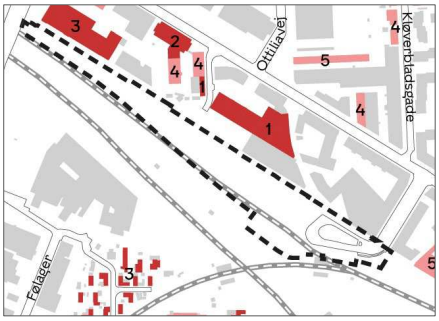
Lokalplanområdet ligger i det sydlige Valby, der sammen med Brønshøj og Sundbyerne blev indlemmet i København i 1901/1902. Efter indlemmelsen skete der en gradvis udbygning både med villaområder og industri, der kunne udnytte beliggenheden ved jernbanen. Valby Idrætspark og Valbyparken åbnede i 1939, og er løbende blevet videreudviklet. Der blev efter 2. verdenskrig opført større samlede boligbebyggelser som Folehaven med tilhørende skoler og institutioner. Industrien er gradvist flyttet ud, og områderne er gennem de sidste 15-20 år blevet omdannet fra industri til boliger og serviceerhverv. Centralt i området ligger København Syd, der åbnede som Ny Ellebjerg Station på Køge Bugt-banen i 2007 og samtidig var endestation for Ringbanen. Omkring stationen ligger Ny Ellebjerg-området, der er udviklet efter lokalplan 448 fra 2010. I overensstemmelse med denne plan er der sket en fortætning med ombygning af bevaringsværdige industribygninger til nye formål og nybyggerier primært til boliger. Tæt på ligger andre store byudviklingsområder som F.L. Smidth og Grønttorvsområdet. Medicinalvirksomheden H. Lundbeck er den eneste større virksomhed, der er tilbage.

Egenart

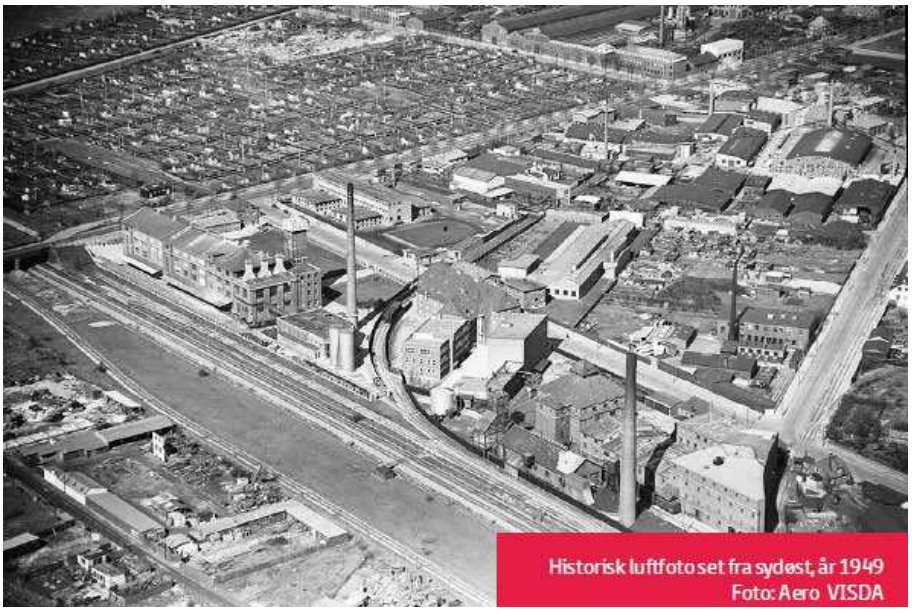
Det sydlige Valby er karakteristisk ved at være gennemskåret af baneanlæg og større veje. Det giver god tilgængelighed, men anlæggene udgør samtidig barrierer mellem de forskellige områder. Industriområdernes betjening med jernbanespor afspejler sig fortsat i bebyggelsesstrukturen. Rød tegl er det dominerende materiale i de gamle industribygninger, der har høj Save-værdi og er fastlagt som bevaringsværdige i de gældende lokalplaner. Tegl er også brugt i vid udstrækning i de mange nye boligbebyggelser, der er opført. Gennemgående er disse bebyggelser i 5-7 etager. I Grønttorvsområdet er der dog fire højhuse på ca. 50-70 m.



Sukkertoppen fra 1919, der er ombygget til undervisningsformål – NEXT Sukkertoppen Gymnasium. Foto: Metroselskabet.



SAVE-værdier.



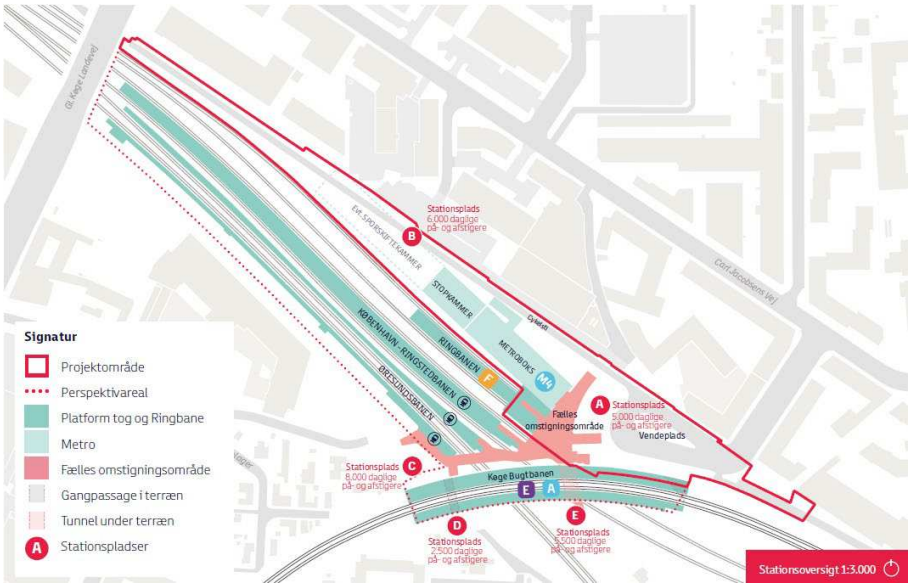
Historisk luftfoto set fra sydøst, år 1949
Foto: Aero VISDA

Det er et karaktertræk ved området, at de baneanlæg, der ligger på dæmninger eller i åben grav har skråninger med træer og anden beplantning.

Trafikforhold

København Syd er en vigtig knudepunktstation. I juni åbnede Sydhavsmetroen med endestation på København Syd., og den er forberedt til, at der kan ske en forlængelse til Hvidovre og/eller Bispebjerg. Der er ved at blive etableret perroner på Øresundsbanen med henblik på, at den foruden godstogstrafik skal betjenes med passagertog, således at tog kan køre direkte til Lufthavnen og Sverige uden at skulle ind over Hovedbanegården. I 2025 forventes stationen at have over 30.000 daglige passagerer, hvoraf ca. 1/3 er på- og afstigere, mens resten er omstigere. På sigt har den potentiale til at bliver Danmarks tredjestørste station målt i passagertal. Der er fem forpladser til stationen, hvoraf de to ligger i lokalplanområdet. Stationen bindes sammen af et underjordisk anlæg. Busbetjening af stationen sker fra forplads A via Carl Jacobsens Vej.

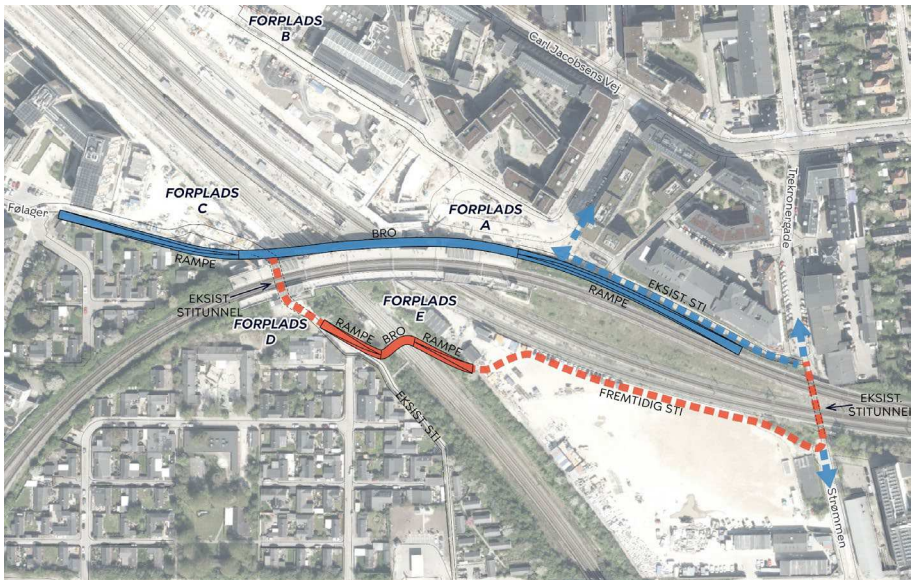
Gammel Køge Landevej grænser op til området, men der er kun adgang herfra for fodgængere til København-Ringsted perronen og til stien langs nordsiden af banen via en trappe på en privat grund. Denne sti er en del af Valbyruten, som indgår i det



Indretning af stationen med fem forpladser, perroner og det fælles underjordiske omstigningsområde. Illustration: Metroselskabet.

overordnede cykelstinet, og den bliver et vigtigt element i den nye plan med et forløb langs banen og delvis gennem bygninger. På strækningen fra Gammel Køge Landevej til Trekronergade er der fodgængerareal langs cykelstien.

Forvaltningen har i forløbet fremhævet ønsket om en stibroforbindelse for fodgængere og cyklister mellem forplads C og forplads A med rampeanlæg langs den eksisterende sti fra Følager og i baneskråningen øst for forplads A. Placering af de forskellige forpladser fremgår af oversigtstegningen ovenfor. Fra et sådant stianlæg kunne ske adgang til den nordlige perron på Køge Bugt banen. Det underjordiske stationsanlæg gør det lidt lettere for fodgængere at komme på tværs af stationen i modsætning til i dag, hvor man skal op over Køge Bugt banens perron. For cyklister vil det fortsat være meget besværligt. Det problem vil stibroforbindelsen løse. Det er dog en meget dyr løsning, der af Metroselskabets rådgiver er vurderet at koste 160-180 mio. kr. Et alternativ kunne være en stibro over Øresundsbanen mellem forplads D og E. I forvejen er der forbindelse under Køge Bugtbanen mellem forplads C og D. Den vil have en kortere bro over Øresundsbanen, der ligger i en åben grav, og kortere ramper, og den vil skulle fortsætte over kommunens grund ved Strømmen til Trekronergade. Det er vigtigt for den videre proces, at der bliver truffet beslutning om, hvorvidt der i projektet fortsat skal tages højde for den nordlige stibro. Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler den sydlige forbindelse.



To alternative forslag til placering af en stiforbindelse for fodgængere og cyklister på tværs af stationen.

Metroselskabet foreslår en reduktion i normerne for bilparkering på 75 % på baggrund af den stationsnære beliggenhed ved den vigtige knudepunktstation København Syd. Alternativt foreslår selskabet en 0-norm, men ønsker samtidigt, at den nye investor får mulighed for at medvirke ved fastsættelse af en endelig p-norm i planforslagene. Biladgangen til nybyggeriet er kompliceret, da adgang kun kan ske via forplads A, hvor der også skal afvikles bustrafik samt kys og kør til stationen. Hertil kommer cykel- og fodgængertrafik. Det planlægges, at der kan ske servicekørsel til nybyggeriet langs nordsiden med vendemulighed mellem byggefelt 2 og 3. Der er vist et 3 m kørespor og to vigepladser, hvis to køretøjer skal passere hinanden. Kørslen, der er beregnet til ca. 100 biler i døgnet hver vej, foregår på et sted, hvor der er mange bløde trafikanter. Hvis der planlægges med en 75 % reduktion, ønskes der mulighed for, at der kan etableres en parkeringskælder til de nødvendige ca. 40 pladser via rampeanlæg på forpladsen. Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at der i den videre proces ses på bedre trafikløsninger, herunder mulighed for at indgå aftaler med ejere af naboejendomme om fælles adgangs- og parkeringsløsninger.

Nybyggeriet udløser krav om ca. 1.400 cykelparkeringspladser. Hertil kommer 700 pladser til betjening af stationen. Der etableres cykelparkering på terræn i nærheden af de forskellige stationsadgange samt pladser integreret i nybyggeriet.

Sol, vind og skygge

Metroselskabets rådgivere har udarbejdet foreløbige vindanalyser og skyggediagrammer. De viser, at højhuset vil give anledning til en del vindturbulens, der skal søges imødegået ved udformningen af højhuset både oppe i etagerne og ved mødet nærmere terræn. Skyggediagrammerne viser, at det hjælper på generne, at bebyggelseshøjden nærmest den eksisterende bebyggelse og friarealer er sat lavere. Højhuset kaster lange skygger, og det forudsættes, at muligheden i den gældende lokalplan for at opføre et bolighus tæt på højhuset frafaldes efter nærmere aftale med grundejeren. For bebyggelser i større afstand fra højhuset, der er relativt slankt, passerer skyggen hurtigere.

Mål, planer og politikker

Kommuneplan

I Kommuneplan 2019 er området udlagt til offentlige tekniske anlæg, herunder baneanlæg (T1*), og til boliger og serviceerhverv (C3*). I C-områder tillades boliger og serviceerhverv, såsom administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, undervisning og andre sociale, uddannelsesmæssige og kulturelle servicefunktioner mv. Boligandelen skal udgøre mellem 40 og 75 % af etagearealet, men vil efter en nærmere vurdering kunne nedsættes til 25 %. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Der kan inden for området anlægges en station i terræn for metro til Sydhavnen med dertil hørende funktioner i overensstemmelse med VVM-redegørelsen herfor. Bebyggelsesprocenten beregnes for området under ét. Området grænser op til lokalcenter Ny Ellebjerg, hvor det maksimale butiksareal er 3.000 m^2.

Kommuneplantillæg

Byggeønsket kræver et kommuneplantillæg, der bliver til den kommende Kommuneplan 2024, da anvendelse, bebyggelsesprocent og bygningshøjde overskrides, og da der foreslås en reduceret parkeringsnorm for biler på ca. 75 %. Der ønskes et etageareal på op til 40.000 m^2, hvilket svarer til en bebyggelsesprocent på ca. 241, og en bygningshøjde på op til 100 m. Ændringen vil understøtte kommuneplanens mål om, at der i stationsnære områder prioriteres en udvikling med en højere bebyggelsesprocent end i den øvrige by. Dette kan betyde færre bilture, idet der sikres større passagerunderlag for kollektiv trafik. Da grunden ligger helt op til København Syd, og da adgange til metroen og den underjordiske forbindelse til den øvrige del af stationen integreres i nybyggeriet, vurderer forvaltningerne, at grunden kan udvikles med en reduktion på 75 % eller måske endda med en 0-norm.

Byliv

Nybyggeriet skal være med til at skabe mere liv og tryghed i stationsområdet, hvilket kan ske ved en blandet anvendelse, der kan skabe aktivitet over døgnet, og ved indretning af udadvendte funktioner i stueetager. I forslaget til helhedsplan arbejdes med det, der kaldes den lille skala. Det er småbygninger placeret strategisk med henblik på at understøtte bylivet.

Miljø og Klima

Der er trafikstøj i området fra Gammel Køge Landevej og fra jernbanen. Beregning af støjen fra Gammel Køge Landevej viser en overskridelse af grænseværdien på 58 dB på friarealerne langs banen indtil ca. 60 m fra broen. Beregninger af støjen fra banen viser en overskridelse af grænseværdien på 64 dB for udendørs støj på dele af facaderne og tagterrasser. Det betyder, at der skal etableres støjskærme ved tagterrasser og inddækning af altaner i fornødent omfang.

I den videre udvikling af projektet skal der ses på håndtering af regnvand.

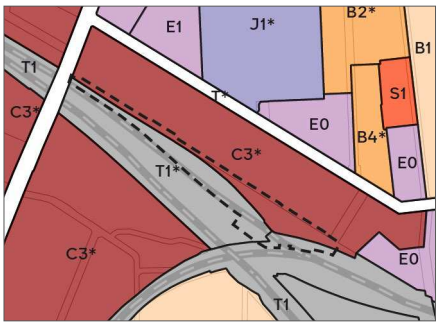
Bynatur

Området bærer præg af at have været brugt som metrobyggeplads, og det rummer ingen bevaringsværdige træer. Med den nye plan lægges der vægt på at tilføre så meget grønt som muligt. Det sker ved plantning af 58 nye træer samt anden beplantning på terræn, ved beplantning på tagterrasser samt ved begrønning af facader. Det kan bemærkes, at området nord for har lille andel grønne områder.

Kommuneplan

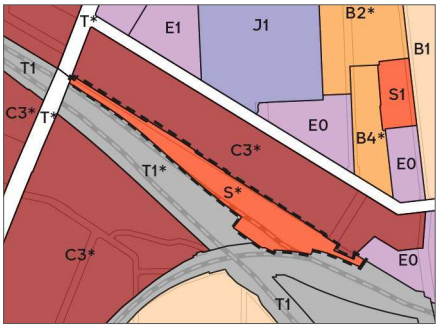
Gældende rammer i Kommuneplan 2019

Rammeområde T1* og C3*	
Maks. bebyggelsesprocent 185	
Maks. bygningshøjde	
Friarealprocent bolig	30
Friarealprocent erhverv	10



B, B2-5	Områder til boliger (høj tæthed)
C, C1-3	Områder til boliger og serviceerhverv
S, S1-3	Områder til serviceerhverv
E, EO-2	Områder til blandet erhverv
J, J0-2	Områder til industri
T, T1-4	Områder til tekniske anlæg
T	Områder til tekniske anlæg (veje m.v.)
*	Områder med særlige bestemmelser

Rammer i Kommuneplan 2019.



B, B2-5	Områder til boliger (høj tæthed)
C, C1-3	Områder til boliger og serviceerhverv
S, S1-3	Områder til serviceerhverv
E, EO-2	Områder til blandet erhverv
J, J0-2	Områder til industri
T, T1-4	Områder til tekniske anlæg
T	Områder til tekniske anlæg (veje m.v.)
*	Områder med særlige bestemmelser

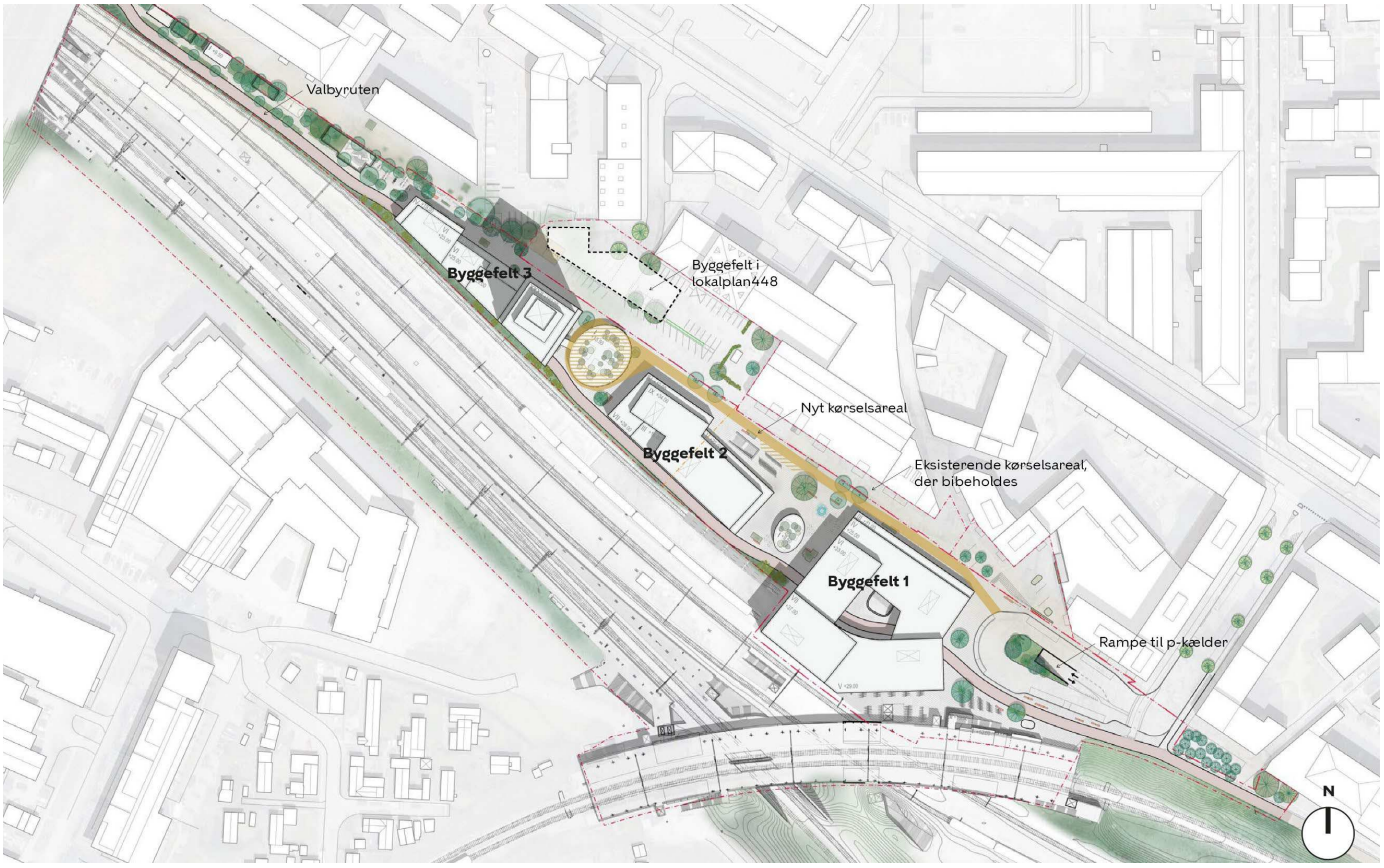
Rammer i forslag til Kommuneplan 2024.

Andre planer

Der arbejdes med flere andre planer i det sydlige Valby. Der er i juni 2024 bekendtgjort lokalplan 633 for en ejendom ved Poppelstykket, hvor der skal bygges boliger, herunder ungdomsboliger, og hotel mv. Der er er i juni 2024 vedtaget en helhedsplan for udvikling af Valby Idrætspark, som skal sikre mere idræt, boliger, serviceerhverv, en daginstitution samt et neurorehabiliteringscenter. Helhedsplanen skal følges op med en ny lokalplan. Den kommunale grund ved Strømmen, hvor der har været metrobyggeplads, skal udbydes til salg med henblik på at bydere skal komme med forslag til en plan, der skal indeholde plejehjem, serviceerhverv og boliger, hvoraf 50 % skal være almene. Købers bebyggelsesforslag skal danne grundlag for en lokalplan. For det kommunale areal ved Torveporten i Grønttorvsområdet skal der også udarbejdes en ny lokalplan, der skal muliggøre en ny skole, en daginstitution samt almene boliger.



Visualisering fra forslaget til helhedsplan, der viser et eksempel på nybyggeri set mod vest. Illustration: Holscher Nordberg.



Visualisering af forslaget til helhedsplan. Illustration: Holscher Nordberg. Redigeret af Københavns Kommune, der har markeret kørselsarealer, Valbyruten, rampe til p-kælder og byggefelt på naboejendommen.

Anbefalinger til den videre planlægning

Metroselskabet har i løbet af processen ved forhandlinger med forvaltningerne ændret i helhedsplanen. Boligandelen er vokset fra 25 til 45 %, og der er flyttet volumen fra byggefelt 1 og 2 til byggefelt 3, hvor højden på højhuset er øget fra ca. 87 til ca. 100 m, for derved at få tilpasset højden i byggefelt 1 og 2 til den omkringliggende bebyggelse. Teknik- Miljøforvaltningerne vil i det videre forløb samarbejde med Metroselskabet og den kommende investor særligt fokusere på følgende temaer:

- at der tilvejebringes bedre bolignære opholdsarealer set i forhold til omfanget af boligbebyggelse ved etablering af hævede terrasser i større omfang end vist eller ved at reducere boligandelen
- at der arbejdes med at forbedre trafik- og parkeringsforhold ved i dialog med ejere af naboejendomme at få tilvejebragt fælles løsninger.
- at dialogen med ejeren af naboejendommen udmønter sig i en aftale om, at boliger i et nærliggende byggefelt lige nord for højhuset ikke realiseres.
- at udformning af højhuset detaljeres med hensyn til arkitektur og forebyggelse af gener fra vind.
- at der arbejdes for at etablere en stiforbindelse og stibro syd om stationen i stedet for hen over stationen.

Økonomiforvaltningen vil i det videre samarbejde med Metroselskabet og den kommende køber særligt fokusere på:

- at parkering kan reduceres med 75 – 100 % i forhold til Kommuneplan 2024's parkeringsnorm.



Visualisering fra forslaget til helhedsplan, der viser et eksempel på nybyggeri set mod nord. Illustration: Holscher Nordberg.

Tidsplan

Samlet lokalplanproces: Kat. 4: aftalt tid

