

# "STRANDLODSVEJ"

## Startredegørelse

Redegørelse for igangsætning af forslag til lokalplan "Strandlodsvej"

## Bilag 1







Luftfoto af lokalplanområdet og dets omgivelser (JW Luftfoto juni 2009).

## Lokalplanens formål

Formålet med lokalplanen er at ændre områdets nuværende status som industri kvarter med tilhørende administration til et boligområde med serviceerhverv, med undtagelse af de allerede bebyggede sydøstlige matrikler, som ændres til rent serviceerhverv.

## Baggrund

En gruppe grundejere har ønsket at byudvikle størstedelen af området til blandet boliger og servicevirksomhed. Tegnestuen Holscher Arkitekter A/S har udarbejdet et oplæg til udvikling af området på baggrund af 3 workshops med deltagelse af kommunen. Der har været afholdt et par møder med Amager Øst Lokaludvalg. Dette forløb er baggrunden for de ændrede rammer for området i Forslag til Kommuneplan 2009.

## Planforhold

**Lokalplan nr. 89 "In-Wear"**, som er den nuværende lokalplan for området fra 1986, har til formål at opretholde området til erhvervsformål, herunder industri med tilhørende administration. Bl.a. er bebyggelsesprocenten fastlagt til 110, bebyggelsens rumfang må ikke overstige 4,5 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> grundareal, bygningshøjden må ikke overstige 20 m og den eksisterende vejudlægslinie for det fremtidige vejanlæg langs "Amagerbanen" m.m. er forudsat opretholdt.

**Kommuneplan 2005.** Området ligger i bydelen Sundbyøster og er fastlagt til industri, J1-område, med en maksimal bebyggelsesprocent på 110. Den nordvestlige del af lokalplanområdet indgår i et område til butikker med særligt pladskrævende varer. I Kommuneplanens rækkefølge for udvikling af større områder til byomdannelse, ligger området til udvikling i første del af planperioden (2006-11). Kommuneplan 2005 forventes erstattet af Kommuneplan 2009 inden lokalplanen "Strandlodsvej" godkendes endeligt.

**Forslag til Kommuneplan 2009.** I Forslag til Kommuneplan 2009 står, at Københavns Kommunes byudvikling fortrinsvis skal ske gennem omdannelse og fortætning af eksisterende nedslidte områder til moderne funktionsblandede bydele og bykvarterer. Der skal sikres mangfoldighed og kvalitet i byomdannelsen ved at anlægge en helhedsbetragtning på udviklingen. De historiske og arkitektoniske værdier skal bruges aktivt til at skabe identitet og kvalitet. Der skal desuden planlægges for byrum, aktivitet, institutioner, kollektiv transport m.v. På Nordøstamager kan omdannelsen af de tidligere industriområder bl.a. ved Strandlodsvej videreføres i første del af planperioden (2009-2014). Strandlodsvej er i forslaget udpeget til bydelsgade og det tidligere areal for Amagerbanen indgår i en planlagt grøn cykelrute mod Lufthavnen.



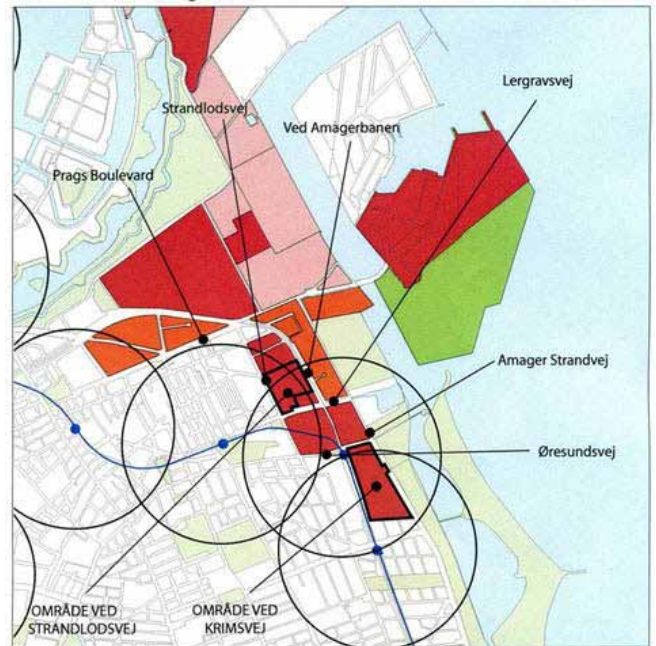
Forslag til Kommuneplan 2009 med angivelse af anvendelsen for området.

Det aktuelle lokalplanområde har i forslag til Kommuneplan 2009 tre forskellige rammer for lokalplanlægningen: **Den nordlige del** er fastlagt til område med boliger og serviceerhverv, C2-område, hvor der bl.a. er fastlagt en maksimal bebyggelsesprocent på 150, et maksimalt etageantal på 6 eksklusiv tagetage og friareal for henholdsvis boliger og erhverv på 40 pct. og 10 pct.

**Den midterste del** er fastlagt til boliger og serviceerhverv, C3\*-område, hvor der bl.a. er fastlagt en maksimal bebyggelsesprocent på 185, et maksimalt etageantal på 12 og friareal for henholdsvis boliger og erhverv på 30 pct. og 10 pct.

**Den sydøstlige del** er fastlagt til serviceerhverv, S3-område, hvor der er fastlagt en maksimal bebyggelsesprocent på 150, en maksimal bygningshøjde på 24 m og friareal for henholdsvis boliger og erhverv på 30 pct. og 10 pct. Arealets vestlige del indgår i bydelscenter "Strandlodsvej", område a, hvor bruttoetagearealet til butikformål må udvides med 5.000 m<sup>2</sup> til dagligvare- og udvalgsvarerbutikker. Arealet til dagligvare- og udvalgsvarerbutikker må ikke overstige henholdsvis 3.500 m<sup>2</sup> og 1.000 m<sup>2</sup>.

**Bil- og cykelparkering.** I Forslag til Kommuneplan 2009 er hele lokalplanområdet beliggende i "tætbyen", hvor kra-



Overordnet kort med angivelse af hvordan lokalplanområdet ligger i forhold til hovedstrøgene, metroen, det øvrige byudviklingsområde Krimsvej mm.

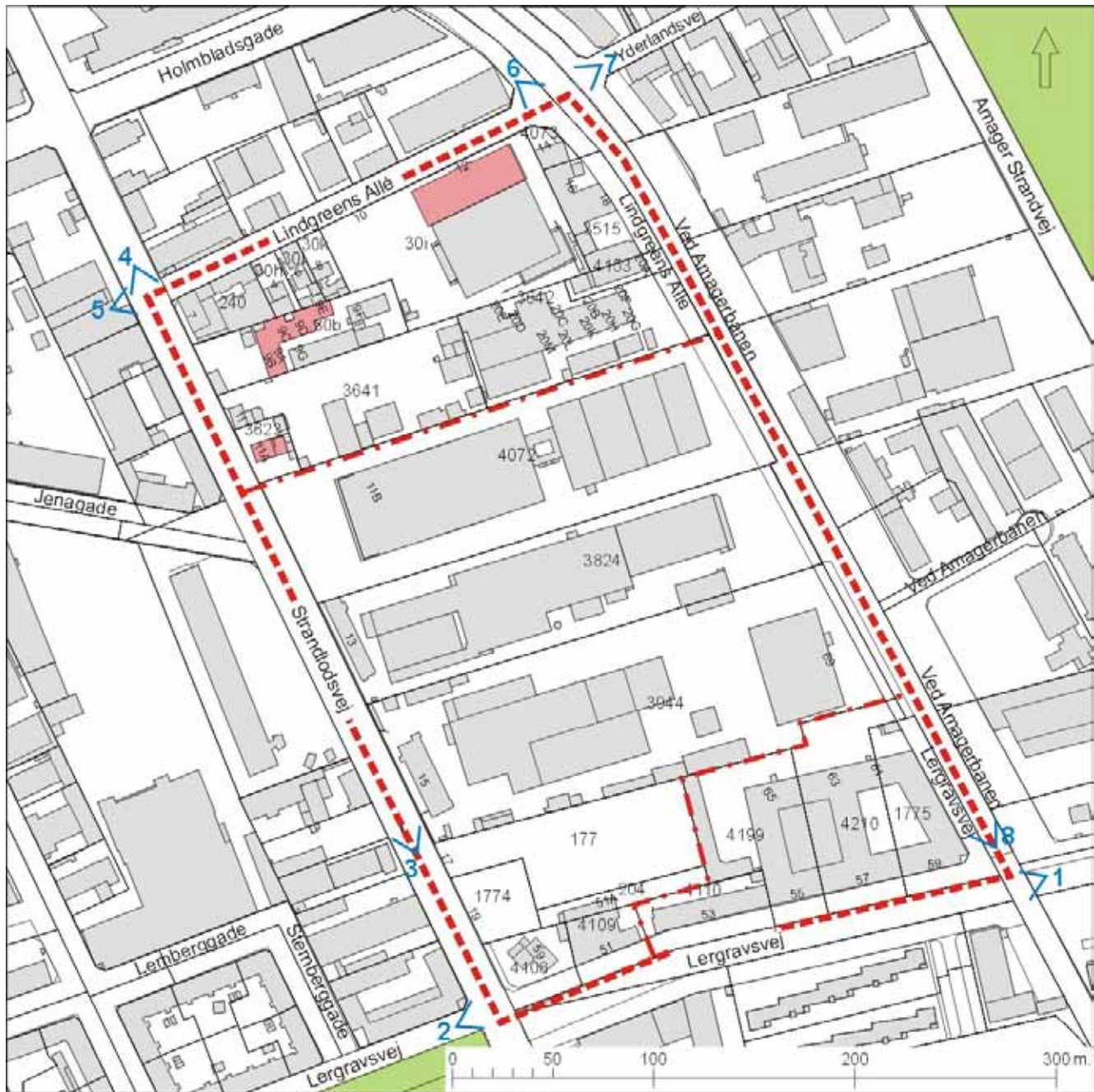
vet til bilparkering er højst 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> i områder til blandet boliger og serviceerhverv. I områder til serviceerhverv er kravet højst 1 plads pr. 150 m<sup>2</sup>, og i forbindelse med byggeri til butikformål skal der etableres p-pladser i størrelsesordenen højst 1 p-plads pr. 100 m<sup>2</sup>.

Herudover er der krav til cykelparkering til boliger og erhverv på henholdsvis 2,5 pladser og 0,5 pladser pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal, hvor mindst halvdelen bør placeres med overdækning, enten i skure eller som en integreret del af byggeriet. Ved butikker mv. skal der være 3 cykelparkeringspladser pr. 100 m<sup>2</sup> butikareal samt 0,5 plads pr. ansat (normalt 1 ansat pr. 30 m<sup>2</sup> butikareal). Til pladskrævende cykler skal afsættes 1 plads pr. 1.000 m<sup>2</sup>.

**Kystnærhedszonen.** Lokalplanområdet ligger i den kystnære del af byzonen. I henhold til planloven skal der i forbindelse med lokalplanlægning redegøres for bygninger og anlæg, der vil påvirke kysten visuelt.

**Risikozone for Sundby Gasbeholder.** En del af lokalplanområdet indgår i den konkret vurderede risikozone ifølge risikoreporteren for gasbeholderen. Gasbeholderens anvendelse til risikovirksomhed er under afvikling frem mod år 2010.





Opdelingen i forhold til anvendelsen. Der er desuden markeret, hvorfra billederne på næste side er taget.

## Kvarteret og lokalplanområdet

Området ligger i bydelen Sundbyøster, der er et varieret og sammensat byområde med mange grønne områder, en blanding af tæt karrébebyggelse, byggeforeningshuse, kontorhuse, værksteder, større industrielle bygninger og "landmarks" som siloer og skorstene. Karrébebyggelsen ligger primært langs Amagerbrogade og Holmbladsgade. Lergravsvvej danner sammen med Prags Boulevard, Italiensvej og Greisvej karakteristiske tværgående grønne bånd, som leder ud til kysten. I industri kvartererne omkring Strandlodsvej og Vermlandsgade fremtræder bebyggelsen meget blandet - i alle tænkelige materialer, tagformer og dimensioner, præget af virksomhedernes skiftende behov.

I lokalplanområdet består bygningerne primært af lave murstensbyggeri i dårlig stand med få undtagelser. Der er i Bydelsatlas Amager udpeget 3 bygninger med høj bevaringsværdi: Lindgrens Allé 12 samt Strandlodsvej 9A og 11A. Amagerbanen langs områdets østlige del ligger som en tilgroet grøn korridor mellem asfalterede industrimiljøer og udgør et bindeled mellem Kløvermarken og Amager Strandpark. I området findes værdifulde træer, og i lokalplanen vil der blive taget stilling til, hvilke der er bevaringsværdige.



*Lergravsvej mod vest (1)*



*Lergravsvej mod øst (2)*



*Strandlodsvej mod nord (3)*



*Strandlodsvej mod syd (4)*



*Lindgrens Allé mod øst (5)*



*Lindgrens Allé mod syd (6)*



*Lindgrens Allé set fra Ved Amagerbanen (7)*



*Ved Amagerbanen mod nord (8)*





Modelfoto set mod øst.

## Projektet

Tegnestuens vision er at skabe en bebyggelse med identitet og karakter, som skaber en sammenhængskraft, der samler bebyggelsen, og styrer den fremtidige udvikling i området. Bebyggelsen og by- og landskabsrummene skal strategisk sammenbinde lokalplanområdet, tilføre Strandlodsvej og Amagerbanen rumlige kvaliteter samt forbinde området med resten af kvarteret.

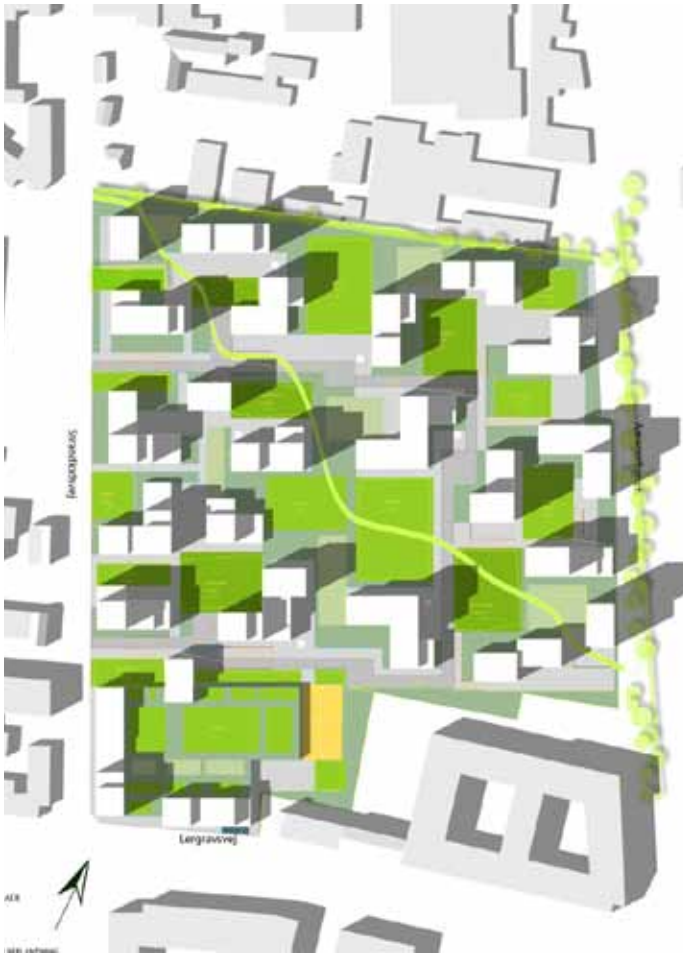
**Helhedsplanen** skaber mulighed for en variation af by- og landskabsrum, åbner op for et byliv for både kvarterets og de kommende beboere, forholder sig til kvarterets blandede bygningstyper, tilfældigt placerede store og små bebyggelser samt forholder sig til forbindelsen mellem byen og strandparken.

**Bebyggelsen** er inspireret af områdets mangfoldighed af forskellige bygningstyper og byrum, og nye bygningsenheder i faldende højder placeres, så de danner forskellige by- og landskabsrum. Hver bygningsenhed fremstår med sin arkitektoniske identitet koordineret gennem guidelines. En model af bebyggelsen er afprøvet i en vindtunnel, for at sikre, at bygningerne er placeret, så der ikke opstår vindturbulens.

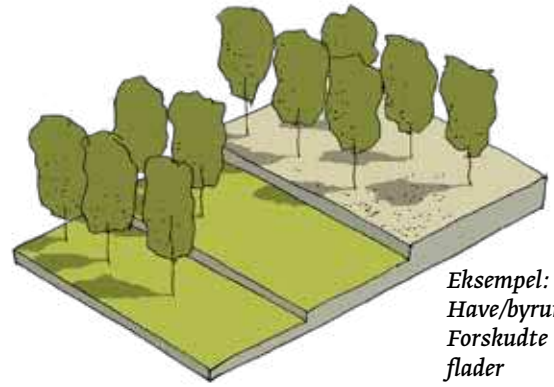
**Landskabsplanen** består af 2 lag på et græstæppe. Et funktions- og fordelingslag, der optager færdsel, cykel-parkering, indgange, opgange fra P-kældre, affald mm. og et landskabslag som en mosaik af felter, der består af centralt placerede pladser og spredt placerede lege- og aktivitetsrum samt haver. Felterne har forskellig karakter, størrelser og funktioner og udformes bl.a. efter en række principper for beplantning, belægning og terrænbearbejdning. Herudover består planen af en nord/sydgående sti, som binder området sammen med resten af kvarteret.

**Offentligt og privat byliv** er søgt differentieret gennem offentligt tilgængeligt stisystem og vejarealer, halvoffentlige landskabsrum samt private tagterrasser og altaner.

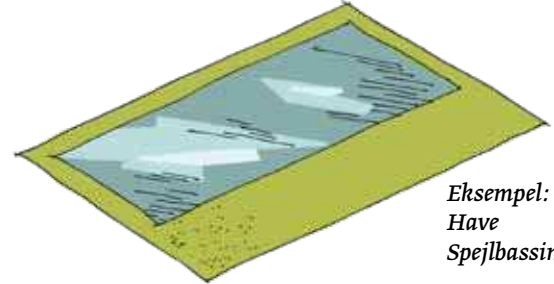
**Udbygningsfaser.** Projektet tænkes opført i 3 faser. 1. fase er hjørnebebyggelsen mod Strandlodsvej/Lergravsvej med et supermarked samt bebyggelse langs Strandlodsvej og Amagerbanen. Parkering vil ske midlertidigt på terræn bag bebyggelsen. 2. fase er en fortætning af bebyggelsen langs Strandlodsvej og Amagerbanen. Parkering er stadig midlertidig på terræn bag bebyggelsen, og 3. fase bygges midterarealet samt etableres P-kælder.



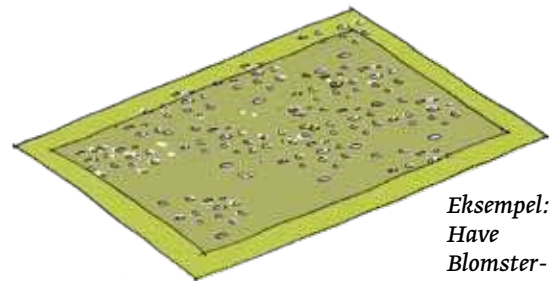
Situationsplan



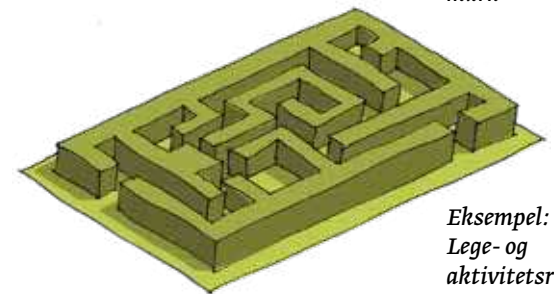
Eksempel:  
Hav/byrum  
Forskudte  
flader



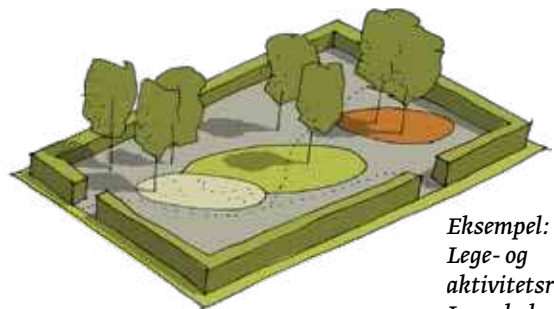
Eksempel:  
Hav  
Spejlbassin



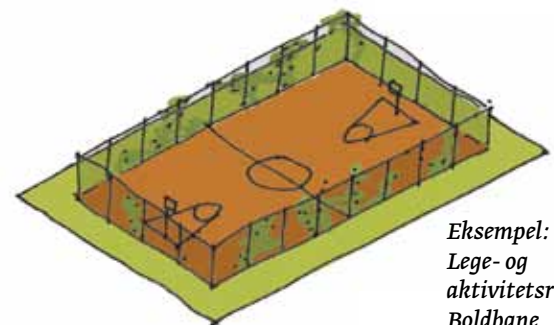
Eksempel:  
Hav  
Blomster-  
mark



Eksempel:  
Lege- og  
aktivitetsrum  
Labyrinth



Eksempel:  
Lege- og  
aktivitetsrum  
Legeplads



Eksempel:  
Lege- og  
aktivitetsrum  
Boldbane



Skematisk oversigt over landskabsfelterne.  
Varierede haverum giver lokalidentitet i bebyggelsen.  
Landskabsfelter tildeles funktioner og karakter.



## Trafik

Lokalplanområdet er, med godt 400 m til metrostationerne på Lergravsvej og Øresundsvej velbeliggende i forhold til kollektiv trafik. Strandlodsvej er i kommuneplanen udpeget til bydelsgade. Mod syd er området afgrænset af Lergravsvej der, ud over at give adgang til ejendomme, er en vigtig grøn forbindelse mellem Østrigsgade og Amager Strandvej. Vejen udnyttes i dag også til parkering. Der kører i dag ca. 5.500 biler på Strandlodsvej. Med den foreslåede byudvikling forventes det, at der vil ske en stigning i trafikken på ca. 2.000 køretøjer dagligt. En stor del af denne trafik forventes at ville køre mod Uplandsgade, og biltrafikken vurderes at kunne afvikles uden problemer.

Strandlodsvej er i dag indrettet uden cykelstier. Det vil i forbindelse med den forventede generelle byomdannelsen langs Strandlodsvej blive nødvendigt at etablere forbedrede forhold for cyklisterne. Den grønne cykelrute "Amagerruten" er planlagt til at forløbe på det nedlagte banearreal langs den østlige side af området. "Amager-ruten" vil på sigt forbedre adgangen for gående og cyklister til Christianshavn/Indre By og metrostationen på Øresundsvej. Bebyggelsen indrettes, så der skabes en god sammenhæng til den kommende cykelrute.

## Miljø

**Trafikstøj.** Trafikstøjniveauet fra vejtrafikken langs Strandlodsvej og Lergravsvej er højere, end det anbefales ved boliger og erhverv. Boligbyggeriet kan tillades, hvis der ved bebyggelsens disponering, afskærmning og støjisolering mm. sikres, at støjniveauet på facaden ikke overstiger 68 dB. Lejlighedsindretningen skal sikre, at sove- og opholdsrum har et støjniveau, der ikke overstiger 46 dB med åbne vinduer. For udendørs opholdsarealer gælder, at støjniveauet ikke må overstige Lden 58 dB fra vejtrafik. Støjbelastede altaner medregnes ikke i beregning af friarealer. Det forventes at bebyggelsen kan opfylde de gældende krav.

**Virksomheder.** Der vurderes ikke at være virksomheder i eller udenfor lokalplanområdet, der kan give anledning til miljømæssige gener for lokalplanområdet.

**Jordforurening.** Der er forurening af jord og grundvand på en række matrikler i det tidligere industriområde, hvoraf en del også har været losseplads for husholdnings- og industriaffald. Disse er allerede kortlagt i henhold til Jordforureningsloven.

**Regnvand.** Det er kommunens overordnede mål, at regnvand skal afledes eller nedsives lokalt for derigennem at fastholde grundvandet under byen til drikkevandsfor-

mål, og for at der tilføres vand til søer og vandløb (jf. Københavns Kommunes Spildevandsplan 2008). Der vil blive stillet krav i lokalplanen om at regnvand skal afledes eller genanvendes inden for matriklen subsidiært inden for lokalplanområdet. Hvis en byherre mener, at dette ikke er muligt, skal der foreligge dokumentation herfor.

**Affald.** Der skal afsættes plads til opsamling af kildesorteret affald i henhold til Københavns Kommunes Regulativ for erhvervsaffald og Regulativ for husholdningsaffald.

**Lavenergi.** Lokalplanområdet er udpeget som lavenergiområde efter laveste lavenergiklasse i Forslag til Kommuneplan 2009. Projektet skal således udføres efter laveste lavenergiklasse som for tiden i henhold til gældende bygningsreglement er lav energiklasse 1. Dette er dog ikke gældende for det eksisterende byggeri.

**Klimatilpasning.** Klimaændringer forventes i Københavns Kommune at betyde en stigning i grundvandsstanden, særligt i byens kystnære dele. Vandet omkring København vil stige 33-61 cm i perioden 2000-2100 og nedbøren vil tiltage med 30-40 %. På Nordamager er det foreløbigt beregnet, at klimaforandringer kan give grundvandsstigninger i forhold til det nuværende niveau på mellem 0,25 og 0,5 meter. Ved siden af klimaændringer skal man være opmærksom på, at grundvandet på Nordamager pt. anses for kunstigt sænket som følge af pumpning fra utæt kloakpumpestation. Ved tætning af kloaksystemet er beregnet stigninger i grundvandsniveauet på mellem 2 og 3 meter i området. Københavns Kommune ønsker at byudviklingen tager højde for de forventede konsekvenser af klimaændringer mht. øget vandstand i havet, ændret nedbørsintensitet, ændringer i grundvandsforhold mm.

Derfor udarbejdes en klimatilpasningsplan, og når den foreligger, vil de konkrete projekter blive vurderet i forhold til denne plan. Planen vil indeholde en beskrivelse af, hvilket klimascenarie vi bygger vores planlægning på. Der skal tages stilling til, hvordan klimaændringer vil kunne påvirke projektet, og hvordan disse påvirkninger kan blive håndteret. Det anbefales at byggeriet hæves over terræn 0,5-1 m.

**Vind og turbulens.** Der er udarbejdet rapport om vind og turbulens på projektet på baggrund af en model, der har været i vindtunnel. En af konklusionerne på rapporten var, at træer i områdets randzone vil have stor indflydelse på forarealets egnethed til ophold. Hvis projektet ændres væsentligt, skal der foretages en ny vurdering af vindforholdene, så det klarlægges, hvorvidt disse skaber uønsket vind og turbulens på rekreative arealer, legearealer, omkring indgangspartier og lignende.



**Sol og skygge.** Der udarbejdes skyggediagrammer i forbindelse med lokalplanforslaget.

**Bæredygtighedsværktøjet.** Der er fremsendt materiale vedrørende bæredygtighedsværktøjet til tegnestuen, og kommune og tegnestuen vil gå i dialog for at analysere de forskellige muligheder, der findes, for at opnå det mest bæredygtige projekt.

## Byplanmæssig og arkitektonisk vurdering

**Byplanmæssigt** er Østamager igennem de senere år blevet koblet tættere til city, bl.a. på grund af Metroen og Amager Strandpark, herunder udviklingen af den sydlige del af Prøvestenen til fritidssejls. Det, der tidligere var slidte industri kvarterer, er nu ved at blive nye attraktive kvarterer nær vandet. Grundejernens ønske om at byudvikle "Strandlodsvej" med et projekt til blandet boliger og serviceerhverv følger således den igangværende udvikling og Kommuneplanens intentioner.

Projektet tager udgangspunkt i stedets og kvarterets sammensatte bygningsmasse. Et bykvarter, hvor forskelligartede funktioner har ligget side om side og skabt en mangfoldig variation af uhøjtidelige byrum og bygninger. Stedets særlige karakter tolkes i projektet i form af en helhedsplan med stor åbenhed i strukturen både i sin indre organisering og udadtil mod byen i form af udadvendte pladser og passager.

Helhedsplanen er forsynet med et sammenhængende forløb af byrum, der tilgodeser en oplevelsesrig passage gennem området. Kvaliteten af passagen suppleres af en landskabelig bearbejdning, der både skaber kvalitet i gårdenes topografi og med en karakteristisk beplantning. Bylivsmæssigt vurderes det som et tilskud til området, at arealet åbnes for offentligheden. Det vurderes imidlertid, at landskabsplanen skal bearbejdes yderligere, da den på nuværende stadi er for skematisk og dermed postulerende.

**Den samlede arkitektoniske hovedidé** er en gennemgående terrasseret bygningsprofil, der muliggør den relative store tæthed og høje bebyggelsesprocent. Terrasseringen er nøje afstemt i sin komposition og skaber flere interessante bybilleder og byprofiler i hele området. "I stedets ånd" bearbejdes de forskellige bygningsenheder og volumener i en facadearkitektur, der rummer forskellige muligheder i proportionering og materialer. Alt i alt en forstærkning af kvarterets egenart.

## Intentioner i lokalplanen

- Der skal skabes en sammenhængende, rekreativ bydannelse med en overordnet arkitektonisk idé, som

har fokus på gode udearealer til glæde for de kommende beboere og naboerne i kvarteret. Planen skal være så robust, at området løbende kan udvikles med projekter, der er til- og indpasset i kvarteret og området, så udviklingen fra industri- til boligområde sker som en glidende overgang.

- Der skal skabes rammer for en mangfoldighed af bygningsmæssige udtryk og byrumstyper, som tilfører området identitet og kvalitet. Via et sæt guidelines for udformningen af både bygnings- og landskabsarkitekturen skal der sikres et arkitektonisk familieskab i den videre proces. En guideline vil f.eks. indeholde retningslinier for facadematerialer, tagflader, beplantning, belægning, belysning og hvordan bebyggelsen og byrummene forholder sig til og afsluttes mod Strandlodsvej og Amagerbanen.
- Der skal redegøres for bebyggelsens højder og visuelle påvirkning af kysten og området som helhed.
- Bilparkering skal ske i konstruktion. P-kælderen skal nedgraves under grønningen i midten af bebyggelsen, og må ikke fremstå som en barriere i bebyggelsens friarealer. Dæklaget over P-kælderen skal være så tykt, at det kan begrønnes, så det opfattes som en integreret del af landskabsplanen og ikke som et lag på en kælder.
- Cykelparkering skal primært foregå som en integreret del af byggeriet, så parkeringen er placeret i forbindelse med P-kælderen, indgange o lign., og friarealer så vidt muligt friholdes for cykelparkering.
- Der skal gives mulighed for at etablere butikker i terrænplan langs Strandlodsvej. Der kan evt. etableres et blændguld til en høj stue, hvis der midlertidigt skal indrettes bolig.
- Friarealet skal indrettes med mange træer i en smuk udformning til glæde for beboerne og resten af kvarteret. Det skal fremgå, hvordan eksisterende og værdifulde træer indgår i landskabsplanen. Der skal udarbejdes et urbant rum mod Strandlodsvej, et rekreativt rum mod Amagerbanen og en grønning i midten.
- Landskabsplanen skal indeholde en opdeling af funktioner og afgrænsninger, så det klart kan aflæses, hvilke områder, der er private, og hvilke der er offentlige. Det skal vurderes hvem og hvor mange, der forventes at benytte byrummene, og der skal tages stilling til betydning af årstider, døgnrytmer samt sol- skygge- og vindforhold.
- Projektet vil blive gennemgået for tilgængelighed.
- Det er et ønske at få omlagt Strandlodsvej med cykelsti og etablering af Amagerruten, så bebyggelsen kan modtage den øgede cykeltrafik, som forventes. I den videre proces vil der blive arbejdet på at belyse mulighederne for dette.

## Miljøvurdering/Miljøredegørelse

Lokalplanens omfang og indhold er af en sådan karakter, at der er behov for at foretage en miljøvurdering i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer, jf. BR's beslutning i mødet den 9. december 2004 (BR608/04) om at delegere kompetencen til screening til forvaltningen i forbindelse med udarbejdelse af lokalplanen.

Det forventes ikke, at der skal udarbejdes VVM-redegørelse på projektet.

## Udbygningsaftale

Bygherren har vist interesse for at indgå i en dialog omkring Lergravsvej. For de øvrige områder mener de, at den mest realistiske og gennemførlige model vil være etableringen af en slags grundfond, hvor grundejerne bidrager i forbindelse med realiseringen af deres projekter. Dette skal drøftes nærmere i den kommende proces.





## Strandlodsvej, nettoliste for værdifulde træer og karaktergivende beplantning

Symbolforklaring	
●	Værdifuldt_træ
▭	Karaktergivende_beplantning
▭	lokalplanafgrænsning
●	Nabobeplantning_Værdifuldt_træ
▭	Nabobeplantning_Karaktergivende_beplantning

