

Krimsvvej

Startreddegørelse

Bilag I





Luftfoto af Østamager set mod nordvest. Det aktuelle lokalplanområde er vist med gul ramme. Lokalplan nr. 346 er vist med hvid stiptet ramme. (JW Luftfoto marts 2006).

Baggrund

Det østlige Amager undergår i disse år en markant omdannelse fra industri kvarter til et attraktivt kystnært byområde. Den nye Amager Strandpark blev indviet i 2006, metroens etape 3 åbner i september 2007 og nyt boligbyggeri er opført på begge sider af metrolinien. Lokalplan nr. 346 "Østamager III" udgør det planmæssige grundlag for dele af denne forvandling og omfatter også det aktuelle lokalplanområde. Opførelse af ny bebyggelse eller indretning af boliger her forudsætter imidlertid supplerende lokalplan.

Med udgangspunkt i individuelle aktuelle byggeønsker indledte en gruppe af grundejere i lokalplanområdet for nogle år siden et samarbejde med kommunen om områdets udvikling. Resultatet af samarbejdet foreligger nu i form af en helhedsplan, som foreslås at danne principgrundlag for lokalplanarbejdet og de videre forhandlinger med de enkelte grundejere.

Helhedsplanen, der omfatter ca. 135.000 m² og rummer bebyggelse fra 2- 21 etager, er udarbejdet af arkitektfirmaet SLA AVS.

For ejendomme nord for Øresundsvej er der også fremsendt byggeønsker, der forudsætter ændring af lokalplan nr. 346. Ønsket er at bygge en butiks- og boligbebyggelse med underjordisk parkering i stedet for det planlagte parkeringshus. Grundejernes forudsætning er, at den maksimale bebyggelsesprocent øges fra 90 til 110 for boligområderne under ét. Ejendommene er ikke medta-

Forsidefoto: Visualisering af idéskitse til bebyggelse ved en udsigtsplads ved Amager Strandvej.

get i det aktuelle lokalplanområde, da det endnu ikke er lykkedes grundejerne indbyrdes og beboerne at blive enige om en underjordisk parkeringsløsning som erstatning for parkeringshuset.

Lokalplanområdet og kvarteret



Det tidligere krudtmagasin er fredet.



De to bevaringsværdige bygninger.

Krimsvej-området er i dag både anvendelsesmæssigt og bebyggelsesmæssigt et 'broget' erhvervsområde. Området rummer 1-4-etages større og mindre fritliggende bygninger og haller, nogle tomme andre med mindre produktionsvirksomheder, enkelte nyindrettede serviceerhverv og en privatskole. Grundarealet er ca. 108.000 m² og etagearealet er ca. 57.000 m² svarende til en bebyggelsesprocent på ca. 53. Enkelte ejendomme er tilladt nedrevet.

Området er opdelt i små og store grunde, og matrikelstrukturen er karakteriseret ved mange øst-vestgående skel fra områdets tid som strandenge, især i den sydlige del. Store dele af bebyggelsen er nedslidt. En mindre 1-etages bygning mod Amager Strandvej, tidligere brugt til krudtmagasin, er fredet. To bygninger mod Krimsvej er udpeget som bevaringsværdige i lokalplan nr. 346. En værdifuld allé-beplantning langs parallelvejen til Amager Strandvej markerer områdets afgrænsning mod øst.

Mod nord og vest er lokalplanområdet omgivet af nyopførte eller nyere etageboligbebyggelse og mod syd af villabebyggelse. Nord for Øresundsvej vest for den tidligere Amagerbanes tracé er der fortsat ubebyggede arealer. Mod øst er der frit udsyn til Øresund, den fredede Amager Strandpark og den fremtidige lystbådehavn ved Prøvestenen.



Luftfoto af det bebyggelsesmæssigt 'brogede' lokalplanområde set mod sydøst.

Helhedsplanens forslag til bebyggelsesplan med eksisterende og ny bebyggelse.



Eksempel.

Principsnit- og plan af kvarteret "Støberiet" viser varieret bebyggelse og etageantal og varieret anvendelse af bygningerne.

Helhedsplanen



Visualisering af idéskitse til fremtidig kvarterplads.

Forslag til helhedsplan bygger videre på en tidlig skitse for den sydlige del af området, som SLA udarbejdede for Nordicom Bolig, der ejer en stor del af grundene her.

Forslaget indeholder eksisterende og ny bebyggelse med erhverv og boliger og forskellige bygningstyper, herunder 1-2 etages rækkehuse, boligpåbygninger på eksisterende erhvervsbebyggelse, karréer og stokke i 3-7 etager og højhuse i 12- 21 etager, højest ved metrostationen.

Bebyggelsesplanen og bygningerne er orienteret øst-vest med 5 gennemgående passager, der strukturerer området og forbinder Krimsvej og Amager Strandvej. Der ønskes opført ca. 135.000 m² etageareal, svarende til en bebyggelsesprocent på ca. 125 beregnet for området under ét, varierende fra ca. 15 til 200 procent for de enkelte grunde. I den foreliggende bebyggelsesplan udgør erhvervsandelen ca. 20 procent og boligandelen 80 procent. Friarealet udgør ca. 10 procent af erhvervsetagearealet og 43 procent af boligetagearealet.

Intentionen er, at udadvendte funktioner i højhusenes stueetager skal trække mennesker igennem området og skabe liv i byrummene. De ubebyggede arealer forudsættes anlagt som en sammenhængende flade uden hegning og uden hensyn til eksisterende matrikelskel og indrettes med forskellige rekreative og brugsmæssige kvaliteter. Der er taghaver, lukkede karrégårde, større og mindre grønne pladser, smalle smøger og bymæssige aktivitetstorve, der knytter sig til bebyggelsen og de fem passager.

Tilkørsel til området sker hovedsageligt fra Amager Strandvej via den eksisterende parallelvej. Fra Øresundsvej er der indkørsel til et supermarked, der ønskes opført ved hjørnet af Amager Strandvej. Hovedparten af terrænparkeringen er koncentreret langs Krimsvej i en tæt beplantning. Mindst 1/3 af parkeringen etableres i underjordiske anlæg, enkelte steder i stueplan i eksisterende erhvervsbygninger.

Vurdering

Efter forvaltningens opfattelse indeholder helhedsplanen et kvalificeret bud på industriområdets omdannelse til et varieret og levende stationsnært byområde. Området vil indeholde en blanding af serviceerhverv, kontorer, kreative erhverv og boliger, og vurderes at kunne blive en spændende bydel med en høj grad af fortætning omkring stationen. Amager Strandvej kan på strækningen blive en "lille riviera" med publikumsorienteret serviceerhverv, som cafeer, restauranter og butikker, som vil tiltrække mange forskellige typer mennesker og kulturliv. Byarkitektonisk vil bebyggelsen bidrage til at tegne en markant byfront mod Sundet og Øresundsbroen. Indtil videre er det kun bygningvolumener og signaturer, men intentionen er, at hvert højhus og nye bygninger i øvrigt skal have sin egen arkitektoniske fremtræden. For højhusene er det vigtigt, at de har en slankhed, spændstighed og arkitektonisk kvalitet, der lever op til deres funktion som byens pejlemærker langs kysten.

Internt i området vil højhusene også fungere som lokale fikspunkter for de mindre kvarterer, som området er opdelt i.

Kombinationen af forskellige bygningstyper, ens bygningsorientering og slanke højhuse, præcist placerede i fast takt ned gennem området tilfører området sin

Helhedsplanens kvalitetsguidelines



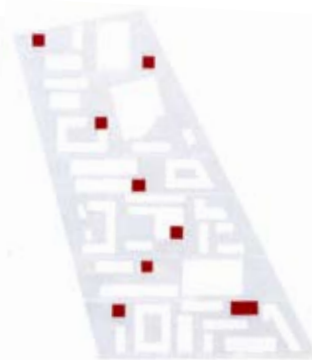
Disponering af området i kvarterer, hvor hver kvarter gives navn efter de tidligere erhverv: "Raffineriet", "Bliktønden", "Voksfabrikken" og "Støberiet" m.v.



Erhverv indrettes i eksisterende og nyt byggeri.



Påbygninger på de eksisterende erhvervsejendomme.



Højhuse placeres ved pladser og markerer de forskellige kvarterer.



Grønne byrum og områder knytter sig til torve og pladser for at skabe liv og variation mellem husene. Der arbejdes på at en større del af parkeringen placeres i konstruktion.



Grønne strøg som eksisterer i dag bevares og forstærkes.



Adgang til området sker ad de øst-vest gående strøg via den eksisterende parallelvej langs Amager Strandvej.



Fladen tænkes anlagt som en i princippet sammenhængende flade uden hegning. Opdelingen af fladen til forskellig anvendelse sker ved mønstre og mindre niveauspring i belægningene.

Lokalplanforslaget vil blive suppleret af guidelines for bebyggelse og byrum.



Eksempel på kvartersplads med forretninger og cafeer.



Eksempel på påbygning over eksisterende byggeri.



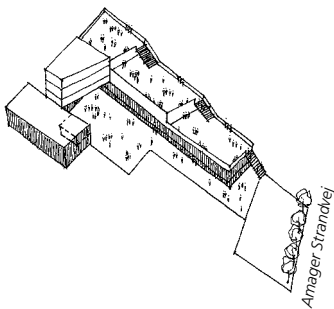
Eksempel på en sammenhængende belægningsflade, der opdeles af mønstre i belægningen.



Eksempel på aktivitetsplads.



Modelfoto af "Tvister", forslag til højhus ved det fredede krudthus.



Filipkolens byggeønsker. De eksisterende bygninger er vist med lodret skravering.

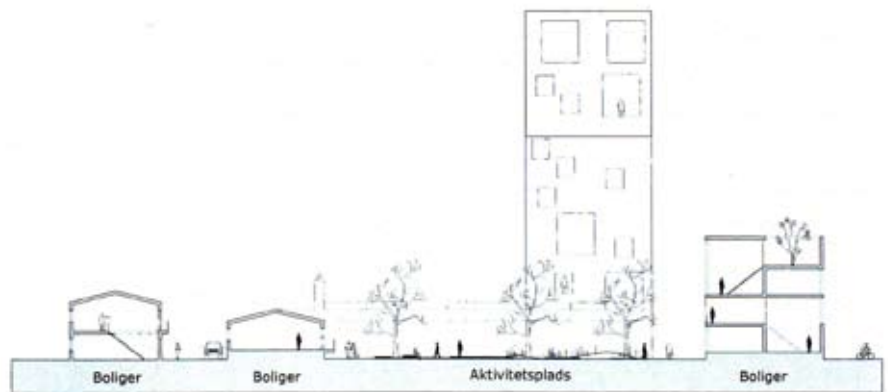


To fotos fra et lignende eksempel på fornyelse af et gammelt industriområde "Falkenried" i Hamburg.

egen moderne identitet. Samtidig vil sporene fra områdets historie stadig kunne aflæses i den øst-vestgående ejendoms- og bygningsstruktur, hvor flere eksisterende bygninger forudsættes bibeholdt. Mod syd er der taget hensyn til villaerne ved en aftrapning af bygningshøjde.

Forvaltningen finder, at den foreslåede bebyggelsesstruktur for området vil skabe forudsætninger for et varieret oplevelsesrigt byområde med kvaliteter i bygninger og byrum og en balance mellem bevaring og fornyelse.

Helhedsplanens idé og bebyggelsesprincipper vil således danne et kvalificeret grundlag for det videre planarbejde og forhandlinger om enkeltprojekter. Bl. a. ønsker den nye ejer af den lille grund med det fredede krudthus, der ombygges til en café, at opføre et bolighøjhus umiddelbart op til bygningen. Bygherren ønsker, at byggeretten på hans ejendom er den samme som for området under ét. Tilsvarende har Filipskolen ønsker til revision af helhedsplanen.



Principsnit- og plan for kvarteret "Voksfabrikken", der viser højhuset placeret ved aktivitetspladsen. Kombinationen af de forskellige bygningstyper og højder giver en særlig form for fortætning.



21. marts kl. 8



21. marts kl.12



21. juni kl. 8



21. juni kl.12



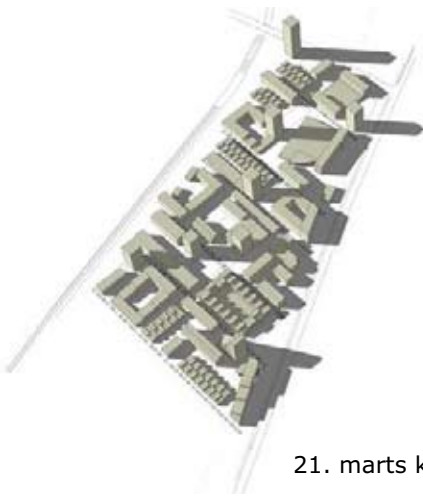
23. september kl. 8



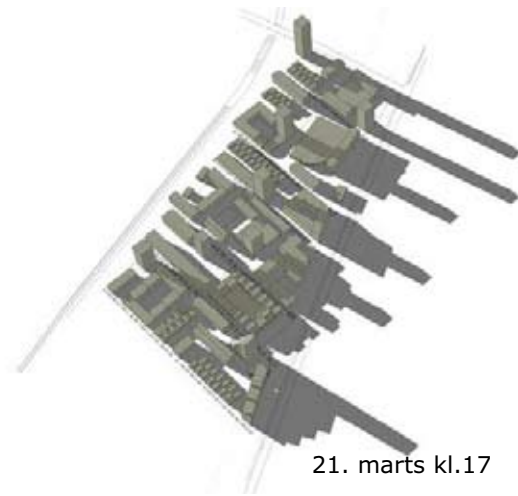
23. september kl.12

Skyggediagrammerne viser bebyggelsens skyggevirkning i og omkring lokalplanområdet på forskellige tidspunkter af året.

Skyggediagrammer



21. marts kl.15



21. marts kl.17



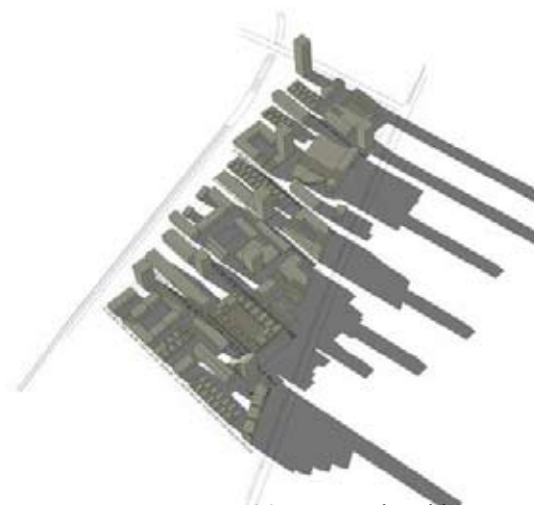
21. juni kl.15



21. juni kl.18

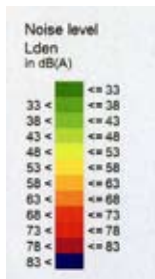


23. september kl.15



23. september kl.17

Trafik- og miljøforhold



Trafikstøj fra veje

Lokalplanområdet grænser op til Øresundsvej og Amager Strandvej, hvor trafikstøjbelastningen i dag ligger på henholdsvis 58-63 dB(A) og 63-68 dB(A). Kravet om, at mindst én af boligens facader til sove-/opholdsrum højst belastes med 55 dB(A). Forholdene ved punkthusene ved Amager Strandvej skal i den endelige bebyggelsesplan vurderes nærmere i forhold til støjbestemmelserne.

Biltrafikken til og fra den sydlige del af lokalplanområdet forventes at blive på ca. 2.500 biler pr. døgn, mens der til og fra den nordlige del forventes ca. 1.500 biler pr. døgn, inklusive dagligvarebutikkens ca. 400-600.

Trafikstøj fra metro

Miljøstyrelsens krav om, at døgnbelastningen fra rullende materiel ikke må overstige 60 dB(A) i en afstand af 15 m fra nærmeste spormidte overholdes. Metroen passerer de påtænkte byggerier i en afstand af 20-25, og målinger og beregninger viser, at støjbelastningen ikke overstiger 60 dB(A) i en afstand af ca. 10 m fra spormidten. Forvaltningen vurderer således, at metroen ikke vil være til gene for de kommende beboere. Løvrigt etableres en 3 m høj støjskærm.

Højdegrænser for byggeri i forbindelse med flytrafik

Højhusene i bebyggelsesplanen overholder højdebegrænsningerne fastsat af Statens Luftfartsvæsen af hensyn til indflyvningsruter til Kastrup Lufthavn.

Forurenende virksomheder og jord

På Øresundsvej 150 og 152 ligger to maskinfabrikker med vejledende afstands-krav på 50 meter til forureningsfølsom anvendelse. Såfremt virksomhederne ikke flytter/lukker, vil de kunne give miljømæssige gener ved udnyttelse af området til boliger.

Da det tidligere industriområde nu skifter anvendelse til boliger, skal eventuel jordforurening ifølge § 8 i Jordforureningsloven oprensnes til et forsvarligt niveau. For flere matrikler er der konstateret forurening og andre formodes at være forurenede. For alle matrikler gælder, at de ubefæstede arealers øverste 50 cm skal bestå af dokumenteret rene materialer.

Forhold vedrørende trafik og miljø vil blive nærmere vurderet og indarbejdet i lokalplanforslaget.

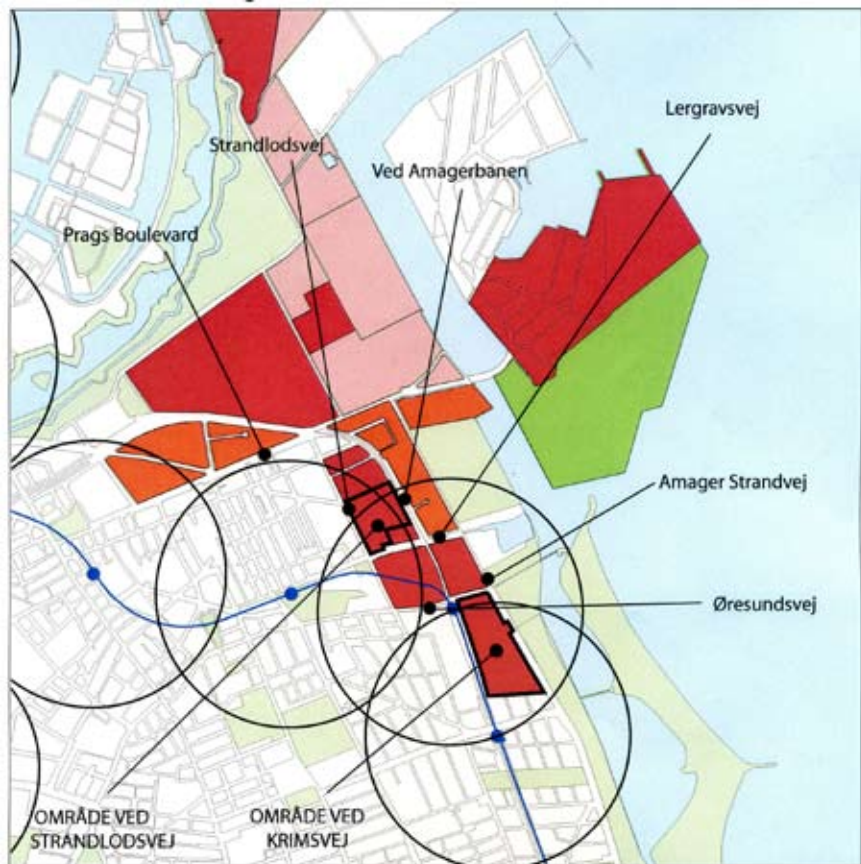
Planforhold

Udvikling af det indre Nordøstamager

Lokalplanområdet indgår i et større tidligere industriområde syd for Prags Boulevard, der i Kommuneplan 2005's rækkefølge for byudvikling er udlagt til omdannelse inden 2018. Lokalplanområdet og arealerne tættest ved Strandlodsvej er udpeget til omdannelse i første del af planperioden og kan således udbygges inden 2011.

Ifølge de foreløbige overvejelser om retningslinier for byudviklingen skal industriområdet udvikles med en bymæssig differentieret tæthed, bebyggelsesstruktur og anvendelse, der modsvarer den sammensatte karakter, som kendetegner området som helhed.

- 1. del af planperioden (2006-11).
- 2. del af planperioden (2012-17).
- Perspektivområder (2018-).
- Større rekreative områder.
- Det aktuelle lokalplanområde og området ved Strandlodsvej, hvor et lokalplantillæg er under forbedelse.
- Afstanden til nærmeste station er maksimalt 1000 m.



Rækkefølgen for udvikling af større områder for byomdannelse.

For området som helhed anbefales en bebyggelsesprocent på 130-150 med størst tæthed i de stationsnære områder. Herved understøttes brugen af metron og der skabes grundlag for bæredygtig transport og for en differentieret bebyggelsesstruktur og anvendelse.

Foreløbige undersøgelser viser, at rummeligheden til kontorformål i kommunen er mindre end forventet. Indenfor en radius af 1000 meter fra en station bør arealerne derfor prioriteres til kontor og serviceerhverv, jf. i øvrigt bestemmelserne i landsdirektivet Fingerplan 2007.

Strandlodsvej og Amager Strandvej anbefales fastholdt som de overordnede nord-syd gående vejforbindelser, hvor trafikken til og fra området afvikles på det eksisterende vejnet. Bebyggelsens placering, udformning og anvendelse anbefales at understøtte disse hovedstrøg bl.a. ved placering af cafeer og andre kulturelle og udadrettede funktioner. Nord for Krimsvej-området opgraderes Amagerbanens trace som en grøn forbindelse for bløde trafikanter, der dels binder Kløvermarken og Københavns bymidte sammen med Amager Strandpark, dels forbinder de øst-vestgående grønne strøg Lergravsparken, Italiensvej mv. Udover de butikker, der i dag forsyner området langs Amagerbrogade, Holmbladsgade og Øresundsvej, skal den lokale butiksforsyning udbygges i lokalcentret Øresundsvej Station, hvor det maksimale bruttoareal til butikker må være 5.000 m². Den maksimale butiksstørrelse er 2.000 m² for dagligvarer og 1.000 m² for udvalgsvarer.

Debatoplæg om højhuse i København.

Med udgangspunkt i Kommuneplan 2005 udsendte kommunen medio februar 2007 et debatoplæg om højhuse i København med henblik på at udarbejde en højhusstrategi for byen. Debatperioden sluttede den 20. april, og opsamlingen af de modtagne forslag og synspunkter med en indstilling om det videre forløb og hvad, en strategi kunne indeholde, forventes forelagt til politisk behandling i efteråret 2007.

Visionen i debatoplægget er, at højhuse, tæthed og eksperimenterende miljørigtig arkitektur i forening med god kollektiv trafikbetjening og et mangfoldigt byliv kan gøre København til endnu mere attraktiv storby med en ny markant byprofil. Forventningen er, at der er tale om unikke huse, der bygger videre på den eksisterende byprofil, forholder sig bevidst til stedets identitet og kvaliteter og rummer udadrettede funktioner, der kan styrke bylivet. Herudover skal placering og udformning i forhold til byrum og anden bebyggelse redegøre for og tage højde for de vind- og skyggegener, som højhuse ofte medfører.

I debatoplægget er udpeget områder, som findes særligt velegnede for højhuse og fortætning, fortrinsvis omkring stationer, men uden på forhånd at udelukke andre steder i byen.

Kommuneplan 2005 fastlægger området til blandet bolig- og serviceerhverv, et C1*-område med en maksimal bebyggelsesprocent på 110 og bemærkninger om, dels at boligandelen skal udgøre mindst 50 procent af etagearealet, dels at der skal skabes mulighed for lettere industri, lager mv. i forureningsklasse 2, således at eksisterende erhverv kan forblive i området.

Den nordlige del af lokalplanområdet indgår i det lokale center Øresundsvej Station, hvor bruttoetagearealet til butikker maksimalt må udgøre 5000 m². Den maksimale butiksstørrelse i området er 2.000 m² for dagligvarer og 1.000 m² for udvalgsvarer.

Lokalplan nr. 346 "Østamager III" fastlægger området til helårsboliger og serviceerhverv. Der må indrettes lettere industri, lager og kollektive anlæg og institutioner, der er forenelige med anvendelsen til boliger og serviceerhverv. Indretning af boliger og opførelse af ny bebyggelse, bortset fra mindre skure, forudsætter ny lokalplan.

Området forventes udbygget og omdannet i 1. del af planperioden inden 2011. Inklusive den udbygning, der allerede er i gang i kvarteret, forventes der opført ca. 1000 nye boliger langs Amager Strand i planperioden.

Metrostationen ved Øresundsvej giver lokalplanområdet en god kollektiv trafikbetjening med direkte forbindelse til centrum og Kastrup lufthavn. Øresundsvej er den vigtigste trafikforbindelse mellem det tætte Amager og strandparken. Området er busbetjent af linierne 2A og 12. "Amagerruten", den overordnede nord-sydgående cykelrute, der nord for Øresundsvej løber i Amagerbanens tracé, krydser banearealet lige syd for metrostationen.

Kystnærhedszonen

Lokalplanområdet ligger i den kystnære del af byzonen. I henhold til planloven skal der i forbindelse med lokalplanlægning redegøres for bebyggelse og anlæg, der vil påvirke kysten visuelt. Da ønsket til bygningshøjder i helhedsplanen afviger væsentligt fra den eksisterende bebyggelse i området vil der i redegørelsen til lokalplanforslaget blive lagt vægt på at begrunde og redegøre for bebyggelsens højder og visuelle påvirkning af kysten.

Forslag til kommuneplantillæg

Erhvervs- og boligandelen i området som helhed foreslås fordelt med 25 pct. erhverv og mindst 50 pct. boliger i området.

Den maksimale bebyggelsesprocent foreslås fastlagt til 130 beregnet for lokalplanområdet under ét og det muliggøres at opføre høje slanke bebyggelser i indtil 21 etager. Der gennemføres en indkaldelse af idéer og forslag til ændringer af kommuneplanen på grund af indpasning af højhuse i området, jfr. Planlovens § 23C.

Det foreslås, at opholdsarealer på hævede arealer kan medregnes til friarealet, såfremt der er tale om fælles friarealer tilgængelige for alle beboere og brugere i området. Det svarer til bygningsreglementets bestemmelser for opholdsarealer. Intentionen er at bevare og udnytte eksisterende erhvervsbygninger og muliggøre hensigtsmæssig indretning af butiksarealer i stuetager.

Området foreslås at få status som byomdannelsesområde.

Forvaltningerne foreslår, at lokalplanområdet udpeges til et byomdannelsesområde. Ifølge planlovens § 15, stk. 2, nr. 13 giver det mulighed for, at der kan optages bestemmelser i lokalplanen om oprettelse af grundejerforeninger, herunder om medlemspligt, og om foreningens ret og pligt til at forestå etablering, drift og vedligeholdelse af fællesarealer og fællesanlæg. Ejere, der benytter deres ejendom som hidtil, er ikke forpligtet til medlemskab af grundejerforeningen.

Endvidere giver det mulighed for at benytte overgangsordninger i forbindelse med visse miljøforhold, såfremt det bliver nødvendigt, afhængig af hvilke virksomheder, der vælger at forblive i området.

Intentioner i lokalplanforslaget

Området fastlægges til helårsboliger og serviceerhverv. Erhvervs- og boligandelen i området foreslås fordelt med mindst 25 pct. erhverv, overvejende i de nederste etager, og mindst 50 pct. boliger.

Kun den nordlige del af området inden for lokalcentret "Øresundsvejs Station" gives mulighed for detailhandel med større butikker. Når betingelserne for en butiks- og boligbebyggelse i området nordvest for metrostationen evt. kommer på plads vil et kommuneplantillæg kunne udvide lokalcentret med dette område således, at den fremtidige detailhandel koncentrerer sig omkring metrostationen. Bebyggelsesprocenten foreslås fastlagt til 130 beregnet for området under ét, og der foreslås fastlagt en bebyggelsesplan med byggefelter og maksimalt antal etager i princippet i overensstemmelse med helhedsplanen. Området opdeles i delområder, hvor der for hvert delområde fastlægges detaljerede bestemmelser,

der sikrer, at intentionerne i helhedsplanen opfyldes, og at tætheden er størst i det nordlige område ved stationen. Beregnet for området under ét skal friarealet, inklusive fælles tagterrasser/hævede arealer, være i størrelsesordenen 10 procent af erhvervsarealet og 50 procent af boligarealet. Udnyttelsen af en øget bebyggelsesprocent fra 125, som i helhedsplanen, til 130 vil i sig selv indebære større friarealer og dermed flere parkeringspladser i konstruktion.

Der vil blive lagt vægt på:

- At kontorer fortrinsvis placeres tæt på metrostationen.
- At bebyggelsens stueetager og byrum mod Øresundsvej og Amager Strandvej fortrinsvis udnyttes og indrettes til publikumsorienterede funktioner.
- At ny bebyggelse mod Amager Strandvej, herunder evt. påbygninger, anvendes til boliger under hensyntagen til trafikstøj.
- At bebyggelsen er varieret med en base på mellem 2 og 4 etager og højhuse fra 12 til 21 etager, som alle skal sikres en slank fremtræden. Placering og udformning skal sikre byarkitektonisk høj kvalitet og minimering af vind- og skyggegener. Højhusenes stueetager skal anvendes til udadrettede funktioner og udformningen af de nederste etager skal sikre en minimering af vindgener og de nederste boligetager skal indrettes til familieegnedede boliger.
- At de ubebyggede arealer indrettes efter en samlet plan med oplevelsesrige byrum af forskellig karakter og størrelse fra små smøger/stier til større grønne pladser uden hegning. Opdeling af arealerne til forskellige formål, herunder adskillelse af gående og kørende trafikanter sker ved mønstre og mindre niveauspring i belægningerne.
- At andelen af parkering, der indrettes i konstruktion og underjordiske anlæg, bliver større end 1/3. Parkering på terræn skal hovedsageligt placeres langs Krimsvej og afskærmningen mod metroen.
- At trafikbetjeningen sker via de øst-vestgående veje til erstatning for Krimsvej, der forudsættes delvis nedlagt, når forudsætningerne herfor er til stede.
- At der udover den fastlagte byggeret kan opføres eller indrette fælles parkeringsanlæg.
- At værdifulde træer bevares.
- At der i forhandlingerne endvidere vil indgå, hvordan grundejerne stilles lige i forhold til byggeretten. Realisering af intentionerne i forslag til helhedsplan og lokalplanforslag forudsætter, at der træffes aftale mellem grundejerne om køb og salg af byggeret således, at grundejerne stilles lige, uanset om man ejer grund, der forudsættes intensivt udnyttet, eller om man ejer en grund, der forudsættes ekstensivt udnyttet.