

19

TILLÆG TIL HELHEDSPLAN

Byomdannelse af "Det Lille Erhvervsområde", Ishøj
Januar 2022



Ishøj Kommune

Formål med tillæg til helhedsplanen

Formålet med tillægget til Helhedsplan – Byomdannelse af "Det Lille Erhvervsområde", Ishøj 2015, er at fastsætte principper for udvikling af området, der sætter rammerne for den efterfølgende kommune- og lokalplanlægning. Formålet er at give mulighed for, at området kan anvendes til boligformål og dagligvarebutik efter de samme principper som omdannelsen i den eksisterende helhedsplan.

Området ligger 600-1200 meter fra Ishøj Station og rummer med sin stationsnære beliggenhed mulighed for byfortætning. Helhedsplanen skal fastsætte principper for bebyggelsens anvendelse, tæthed og højde, og herved sikre, at herlighedsværdier som fx udsigt til Strandparken kommer flest muligt til gode og at området tager hensyn til de omkringliggende naboer. Derudover fastlægges der principper for parkering, der tilsvarende den stationsnære placering samt principper, der sikrer klimatilpasning af området.

Helhedsplanen giver ikke i sig selv en byggeret, men giver fremtidige bygherrer og naboer et indblik i de principper, som bliver videreført i planlægningen. Helhedsplanen skal følges op af et tillæg til Kommuneplan 2020, der sætter rammerne for anvendelse, bebyggelsestæthed, højde og etageantal mv. samt lokalplaner med bestemmelser for detalplanlægningen i området, dvs. den specifikke anvendelse, bygningernes udformning, materialevalg, parkeringsnormer, indretning af pladser, den grønne struktur samt klimatilpasning mv.

Området omdannes til et mere dynamisk område med fokus på at få forskellige funktioner til at spille sammen internt og med de omkringliggende områder. De lovligt eksisterende virksomheder i området kan blive liggende og fremadrettet kan der opføres boliger og en dagligvarebutik.

Baggrund

Ønskerne om ny planlægning er opstået på grund af et ønske fra to eksisterende bilforhandlere, som ønsker at sælge og flytte deres forretninger, da branchen står overfor en omstrukturering, der afføder andre behov for placering og grundareal. Området er omfattet af Helhedsplan - "Byomdannelse af 'Det Lille Erhvervsområde'", september 2015 og er en del af delområde II, som i 2015 ikke fik mulighed for en omdannelse til boliger.





Området og omgivelserne

Området har et samlet areal på ca. 20.250 m² og strækker sig over matriklerne 19 gd, 19 d, 19 dv, 19 dx og 19 dy alle Ishøj By. Området er beliggende i byzone og afgrænses mod syd og vest af et område i omdannelse fra blandet bolig- og erhverv til flere boliger og mod nord af Vejlebrovej og mod øst af Ishøj Strandvej. Planområdet udgøres af to bilforhandlere og en dagligvarebutik.

Området er en del af et større område under omdannelse, hvor der både ligger boliger og erhverv samt to kulturelle foreninger. Nord for området på modsatte side af Vejlebrovej ligger en rækkehusbebyggelse i to etager samt villaer i 1 til 1½ etage. På modsatte side af Ishøj Strandvej ligger et større boligområde med boliger i 1 til 1½ etage.

Udfordringer og opmærksomhedspunkter

Området ligger ud til Ishøj Strandvej, hvor der dagligt kører en del biler. For de kommende boliger kan dette få betydning for bebyggelsesstrukturen idet det skal sikres, at støjen kan overholdes på opholdsarealerne. Det skal samtidig sikres at nyt byggeri og eventuel støjafskærmning ikke reflekterer støj til boligerne på modsatte side af vejene.

Højderne for ny bebyggelse får betydning for naboområdernes oplevelse af synlighed. Der kan arbejdes med en visuel afskærmning i form af beplantning ud til vejen på begge sider af Ishøj Strandvej og desuden kan en videreførelse af de eksisterende principper i området fortsættes, således at byggeriet er lavest ud mod Ishøj Strandvej og Vejlebrovej, sikre at de højeste bygninger trækkes væk fra vejen og naboområderne.

Parkering er et opmærksomhedspunkt. Da området ligger meget tæt på Ishøj station, som er en knudepunktsstation med S-togsforbindelse og en letbane fra 2025, er parkeringsnormen fastsat til 1 plads pr. bolig. Færre biler vil ligeledes muliggøre mere plads til grønne arealer og nedsætte støj og CO₂. Området serviceres af en bus på Ishøj Strandvej og området kobles op på det eksisterende stisystem for at sikre trafiksikkerheden for de nye borgere i området, der ønsker at benytte cykel eller at bevæge sig til fods. For at øge trafiksikkerheden etableres vejene som sivegader med indsnævring ved overkørsler for at sikre overgange og trafiksikkerheden for de eksisterende og fremtidige borgere i området.

Aftaler om parkering internt i området mellem fx dagligvarebutikker og moskeer, samt internt i boligområderne omkring reservation af pladser til delebilordninger, parkering af bybiler og opsamlingspladser til samkørsel kan foregribe en eventuel parkeringsudfordring.

Principper for omdannelse

Tillægget er ligesom helhedsplanen opdelt i temaer. Til hvert af temaerne er tilknyttet principper for udvikling af områderne. Principper for parkering, det grønne og klima er i dette tillæg til helhedsplanen slået sammen og omhandler kun arealerne på de af tillægget omfattede matrikler. De overordnede principperne for vejene fremgår af den eksisterende helhedsplan fra 2015.

Udviklingsområder

Hensynet til en helhedsorienteret udvikling sikres bedst ved, at der udarbejdes lokalplaner for større områder, da det giver de bedste forudsætninger for at sikre en disponering af byggeriet i forhold til at tilgodese opholds- og parkeringsarealer, udsigt, skyggevirkninger og forbindelserne i området. Det forventes, at udviklingen af området sker over en længere årrække, og at der ikke inden for en kort periode kan disponeres over alle ejendomme i det samlede omdannelsesområde.

For at sikre en rimelig størrelse af lokalplanområderne er det, ud fra ejendommens størrelser i området, fastlagt at et lokalplanområde som minimum skal være 8.600 m², før der kan igangsættes en lokalplan. Men områderne må gerne være væsentligt større. Den konkrete afgrænsning vil afhænge af en stillingtagen til skitseprojekt og af sammenhæng og indpasning i forhold til andre ejendomme i området, der først senere lokalplanlægges for.

Principper

- Området udvikles i sammenhængende områder med en minimumstørrelse for et lokalplanområde på 8.600 m².
- Konkret afgrænsning af et lokalplanområde afhænger af en stillingtagen til et skitseprojekt og af sammenhæng og indpasning i forhold til andre ejendomme i området.



Bebyggelsens omfang

Området ligger tæt på bycenteret og indenfor det stationære område tæt på og med udsigt til både Strandparken mod øst og den grønne kile, som ligger syd for området.

På baggrund af bestemmelser i Fingerplan 2020 om stationsnære områder tilstræbes det at byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner placeres under hensyntagen til den eksisterende og besluttede infrastruktur. En tættere by med øgede bebyggelsesprocenter omkring større stationer kan bidrage til at flere vælger den kollektive transport til og kan på den måde understøtte investeringerne i den kollektive transport og gøre det lettere for flere at vælge en mere klimavenlig transportform.

Det har også betydning for fastsættelsen af parkeringsnormen i området, som fastsættes til 1 bil pr. bolig for at reducere antallet af biler, der skal køre igennem området, reducere støjgener fra biltrafikken og for at sikre at der i stedet for større parkeringsarealer, kan etableres grønne arealer til borgerne i området.

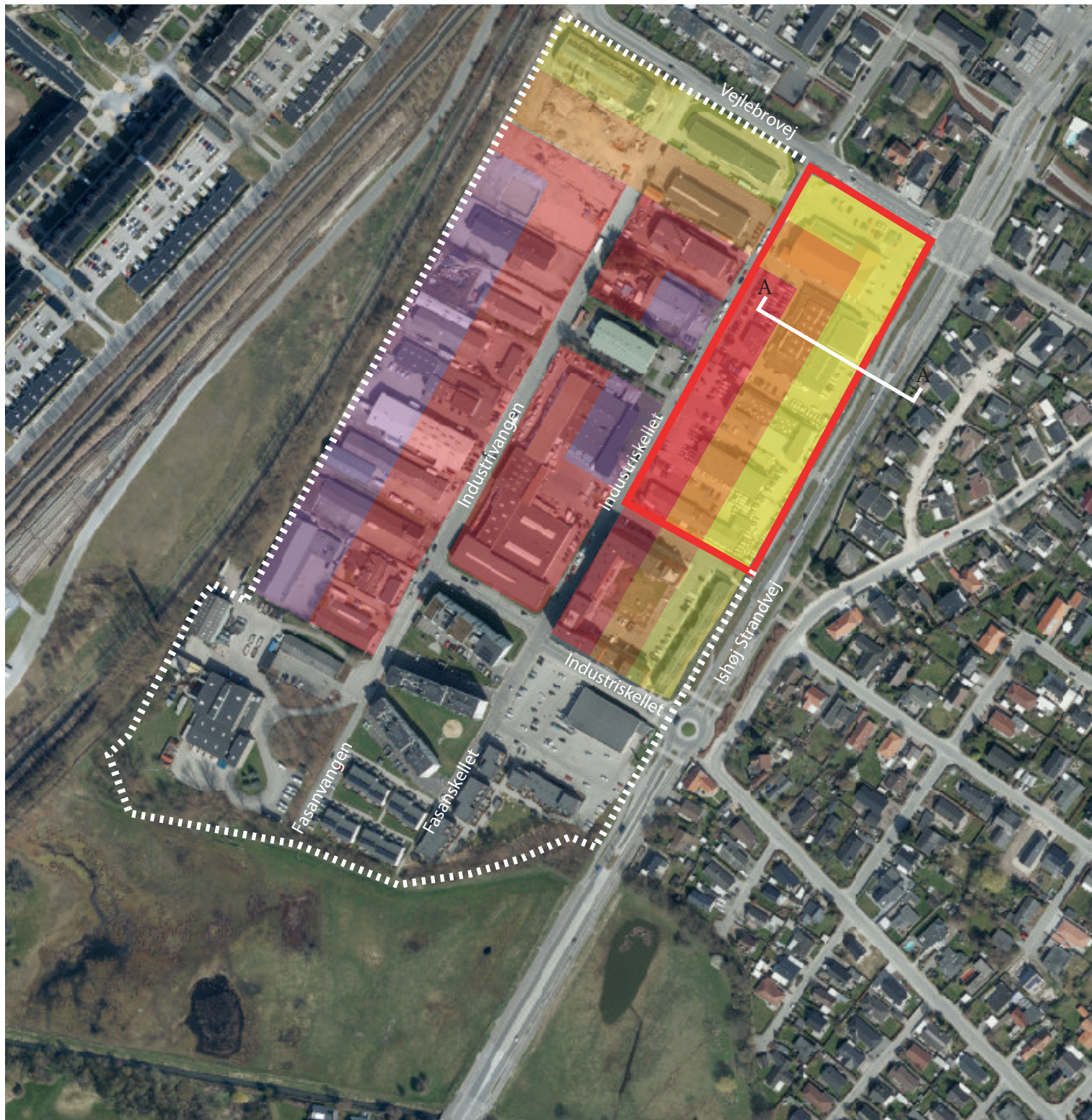
Der skal sikres et godt samspil mellem bygningerne og en helstøbt og gedigen arkitektur. Bygningerne og udearealerne skal have en varieret udformning, men der skal være et godt samspil mellem bygningernes udformning samt god sammenhæng mellem udearealerne, så der ikke opdeles og hegnes mellem de enkelte bebyggelser. Derudover skal der være effektive og gode parkeringsforhold og muligheder for flerfunktionelle løsninger på tværs af hele omdannelsesområdet, som f.eks dobbeltudnyttelse af arealer, skal afprøves.

Der fastsættes en bebyggelsesprocent på 100 pr. matrikel til boligformål. Størrelsen for dagligvarebutikker skal følge planlovens detailhandelsbestemmelser i forhold til størrelse for en enkeltstående butik.

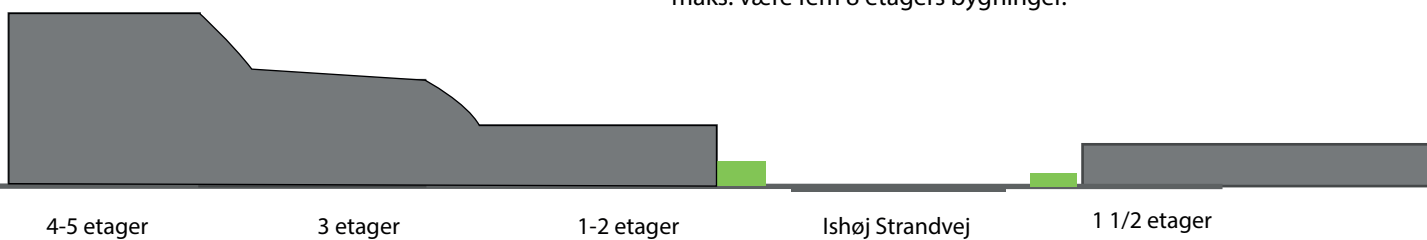
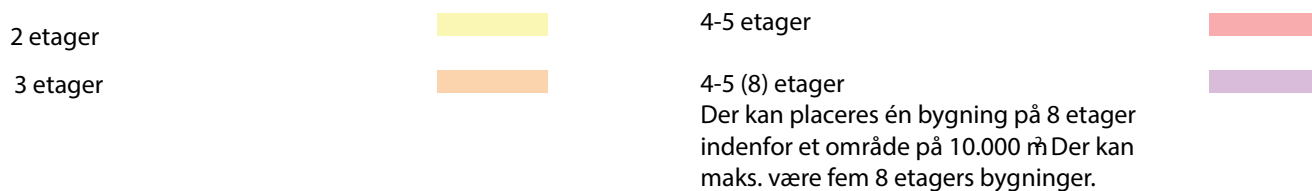
Princippet betyder, at byggeriet i yderste række ud mod Vejlebrovej og Ishøj Strandvej kan opføres i maksimalt 2 etager og kan så stige gradvist til 5 etager ind mod Industriskellet. Det er et krav at bygningshøjderne skal varieres, så der skabes muligheder for udsigt ud over Strandparken til de øverste boliger, der ligger bagved på henholdsvis Industriskellet og Industrivangen.

Principper

- Bebyggelsesprocenten fastsættes til 100 pr. matrikel.
- Bebyggelsestype i henhold til etager:
 - Maks. 2-3 etager: Rækkehuse og etageboliger
 - Maks. 4-5 etager: Etagebebyggelse
- Byggeriet udformes med terrassering og/eller forskydning i bygningskroppene ud mod Ishøj Strandvej og Vejlebrovej, så der opnås gode udsigts- og lysforhold for alle, og der opnås de færreste skyggevirkninger.
- Ved disponering af byggeriet skal det sikres, at flest mulige boliger får del i "herlighedsværdierne" i form af udsigt over byen, den grønne kile og Strandparken.
- I første række ud til Ishøj Strandvej og Vejlebrovej kan byggeri opføres i 1-2 etager.
- I anden række må der opføres rækkehuse og etageboliger i op til 3 etager. Hvis der opføres rækkehuse i 3 etager må den enkelte bolig maks. være på 2 etager.
- I tredje række må der opføres etageboliger i op til 4-5 etager.
- Adgang til boligområderne vil ske fra Industriskellet.



BEBYGGELSENS OMFANG



Tværsnit AA - Viser kun principper for højden og ikke tætheden, som bliver styret i bebyggelsesprocenten, der er fastlagt til 100, ligesom resten af området.

Vejadgang, parkering, det grønne og klima

Vejstrukturen

Den eksisterende vejstruktur i området bevares og der skal arbejdes for bæredygtige trafikløsninger, som betyder, at gående, cyklende og de kollektive transportformer prioriteres, samt at der sker en genanvendelse af den eksisterende trafikstruktur.

Industriskellet og Industrivangen skal ombygges til sivegader, hvor trafikafviklingen sker på de bløde trafikanters præmisser. Der skal være plads til parkering og regnvandshåndtering i vejarealet og fortov langs begge veje. Cyklister og gående skal føres sikkert over i det eksisterende trafikseparerede stinet og der etableres en sti yderligere langs S-banen. Vejadgangen til Industriskellet 1-13 skal foregå via Industriskellet.

Parkering

Hele området ligger indenfor det stationsnære område. En tættere by med øgede bebyggelsesprocenter omkring større stationer kan bidrage til at flere vælger den kollektive transport til og kan på den måde understøtte investeringerne i den kollektive transport og gøre det lettere for flere at vælge en mere klimavenlig transportform.

Hensigten er, at få flere over i den kollektive transport og ud på stierne. Med forventningen om en større udbygning af området bliver der behov for at fokusere på antallet af parkeringspladser i området og skabe nogle kreative og evt. multifunktionelle løsninger, med udnyttelse af døgn/ugerytmen i parkeringsbehovene. Dvs. at når p-pladserne ikke bruges, kan de anvendes til andre formål. Delebilordninger, pladser til bybiler og samkørsel kunne være andre muligheder, der arbejdes videre med.

Det har også betydning for fastsættelsen af parkeringsnormen i området, som fastsættes til 1 bil pr. bolig for at reducere antallet af biler, der skal køre igennem området, reducere støjgener fra biltrafikken og for at sikre at der i stedet for større parkeringsarealer, kan etableres grønne arealer til borgerne i området.

Grønne boligområder

Ishøj er en grøn kommune med grønne kiler, åbne landskaber og Strandparken. Byen har en markant grøn struktur og er kendetegnet af brede grønne rabatter og beplantede bæltter, der afskærer boligområderne fra vejene. Den grønne struktur skal videreføres i området med størst mulige grønne uderum i høj kvalitet.

Klimatilpasning

I de centrale dele af byen er omfanget af belægninger relativt højt, hvilket giver problemer med de regnskyl, der forventes bliver hyppigere fremover. Klimatilpasning giver nye muligheder for at anvende vand i byen ved at tilbageholde, forsinke, nedsive og styre regnvandet. Bassiner til regnvand og regnvandskanaler kan anlægges med henblik på at skabe rekreative områder. Grønne tage, omfanget og typen af belægning kan også være med til at opnå bedre forhold i forhold til klimatilpasning.

Principper

- Vejadgang til Industriskellet 1-13 skal ske via Industriskellet.
- Parkeringsnormen fastsættes til minimum en p-plads pr. bolig.
- Parkeringsarealer skal have et grønt udtryk med hække, buske eller træer.
- Den grønne struktur skal videreføres i området med størst mulige grønne uderum i høj kvalitet.
- Anvendelse af grønne tage på byggeriet er en mulighed
- Alle grundejere skal forsinke tagvandet på egen grund og tilslutte sig et fælles åbent kanalsystem
- Miljøvenlig energi såsom fjernvarme, solceller og andre miljøvenlige energiformer prioriteres i byggeriet



VEJ, STI OG PARKERING

Sivegade



Fartdæmpende foranstaltning



Forbindelser



