



# Planforhold, arkitektur & landskab, kultur og rekreative forhold

-Fagnotat, juni 2011

Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen

banedanmark





Kapacitetsudvidelse på  
Øresundsbanen  
Juni 2011

ISBN 978-87-7126-026-7

Banedanmark  
Anlægsudvikling  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø  
[www.banedanmark.dk](http://www.banedanmark.dk)



Undersøgelse af Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen er samfinansieret af EU via Det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Forfatteren har det fulde ansvar for denne publikation. Den Europæiske Union fralægger sig ethvert ansvar for brugen af oplysningerne i publikationen.

# Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen

| <b>Indhold</b> |   | <b>Side</b> |
|----------------|---|-------------|
| <b>1</b>       | <b>Forord</b>   | <b>6</b>    |
| <b>2</b>       | <b>Indledning</b>                                     | <b>7</b>    |
| <b>3</b>       | <b>Ikke teknisk resumé</b>                            | <b>9</b>    |
| 3.1            | Planforhold   | 9           |
| 3.2            | Arkitektur og Landskab                                | 9           |
| 3.3            | Kulturhistorie  | 10          |
| 3.4            | Rekreative forhold                                    | 11          |
| <b>4</b>       | <b>Planforhold</b>                                    | <b>12</b>   |
| 4.1            | Indledning  | 12          |
| 4.2            | Metode  | 12          |
| 4.3            | Planforhold   | 13          |
| 4.3.1          | Internationale beskyttelsesforhold                    | 13          |
| 4.3.2          | Nationale beskyttelsesforhold                         | 13          |
| 4.3.3          | Bygge og beskyttelseslinjer                           | 14          |
| 4.3.4          | Kommunal planlægning                                  | 15          |
| 4.4            | Sammenfatning og sammenligning af løsninger           | 18          |
| <b>5</b>       | <b>Arkitektur og landskab</b>                         | <b>21</b>   |
| 5.1            | Indledning  | 21          |
| 5.2            | Lovgrundlag   | 21          |
| 5.3            | Metode  | 21          |
| 5.3.1          | Forundersøgelse                                       | 21          |
| 5.3.2          | Besigtigelse  | 22          |
| 5.3.3          | Beskrivelse af eksisterende by- og landskabsområder   | 22          |
| 5.3.4          | Afværgeforanstaltninger                               | 22          |
| 5.4            | Eksisterende By- og landskabsområder                  | 22          |
| 5.4.1          | Dominerende træk                                      | 23          |
| 5.4.2          | Bebyggelsesstrukturer                                 | 24          |
| 5.4.3          | Grønne strukturer                                     | 25          |
| 5.4.4          | Enkeltstående elementer                               | 26          |
| 5.5            | Konsekvenser og afværgeforanstaltninger i anlægsfasen | 27          |
| 5.5.1          | Grundløsning. Sporsluse                               | 27          |
| 5.5.2          | Alternativ 1. Fly-over over motorvej                  | 27          |
| 5.5.3          | Alternativ 2. Fly-over over bane                      | 28          |
| 5.5.4          | Tilvalg 1 Perroner Kastrup Station                    | 28          |
| 5.5.5          | Tilvalg 2 Overhalingsspor Ørestad Station             | 28          |
| 5.6            | Konsekvenser og afværgeforanstaltninger i driftsfasen | 29          |
| 5.6.1          | Grundløsning sporsluse                                | 29          |

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| 5.6.2    | Alternativ 1. Fly-over over motorvej                  | 29        |
| 5.6.3    | Alternativ 2. Fly-over over bane                      | 31        |
| 5.6.4    | Tilvalg 1 Perroner Kastrup Station                    | 31        |
| 5.6.5    | Tilvalg 2 Overhalingsspor Ørestad Station             | 32        |
| <b>6</b> | <b>Kulturhistorie</b>                                 | <b>33</b> |
| 6.1      | Indledning  | 33        |
| 6.2      | Lovgrundlag   | 33        |
| 6.3      | Metode  | 34        |
| 6.3.1    | Afgrænsning af undersøgelsesområde                    | 34        |
| 6.3.2    | Kulturhistoriske kilder                               | 34        |
| 6.4      | Eksisterende forhold                                  | 35        |
| 6.4.1    | Den historiske udvikling på Amager                    | 35        |
| 6.4.2    | Arkæologiske fund og fortidsminder                    | 37        |
| 6.4.3    | Fortidsminder og bevaringsværdige bygninger           | 38        |
| 6.4.4    | Kirker og kirkebyggelinjer                            | 38        |
| 6.4.5    | Fredninger  | 38        |
| 6.4.6    | Kulturmiljøer   | 38        |
| 6.5      | Konsekvenser og afværgeforanstaltninger i anlægsfasen | 38        |
| 6.5.1    | Grundløsningen  | 38        |
| 6.5.2    | Alternativ 1 Fly-over over motorvej                   | 39        |
| 6.5.3    | Alternativ 2 Fly-over over bane                       | 39        |
| 6.5.4    | Tilvalg 1 Perron Kastrup station                      | 39        |
| 6.5.5    | Tilvalg 2 Overhalingsspor Ørestad Station             | 39        |
| 6.6      | Konsekvenser og afværgeforanstaltninger i driftsfasen | 39        |
| 6.6.1    | Grundløsningen  | 39        |
| 6.6.2    | Alternativ 1  | 40        |
| 6.6.3    | Alternativ 2  | 40        |
| 6.6.4    | Tilvalg 1 Perroner Kastrup station                    | 40        |
| 6.6.5    | Tilvalg 2 Overhalingsspor Ørestad Station             | 40        |
| <b>7</b> | <b>Rekreative forhold</b>                             | <b>41</b> |
| 7.1      | Indledning  | 41        |
| 7.2      | Lovgrundlag   | 41        |
| 7.3      | Metode  | 41        |
| 7.4      | Eksisterende forhold                                  | 41        |
| 7.5      | Konsekvenser og afværgeforanstaltninger i anlægsfasen | 44        |
| 7.5.1    | Grundløsningen  | 44        |
| 7.5.2    | Alternativ 1 Fly-over over motorvej                   | 45        |
| 7.5.3    | Alternativ 2 Fly-over over bane                       | 46        |
| 7.5.4    | Tilvalg 1 Perron Kastrup Station                      | 46        |
| 7.5.5    | Tilvalg 2 Overhalingsspor Ørestad Station             | 47        |
| 7.6      | Konsekvenser og afværgeforanstaltninger i driftsfasen | 47        |
| 7.6.1    | Grundløsningen  | 47        |
| 7.6.2    | Alternative 1 Fly-over over motorvej                  | 47        |
| 7.6.3    | Alternativ 2 Fly-over over bane                       | 47        |
| 7.6.4    | Tilvalg 1 Perron Kastrup Station                      | 47        |
| 7.6.5    | Tilvalg 2 Overhalingsspor Ørestad Station             | 48        |
| <b>8</b> | <b>0-Alternativet</b>                                 | <b>49</b> |
| 8.1      | Planforhold   | 49        |

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| 8.2       | Arkitektur og landskab                                      | 49        |
| 8.3       | Kultur  | 49        |
| 8.4       | Rekreative interesser                                       | 49        |
| <b>9</b>  | <b>Oversigt over eventuelle mangler ved undersøgelserne</b> | <b>50</b> |
| <b>10</b> | <b>Referencer</b>   | <b>51</b> |

# 1 Forord

Dette fagnotat omhandler planforhold, landskab, arkitektur, kulturhistoriske forhold og rekreative forhold. Notatet indgår som en del af grundlaget for miljøredegørelsen for Banedanmarks projekt "Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen". Det er udarbejdet vinteren 2010/2011 af COWI/ATKINS JV med Vilhelm Lauritzen som arkitekter som en del af Banedanmarks projekt i henhold til "Aftaler om grøn transportpolitik - januar 2009".

Fagnotatet omfatter de fagspecifikke forhold, som projektet hidtil har arbejdet med. Det udgør sammen med en række øvrige fagnotater det samlede, tekniske grundlag for projektet, og det er samtidig udgangspunkt for indholdet i projektets Miljøredegørelse.

Iben Marcus-Møller,  
Projektleder

## 2 Indledning

Dette fagnotat beskriver forhold vedrørende planforhold, landskab, arkitektur, kulturhistoriske forhold og rekreative forhold i forbindelse med forbedring af kapaciteten på Øresundsbanen.

Overordnet omfatter jernbaneprojektet en forbedring af kapaciteten på Øresundsbanen ved at forbedre godstogenes passager nord om Københavns Lufthavn Kastrup Station, herefter kaldet Kastrup Station. Kapaciteten er i dag begrænset af, at østgående godstog på en kort strækning skal køre i det vestgående spor for at komme ud i godsshunten, der går nord om Kastrup Station.

For at forbedre kapaciteten undersøges en grundløsning i form af et slusespor samt to alternative løsninger i form af en fly-over (niveaufri passage) over Øresundsmotorvejen eller den eksisterende bane.

Derudover belyses to tilvalg. Tilvalgene forbedrer ikke kapaciteten på strækningen, men bibringer strækningen mere fleksibilitet og nye funktioner

Løsningsrummet for den samlede strækning består af:

**Grundløsning, sporsluse.** Der udføres en sporsluse, i form af et tredje spor, imellem Tårnbyoverdækningen og banens underføring under Øresundsmotorvejen. Sporslusen gør det muligt at parkere 750 m lange godstog, indtil der er fri passage for videre kørsel ud i godsshunten.

**Alternativ 1, Fly-over over motorvej.** Der anlægges en enkeltsporet fly-over over Øresundsmotorvejen. Løsningen går fra Amager Landevej, på nordsiden af motorvejen til godsshuntens underføring under motorvejen på sydsiden af motorvejen. Der er undersøgt 2 løsninger. En løsning (1A) uden et supplerende spor 10 ved godsshunt nord for Kastrup Station og en løsning (1B) med supplerende spor 10 ved godsshunt nord for Kastrup Station

**Alternativ 2, Fly-over over bane.** Der anlægges en enkeltsporet fly-over over Øresundsbanen mellem Amager Landevej og Øresundsbanens underføring under Øresundsmotorvejen.

**Tilvalg 1, Perroner Kastrup Station.** Der udføres perroner langs godssporene, der går nord om Kastrup Station. Der etableres passageradgang fra perroner til lufthavn.

**Tilvalg 2, Overhalingsspor Ørestad Station.** Der etableres 2 nye spor omkring Ørestad Station, således at passagertog kan stoppe/vende ved stationen, mens der er trafik på banen.

**0-Alternativet** Udgør det basisscenarie der er sammenligningsgrundlag for de øvrige alternativer. 0-alternativet beskriver situationen i 2025 uden udbygning af banen, men med udrulning af ERTMS, samt trafikale effekter som følge af etablering af ny bane København – Køge – Ringsted samt etablering af Femern forbindelsen.

Fagnotatet er disponeret i forhold til ovenstående løsningsrum.

Fagnotatet dækker strækningen vest for Ørestad Station (Center Boulevard) ved km 6,60 til øst for Ørestad Station (Kongelundsvej) ved km 7,76 (kun tilvalg 2) samt strækningen fra Tårnbyoverdækningen ved km 9,52 til Amager Strandvej ved km 12,05.

# 3 Ikke teknisk resumé

## 3.1 Planforhold

---

Projektet er placeret i et bynært område, hvor der ligger kommuneplanrammer og lokalplaner, der sætter rammerne for arealernes overordnede formål og anvendelsesmuligheder.

Kommuneplanrammerne er medbestemmende for, hvilke regler der er gældende inden for de enkelte områder bl.a. i forhold til støjgrænser, som varierer afhængig af, om det er et boligområde, et rekreativt område eller et erhvervsområde. Kommune- og lokalplanerne er derfor relevante for flere miljøforhold.

Der findes også nationale planer og udpegninger, som kan påvirke projektet, f.eks. beskyttelsen af naturområder samt kulturhistorie under naturbeskyttelsesloven og museumsloven.

Løsningsforslagene for kapacitetsudvidelsen knytter sig til et område, der allerede er udlagt til infrastruktur, der er derfor ingen planforhold som forhindrer gennemførelsen af løsningsforslagene. Der er således ikke behov for permanent at ekspropriere ejendomme i planområder i selve driftsfasen.

Der skal dog, særligt i anlægsfasen tages hensyn til registreringer, udpegninger og planer, f.eks. områder udlagt til kolonihaver, beboelse eller offentlige rekreative områder. Der vil være områder, hvor den eksisterende arealanvendelse ikke kan opretholdes i anlægsfasen, på grund af behov for arbejdsveje og arbejdspladsarealer. Der bliver bl.a. behov for at ekspropriere arealerne inden for et kolonihaveområde tæt på Ørestad Station ved tilvalg 2. Ved grundløsningen samt alternativ 1 og 2 vil der desuden være behov for at inddrage boldbaner til arbejdspladsareal i anlægsfasen, hvorved den eksisterende arealanvendelse ikke kan opretholdes. Der er indarbejdet hensyn i anlægsarbejdet, dels i selve planlægningen af arbejdsmetoder og placeringen af arbejdspladsområder og dels som afværgeforanstaltninger i relation til støj, trafik osv.

Samlet set er der ingen permanente planmæssige konflikter mellem de forskellige løsningsforslag og de eksisterende planforhold, da de arealer der påvirkes permanent allerede er udlagt til infrastruktur.

## 3.2 Arkitektur og Landskab

---

Kapitlet fremstiller vurdering af de påvirkninger, kapacitetsudvidelsen på Øresundsbanen vil have på byen og de grønne friarealer, der omgiver banetraceet.

Skal man give en samlende karakteristik af det by- og landskabsområde som Øresundsbanen forløber igennem, er det meget sammensat og strækker sig fra Amager Fælleds åbne vidder til de mere lukkede bymæssige områder. Ligeledes er der et stort spring i skalaen både hvad angår bygninger og områder. Øresundsbanen passerer tæt forbi

storskala bydelen Ørestaden, tæt på kolonihaver og parcelhuskvarterer der er karakteriseret ved lille skala, til lufthavnens storskala. Det gør det samlede billede af den bymæssige kontekst meget sammensat.

I kapitlet er der først en overordnet beskrivelse af eksisterende by- og landskabsområder for at give et samlet billede af den bymæssige kontekst, udvidelsen af Øresundsbanen skal udføres i.

Efterfølgende er der udført en vurdering af de påvirkninger, de forskellige løsningsmodeller vil have på disse forhold i henholdsvis anlægs- og driftsfasen. Der er for hver løsningsmodel indarbejdet afværgeforanstaltninger i det omfang, det er vurderet nødvendigt. Afværgeforanstaltningerne har til formål at beskytte de eksisterende bymæssige og landskabelige forhold bedst muligt i både anlægs- og driftsfasen.

Alternativ 1, Fly-over over motorvej, og Alternativ 2, Fly-over over bane, er de to løsninger, der vurderes at have de største påvirkninger på de bymæssige og landskabelige forhold. Alternativ 1, Fly-over over motorvejen, vil være et markant nyt element i området, og vil være synlig fra større afstande. Alternativ 2 Fly-over over banen, vil betyde at togene kommer tættere på boligområdet. For at udgå gener for de berørte boligområder på nordsiden af banegraven og motorvejen, etableres der i driftsfasen afskærmning.

Tilvalg 2, Overhalingsspor Ørestad Station, vil påvirke specielt kolonihaveområdet, der er placeret umiddelbart nord for banegraven. Der vil i driftsfasen blive genetableret beplantning på støjvolden mod banegraven for at mindske de visuelle gener fra etableringen af overhalingssporet.

For de øvrige løsningsmodeller vurderes det, at de har få eller ingen påvirkninger på de by- og landskabelige sammenhænge i området, hvorfor der ikke etableres vedvarende afværgeforanstaltninger.

### **3.3 Kulturhistorie**

---

Der findes ingen meget værdifulde kulturhistoriske interesser og værdier i umiddelbar nærhed af banen.

Det vil normalt ikke være muligt, at udelukke muligheden for værdifulde arkæologiske værdier i jorden, hvor selve anlægsarbejdet skal udføres. Men i dette projekt vil anlægsarbejdet foregå i et område, hvor der er foretaget arkæologiske forundersøgelser i forbindelse med etableringen af jernbanen og motorvejen i starten af 1990'erne. Det er derfor med stor sikkerhed, at der vurderes ikke at være arkæologiske værdier i området.

Der findes ingen fredede bygninger, fortidsminder, særligt værdifulde kulturmiljøer eller andre kulturhistoriske interesser i nærheden af banen, og det vurderes derfor, at ingen af løsningsforslagene vil påvirke kulturhistoriske værdier.

### **3.4 Rekreative forhold**

---

I anlægsfasen vil der være påvirkninger af de rekreative forhold i umiddelbar nærhed af banegraven. Det drejer sig først og fremmest om en del af boldbanerne på nord siden af banen, der inddrages til arbejdspladsarealer op til 2 år ved grundløsningen og alternativ 2 og op til 3 år for alternativ 1. For disse tre løsninger vil dele af cykel- og gangstien på den nordlige side af banen også blive lukket i op til 2-3 år. Der vil her blive henvist til andre alternative ruter for cyklister og gående på de nærliggende veje i anlægsperioden.

Ved alternativ 1 vil gang- og cykelbroen, der fører Kastruplundsgade over motorvejen og Øresundsbanen til Ellehammersvej, blive revet ned. Der etableres en midlertidig stibro under anlægsfasen tæt på den eksisterende overgang. Der genetableres en forbindelse over den eksisterende stibro ved anlægsfasens afslutning.

I anlægsfasen vil tilvalg 2, overhalingsspor Ørestad Station, medføre behov for midlertidig ekspropriation af en enkelt kolonihave i kolonihave foreningen H/F Våren 1949, samt etablering af arbejdsvej tæt på kolonihaverne i 10-14 måneder.

Der vurderes ikke at være påvirkninger af de rekreative forhold ved tilvalg 1, perroner ved Kastrup Station.

Der vil ikke være væsentlige påvirkninger af de rekreative områder i driftsfasen.

# 4 Planforhold

## 4.1 Indledning

---

I forbindelse med vurdering af linjeføringer og løsninger på kapacitetsudvidelse af Øresundsbanen, jf. luftfoto bilag 1 **Error! Reference source not found.**, er det relevant at undersøge, om der er planforhold, der lægger bindinger på arealanvendelsen i området eller forhold der skal tages særligt hensyn til under anlægs- og driftsfasen. Det gør det muligt på et tidligt stadie at tage hensyn til internationale konventioner, udpegninger af interesser eller andre beskyttelsesforhold.

Dette kapitel har til formål at beskrive de forskellige planforhold, der findes i området. Kapitlet samler alle relevante lovgivningstemaer, som er udpeget i projektområdet. Kapitlet om planforhold har til formål at give et overblik over projektområdet. Flere af de enkelte plantemaer, som f.eks. natur, vandmiljø, fredninger m.m., bliver behandlet under de enkelte afsnit i dette fagnotat og i fagnotatet om Natur og overfladevand. I de fagspecifikke afsnit bliver der foretaget en vurdering af virkningen for disse plantemaer, f.eks. hvad betyder projektet for vandløbet, hvad betyder projektet for udpegningsgrundlaget for en fredning m.m. Dette kapitel indeholder derfor ingen afsnit om vurdering af virkning, men forholder sig til om projektet har planmæssige konsekvenser, det vil sige om projektet kræver ændringer af f.eks. kommune- eller lokalplaner..

## 4.2 Metode

---

Der er indhentet oplysninger om de internationale, nationale, regionale og lokale planlægnings- og lovgivningsmæssige bindinger, der er i området. Oplysninger om gældende planforhold er indsamlet fra Kulturarvsstyrelsen (Fund og Fortidsminder), Naturstyrelsen og andre statslige myndigheder. Der er indhentet oplysninger fra de to relevante kommuner: Københavns Kommune og Tårnby Kommune. De indhentede oplysninger vedrører områder, der er omfattet af: Internationale miljøbeskyttelseskonventioner f.eks. områder, arter og naturtyper, der er beskyttede af EF-Habitatdirektivet og EF-Fuglebeskyttelsesdirektivet Landsplandirektivet for Københavns Lufthavn, Kastrup. Kommuneplaner, f.eks. udpegninger, der har til formål at beskytte naturområder, landskaber, kulturmiljø, friluftsliv, recipienter, drikkevandsområder samt rammer for kommuneplanlægningen, f.eks. byudvikling. Lokalplaner, f.eks. lokalplanlagte områder til fritidsformål, kolonihaver, boligområder mv. Naturbeskyttelsesloven, f.eks. fredninger og beskyttede naturtyper. Anden national lovgivning, f.eks. reglerne vedrørende kirkebyggelinjer i henhold til naturbeskyttelseslovens § 19, fredede områder i henhold til naturbeskyttelseslovens kapitel 6 (§§33-51) eller drikkevandsinteresser i henhold til Lov om vandforsyning kapitel 3.

## 4.3 Planforhold

---

### 4.3.1 Internationale beskyttelsesforhold

#### 4.3.1.1 *Natura 2000*

Natura 2000 er et netværk af internationale naturbeskyttelsesområder. I Danmark er der udpeget 261 EF-habitatområder samt 113 EF-fuglebeskyttelsesområder.

EF-Habitatdirektivet (Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter) har til formål at beskytte naturtyper og arter, der er truede, sårbare eller sjældne i EU.

EF-Fuglebeskyttelsesdirektivet (Rådets direktiv 79/409 af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle - med senere ændringer) forpligter blandt andet medlemslandene til at udpege og sikre levesteder for fugle.

Hvert enkelt område er udpeget med henblik på at beskytte bestemte naturtyper og arter af dyr og planter. Flere af disse naturtyper og arter er prioriterede, hvilket medfører et særligt ansvar for beskyttelsen.

Ca. 500 m sydvest for Ørestad St. ligger Natura 2000-område nr. 143 (Vestamager og havet syd for), herunder EF-fuglebeskyttelsesområde nr. 111 og EF habitatområde nr. 127. Udpegningsgrundlaget for områderne er beskrevet nærmere i kapitlet om natur.

Vurderingen af påvirkningen af Natura 2000 området er beskrevet i fagnotat om Natur og Overfladevand.

### 4.3.2 Nationale beskyttelsesforhold

#### 4.3.2.1 *Naturbeskyttelse*

En række områder er beskyttet imod tilstandsændringer efter Naturbeskyttelsesloven (Lovbekendtgørelse nr.933 af 29. september 2009 om naturbeskyttelse). Områdernes beliggenhed kan ses på **Error! Reference source not found.**

Kommunalbestyrelsen kan dispensere fra bestemmelserne i § 16 (søer og åer) og § 17 (skove) i naturbeskyttelsesloven, mens der kun må gives dispensation fra § 3 (beskyttede naturtyper, generelle bestemmelser) og § 18 (fortidsminder) i særlige tilfælde.

#### 4.3.2.2 *Fredskov*

Der findes ingen fredskov inden for projektområdet.

#### 4.3.2.3 *Fredninger*

Der er ingen fredninger indenfor projektområdet, men fredningen Kalvebod Kile ligger ca. 500 m vest for Ørestad st.

Længst mod øst ligger projektområdet ca. 500 m fra fredningen af Kastrup Strandpark (se kulturhistorisk kapitel).

Fredningerne vil ikke blive berørt af kapacitetsudvidelsen på Øresundsbanen.

#### 4.3.2.4 *Grundvandsinteresser*

Den vestligste del af projektområdet, centralt omkring Ørestad st. er udpeget som område med begrænsede drikkevandsinteresser. Hovedparten af projektområdet er udpeget som område med drikkevandsinteresser. For vurderinger af grundvand henvises til fagnotat for jord, grundvand, ressourceforbrug og affald.

#### 4.3.2.5 *Kulturhistorie*

Der findes ingen udpegede kulturmiljøer eller andre kulturarvsarealer i nærheden af projektområdet. Der er gjort tre arkæologiske enkeltfund omkring Ørestad Station som bliver beskrevet nærmere under kulturhistorie. Som beskrevet i afsnit 6.4.2 Arkæologiske fund og fortidsminder er fundene henholdsvis fjernet (smykker og lignende) eller dokumenteret (rester fra beboelse) af Søllerød Museums amtsarkæologiske afdeling (efter 1.1. 2007 Rudersdal Museer) og fundene lægger ikke nogen planmæssig binding for området. Der er derfor ingen planmæssige bindinger omkring kulturhistorie, for øvrige konsekvenser for kulturhistorien se kapitlet om kulturhistoriske interesser.

#### 4.3.2.6 *Landsplandirektiv for lufthavnen*

Miljø- og Energiministeriet vedtog i 1997 et landsplandirektiv for lufthavnen ”Cirkulære om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, samt bygge- og anvendelsesregulerende bestemmelser for områder, der er belastet af støj fra trafikken på lufthavnen”. Ved loven om den faste forbindelse over Øresund (lov nr. 590 af 19. august 1991) og ændringer i lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, (jf. lovbekendtgørelse nr. 252 af 9. april 1992) er lovbestemmelserne om anvendelsen af lufthavnsarealerne ændret.

Landsplandirektivet fastsætter de overordnede retningslinjer for udbygning af lufthavnen og mere detaljerede bestemmelser om støj. Desuden indeholder det retningslinjer for bebyggelse af støjramte arealer uden for lufthavnens område.

I anlægsfasen er der behov for midlertidigt at inddrage mindre parkeringsarealer. Det vurderes ikke at påvirke retningslinjerne i landsplandirektivet. Lufthavnsarealet vil i meget lille omfang blive påvirket permanent i driftsfasen ved alternativ 1, Fly-over over motorvej, hvor der er behov for et mindre areal til stibroen og der vil blive foretaget mindre ændringer omkring en rundkørsel, se fagnotat om trafikale gener. Arealet til stibroen er i dag et mindre grønt restareal, hvor den eksisterende stibro ligger.

### **4.3.3 Bygge og beskyttelseslinjer**

#### 4.3.3.1 *Skovbyggelinjer*

Der findes ingen skovbyggelinjer indenfor projektområdet.

#### 4.3.3.2 *Strandbeskyttelseslinjer og kystnærhedszone*

Projektområdet ligger ikke indenfor strandbeskyttelseslinjen.

Kystnærhedszonen er en 3 km bred zone, hvor planloven stiller krav om at kystområderne skal friholdes for bebyggelse og anlæg, som ikke er afhængig af beliggenheden tæt på kysten. Området længst mod øst, omkring Kastrup Station ligger indenfor kystnærhedszonen, se bilag 2. Kystnærhedszonen og byzonen vist på bilag 2er fra Fingerplanen 2007, landsplandirektiv for hovedstadsområdet, og er de officielt gældende afgrænsninger, da Tårnby Kommune ikke har fornyet kommuneplanen efter kommunalreformen 1.1.2007. De eksisterende byzoner er ikke omfattet af kystnærhedszonen, fordi de nationale planlægningsinteresser er anderledes i de områder, der er bebyggede eller allerede er udlagt til bebyggelse. Kapacitetsudvidelsen vil ikke få konsekvenser for kystnærhedszonen.

#### 4.3.3.3 *Kirkebyggelinjer*

Der findes ingen kirkebyggelinjer omkring kirkerne i projektområdet.

#### 4.3.3.4 *Fortidsmindebeskyttelseslinje*

Der er ingen fredede fortidsminder indenfor projektområdet.

#### 4.3.3.5 *Sø- og åbeskyttelseslinje*

Der findes ingen sø- eller åbeskyttelseslinjer indenfor projektområdet.

### 4.3.4 **Kommunal planlægning**

I forbindelse med påvirkninger i anlægs- og driftsfasen er det relevant at undersøge, hvor der er udlagt områder til bolig og til rekreative formål, da det ofte er disse områder der er mest sårbare overfor f.eks. støj, støv og vibrationer. De planområder der ligger tættest på baneområder kan også i anlægsfasen blive fysisk påvirket i forbindelse med etablering af arbejdspladsarealer. I planlægningen af arbejdspladsarealer er der således taget hensyn til anvendelsen af de forskellige planområder og at skabe så få gener som muligt.

Størstedelen af projektområdet ligger i byzonen. Området reserveret til Københavns Lufthavn Kastrup ligger i landzonen.

Kommuneplanrammer langs strækningen mellem Ørestad Station og Københavns Lufthavn, Kastrup station fremgår af bilag 3.

Projektområdet bliver gennemgået i det efterfølgende afsnit fra vest mod øst (Ørestad station til Københavns Lufthavn Kastrup, Kastrup station.)

#### 4.3.4.1 *Kommuneplanrammer*

**Københavns Kommune** - De gældende kommuneplanrammer i Københavns Kommune fremgår af Kommuneplan 2009. Længst mod vest, omkring alternativ 2, i Københavns Kommune ligger rammeområderne 39101 og 39102 i byzonen og er planlagte erhvervsområder. En mindre del af det ene erhvervsområde, som i dag benyttes til parkeringsområde, vil midlertidig blive inddraget til arbejdspladsareal i 10-14 måneder, hvilket ikke vurderes at have planmæssige konsekvenser.

Længere mod øst i Københavns Kommune er områderne både, på den nord- og sydlige side af banen, udlagt som rekreative områder og rummer flere kolonihaver og haveforeninger (34224A, 34226 og 34222A), se bilag 3, hvor områderne har en grøn signatur. En tidligere haveforening HF Våren, kommuneplanrammeområde 34223, er i 2007 omdannet til boligområde, se nærmere under lokalplaner.

Kolonihaveområdet 34222A og området HF. Våren (boligområde, rammeområde 34223) vil i anlægsfasen blive påvirket af Tilvalg 2, overhalingsspor ved Ørestad Station. Påvirkningen er nærmere beskrevet under kapitlet om rekreative forhold i dette fagnotat under afsnit 7.5.5 påvirkninger i anlægsfasen tilvalg 2, Overhalingsspor Ørestad Station. I anlægsfasen vil det kun være rammeområde 34223 HF Våren der vil blive berørt af midlertidige ekspropriationer, men kolonihaveområdet 34222A vil blive berørt i form af støj. Det er ikke påvirkninger som får planmæssige konsekvenser, da påvirkningen vil være midlertidig og der vil derfor ikke være behov for at ændre de planmæssige rammer for området.

**Tårnby Kommune** - De gældende kommuneplanrammer i Tårnby Kommune fremgår af Kommuneplan 2006-2015 vedtaget i december 2006. I Tårnby Kommune ligger der på både den nordlige og sydlige side af banen et boligområde med åben/lav bebyggelse. Områderne kan i anlægsfasen blive påvirket visuelt og i forhold til støj fra nærliggende arbejdspladsarealer, men projektet vil ikke få planmæssige konsekvenser for boligområderne. Påvirkningerne af boligområderne er nærmere beskrevet under kapitlerne arkitektur og landskab samt rekreative forhold i dette fagnotat og i fagnotatet Støj, vibrationer og øvrige miljøgener i anlægsfasen.

#### **Øst for Tårnby Station**

Op mod Amager Landevej ligger på både den nordlige og sydlige side af banen et åbent/lavt boligområde (rammeområder 1.B24 og 1.B05 med brun signatur på bilag 3). Projektet vil ikke planmæssigt få konsekvenser for disse områder. For vurderinger af påvirkningerne for boligområderne i anlægsfasen henvises til fagnotatet om Støj, vibrationer og øvrige miljøgener i anlægsfasen.

Den eksisterende jernbane, motorvejen og lufthavnen er omfattet af kommuneplanramme 4.T01 Københavns Lufthavn Kastrup. Området er udlagt til tekniske anlæg, trafik anlæg, og ligger i landzonen. På bilag 2 er vist byzonen fra Fingerplanen 2007, landsplandirektiv for hovedstadsområdet, da Tårnby Kommune ikke har udarbejdet en ny kommuneplan efter kommunalreformen (1.1. 2007), er landsplandirektivet stadig det gældende for området. Grundløsningen, Alternativ 1 og 2 samt Tilvalg 1, ligger helt eller delvist indenfor rammeområdet. Der er ikke nogen planmæssige konsekvenser, da området er udlagt til trafik anlæg. I anlægsfasen ved Alternativ 1 og 2 bliver et parkeringsareal inddraget til arbejdspladsareal og et mindre område vil blive anvendt til en midlertidig stiforbindelse, jf. fagnotatet Arealer, det er ikke noget som vurderes at få planmæssige konsekvenser for lufthavnen.

**Øst for Amager Landevej** - på den nordlige side af banen ligger et idrætsanlæg (rammeområde 1.F02 Idrætsanlæg) og nord herfor Kastrupgård Skole (rammeområde 1.D06 Kastrupgårdsskolen og idrætsområde). Rammeområde 1.F02 vil blive påvirket i anlægsfasen ved både grundløsningen samt Alternativ 1 og 2 på grund af inddragelse af arealer til arbejdspladser. Herudover påvirkes rammeområde 1.D06 i anlægsfasen af Alternativ 1. Planmæssigt vil det ikke få nogen betydning, da arealerne efter anlægsfasen vil blive genetableret og anvendelsen ført tilbage til det planlagte i kommuneplanrammerne. For vurdering af påvirkningerne henvises til kapitlet om Rekreative forhold kapitel 7 i dette fagnotat.

Det sidste stykke mod Kastrup Station på den nordlige side er udlagt som boligområder (rammeområder 1.B39 Etagebeboelse IV og 1.B34 Åben-lav boligbebyggelse V) frem til metrostationen. Projektet vil ikke få planmæssige konsekvenser for disse områder.

Øst for Amager Landevej, på den sydlige side af banen, ligger et område udlagt som blandet bolig og erhverv kaldet Maglebylille (rammeområde 1.A05 Maglebylilleområdet), dette område berøres ikke af projektet.

#### **4.3.4.2 Lokalplaner**

Lokalplaner er i de fleste tilfælde en detailplanlægning af de mere overordnede rammer i kommuneplanen.

## **Københavns Kommune -**

### **Grundløsning, Sporsluse**

Ingen lokalplaner berøres

### **Alternativ 1, Fly-over over motorvej**

Ingen lokalplaner berøres

### **Alternativ 2, Fly-over over bane**

Ingen lokalplaner berøres

### **Tilvalg 1, Perroner på Kastrup Station**

Ingen lokalplaner berøres

### **Tilvalg 2, Overhalingsspor Ørestad Station**

Lokalplan 20.1, plannummer 325 Ørestaden City Center er udlagt som erhvervsområde i lokalplanen, på bilag 3 er området kommuneplanrammeområde 391 01 erhvervsområde. Lokalplan 309 er udlagt som blandet bolig og erhvervsområde, lokalplanen ligger inden for kommuneplanrammeområde 391 02

Lokalplan 408 for HF. Våren (kommuneplanrammeområde 34223 og 34231 på bilag 3) fra 2007 bliver berørt ved tilvalg 2, hvor der vil være behov for at flytte eller rive et hus samt to mindre skure ned. Anlægsfasen varer ca. 10-14 måneder og herefter vil der ikke være behov for at inddrage arealer permanent. Det er derfor ikke noget der planmæssigt vil få konsekvenser for lokalplanområdet.

## **Tårnby Kommune -**

### **Grundløsning, slusespor**

Lokalplan nr. 31 (kommuneplanrammeområde 1.D06 og 1.F02 på bilag 3) i Tårnby Kommune fra 1979 udpeger området nord for banen og øst for Amager Landevej som Skole og idrætsareal i Kastrup. Områderne skal anvendes til offentlige formål og mere specifikt til idrætsanlæg. Boldbanerne vil i anlægsfasen ved grundløsningen og alternativ 1 og 2 blive inddraget til arbejdspladsarealer i 2-3 år, ved grundløsningen drejer det sig om 16-18 måneder, ved alternativ 1 drejer det sig om 20-26 måneder og ved alternativ 2 drejer det sig om 24-36 måneder. Det vil være en indskrænkelse af den offentlige tilgængelighed i perioden, men efter endt anlæggelse vil områderne blive ført tilbage til den planlagte anvendelse og det vurderes derfor ikke at få planmæssige konsekvenser.

### **Alternativ 1 fly-over over motorvej**

Se grundløsningen

### **Alternativ 2 fly-over over bane**

Se grundløsningen

### **Tilvalg 1 Perroner på Kastrup Station**

Lokalplan og Kommuneplantillæg 20.1 Tårnby Kommune, Københavns Lufthavn Kastrup fra 1997 (KLK97) reserverer lufthavnsområdet, jf. bilag 3, til aktiviteter i relation til lufthavnen. Den midlertidige inddragelse af parkeringsarealer og et mindre areal til stibro påvirker ikke planlægningen af lufthavnsaktiviteter.

### **Tilvalg 2 overhalingsspor ved Ørestad Station**

Ingen lokalplaner berøres

## 4.4 Sammenfatning og sammenligning af løsninger

---

De fem løsningsforslag er skematisk opstillet nedenfor fordelt på Københavns og Tårnby Kommuner. Her opsummeres de planmæssige forhold for alle løsninger og der er mulighed for at sammenligne løsningerne.

Som udgangspunkt ligger størstedelen af arealbehovet, som beskrevet i kapitlet, inden for banens eget areal, der i forvejen er udlagt til infrastruktur. De planmæssige forhold relaterer sig derfor til, hvorvidt arealanvendelsen kan opretholdes i anlægsfasen.

I de tilfælde, hvor den pågældende planparameter ikke findes i nærheden af løsningen, er det markeret med et kryds. I de tilfælde, hvor planparameteren findes, men der ingen konflikt opstår i hverken anlægs- eller driftsfasen er det markeret med "ingen konflikt". I de tilfælde, hvor arealanvendelsen ikke kan opretholdes inden for planområdet i anlægsfasen, angives ramme eller plannummer, under den pågældende løsning.

**Tabel 1 Planmæssige forhold for tilvalg 2, som ligger i Københavns Kommune, i henholdsvis anlægs- og driftsfasen.**

| Planparameter  | Tilvalg 2<br><b>Overhalingsspor ved Ørestad Station</b>  |
|--|--|
| <b>Københavns Kommune</b>  |  |
| <b>Internationale beskyttelsesforhold (Natura 2000)</b>  | Ingen konflikt   |
| <b>Nationale beskyttelsesforhold</b><br><br>(Fredskov, fredninger, grundvandsinteresser, kulturhistorie) | Ingen konflikt   |
| <b>Landsplandirektiv</b>   | x  |
| <b>Bygge- og beskyttelseslinjer</b>  | Ingen konflikt   |
| <b>Kommuneplanrammer</b>   | En mindre del af rammeområde 39101, 39102 og 34231 berøres i anlægsfasen. Ingen planmæssig konflikt. Rammeområde 34223 berøres i anlægsfasen. Ingen planmæssig konflikt.   |
| <b>Lokalplaner</b>   | <p>Lokalplan 408 berøres i anlægsfasen. Ingen planmæssig konflikt.</p> <p>Lokalplan 325, erhvervsområde, Ørestad City Center, den del af området, hvor der i dag er banegrav og skråningsanlæg berøres i anlægs- og driftsfasen. Ingen planmæssig konflikt.</p> <p>Lokalplan 309, den sydøstligste del, ned mod banen, berøres i anlægsfasen. Ingen planmæssig konflikt.</p> |

**Tabel 2 Planmæssige forhold for de fire løsningsforslag, der ligger i Tårnby Kommune i henholdsvis anlægs- og driftsfasen.**

| <b>Planparameter</b>  | <b>Grundløsning</b>  | <b>Alternativ 1</b>   | <b>Alternativ 2</b>   | <b>Tilvalg 1</b>  |
|---|--|---|---|---|
|   | <b>Slusespor</b>   | <b>Fly-over over motorvej</b>   | <b>Fly-over over bane</b>   | <b>Perroner på Kastrup Station</b>  |
| <b>Tårnby Kommune</b>   |  |   |   |   |
| <b>Internationale beskyttelsesforhold (Natura 2000)</b>   | x  | x   | x   | x   |
| <b>Nationale beskyttelsesforhold (Fredskov, fredninger, grundvandsinteresser, kulturhistorie)</b> | x  | x   | X   | X   |
| <b>Bygge- og beskyttelseslinjer</b>   | Ingen konflikt   | Ingen konflikt  | Ingen konflikt  | Ingen konflikt  |
| <b>Landsplandirektiv</b>  | x  | x   | x   | Landsplandirektiv for Lufthavnen. Inddragelse af mindre parkeringsareal i anlægsfasen. Ingen planmæssig konflikt. |
| <b>Kommuneplanrammer</b>  | Rammeområde 1.F02 Idrætsanlæg berøres i anlægsfasen. Rammeområde 4.T01 berøres i anlægs- og driftsfasen Ingen planmæssig konflikt. | Rammeområde 1.F02 Idrætsanlæg og 1.D06 Kastrupgårdsskole berøres i anlægsfasen. Rammeområde 4.T01 og 4.T02 berøres i anlægs- og driftsfasen. Ingen planmæssig konflikt. | Rammeområde 1.F02 Idrætsanlæg berøres i anlægsfasen. Rammeområde 4.T01 berøres i anlægs- og driftsfasen. Ingen planmæssig konflikt. | Rammeområde 4. T01 og 4. T02 berøres i anlægs- og driftsfasen. Ingen planmæssig konflikt.                         |
| <b>Lokalplaner</b>  | Lokalplan nr. 31 berøres i anlægsfasen. Ingen planmæssig konflikt  | Lokalplan nr. 31 og KLK97 berøres i anlægsfasen. Ingen planmæssig konflikt  | Lokalplan nr. 31 berøres i anlægsfasen. Ingen planmæssig konflikt   | Lokalplan 20.1, KLK97 berøres i anlægsfasen Ingen planmæssig konflikt.  |

# 5 Arkitektur og landskab

## 5.1 Indledning

---

En kapacitetsudvidelse af Øresundsbanen kan have påvirkninger på byen og de få grønne friarealer, der omgiver banetraceet. Disse påvirkninger kan både være af fysisk og visuel karakter, og kan have betydning for nærmiljøet i såvel anlægs- som driftsfasen.

Undersøgelsesområdet forløber igennem Københavns Kommune og Tårnby Kommune, og ligger lige op ad det eksisterende banetrace samt Øresundsmotorvej E20 mod Sverige. Hele banetraceet samt motorvej ligger i afgravning, omgivet af støjvolde, og er derfor ikke til stor visuel gene for den omkringliggende by samt de tilknyttede grønne friarealer.

I dette kapitel fokuseres der på de bymæssige sammenhænge, de bebyggede strukturer inddelt i homogene områder, de dominerende rumlige og visuelle træk, enkeltstående elementer, som eksempelvis høje markante bygninger, bevaringsværdige bygninger samt de grønne strukturer. Formålet er at danne et samlet billede af den bymæssige og landskabelige kontekst, som Øresundsbanen befinder sig i.

Afslutningsvis er der foretaget en vurdering af, hvilke påvirkninger en udvidelse af Øresundsbanen vil have på områderne i henholdsvis anlægs- og driftsfasen. Hvor projektet i større omfang får betydelig indvirkning på det omgivne terræn eller bymiljø, kan der blive etableret afværgeforanstaltninger, som kan være med til at sikre, at udvidelsen har den mindst mulige påvirkning på landskabet og de bymæssige kvaliteter der findes i dag.

## 5.2 Lovgrundlag

---

Tårnby Kommuneplan 2006-2015.  
Københavns Kommuneplan 09.  
Museumsloven (LBK nr. 1505 af 14/12/2006)

## 5.3 Metode

---

For at danne et overblik over projektområdet, er der foretaget en analyse med fokus på de bymæssige sammenhænge i området, herunder de landskabelige træk. Metoden der er anvendt, er inspireret af SAVE- metoden (Survey of Architectural Values in the Environment) og Landskabskaraktermetoden (BLST 2007). Der er foretaget en form for prioritering af velkendte begreber fra begge metoder, for at få analyseret og beskrevet byrum og landskab omkring Øresundsbanen, der eventuelt berøres af kapacitetsudvidelsen.

### 5.3.1 Forundersøgelse

Første trin i analysen er en forundersøgelse, hvor der ved hjælp af orthofotos, KMS kort mv. foretages en første udpegning af: Dominerende træk, bebyggelsesstrukturer, grønne

strukturer og enkeltstående elementer. Formålet med denne del af analysen er at skabe et overblik over områdets rumlige og fysiske udformning og fremtræden. De foreløbige udpegninger indtegnes på kort til brug på besigtigelsen.

### **5.3.2 Besigtigelse**

Der er foretaget en besigtigelse af undersøgelsesområdet, for at verificere den kortinddeling, der er udført ved foranalysen. Feltbesigtigelsen har desuden til formål, at foretage en rumlig-visuel analyse med fokus på emner som visuelle barrierer, markante bykanter, udsigter og sigtelinjer, markante byrum, rumlige forløb samt eventuelle landemærker der opleves i undersøgelsesområdet.

### **5.3.3 Beskrivelse af eksisterende by- og landskabsområder**

Som opsamling på analysen laves en kort beskrivelse af de eksisterende by- og landskabsområder, der er blevet kortlagt. Områderne beskrives ud fra følgende begreber:

#### **Dominerende træk**

Dominerende bymæssige og landskabelige træk, samspillet mellem bebyggelse og landskab, rumlige og visuelle forhold, markante byrum, fysiske og funktionelle forbindelser igennem byen, sigtelinjer.

#### **Bebyggelsesstrukturer**

Homogene områder som: Parcelhusområde, kolonihaver, karrébebyggelse, stok - og vinkelbebyggelse, erhvervsbebyggelse.

#### **Grønne strukturer**

Grønne friarealer og stiforbindelser, det rekreative landskab.

#### **Enkeltstående elementer**

Vigtige landemærker som markante bygninger og lignende.

### **5.3.4 Afværgeforanstaltninger**

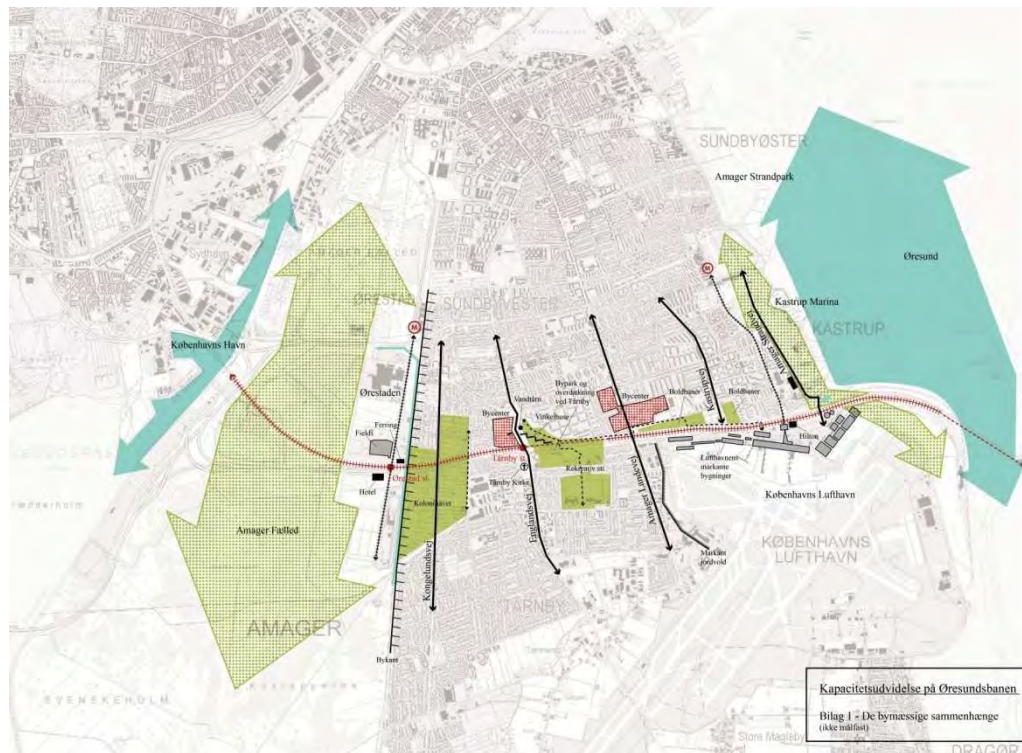
Planlagte afværgeforanstaltninger i såvel anlægs- som driftsfasen vil afslutningsvis blive beskrevet. Afværgeforanstaltningerne har til formål at begrænse anlæggets påvirkninger på de beskrevne landskabelige og bymæssige værdier.

## **5.4 Eksisterende By- og landskabsområder**

---

Ved opførelsen af Øresundsbaneanlægget tilbage i 1990'erne, blev der skabt en barriere igennem byen, der havde stor betydning både visuelt og funktionelt for opfattelsen af området. Denne barriereeffekt blev forsøgt mindsket bl.a. ved at opretholde og etablere forbindelser i form af veje- og stibroer på tværs af anlægget. På strækningen Ørestad - Københavns Lufthavn, Kastrup blev banen anlagt i afgravning, så det på ingen måde kom på højde med eksisterende elementer i byen. Endvidere blev der langs anlægget etableret skråningsanlæg med tæt beplantning samt støjbeskyttelse, hvor det var nødvendigt.

Øresundsbanen forløber på hele strækningen fra før Ørestad Station til efter Københavns Lufthavn, Kastrup igennem en vekslen af åbne grønne landskabsrum og tætte byområder. Overgangene mellem disse by- og landskabsrum er markante, ligesom overgangene mellem områder med høj/tæt bebyggelse og områder med åben/lav er tydelig flere steder. Generelt er det et sammensat område Øresundsbanen bevæger sig igennem. Nedenstående illustration viser vekslen mellem bymæssige og landskabelige forhold på hele strækningen.



**Figur 5-1** Illustrationen viser de væsentligste by- og landskabstræk der er på strækningen.

#### 5.4.1 Dominerende træk

**Amager Fælled/Vestamager** - Øresundsbanen bevæger sig igennem Amager Fælled og naturområdet Vestamager, der er et stort åbent, grønt landskabstræk der spænder mellem Islands Brygge og Amagers sydlige spids. Øresundsbanen ligger højt i landskabet på denne delstrækning.

**Bykanten mellem Amager Fælled, Ørestaden og Sundbyerne** - Overgangen mellem det store åbne landskabsrum på Amager Fælled og Ørestadens store skala med de store bygninger/ højhuse samt den tætte lave bebyggelsesstruktur i Tårnby er markant. Overgangen fremstår tydelig blandt andet pga. det markante skift i byens skala. Med skala menes det samlede indtryk af størrelsesforholdene i området, hvad angår landskabsrum og de vigtige rumdannende elementer.

**Infrastruktur** - De NS-gående lige vejforbindelser, Kongelundsvej, Englandsvej og Amager Landevej, der krydser Øresundsbanen, er dominerende i deres struktur. Metroinjen, der forløber i et højbanetrace igennem Ørestaden og i den østlige del af

Tårnby, er ligeledes et dominerende visuelt træk. Metroen forløber ligesom vejene i et markant NS-gående forløb.

**Bycentrum ved Tårnby Station** - Bytorvet i Tårnby er et knudepunkt med butikker, station og lignende. Dette bycentrum har en funktionel forbindelse og sammenhæng med overdækningen af Øresundsbanen ved Vinkelhusene.

**Kystlinjen - Kastrup havn og forbindelsen til Amager Strandpark** - Overgangen mellem byen og det store åbne landskabsrum ved Øresund er markant. Dette NS-gående forløb, der følger kystlinjen, indeholder flere rekreative områder som Amager Strandpark, Kastrup havn mv.

**Sigtelinjer** - Vejstrukturen henover Amager og igennem Tårnby er karakteriseret ved de lange lige vejstrækninger. Ved anlæg af motorvejen lod man vejene passere motorvejen og Øresundsbanen i lige linje uden at hæve længdeprofilerne ved at anlægge motorvejen og Øresundsbanen i afgravning. Det betyder, at de lange kig igennem byen så vidt muligt er bevaret. Sigtelinjerne igennem byen er med til at binde byen sammen visuelt, på trods af den fysiske barriere motorvejsanlægget udgør. Fra broerne over motorvejen er der lange udsigter både langs med motorvejen og banen samt til de markante bygninger i omgivelserne. Arealerne nærmest vejen og banen er ofte skjult bag de markante støjvolde og tilhørende beplantning.

#### **5.4.2 Bebyggelsesstrukturer**

**Ørestaden** - Bebyggelsesstrukturen i Ørestaden er karakteriseret ved bygningskomplekser i stor skala. Flere bygninger opleves fra lang afstand pga. deres størrelse, der står i kontrast til Amager Fælleds åbne landskabsrum og Tårnbys relativt lave bygningsmasse.

**Kolonihaver** - Der ligger flere kolonihaveforeninger i nær tilknytning til Øresundsbanens tracé. Haveforeningen Kongelundsvejen er det største område. Det ligger umiddelbart øst for Ørestads station og gennemskæres af Kongelundsvej. Området står i stor kontrast til Ørestadens store bygninger mod vest. Området fremstår lukket og med grøn karakter.

**Parcelhusområder** - Flere parcelhusområder støder op til Øresundsbanens trace. Områderne er karakteriseret ved at være store sammenhængende områder. Bebyggelserne er blandet i deres arkitektoniske udtryk, men udgør tilsammen homogene områder, der ofte har en klar vejstruktur. Ved de boligområder, der støder direkte op til Øresundsbanen, er der etableret grønne støjvolde. Disse kan visuelt fremstå meget markante pga. skalaforholdene.

**Boligblokke og karrébebyggelse** - Som en del af den blandede bebyggelsesstruktur, der udgør området omkring Øresundsbanen, indgår også områder med boligblokke og karrebebyggelse. Disse områder bliver tydelige i bybilledet pga. kontrasten til de lave parcelhuskvarterer, de ofte støder op til. Vinkelhusene er de mest markante.

**Lufthavnen** - Lufthavnens bebyggelsesstruktur er karakteriseret ved at være byggeri af stor skala. Bygningerne ligger som markante elementer i området og er synlige på lange afstande.

### 5.4.3 Grønne strukturer

**Sportsbaner** - på den nordlige side af Øresundsbanen ligger et større sammenhængende sportsbaneområde med Fodbold- og tennisbaner.

**Byparken ved Tårnby overdækningen** - Byparken er et centralt rekreativt område tæt på Tårnby Station. Den er anlagt i det gamle landevejstracé efter anlæggelsen af den nye motorvej. Området indeholder, foruden stier og cykelstier, vand som et gennemgående element. Der er lagt op til forskellige rekreative aktiviteter gennem parken med forskellige mindre byhaver, skaterbane og stier på langs og på tværs af overdækningen. Her er vigtige adgangsforbindelser for gående og cyklende på tværs af bane og motorvej.



Figur 5-2 Tårnby overdækningen fremstår i dag som et grønt område

**Rekreative stisystemer** - I forbindelse med anlægget af Øresundsbanen blev der etableret et sammenhængende stisystem på anlæggets nordlige side. Stinettet er med til at styrke sammenhængen for de bløde trafikanter fra Vestegnens diger til kysten ved Kastrup havn. De nære omgivelser omkring stisystemet er ofte beplantet og har derfor et grønt udtryk.

**Kystlinjen - Kastrup havn og forbindelsen til Amager Strandpark** - (se under Dominerende træk)

**Kolonihave-** Kolonihaverne fremstår med et grønt udtryk i bybilledet, og udgør nogle sammenhængende enklaver med egen karakter og skala. Når kolonihaver er placeret midt i byen bliver de karakterfulde i deres kontrast til den omkringliggende by.

**Amager Fælled/Vestamager** - er et af de væsentligste landskabelige træk i København. Området er karakterfuldt og står med sin store åbne flade i med stor kontrast til byens tætte strukturer.

#### 5.4.4 Enkeltstående elementer

**Ferring** - med sine 80 meter er Ferring, der ligger lige umiddelbart nordøst for Ørestad Station, et af de mest markante domiciler langs Øresundsbanen. Generelt er arkitekturen i Ørestaden bestående af markante bygninger, der i kraft af deres volumen og højde er synlige flere steder fra.

**Tårnby Kirke** - Beliggende vest for Englandsvej umiddelbart syd for Øresundsbanen. Kirketårnet løfter sig op over den omkringliggende bebyggelse der primært består af en-til toetagers bygninger. Kirken der er opført i røde mursten er et pejlemærke i en bydel der ellers fremstår sammensat i sin arkitektur.

**Vandtårnet** - Ligger som et anker i byparken ved Vinkelhusene og Tårnby overdækningen. Det gamle vandtårn fremstår tydeligt i bybilledet, både på nært hold og på afstand. Vandtårnet er markant pga. sin højde og sin arkitektur.

**Hilton Hotel** - Det relativt nyopførte Hilton Hotel, er beliggende i lufthavnen, umiddelbart syd for Øresundsbanen. Hotellet er markant i sin størrelse og ses fra såvel, motorvej, banen samt fra øvrige omgivelser. Bygningen rejser sig foran lufthavnens øvrige bygninger og virker som et pejlemærke i området.



Figur 5-3 Kig mod øst langs bane og motorvej med Lufthavnen og Hilton hotellet.

**Lufthavnens bygninger** - De øvrige bygningsvolumener, der tilsammen udgør Kastrup Lufthavn, er kendetegnet ved at være storskala samtidig med at de spreder sig over et væsentligt areal. Når man bevæger sig igennem byen på den nordlige side af Øresundsbanen, med retning mod syd, ses disse bygninger ofte som markante volumener i bybilledet.

## 5.5 Konsekvenser og afværgeforanstaltninger i anlægsfasen

---

### 5.5.1 Grundløsning. Sporsluse

Da kapacitetsudvidelsen af Øresundsbanen i grundløsningen ligger indenfor det areal, der i dag udgør banearealet, vurderes det, at denne løsning får relativt få konsekvenser for byrum og landskab i anlægsfasen, undtagen helt tæt på banen.

Hvis det i forbindelse med anlægget bliver nødvendigt at fjerne eksisterende plantemur og beplantningen på volden nord for banen, vil dette ændre udtrykket af banen set fra omgivelserne. Påvirkningerne er dog af midlertidig karakter, idet anlægsfasen for grundløsningen forventes at vare ca. 16-18 måneder.

Da det i anlægsfasen vil være nødvendigt midlertidigt at lukke cykel- og gangstien ved Listedvej samt ved Nyhøj Allé, vil det have konsekvenser for de fysiske forbindelser igennem byen. Der vil derfor blive anvist alternativ cykelvej for at bevare forbindelserne for de bløde trafikanter igennem byen.

Der er foreslået et areal til arbejdsplads ved fodboldbanerne, placeret mellem Øresundsbanen og Gl. Kirkevej. Ved denne løsning nedlægges samtlige af fodboldbanerne midlertidigt, i en periode på ca. 16-18 måneder. Fodboldbanerne er i forvejen placeret i et sammensat område med en blandet bymæssige karakter, hvor en arbejdsplads med tilhørende skurvogne mv. ikke vil udgøre et fremmedelement i bydelen. Denne løsning vurderes at have en påvirkning på omgivelserne, men ikke af væsentlig karakter.

For at afværge for den visuelle påvirkning fra arbejdspladsen afskærmes områderne i anlægsfasen.

### 5.5.2 Alternativ 1. Fly-over over motorvej

I anlægsfasen af fly-over over motorvej vil der være såvel fysiske som visuelle gener. For at afværge for den visuelle påvirkning fra byggeriet af Fly-over konstruktionen over motorvejen afskærmes områderne så vidt muligt mod boligområderne på banens nordlige side. Anlægsperioden vurderes at vare ca. 2-3 år.

Rampen og trappen på sti- og gangbroen mellem Kastruplundgade og Ellehammersvej nedtages midlertidigt i anlægsfasen da konstruktionerne er placeret i fly-overens linjeføring. I udførelsesfasen etableres en midlertidig cykel- og stibro ved Kastrup Station, umiddelbart vest for den eksisterende metrobro. Opførelsen af den midlertidige alternative bro vurderes ikke at have væsentlige visuelle påvirkninger i området da der allerede i dag findes en bro. En midlertidig bro vil derfor ikke ændre det visuelle udtryk i området.

Ved Alternativ 1 er der nord for banegraven foreslået arbejdspladsareal på størstedelen af boldbanearealer mellem Øresundsmotorvejen og Gl. Kirkevej. Arealet på nord siden af Gl. Kirkevej anvendes til jorddepot. Det store areal, der inddrages, vil have en visuel påvirkning på de omkringliggende byområder, ligesom nærtliggende boligområder, institutioner mv. vil blive påvirket af indsigten til arbejdspladsarealer. Nærområderne vil

blive præget af visuelle gener fra anlægsmaskiner og byggepladsmaterialer igennem hele anlægsperioden. Der vil i hele anlægsperioden blive afskærmet mellem arbejdspladsarealet og de tilstødende byområder. Afskærmningen skal mindske de visuelle gener fra byggepladsen og så vidt muligt være med til at opretholde det eksisterende miljø i området.

Syd for motorvejen etableres arbejdsplads på arealerne mellem motorvejen og lufthavnen. I dette areal inddrages blandt andet et mindre parkeringsareal umiddelbart vest for Hotel Hilton samt de skråningsanlæg, der i dag udgør overgangen mellem motorvejen og lufthavnen. Det vurderes, at der ved etablering af arbejdsplads på disse arealer vil være visuelle gener fra motorvejen og fra Ellehammersvej. Der vil i hele anlægsperioden blive afskærmet, så de visuelle påvirkninger mindskes mest muligt.

### **5.5.3 Alternativ 2. Fly-over over bane**

I anlægsfasen af fly-over over banen, vil der være væsentlige påvirkninger på nærområderne. Boligområdet og haveforeningen ved Nyhøj Allé, umiddelbart nord for banegraven, vil blive påvirket i anlægsfasen der vurderes at vare i ca. 2 år. Der skal i anlægsfasen laves adgang til banegraven via den eksisterende støjvold, hvorfor støjvolden gennembrydes. Indsigten fra boligområdet til banegraven vil derfor forøges ligesom byggeriet af fly-over vil foregå tæt på disse boliger og derfor vil være synligt og kunne høres i boligområdet.

Ved Alternativ 2 forslås der arbejdspladsareal og jorddepot på de eksisterende fodboldbaner mellem banegraven og Gl. Kirkevej. Ved denne løsning nedlægges samtlige fodboldbaner midlertidigt, i en periode på ca. 2 år.

For at afværge for den visuelle påvirkning fra konstruktionen af fly-over over banen, bliver arbejdsarealet inklusiv området hvor støjvolden gennembrydes afskærmet i anlægsfasen. Det sikrer, at de eventuelle indsigts samt udsyns gener begrænses.

### **5.5.4 Tilvalg 1 Perroner Kastrup Station**

Tilvalg 1 vurderes ikke at have påvirkninger på de by- og landskabsmæssige forhold i anlægsfasen.

Der er foreslået areal til arbejdsplads på en del af lufthavnens parkeringsareal nord for Ellehammersvej. Det vurderes, at der ikke er væsentlige gener for nærområdet ved denne placering, men arealet afskærmes i anlægsfasen.

### **5.5.5 Tilvalg 2 Overhalingsspor Ørestad Station**

Tilvalg 2 vurderes at have en visuel påvirkninger på omgivelserne da der skal etableres en ny støttevæg umiddelbart nord for den eksisterende banegrav. Kolonihaveforeningen H/F Våren 1949 vil blive påvirket kraftigt. Haveforeningens sydlige afgrænsning mod banegraven inddrages, da der skal etableres arbejdsvej. I dag har kolonihaverne udsigt til den beplantede vold mod banegraven, dette udsyn forsvinder i anlægsfasen, der forventes at vare i ca. 16-18 måneder. Som en del af projektet skal der afværges mod visuelle gener i anlægsfasen, hvorfor der etableres afskærmning mellem kolonihaverne og arbejdsvejen. Denne afskærmning suppleres med beplantning.

Det forslåede arbejdspladsareal på det eksisterende p-areal umiddelbart syd vest for Fields, vil have visuelle påvirkninger på bymiljøet omkring Fields og Ørestads station. For at afværge for den visuelle påvirkning fra arbejdspladsen vil området blive afskærmet i anlægsfasen.

## 5.6 Konsekvenser og afværgeforanstaltninger i driftsfasen

---

### 5.6.1 Grundløsning sporsluse

Da kapacitetsudvidelsen af Øresundsbanen i grundløsningen ligger indenfor det areal, der i dag udgør banearealet, vurderes det at denne løsning ingen konsekvenser har i driftsfasen. Beplantning mv. vil blive reetableret efter endt anlægsfase.

Den eksisterende arealanvendelse ændres ikke væsentligt, ligesom der ikke opføres elementer, der vil have visuel betydning for oplevelsen af området.



Figur 5-4 Kig mod øst fra broen over Amager Landevej med den nye sporsluse til venstre.

Afværgeforanstaltninger, der har til hensigt at beskytte eller bevare de værdifulde bymæssige og landskabelige træk, er derfor ikke nødvendige ved denne løsning.

Etablering af ny bro konstruktion ved Amager Landevej vil få visuelle konsekvenser for bymiljøet omkring denne del af Amager Landevej. For at afværge de eventuelle visuelle gener ved bro konstruktionen vil der blive etableret afskærmende beplantning.

### 5.6.2 Alternativ 1. Fly-over over motorvej

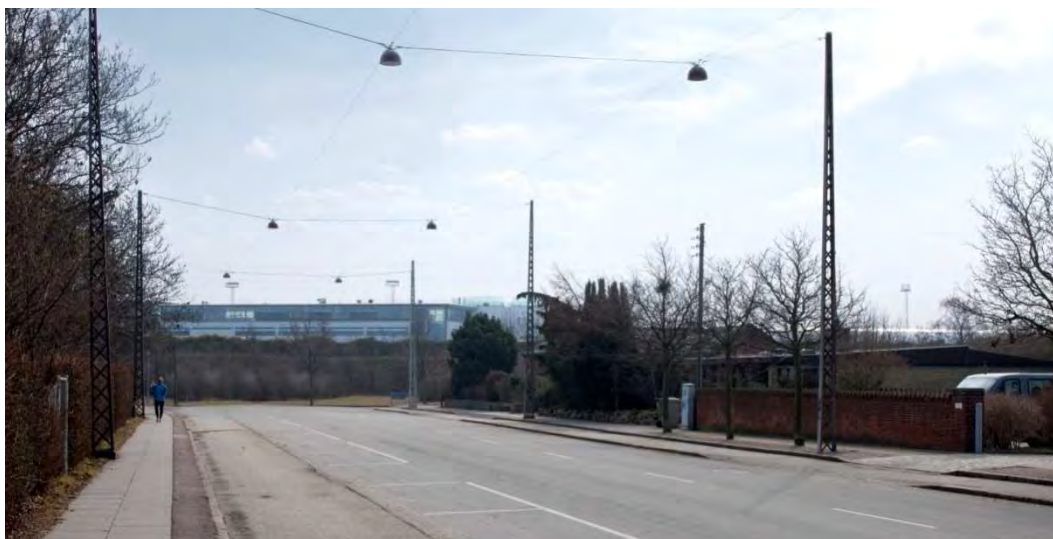
Opførelsen af et nyt element som en fly-over over motorvejen, vil have påvirkninger på de rumlige og visuelle forhold i området. Fly-over konstruktionen vil blive et nyt markant element der pga. sin størrelse vil være synlig over lange afstande. Denne fly-over har et

længdespænd på ca. 500 meter. Broen er ca. 8.2 meter bred og ca. 13 meter høj, på det højeste punkt.



**Figur 5-5 Fly-over over motorvej set mod vest.**

En konstruktion af denne størrelse vil skalamæssigt harmonere med lufthavnens bygningskroppe og motorvejens skala, men vil stå i skalamæssig kontrast til de boligområder og kolonihaven H/F Kirkevangen, der ligger umiddelbart nord for den eksisterende banegrav, ved Nyhøj Allé, John Tranums Allé og Harald Jastraus Allé. Fly-over udføres som en stål-gitterbro. Konstruktionen vil være lettere og mere gennemsigtig i sin arkitektoniske udformning end hvis den udførtes som en massiv og ugenomsigtig konstruktion. Konstruktionen har en samlet højde på 13 meter med en frihøjde på 4.63m over motorvejen, og vil derfor være højere end de eksisterende støjvolde og derved blive synlig fra dele af boligområdet.

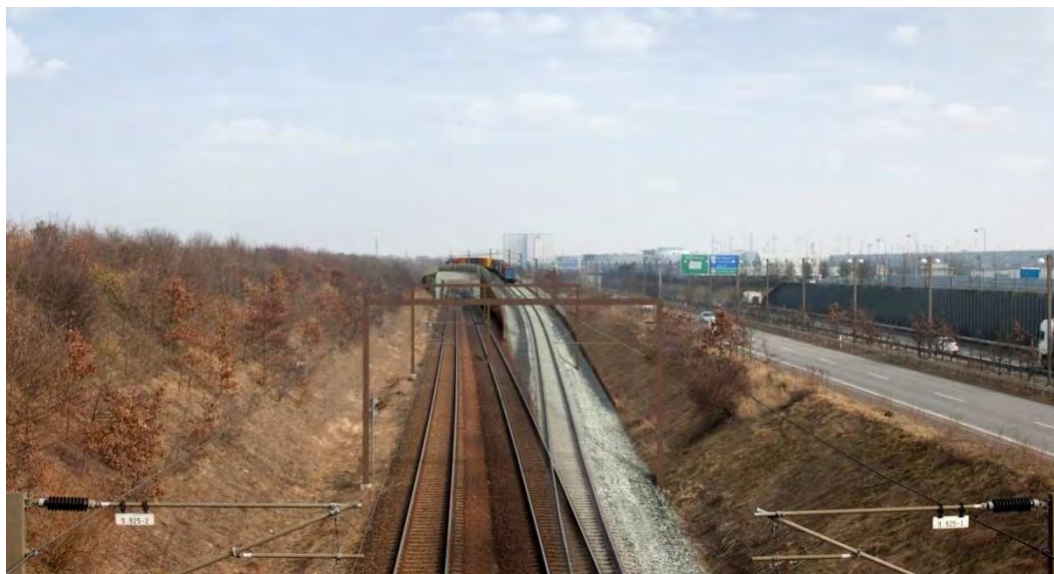


**Figur 5-6 Kig mod syd fra Kastrupvej.**

I brokonstruktionen er der indbygget afskærmning, der skal sikre mod indkig samt lysgener fra togene. Da fly-overen er placeret på sydsiden af boligområderne vil der kunne forekomme skygge gener fra konstruktionen.

### 5.6.3 Alternativ 2. Fly-over over bane

Ved alternativ 2 opføres der en ny fly-over henover det eksisterende banetracé. Denne konstruktion er placeret inden for det eksisterende baneterræns areal. Fly-over over banen udføres som en beton-rammekonstruktion, hvor de bærende elementer placeres med en afstand på 5-6 meter. Betonrammerne har en højde på ca. 8 meter, hvortil der kommer køreledninger mv. Den samlede konstruktion vil derfor være væsentlig højere end det eksisterende niveau for spor.



Figur 5-7 Kig mod øst fra broen ved Amager Landevej.

Det vurderes, at alternativ 2 blandt andet vil være synlig i kolonihaveforeningen H/F Kirkevang og sportsbanerne ved Nyhøj Allé. De visuelle påvirkninger vil være minimale, når der ikke er tog, hvorimod påvirkningen vurderes at være markant, når der er tog på fly-overen. Den påtænkte fly-over over banen placeres tættere på disse områder end de er i dag, hvorfor der vil forekomme påvirkninger i form af visuelle gener med hensyn til både indkig og udsyn til og fra togene samt eventuelle lysgener. Der er i projektet taget hensyn til denne påvirkning, da der i bro konstruktionen er indarbejdet afskærmning der skal hindre indkigget til området.

For at afværge mod de visuelle gener, vil der på støjvoldens top blive opsat yderligere afskærmende beplantning, så der dannes en grøn væg mellem sportsbanerne/kolonihaveområdet og den nye fly-over.

### 5.6.4 Tilvalg 1 Perroner Kastrup Station

Tilvalg 1 vurderes ikke at have påvirkninger på de by- og landskabsmæssige forhold i driftsfasen. Etableringen af perroner vil ikke medføre væsentlige visuelle gener til området, da de indgår som en naturlig del af det eksisterende visuelle miljø.



**Figur 5-8** Nye perroner ved Kastrup Station indgår naturligt i det visuelle miljø.

### **5.6.5 Tilvalg 2 Overhalingsspor Ørestad Station**

Tilvalg 2 vurderes at påvirke på omgivelserne i driftsfasen. Det vurderes, at der for kolonihaveforeningen H/F Våren 1949, primært kolonihaverne ved Stormlystvej og Slusevej, vil være den største påvirkning i driftsfasen. Ved Tilvalg 2 Overhalingsspor ved Ørestad Station skal banegraven udvides hvorfor en ny støttevæg bygges umiddelbart nord for hvor den eksisterende støttevæg er placeret i dag. Den nye støttevæg etableres derved tættere på de eksisterende kolonihaver end den eksisterende støttevæg.



**Figur 5-9** Kig mod øst langs bane og motorvej med Lufthavnen og Hilton hotellet.

I driftsfasen skal den tætte beplantning på arealet mellem haverne og den nye støttevæg genetableres, så der fra kolonihaverne efter anlægsfasen igen vil være udsigt til en grøn væg mod banegraven. Det visuelle udtryk af Ørestad Station vil også blive ændret, når de to eksisterende sideperroner ombygges til Ø-perroner med spor på begge sider. Dette vurderes dog ikke til at have negative visuelle konsekvenser for stationsområdet.

# 6 Kulturhistorie

## 6.1 Indledning

---

Kapacitetsudvidelsen af Øresundsbanen vil ikke have en væsentlig påvirkning på kulturhistoriske interesser og værdier i området. Som beskrivelsen af de eksisterende forhold viser, beskrevet i afsnittet nedenfor, er der ikke meget værdifulde eller sårbare kulturhistoriske værdier i området tæt på banen. Normalt vil der ved anlægsprojekter være behov for at foretage undersøgelser af arkæologiske værdier, da man ikke kan afvise, at der findes arkæologiske værdier, som man ikke kender til. I dette projekt, er der foretaget arkæologiske undersøgelser i forbindelse med etableringen af jernbanen og motorvejen i begyndelsen af 1990'erne. Der forventes derfor heller ikke at være arkæologiske kulturhistoriske værdier i området, som kan blive påvirket.

Kulturlandskabet er defineret som et landskab, der primært er formet af mennesker. Denne omformning kan variere i grad, og må for dette projektområde siges at være en høj grad af menneskelig omformning, da projektområdet er et fuldt udbygget byområde. Der er sket så gennemgribende en omformning i området, at det ikke er muligt, umiddelbart at genkende naturlige landskabselementer.

Dette kapitel hænger bl.a. derfor også tæt sammen med kapitlet Arkitektur og landskab og den byanalyse, der er gennemført her.

Hovedtilgangen i dette kapitel er at beskrive kulturhistoriske strukturer og sammenhænge, som stadig findes i projektområdet, og som er med til at skabe identitet og rummer oplevelses- og fortælleværdi i forhold til historiske spor i bylandskabet.

De mulige midlertidige påvirkninger i anlægsfasen og de mulige permanente påvirkninger i driftsfasen er belyst. Der er ikke indarbejdet afværgeforanstaltninger, da der ikke er en påvirkning af kulturhistoriske værdier.

## 6.2 Lovgrundlag

---

En del af lovgrundlaget for kulturhistorien er Museumsloven, som rummer beskyttelse af fredede fortidsminder og fredede sten- og jorddiger (§ 29 e og § 29 a).

Naturbeskyttelsesloven er et andet vigtigt lovgrundlag, som dækker fredede områder, beskyttelseslinjer omkring fredede fortidsminder og byggelinjer omkring kirker.

Derudover er der udpegninger i kommuneplanerne, som er relevante for kulturhistorie. Disse omfatter f.eks. særligt værdifulde landskaber og kulturhistoriske interesser. For alle udpegningerne findes særlige retningslinjer, som skal følges, når der etableres nye anlæg.

## 6.3 Metode

---

### 6.3.1 Afgrænsning af undersøgelsesområde

Dette kapitel beskriver de eksisterende kulturværdier omkring Øresundsbanen. I beskrivelsen af de eksisterende forhold er den kulturhistoriske udvikling af store dele af Amager og Tårnby beskrevet kort. Det skal skabe en forståelse for kulturmiljøet omkring Øresundsbanen, og den udvikling som området har gennemgået, og dermed sætte projektet i et større kulturhistorisk perspektiv. Selve vurderingen af projektets påvirkning af kulturhistoriske interesser og værdier koncentrerer sig om området i umiddelbar nærhed til selve Øresundsbanen, samtidig med at der er fokus på, om der kan være kulturhistoriske interesser længere væk fra banen, som kan blive indirekte påvirket af projektet. Det gælder både de kulturhistoriske enkeltelementer som f.eks. fredede eller bevaringsværdige bygninger og de større sammenhængende kulturmiljøer. Formålet med at undersøge kulturhistoriske værdier er, at identificere, beskrive og belyse tilstedeværelsen af kulturhistoriske værdier og hermed skabe grundlag for at beskytte kulturhistoriske interesser i anlægsprojektet.

Kulturhistorie består af synlige og til dels usynlige isolerede elementer, strukturer og helheder i landskabet (herefter kulturhistoriske værdier). De afspejler alle den menneskelige udnyttelse og påvirkning af landskabet fra forhistorisk tid og frem til i dag. En måde at opdele de kulturhistoriske værdier er således at beskrive dem under og over jorden hver for sig, da de ofte er sårbare overfor forskellige tiltag i anlægsprojekter.

Kulturhistoriske værdier er først og fremmest fredede arealer, monumenter, bygninger og bevaringsværdige bygninger, fredede sten- og jorddiger, værdifulde kulturmiljøer, kirker og kirkeomgivelser og områder defineret som kulturarvsarealer.

Overordnet set kan man skelne mellem arkæologiske og nyere tids kulturhistoriske værdier. De arkæologiske værdier dækker hovedsagligt perioden fra forhistorisk tid og frem til middelalderen, mens nyere kulturhistoriske værdier dækker perioden fra middelalderen og frem til i dag.

### 6.3.2 Kulturhistoriske kilder

#### 6.3.2.1 *Under jorden*

De kulturhistoriske interesser under jorden er arkæologiske fund. Det kan både dreje sig om enkelt fund som mønter eller lignende eller større fund som f.eks. bopladser. Visse fund graves op og fjernes mens andre er stedfaste. Et eksempel på et stedfast fund kan være mærker efter pæle i et hus eller rester fra en mødding.

De arkæologiske fund bliver registreret i databasen Fund og Fortidsminder, som administreres af Kulturarvsstyrelsen.

#### 6.3.2.2 *Over jorden*

De kulturhistoriske interesser over jorden kan underinddeles i enkeltelementer og større kulturmiljøer. Et enkeltelement kan være en gravhøj eller et stendige. Et kulturmiljø defineres bl.a. som et område med et bestemt kulturhistorisk helhedspræg, et kulturmiljø er kulturlandskabets historiske dimension. Et kulturmiljø kan således godt være det typiske eller det almindelige, som afspejler en bestemt tid i historien både nyere og ældre tid.

Oplysninger om de kulturhistoriske interesser over jord indhentes fra forskellige kilder f.eks. kommuneplanen, Kulturarvsstyrelsen og bydelsatlas udarbejdet af Naturstyrelsen i samarbejde med kommunen.

#### 6.3.2.3 *Kortbladsanalyse*

En måde at få et overblik over et områdes historiske udvikling er en kortbladsanalyse af forskellige historiske kort. Det vil således være muligt at se begyndende landsbystrukturer og infrastrukturer, som danner grundlag for den senere udvikling, og som stadig kan være synlig i dag.

I denne undersøgelse er brugt høje og lave målebordsblade. De høje målebordsblade blev udarbejdet mellem 1842 og 1899, mens det lave målebordsblad blev optegnet i perioden mellem 1900 og 1960. De historiske kort er sammenholdt med det seneste 4 cm kort fra Kort- og Matrikelstyrelsen.

#### 6.3.2.4 *Besigtigelse*

Kortbladsanalysen er suppleret med en besigtigelse af undersøgelsesområdet for at verificere kortbladsanalysen og for at sikre, at der ikke er overset kulturhistoriske markante elementer, som er synlige i landskabet.

#### 6.3.2.5 *Litteratur*

De forskellige kortdata og besigtigelsen er suppleret med forskellige kilder som f.eks. beskrivelser fra lokalhistoriske arkiver, bydelsatlas og andre historiske kilder.

## **6.4 Eksisterende forhold**

---

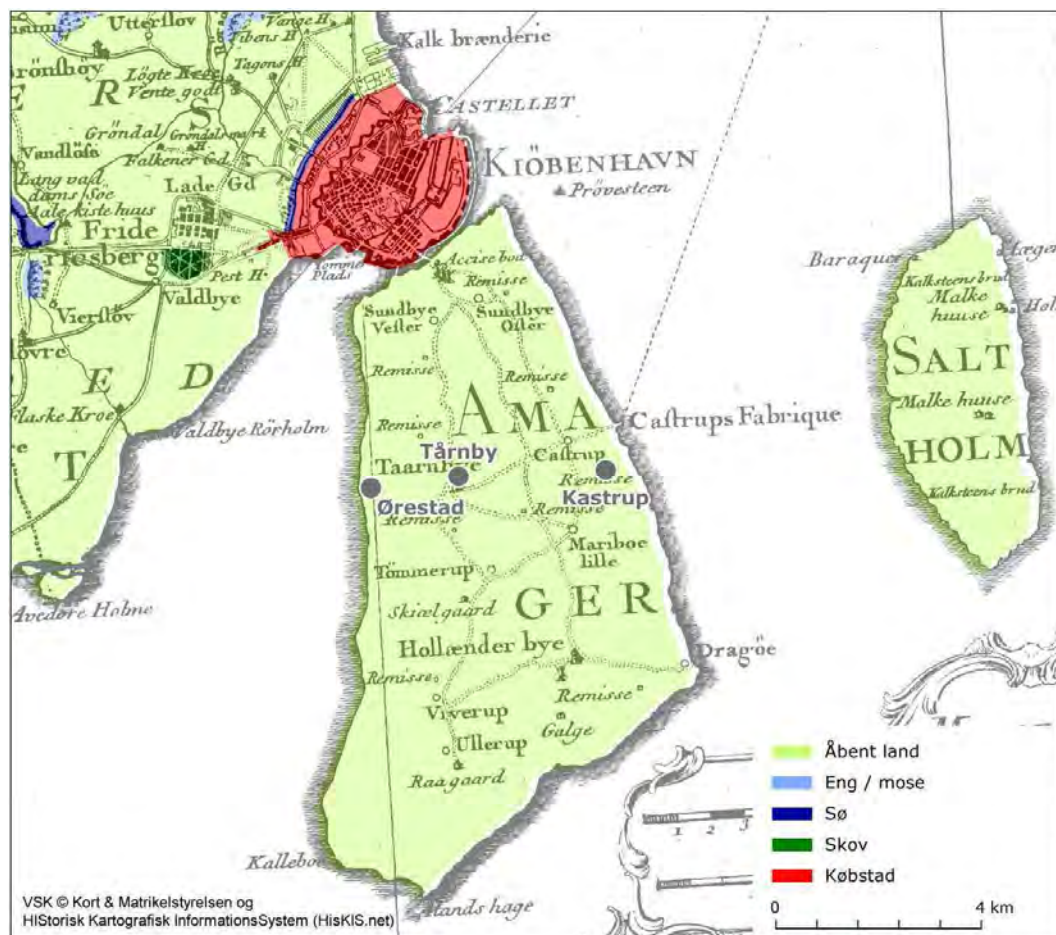
### **6.4.1 Den historiske udvikling på Amager**

Den historiske udvikling på Amager og i Tårnby skal ses i sammenhæng med deres placering meget tæt på København.

Amager har gennem de sidste hundrede år udviklet sig fra et landbrugsområde med små landsbyer til et næsten fuldt udbygget byområde, der udgør en vigtig del af storbyen København.

#### 6.4.1.1 *1700-tallet*

I starten af 1600-tallet begyndte de spredte landsbyers bebyggelse at blive præget af nærheden til København, da der her var et marked for at afsætte de grøntsager, der blev dyrket på Amager. Bønderne på Amager var reelt selvejere og blev som følge af Københavns udvikling ganske velstående i slutningen af 1700-tallet, især som producenter af grøntsager. Både på Ny Kastrupgård og Lille Kastrupgård var der gartnerier. Den oprindelige Kastrupgård var et landsted fra midten af 1700-tallet bygget af den kongelige hofstenmester Jacob Fortling. På initiativ af Amager Kunstforening, besluttede Tårnby kommune i 1968 at oprette en kunstsamling. Efter restaurering af gården, åbnede samlingen som museum i 1977.



Figur 6-1 Videnskabernes kort over Amager, fra 1771

På kortet ses Sundbyerne i nord, Tårnby og Kastrup samt Store Magleby her opkaldt Hollænder byen.

#### 6.4.1.2 1800-tallet

I 1747 fik kongelig stenhugger Jacob Fortling det privilegium at bryde kalksten på Saltholm og samtidig tilladelse til at oprette et kalkbrønderi i Kastrup (Kastrup Værk). Dette blev indledning til en lang industriel udvikling med fajancefabrik, i 1847 et glasværk og i 1907 et kalkbrønderi.

På det høje målebordsblad fra slutningen af 1800-tallet (bilag 4) ses kalkværket og glasværket ved Kastrup Havn. Kastrup har også vokset sig stor med Kastrup gård og Ny Kastrup gård vest herfor. Amager Landevej er allerede på denne tid en central nord/sydgående infrastruktur beliggende mellem Kastrup og Tårnby. Som det fremgår af kortet, er Tårnby landsby vokset rundt på begge sider af vejen med kirke, smedjer og skole. Maglebylille landsby lå, hvor lufthavnen findes i dag.

#### 6.4.1.3 1900-tallet

**Kastrup** - På det lave målebordsblad (1900-1960) på bilag 5 ses, hvordan Kastrup er vokset og har spredt sig ned langs kysten til Øresund. Der er kommet flere fabrikker til ved havnen. Desuden ses Amagerbanen fra nord langs kysten og fortsætte mod syd vest om Kastrup Lufthavn. Banen blev anlagt i 1907, primært for at transportere renovationsmateriale fra København.

**Lufthavnen** - Øst for Manglebylille ligger Kastrup Lufthavn, som blev anlagt i 1925, og i 1939 skiftede navn til Københavns Lufthavn. Lufthavnen er ét af de anlæg i området, som har ændret sig markant, og som i dag inddrager et stort areal i området, og har flere dominerende elementer (se Kapitlet Arkitektur og landskab).

**Tårnby** - Nordøst for Tårnby er Tårnby villaby opstået, det er primært byggeforeningshuse tilbage fra 1902, der blev i etaper opført 80 huse. Tårnby er desuden vokset med mange udstykninger til huse rundt om bl.a. Amager Travbane. Travbanen er fra 1922 og blev ikke kun anvendt til hestevæddeløb, men også motorcykelløb og andre typer motorvæddeløb. Travbanen blev nedlagt i 1970, og rummer i dag travbane parken med bl.a. idrætsanlæg.

Vandtårnet ved Englandsvej er bygget i 1927, da Tårnby Kommune besluttede at etablere egen vandforsyning. Vandtårnet er i dag et pejlemærke og en bygning, der vidner om et stykke Tårnby historie. Den markerer i dag indgangen til Byparken, som er anlagt i traceet for den tidligere landevej (se Kapitlet Arkitektur og landskab).

**Den københavnske del**- Den Københavnske del af undersøgelsesområdet, vest for Oliefabriksvej tæt på Kongelundsvej, rummer en lang række kolonihaveområder. Et af kolonihaveområderne består af tre kolonihave foreninger i den vestligste del af projektområdet. Haveforeningerne, der ofte er opført på marginaljordene, havde til formål at skaffe beboernes i de tætte bykvarterer et fristed. Da jordpriserne på Amager altid har været relativt lavere end på Sjælland, er der en større koncentration af haveforening her end i de øvrige Københavnske bydele.

Store dele af Amager har siden midten af 1990'erne været præget af bygge- og anlægsarbejder. I 1987 kom Kalvebodbroen med tilhørende motorvejsanlæg og dernæst motorvejens videreførelse til Tårnby, lufthavnens udvidelse og Øresundsbroen med tilhørende landanlæg, der åbnede i juli 2000. Planlægningen og en fortsat udbygning af den nye bydel Ørestad har siden været markant (se Kapitlet Arkitektur og landskab). Som det sidste er metroen kommet til. Den forløber som en højbane gennem Ørestad og i den østlige del af Tårnby.

#### **6.4.2 Arkæologiske fund og fortidsminder**

Forud for anlæggelse af den faste forbindelse over Øresund udgravedes i 1993 og 1994 7.200 m<sup>2</sup> fordelt på to felter af Søllerød Museums amts arkæologiske afdeling ved Tårnby Station I den forbindelse blev der gjort flere enkelt fund omkring Tårnby Station. Et af fundene er et møntfund, et andet er en vragedel, se bilag 6.

Ved selve stationen blev der fundet flere spor efter bebyggelse. Den tidligste bebyggelse var fra yngre bronzealder og bestod af hustomter og affaldsgruber. Fra germansk jernalder fremkom tre huse. I bunden af et muligt grubehus fandtes et hængesmykke af forgyldt sølv og dele af to halvkuglekar. I tomten af en vikingetidsgård fandtes dele af et klæberstenskar.

Der er desuden i anden sammenhæng gjort enkelt fund omkring Ny Kastrupgård og et par enkelte fund nær stranden ud mod Øresund.

Der er ingen af fundene eller fundstederne der er fredet.

Der findes to arkæologiske fundområder vist på bilag 6. Området øst for Københavns Lufthavn Kastrup er en bosættelse fra stenalderen, som blev fundet under marinarkæologiske forundersøgelser forud for anlæggelsen af Øresundsbroen. Det andet mindre område ved den sydlige afslutning af Amager Landevej er også en bosættelse,

som stammer fra slutningen af stenalderen og formentlig bronzealderen. (Kulturarvsstyrelsen, Fund og Fortidsminder).

#### **6.4.3 Fortidsminder og bevaringsværdige bygninger**

Ifølge Kulturarvsstyrelsens database Fredede og bevaringsværdige bygninger er der ingen bygninger i projektområdet, der er fredede eller bevaringsværdige.

Der findes ingen beskyttede sten- eller jorddiger eller andre fortidsminder inden for projektområdet.

#### **6.4.4 Kirker og kirkebyggelinjer**

Tårnby Kirke ligger på den sydlige side af jernbanen og motorvejen overfor centerområdet ved Tårnby St. På grund af den lave omkringliggende bebyggelse er kirken synlig i området. Tårnby Kirke er ikke omfattet af kirkebyggelinje.

Kastrup kirke ligger i yderkanten af undersøgelsesområdet, mens Kastrup Kirkegård ligger på Kastruplundgade ca. 1 km nord for jernbanen og motorvejen.

#### **6.4.5 Fredninger**

Den nærmeste fredning er området i den østligste del af projektområdet omkring den gamle lystbådehavn i Kastrup, området kaldes Kastrup Strandpark og skal bevares som park.

En anden stor fredning er Kalvebodkilen, som ligger uden for projektområdet, vest for Ørestad.

#### **6.4.6 Kulturmiljøer**

Der er ingen udpegede kulturmiljøer i hverken Tårnby Kommune eller Københavns Kommune inden for projektområdet.

## **6.5 Konsekvenser og afværgeforanstaltninger i anlægsfasen**

---

### **6.5.1 Grundløsningen**

Set i forhold til kulturhistoriske interesser er der ingen væsentlige påvirkninger i anlægsfasen. Støjvolden er i sin tid blevet konstrueret af materiale bortgravet fra det område, hvor banen ligger i dag. Der blev i forbindelse med anlæggelsen af landanlægget udført arkæologiske forundersøgelser, og der skal ikke udføres anlægsarbejder på arealer, som ikke allerede er undersøgt eller forstyrret i forbindelse med den oprindelige anlæggelse af det danske landanlæg til Øresundsforbindelsen. Der vil derfor ikke i anlægsfasen være grundlag for at gennemføre yderligere arkæologiske undersøgelser.

I forhold til de kulturhistoriske værdier og interesser over jorden, vil der ikke være påvirkninger i anlægsfasen, da selve anlægsarbejdet vil foregå i banegraven. I forhold til arbejdspladsarealer er der ingen af disse, der er planlagt placeret, så kulturhistoriske interesser i nærområdet kan blive påvirket.

### **6.5.2 Alternativ 1 Fly-over over motorvej**

Alternativ 1 adskiller sig fra de øvrige løsningsforslag ved at have en markant længere anlægsfase, som forventes at blive 2-3 år. Samtidig vil en del af selve anlæggelsen af broen henover motorvejen bevirke, at der skal foregå reelt anlægsarbejde fra mere synlige placeringer.

Det vurderes ikke at anlægsfasen vil påvirke kulturhistoriske interesser eller værdier, hverken over eller under jorden.

### **6.5.3 Alternativ 2 Fly-over bane**

I alternativ 2 er de planlagte arbejdspladsarealer sammenfaldende med arbejdspladsarealerne for grundløsningen. I forhold til påvirkninger fra arbejdspladsarealer henvises derfor til grundløsningen. Anlægsperioden er ca. 2 år, det vil sige, muligvis et halvt til et helt år kortere end for alternativ 1.

Alternativ 2 adskiller sig fra grundløsningen ved, at der skal etableres en arbejdsvej igennem den eksisterende støjvold, som vil komme til at betyde øget støj i anlægsfasen. Banearealet som anvendes til arbejdspladsområde er også bredere end i grundløsningen, og der vil derfor være anlægsarbejde tættere på den nordlige støjvold op imod boldbanerne og boligerne.

Der vil ikke være påvirkninger af kulturhistoriske interesser i anlægsfasen.

### **6.5.4 Tilvalg 1 Perron Kastrup station**

Der vil i anlægsfasen ikke være påvirkninger af kulturhistoriske værdier eller interesser, hverken over eller under jorden. Arbejdspladsen på parkeringspladsen ved Hotel Hilton vil ikke påvirke kulturhistoriske interesser.

### **6.5.5 Tilvalg 2 Overhalingsspor Ørestad Station**

Der vil i anlægsfasen ikke være påvirkninger af kulturhistoriske værdier eller interesser, hverken over eller under jorden. De arealer, som vil blive påvirket i anlægsfasen, har været gravet op i forbindelse med etableringen af jernbanen. Støjvolden er bygget af bortgravet materiale fra det eksisterende banetracé. Der er foretaget arkæologiske forundersøgelser ved anlæggelsen af banen og det anses derfor ikke for nødvendigt at foretage yderligere arkæologiske undersøgelser i anlægsfasen.

## **6.6 Konsekvenser og afværgeforanstaltninger i driftsfasen**

---

### **6.6.1 Grundløsningen**

Grundløsningen vil ikke påvirke kulturhistoriske interesser i driftsfasen.

### **6.6.2 Alternativ 1**

På trods af, at alternativ 1 bliver mere synlig end de øvrige løsningsforslag, vurderes der ikke at være visuelle gener fra alternativ 1, som vil være væsentlige påvirkninger af kulturhistoriske interesser.

Der vil ikke blive påvirket kulturhistoriske interesser ved alternativ 1 i driftsfasen.

### **6.6.3 Alternativ 2**

Der vil ikke blive påvirket kulturhistoriske interesser ved Alternativ 2 i driftsfasen.

### **6.6.4 Tilvalg 1 Perroner Kastrup station**

Der vil ikke blive påvirket kulturhistoriske interesser ved tilvalg 1 i driftsfasen.

### **6.6.5 Tilvalg 2 Overhalingsspor Ørestad Station**

Der vil ikke blive påvirket kulturhistoriske interesser ved tilvalg 2 i driftsfasen.

# 7 Rekreative forhold

## 7.1 Indledning

---

Rekreative interesser i dette projekt handler i høj grad om de grønne områder i byen, beskrevet under kapitel om Arkitektur og landskab. Da kapacitetsudvidelsen sker i et byområde, er rekreative interesser særligt knyttet til de grønne forbindelser og stier på tværs af byen, parkerne, kolonihaverne samt idrætsanlæg.

Det kan i projektet ikke undgås at inddrage rekreative boldbaner til arbejdspladser, selvom det er en væsentlig påvirkning af de samlede rekreative interesser. Alternative muligheder er undersøgt, men kan ikke lade sig gøre, fordi det vil give et øget behov for ekspropriation af private boliger.

## 7.2 Lovgrundlag

---

Lovgrundlaget for de rekreative interesser findes i udpegningerne i kommuneplanerne, som f.eks. retningslinjerne for arealer udlagt til kolonihaveområder, idrætsanlæg, parker og andre offentlige fritidsformål. For alle udpegningerne findes særlige retningslinjer, som skal følges, når der etableres nye anlæg.

## 7.3 Metode

---

De rekreative interesser er undersøgt. De rekreative interesser kan både være natur, kulturhistorie og faciliteter som parker, idrætsanlæg, kolonihaver m.m.

De rekreative oplevelsesmuligheder er kortlagt langs banen, bl.a. på grundlag af oplysninger fra kapitlet om planforhold, hvor de kommuneplanlagte rekreative områder er beskrevet.

En kortbladsanalyse af de rekreative forhold danner grundlag, for at se en sammenhæng mellem de enkelte rekreative områder, som f.eks. stier, der forbinder de rekreative arealer som f.eks. parker, sportsanlæg, kolonihaver m.m.

Besigtigelser i området giver et overblik over de rekreative områder, oplevelsesmuligheder og en fornemmelse af, hvordan de anvendes. Besigtigelsen giver også en rummelig forståelse af, hvordan de rekreative forhold bliver påvirket af omgivelserne i dag, herunder påvirkninger fra trafik, støj m.m.

## 7.4 Eksisterende forhold

---

De rekreative oplevelsesmuligheder i projektområdet er præget af at ligge bynært. Foruden planlagte større rekreative områder, bliver også mindre grønne områder anvendt til hverdags rekreative aktiviteter, som f.eks. gåture eller hundeluftning.

**Kolonihaver** - er udlagt til rekreative områder. Det drejer sig bl.a. om kolonihaverne både nord og syd for jernbanen og motorvejen umiddelbart øst for Ørestad Station i

Københavns Kommune. Foruden at være rekreative arealer for brugere fremstår kolonihaverne også som grønne oaser i bybilledet. Kirkevang kolonihaver ligger lige op ad Kastrup Kirkegård. Både kolonihaverne og kirkegården er udlagt som rekreativt område Tårnby i Kommuneplan 2006-2012.

**Spejderhytter og fritidsklubber** - I de grønne områder omkring Tårnby Stadion syd for jernbanen ligger der to spejderhytter. Den ene ligger i den vestlige del og den anden ud mod boligområdet ved Gemma's vej. I samme grønne område ligger også fritidsklubber. Helt ned mod jernbanen tæt på støjvolden ved Nyhøj Alle ligger en mindre spejderhytte.



**Figur 7-1** Spejderhytte tæt ved Tårnby Stadion.

**Byparken** - Byparken er et centralt rekreativt område tæt på Tårnby Station. Den er anlagt i det gamle landevejstracé efter anlæggelsen af den nye motorvej. Området indeholder foruden stier og cykelstier, vand som et gennemgående element. Der er lagt op til forskellige rekreative aktiviteter gennem parken med forskellige mindre byhaver og stier på langs og på tværs af overdækningen, her er vigtige adgangsforbindelser for gående og cyklende.

**Idrætsanlæg og andre faciliteter** - Tårnby stadion er et af de andre områder udlagt til rekreative aktiviteter. Syd her for ligger den tidligere travbane, der er omdannet til Travbane Parken, den består primært af idrætsbaner.

Umiddelbart øst for Amager Landevej ligger en grøn bræmme langs med jernbanen. Det er idrætsanlæg og grønne områder omkring Kastrupgård Skole samt haveforeningen Kirkevang.

På den nordlige side af jernbanen og motorvejen helt ud mod Øresund ligger en mindre lystbådehavn.



**Figur 7-2 Idrætsanlæg syd for Kastrupgård Skole.**

På den østlige side af Kastrupvej ligger igen et stort idrætsanlæg med tre fodboldbaner.

**Stier** - Kastruplundsgade er ført over motorvejen og Øresundsbanen på en stibro med forbindelse til Ellehammersvej. Det giver beboerne nord for Øresundsbanen og motorvejen en let og sikker adgang til lufthavnen og Københavns Lufthavn, Kastrup Station. Denne overgang over jernbanen og motorvejen, samt overgangen ved Tårnby overdækningen er vigtige forbindelsesled, som bryder den barriere som jernbanen og motorvejen ellers udgør i området.

Fra gang- og cykelbroen over motorvejen og jernbanen og mod vest langs Øresundsbanen løber en gang- og cykelsti som ender ved Byparken ved Tårnby Station. Denne sti er også et vigtigt rekreativt forbindelsesled for cyklende og gående i lokalområdet. Den giver bl.a. mulighed for at krydse Amager Landevej via en underføring.



**Figur 7-3** Gang- og cykelsti langs jernbanen set fra Kastrupvej mod vest.

I den sydlige del af Travbane Parken starter en rekreativ gang- og cykelsti som fortsætter op gennem arealerne ved Tårnby Stadion og videre over overdækningen ved Tårnby Station op gennem Byparken og ender ved Vandtårnet ved Engelsvej.

Der er ingen rekreative arealer på den sydlige side af jernbanen og motorvejen øst for Amager Landevej da hele arealet i dag er lufthavnsarealer.

## **7.5 Konsekvenser og afværgeforanstaltninger i anlægsfasen**

---

### **7.5.1 Grundløsningen**

Den væsentligste påvirkning vil være inddragelsen af boldbanerne mellem motorvejen og Gl. Kirkevej i anlægsperioden. De planlagte arbejdspladsarealer vil inddrage samtlige boldbaner mellem tennisbanerne ved Amager Landevej og Nyhøj Allé i en periode på ca. 16-18 måneder, jf. Figur 7-4. Plænearealet med spredt krat og ældre træer friholdes for ekspropriation. På trods af, at der findes andre boldbaner nord for Gl. Kirkevej og længere mod øst, anses det for at være den væsentligste påvirkning i selve anlægsfasen, at der i alt inddrages et areal, der svarer til 5 fodboldbaner, for de brugere, der normalt benytter sig af banerne. Der er i forbindelse med kapacitetsudvidelsen behov for arbejdspladsarealerne. Boldbanerne inddrages til bygge- og oplagringsplads, fordi det ikke er muligt at finde andre egnede arealer tæt på anlægsområderne og for at undgå at ekspropriere private boliger. I samarbejde med Tårnby Kommune vil det blive fastlagt, hvordan det undgås, at den midlertidige inddragelse af boldbanerne får en væsentlig negativ betydning for mulighederne for at dyrke sport og bevæge sig i lokalområdet.



**Figur 7-4** Arbejdspladsarealer fra Amager Landevej og mod øst på den nordlige side af banen, det drejer sig om et areal der svarer til fem fodboldbaner, én vest for græsarealet med træer og fire øst for græsarealet. De hvide felter er tennisbaner og græsarealet med de ældre træer.

En anden mindre væsentlig påvirkning i anlægsfasen er i relation til gående og cyklister, der kan opleve gener ved midlertidig lukning på ca. 16-18 måneder af cykel- og gangstien parallelt med banen omkring Listevej og Nyhøj Allé i hhv. den vestlige og den østlige del af strækningen. Der vil i anlægsfasen blive henvist til andre passager på nærliggende veje således, at der stadig vil være forbindelse mellem de dele af stiforløbet, der ikke vil være lukket.

Generne og omlægning af stiforløb vil blive formidlet til borgere og brugere.

### **7.5.2 Alternativ 1 Fly-over over motorvej**

De planlagte midlertidige arbejdspladsarealer inddrager samtlige boldbaner på begge sider af Gl. Kirkevej. Banerne nord for Gl. Kirkevej skal anvendes til jorddepot. Set i forhold til de normale brugere af banerne må en inddragelse af samtlige baner omkring Gl.Kirkevej i 2-3 år anses for at være en væsentlig påvirkning. Ved yderligere detaljering af anlægsfasen, kan det evt. være muligt at optimere anlægsfasen og dermed åbne op for adgang til visse af banerne inden den endelige afslutning af den samlede anlægsfase. De øvrige rekreative ude arealer som knytter sig til institutionerne omkring Gl. Kirkevej vil også blive påvirket af trafikken og støjen fra trafikken til og fra arbejdspladsarealerne. Det samme vil gøre sig gældende for ude opholdsarealerne omkring de boliger på Gl.Kirkevej, der ligger tættest på arbejdspladsarealerne.



**Figur 7-5 Arbejdspladsarealer og jorddeponi fra Amager Landevej og mod øst. Det drejer sig om fem boldbaner på den sydlige side af Gl. Kirkevej og to mindre baner nord for Gl. Kirkevej.**

På den sydlige side af banen vil der i anlægsfasen være behov for at rive rampen for cykel- og gangbroen over motorvejen mellem Kastruplundgade og Ellehammersvej ned. Der etableres en ny cykelrampe og trappe, inden nedrivning, vest for den eksisterende metrobro. Efter endt anlægsfase genetableres den nuværende overgang.

### 7.5.3 Alternativ 2 Fly-over over bane

I alternativ 2 er de planlagte arbejdspladsarealer sammenfaldende med arbejdspladsarealerne for grundløsningen, det vil sige, samtlige boldbaner mellem motorvejen og Gl. Kirkevej, anlægsperioden vil vare 2 år, det vil sige lidt kortere end anlægsfasen for alternativ 1, men lidt længere end grundløsningen. I forhold til beskrivelse af påvirkninger fra arbejdspladsarealer henvises derfor til grundløsningen, men altså i to sæsoner.

Alternativ 2 adskiller sig fra grundløsningen ved, at der skal etableres en arbejdsvej igennem den eksisterende støjvold, som vil komme til at betyde øget støj i anlægsfasen. Banearealet som anvendes til arbejdspladsområde er også bredere end i grundløsningen og der vil derfor være anlægsarbejde tættere på den nordlige støjvold op imod boldbanerne og boligerne.



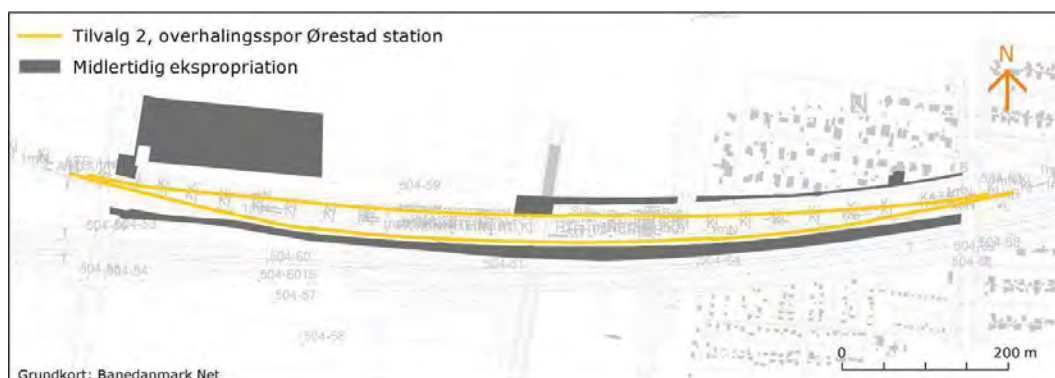
**Figur 7-6 Arbejdspladsarealer fra Amager Landevej og mod øst. Det drejer sig om fem fodboldbaner på den nordlige side af banen.**

### 7.5.4 Tilvalg 1 Perron Kastrup Station

Der er ingen rekreative områder, som vil blive påvirket i anlægsfasen.

### 7.5.5 Tilvalg 2 Overhalingsspor Ørestad Station

En væsentlig påvirkning af rekreative områder i anlægsfasen vil være forbundet med midlertidig ekspropriation af en kolonihave i den sydlige del af Kolonihaveforeningen H/F Våren 1949. Dette skyldes, at der skal anlægges en arbejdsvej, i forbindelse med etablering af spurs i støjvolden mellem banen og kolonihaveforeningen. For de øvrige kolonihaver vil der være støjgener i anlægsfasen, jf. fagnotatet om støj, vibrationer og øvrige miljøgener i anlægsfasen.



Figur 7-7 Arbejdspladsarealer ved Ørestadstation tæt på kolonihaven H/F Våren 1949.

## 7.6 Konsekvenser og afværgeforanstaltninger i driftsfasen

### 7.6.1 Grundløsningen

I driftsfasen, vil de rekreative forhold i området ikke blive påvirket, da arbejdspladsarealerne vil blive retableret som boldbaner og stisystemerne igen vil blive åbnet for færdsel.

### 7.6.2 Alternativ 1 Fly-over over motorvej

Der kan blive tale om mindre påvirkninger af boldbaner, helt tæt på banen i form af støj og lys samt udsigt til fly-overen, der med sin samlede højde på 13 m vil rage op over den eksisterende støjvold. De visuelle påvirkninger er beskrevet i kapitlet om Arkitektur og landskab og støjpåvirkningerne i fagnotatet om støj. Det vurderes samlet set, at ingen af de ovennævnte påvirkninger af boldbanerne vil være af væsentlig karakter, da boldbaner ikke i særlig grad er følsomme overfor støj og visuelle gener som andre rekreative arealer.

### 7.6.3 Alternativ 2 Fly-over over bane

Alternativ 2 vil ikke påvirke rekreative interesser i driftsfasen.

### 7.6.4 Tilvalg 1 Perron Kastrup Station

Vil ikke påvirke rekreative interesser i driftsfasen.

### **7.6.5 Tilvalg 2 Overhalingsspor Ørestad Station**

Tilvalg 2 vil ikke påvirke rekreative interesser i driftsfasen. Den eksproprierede kolonihave vil blive genetableret og arbejdsvejen fjernet.

# 8 0-Alternativet

0-Alternativet udgør det basisscenarie, der er sammenligningsgrundlag for de øvrige alternativer. 0-Alternativet beskriver situationen i 2025 uden udbygning af banen, men med udrulning af ERTMS, samt trafikale effekter som følge af etablering af ny bane København – Køge – Ringsted samt etablering af Femern forbindelsen.

## **8.1 Planforhold**

---

Ved 0-Alternativet vil der ikke være påvirkninger af planforhold.

## **8.2 Arkitektur og landskab**

---

Ved 0-Alternativet vil der ikke være påvirkninger af de arkitektoniske og landskabelige forhold.

## **8.3 Kultur**

---

0-Alternativet vil ikke påvirke kulturhistoriske interesser.

## **8.4 Rekreative interesser**

---

0-Alternativet vil ikke påvirke rekreative interesser.

## 9 Oversigt over eventuelle mangler ved undersøgelserne

Grundlaget for at vurdere konsekvenserne af projektet i anlægs- og driftsfasen anses for at være tilstrækkelig for fagområderne planforhold, arkitektur og landskab, kulturhistorie samt rekreative interesser.

På nuværende tidspunkt foreligger der endnu ikke endelige visualiseringer af alternativerne for fly-over eller endelige skyggeberegninger. Når de ligger klar vil det være muligt, at få et bedre indtryk af den visuelle påvirkning fra disse løsninger.

# 10 Referencer

Banedanmark (2010). Femern Bælt - danske jernbanelandanlæg. Miljømålsætninger. Natur, overfladevand og fredning. Notat af 21.06.2010.

Banedanmark (2006). Afvanding af sporarealer. Banenorm BN 1-1 1-1. Udgivet den 01/10/2006.

Banedanmark (2003). Vejledning til miljø- og vandløbssager i forbindelse med afvandingsanlæg. Banenorm BN 3-12-2. Godkendt 04/07/2003.

By- og Landskabsstyrelsen (2010a). Forslag til Natura 2000-plan 2009-2015. Vestamager og havet syd for. Natura 2000-område nr. 143, Habitatområde H127, Fuglebeskyttelsesområde F111. Miljøministeriet, By- og Landskabsstyrelsen. 2010.

Frandsen, Karl-Erik, m.fl. 2002. Amager.

Klavnsen, Jes: "Øresundsforbindelsen og Tårnby Kommune - en byplanhistorisk rapport" april 1992.

Kulturarvsstyrelsens database, Fund og Fortidsminder, foråret 2011

Københavns Kommune, 1992: Bydelsatlas Amager.

Københavns Kommune, 2007: Lokalplan 408 for HF. Våren.

Miljøministeriet, 2007: Vejledning om landskabet i kommuneplanlægningen.

Miljø- og Energiministeriet, Skov- og Naturstyrelsen, 1997: SAVE - Vejledning, Kortlægning og registrering af byers og bygningers bevaringsværdi og udarbejdelse af kommuneatlas.

Miljø- og Energiministeriet, 1997: Lokalplan og Kommuneplantillæg for Københavns Lufthavn Kastrup.

A/S Øresundsforbindelsen, 1997: Tårnby Station - 8 minutter fra København

A/S Øresundsforbindelsen, 1995: Bane og vej til Øresund.

[http://www.taarnbybib.net/pdf-filer/glemmer\\_du/2004/0407\\_hosttid.pdf](http://www.taarnbybib.net/pdf-filer/glemmer_du/2004/0407_hosttid.pdf)

Tårnby Kommune, 1979. Lokalplan 31 Skole og idrætsanlæg i Kastrup.

# 11 Bilag

## **11.1 Planforhold**

---

Bilag 1: Luftfoto over området med løsningsforslag tegn. nr. TMI\_1\_KO\_O\_001

Bilag 2: Planforhold tegn. nr. TMI\_1\_KO\_O\_002

Bilag 3: Planforhold Kommuneplaner tegn. nr. TMI\_1\_KO\_O\_003

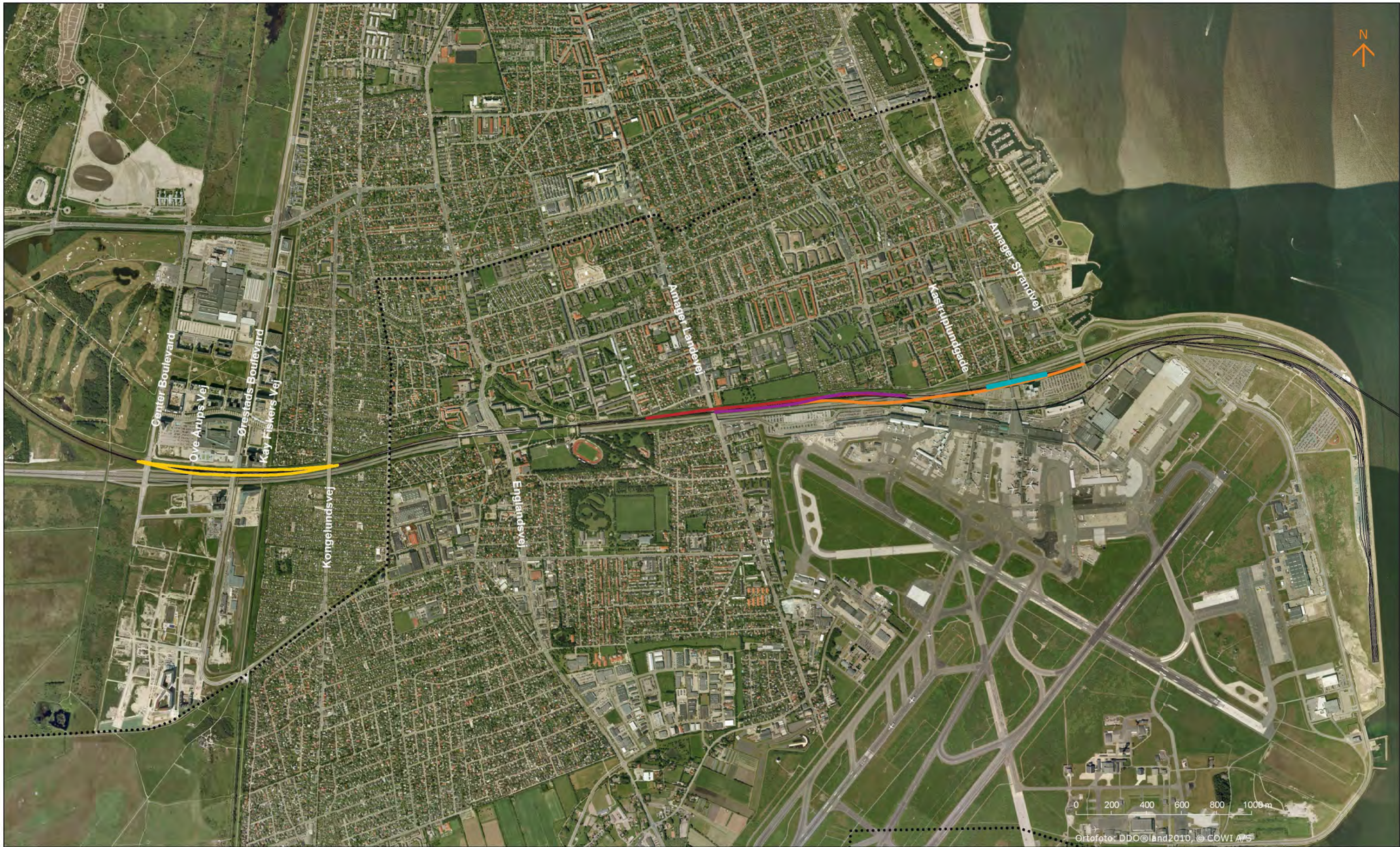
## **11.2 Kultur**

---

Bilag 4: Højt målebordsblad Tegn. nr. TMI\_1\_KO\_O\_004

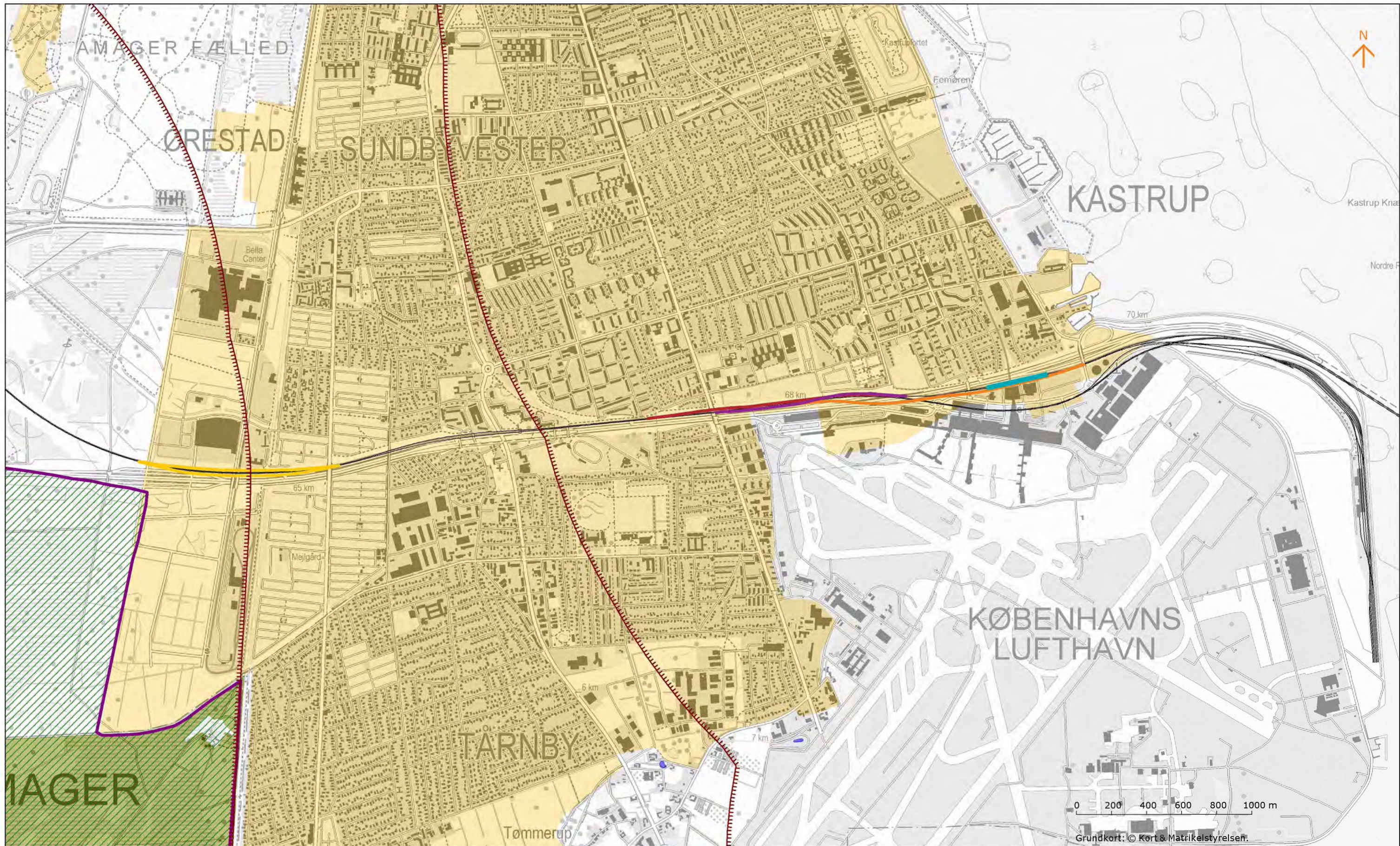
Bilag 5: Lavt målebordsblad Tegn. nr. TMI\_1\_KO\_O\_005

Bilag 6: Kulturhistoriske udpegninger Tegn. nr. TMI\_1\_KO\_O\_006.





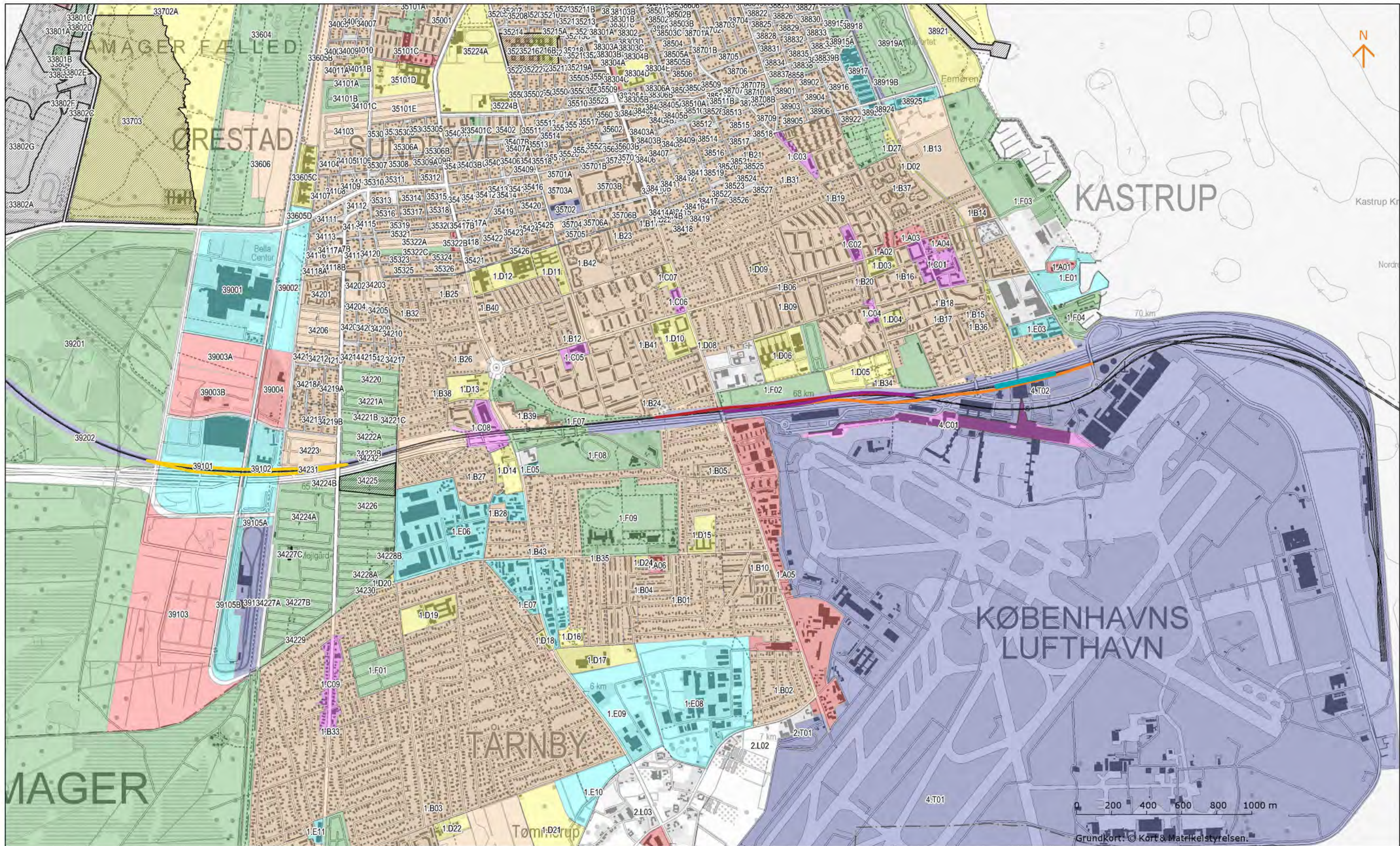
- Grundløsning
- Alternativ 1, fly-over over motorvej
- Alternativ 2, fly-over over bane
- Tilvalg 1, perroner ved godsskunt Kastrup
- Tilvalg 2, overhalingsspor Ørestad station
- Eksisterende spor
- Kommunegrænse

|  |  |  |
|--|--|--|
| <br>Banedanmark<br>Amerika Plads 15<br>2300 København Ø | Verificeret af Rådgiver  | <br>COWI JV / ATKINS<br>Parallevej 2<br>2800 Kongens Lyngby |
|  | Godkendt af Trafikstyrelsen                                      |  |
| Tegningsnavn:<br><b>Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen</b>   | 1. Udgave<br>12.03.2011 JLM<br>14.03.2011 MMPE<br>15.03.2011 UVA | Seneste udgave<br>30.05.2011 JLM<br>30.05.2011 MMPE<br>30.05.2011 UVA  |
| Filnavn:<br>TMI_1_KO_O_001.WOR   | Måst:<br>1:20000 (A3)  | Arkiverede tidligere version/tegningsnr.:<br>1.0   |
| Sprog:<br>Dansk  | Udgave:<br>2.0   | Tegningsnr.:<br>TMI_1_KO_O_001 <b>Bilag 1</b>  |



- Grundløsning
- Alternativ 1, fly-over over motorvej
- Alternativ 2, fly-over over bane
- Tilvalg 1, perroner ved godsskunt Kastrup
- Tilvalg 2, overhalingsspor Ørestad station
- Eksisterende spor
- EF-habitatområde
- EF-fuglebeskyttelsesområde
- §3 beskyttet strandeng
- §3 beskyttet sø
- Byzone
- Kystnærhedszone

|  |                                 |   |
|--|---------------------------------|---|
| <br>Banedanmark<br>Arternika Plads 15<br>2300 København Ø | Verificeret af Rådgiver         | <br><b>COWI/ATKINS</b><br>Cowi A/S<br>Parlevvej 2<br>2800 Kongens Lyngby |
|  | Godkendt af Trafikstyrelsen     |   |
| Tegningsnavn:<br><b>Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen</b>   | 1. Udgave                       | Seneste udgave  |
| Planforhold  | Konstrueret (Dato og Initiale)  | 30.05.2011 JLM  |
|  | 12.03.2011 BJO                  |   |
|  | Kontrolleret (Dato og Initiale) | 30.05.2011 MMPE   |
|  | 14.03.2011 MMPE                 |   |
| Godkendt (Dato og Initiale)  | 30.05.2011 UVA                  |   |
| 15.03.2011 UVA   |                                 |   |
| Titelnavn  | Måb                             | Side/af side  |
| TMI 1 KO O 002.WOR   | 1:20000 (A3)                    | 1 (1)   |
| Kontrakt   | Sprog                           | Udgave  |
| Danmark  | Dansk                           | 3.0   |
| Aflæs tidligere version/tegningsnr.:   |                                 | 2.0   |
| Tegningsnr.:   |                                 | TMI_1_KO_O_002 <b>Bilag 2</b>   |





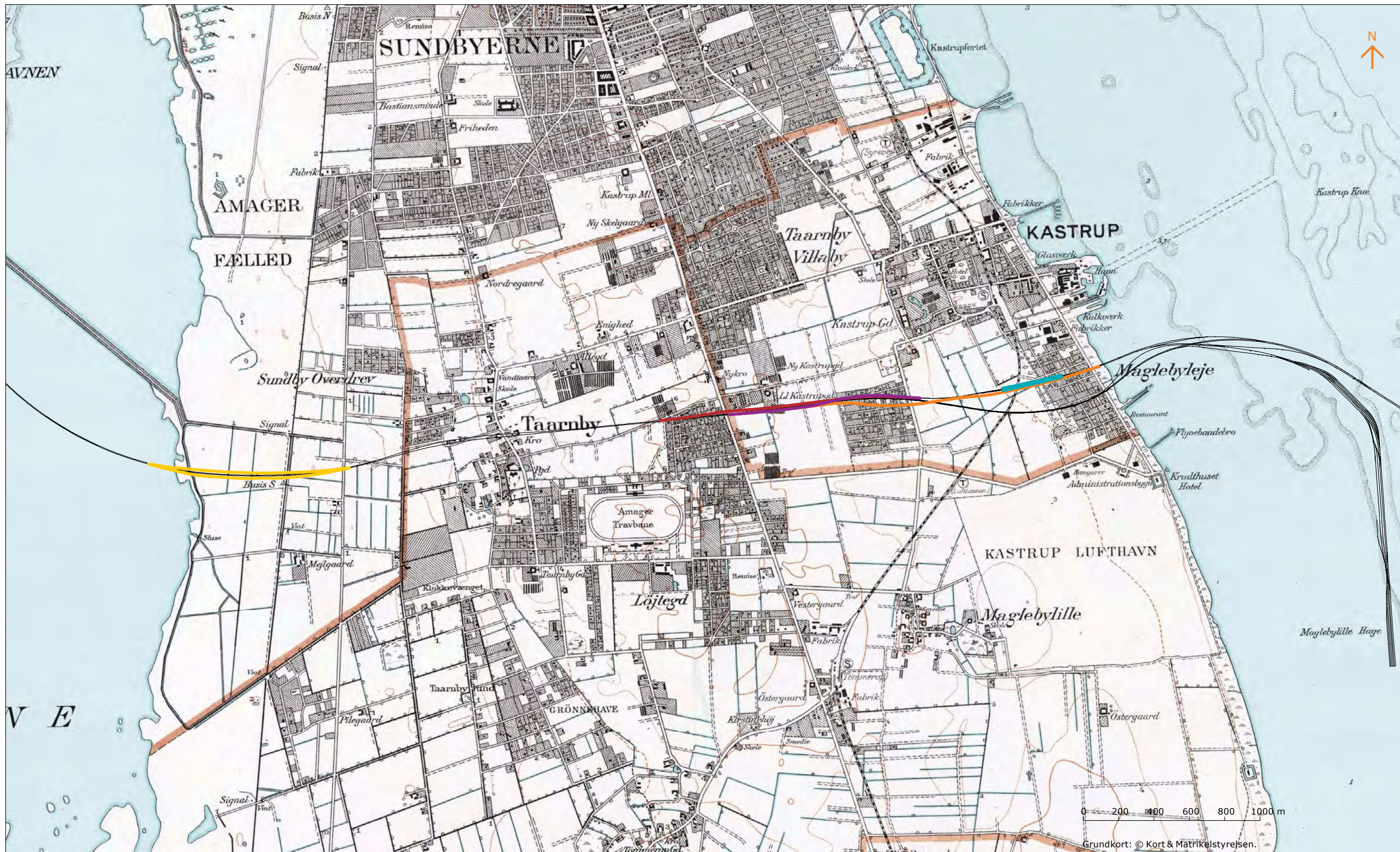
- Grundløsning
- Alternativ 1, fly-over over motorvej
- Alternativ 2, fly-over over bane
- Tilvalg 1, perroner ved godsshunt Kastrup
- Tilvalg 2, overhalingsspor Ørestad station
- Eksisterende spor
- Boligområde
- Blandet bolig og erhverv
- Erhvervsområde
- Område til butikformål
- Offentlige formål
- Rekreation / fritidsformål
- Tekniske anlæg
- Kommuneplanramme, forslag

|  |  |   |
|--|--|---|
| <br>Banedanmark<br>Amerika Plads 15<br>2300 København Ø | Verifikoret af Rådgiver<br>Godkendt af Trafikstyrelsen           | <b>COWI/ATKINS</b><br>COWI JV / ATKINS<br>Parallevej 2<br>2800 Kongens Lyngby |
|  | Tegningens titel<br><b>Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen</b>  |   |
| Planforhold<br><b>Kommuneplaner</b>  | 1. Udgave<br>12.03.2011 BJO<br>14.03.2011 MMPE<br>15.03.2011 UVA | Seneste udgave<br>30.05.2011 JLM<br>30.05.2011 MMPE<br>30.05.2011 UVA         |
| Titlenavn<br><b>TMI 1 KO O 003.WOR</b>   | Målestok<br><b>1:20000 (A3)</b>                                  | Arketype<br><b>1 (1)</b>  |
| Sprog<br><b>Dansk</b>  | Udgave<br><b>2.0</b>   | Tegningsnr.<br><b>TMI 1 KO O 003</b>  |
|  |  | <b>Bilag 3</b>  |





- Grundløsning
- Alternativ 1, fly-over over motorvej
- Alternativ 2, fly-over over bane
- Tilvalg 1, perroner ved godsshunt Kastrup
- Tilvalg 2, overhalingsspor Ørestad station
- Eksisterende spor

|  |  |   |
|--|--|---|
| <br>Banedanmark<br>Amerika Plads 15<br>2100 København Ø | Verificeret af Rådgiver  | <br><b>COWI</b><br>COWI JV / ATKINS<br>Parallevej 2<br>2800 Kongens Lyngby |
|  | Godkendt af Trafikstyrelsen                                      |   |
| Tegningsnavn<br>Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen   | 1. Udgave<br>12.03.2011 BJO<br>14.03.2011 MMPE<br>15.03.2011 UVA | Seneste udgave<br>30.05.2011 JLM<br>30.05.2011 MMPE<br>30.05.2011 UVA   |
| Filnavn<br>TMI_1_KO_O_004.WOR  | Mål<br>1:20000 (A3)  | Side/af sider<br>1 (1)  |
| Kontrakt<br>Dansk  | Sprog<br>Dansk   | Udgave<br>2.0   |
| Aflever tidligere version/tegninger.<br>Tegningsnr.<br>TMI_1_KO_O_004  |  | <b>Bilag 4</b>  |



- Grundløsning
- Alternativ 1, fly-over over motorvej
- Alternativ 2, fly-over over bane
- Tilvalg 1, perroner ved godsskunt Kastrup
- Tilvalg 2, overhalingsspor Ørestad station
- Eksisterende spor

|  |                             |   |
|--|-----------------------------|---|
| <br>Banedanmark<br>Amerika Plads 15<br>2100 København Ø | Verificeret af Rådgiver     | <br><b>COWI</b> / ATKINS<br>Paralevej 2<br>2800 Kongens Lyngby |
|  | Godkendt af Trafikstyrelsen |   |
| Tegningsnavn<br>Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen   |                             | 1. Udgave<br>12.03.2011 BJO 30.05.2011 JLM  |
| Lave målebordsblade  |                             | Godkendt (Dato og Initialer)<br>14.03.2011 MMPE 30.05.2011 MMPE<br>Godkendt (Dato og Initialer)<br>15.03.2011 UVA 30.05.2011 UVA                    |
| Filnavn<br>TMI_1_KO_O_005.WOR  | Mål<br>1:20000 (A3)         | Side/af sider<br>1 (1)  |
| Kontrakt<br>Dansk  | Sprog<br>Dansk              | Udgave<br>2.0   |
|  |                             | Aflever tidligere version/tegninger.<br>1.0<br>Tegningsnr.<br>TMI_1_KO_O_005 <b>Bilag 5</b>   |



- Grundløsning
- Alternativ 1, fly-over over motorvej
- Alternativ 2, fly-over over bane
- Tilvalg 1, perroner ved godsshunt Kastrup
- Tilvalg 2, overhalingsspor Ørestad station
- Eksisterende spor

- Fredet område
- Kulturhistorisk område
- Kulturarv anlæg
- ★ Fredet fortidsminde

|  |  |   |
|--|--|---|
| <br>Banedanmark<br>Amerika Plads 15<br>2300 København Ø        | Verifikoret af Rådgiver  | <br>COWI JV / ATKINS<br>Parallelsvej 2<br>2800 Kongens Lyngby                             |
|  | Godkendt af Trafikstyrelsen                                      |   |
| Tegningens navn<br><b>Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen</b> | 1. Udgave<br>12.03.2011 BJO<br>14.03.2011 AKJO<br>15.03.2011 UVA | Seneste udgave<br>30.05.2011 JLM<br>30.05.2011 MMPE<br>30.05.2011 UVA                     |
| Filnavn<br>TMI_1_KO_O_006.WOR                                  | Måst<br>1:20000 (A3)   | Arkiverede sider<br>1 (1)   |
| Sprog<br>Dansk   | Udgave<br>2.0  | Afleverede version/tegningsnr.<br>1.0<br>Tegningens navn<br><b>TMI_1_KO_O_006 Bilag 6</b> |