

Forslag til lokalplan "Ørestad Syd" med kommuneplantillæg

Offentlig høring fra xx. xx 2005 til xx. xx 2005

Bilag I



Borgerrepræsentationen har den xx. xx 2005 vedtaget forslag til lokalplan "Ørestad Syd" med tilhørende kommuneplantillæg. Lokalplanområdet ligger

Baggrund for lokalplan og kommuneplantillæg	3	Lokalplanforslag	30
Lokalplanens formål	3	§ 1. Formål	30
Baggrund	3	§ 2. Område	31
Status for udbygningen af Ørestad	5	§ 3. Anvendelse	31
Offentlig og privat service	5	§ 4. Vejforhold.....	35
Regionplanlægning	6	§ 5. Bebyggelsens omfang og placering	39
Kommuneplanlægning	6	§ 6. Bebyggelsens ydre fremtræden	46
Ørestadsselskabets oplæg til helhedsplan	7	§ 7. Ubebyggede arealer	48
Aflæsning af områdets kvaliteter som boligområde	13	§ 8. Særlige fællesanlæg	53
Undersøgelse af grundlaget for livet i Ørestad Syd	13	§ 9. Udstykninger	54
Undersøgelse af mulighederne i byggefeltene	14	§ 10. Ledningsforhold	54
Handlingsplan for Københavns byrum	17	§ 11. Foranstaltninger mod forureningsgener	54
Offentlige institutioner	17	§ 12. Retsvirkninger	54
Trafik	18	§ 13. Ophævelse af lokalplan.....	54
Kollektiv trafik	20	Kommentarer af generel karakter	55
Cykel- og fodgængertrafik	20	Lokalplantegning nr. 1	56
Et trygt bykvarter	20	Lokalplantegning nr. 2A	57
Klimaforhold	20	Lokalplantegning nr. 2B	58
Forslag til kommuneplantillæg	21	Lokalplantegning nr. 3	59
Intentioner i lokalplanforslaget	23	Lokalplantegning nr. 4A	60
Byarkitektonisk vurdering	24	Lokalplantegning nr. 4B	61
Udbygningstakt	26	Forslag til tillæg til Københavns Kommuneplan 2001	62
Midlertidige anlæg	27	Forhold til øvrig planlægning og lovgivning	64
Planens virkning på miljøet	27	Regionplanlægning	64
Trafikstøj	28	Kommuneplanlægning	64
Virksomheder	28	Forslag til Kommuneplanlægning	65
Jordforurening og grundvand	28	Lokalplaner i området	65
Regnvand	29	Boligpolitik	66
Miljørigtigt byggeri	29	Lov om miljøvurdering af planer og programmer	66
Fjernvarme	29	Miljøforhold	67
		Det grønne København – parkpolitik	67
		Plejeplan	68
		Tilladelser i henhold til anden lovgivning	68
		Hvad er en lokalplan og et kommuneplantillæg ?	69
		Mindretalsudtalelser	70
		Praktiske oplysninger	72

Forsidefoto: Luftfoto med indtegnning af et eksempel på udformning af det 75 ha store byområde Ørestad Syd mellem Metro og Kalvebod Fælled set mod nord. Ned mod Fælleden afsluttes bykvarteret af et søområde.



Luftfoto af området set fra sydøst (JW Luftfoto november 2004)

Lokalplanens formål

Lokalplanen skal udgøre det planmæssige grundlag for, at den del af Ørestad, der ligger syd for Øresundsforbindelsen og vest for Metro, kan udbygges til et moderne, tæt og integreret byområde med bebyggelse af høj arkitektonisk kvalitet, der udnytter den optimale beliggenhed i forhold til Metro og den fredede Kalvebod Fælled. Den nye bydel kommer til at rumme attraktive og differentierede byrum med store grønne arealer, kanaler og søer, et velfungerende trafiksystem og velplaceret offentlig og privat service.

Baggrund

Ørestad Syd er i kommuneplanstrategien udpeget som et nyt byudviklingsområde med en rummelighed syd for Hannemanns Allé på ca. 1 mio. m² etageareal. Området har en unik beliggenhed ved det store fredede område på Vestamager, med nær tilknytning til City mv. via Metro og med direkte forbindelse til det regionale, nationale og internationale vej- og banenet. Området mellem Øresundsforbindelsen og Hannemanns Allé, der har en rummelighed på 200.000 m² og indgår i lokalplan nr. 325 "Ørestad City Center" som område III, inddrages i lokalplanen med henblik på at udforme det samlede område omkring Hannemanns Allé ud fra nye overordnede bystrukturelle betragtninger.

Ørestad Nord

Sundby Station Øst

Ørestad City Nord

Ørestad City Center

Ørestad syd



Luftfoto med indtegnning af en bebyggelsesstruktur ud fra den seneste helhedsplan fra 1998, senere tilkomne projekter samt de ændringer, der indgår i de aktuelle planforslag.

Forslag til kommuneplantillæg og lokalplan for Ørestad Syd skal muliggøre etablering af en moderne bydel med ligelig fordeling af boligarealer og andre byfunktioner, herunder arbejdspladser og servicetilbud. Samtidig sikres et fortsat boligudbud i Ørestad, hvilket er væsentligt på baggrund af begrænsede muligheder, der er for yderligere boligbyggeri i den allerede lokalplanlagte del af Ørestad. Boligbyggeriet i København har været stærkt stigende igennem de seneste år. Der var i maj 2005 omkring 4.000 boliger under opførelse, og der er givet byggetilladelse og foreligger konkrete projekter til lige så mange boliger. På denne baggrund er det i forslag til Kommuneplan 2005 skønnet, at der i planperioden fra 2006 til 2017 vil blive etableret omkring 24.000 nye boliger i kommunen - svarende til et årligt byggeri på 2.000 boliger. I de nærmest kommende år forventes det årlige boligbyggeri at nå op på omkring 2.500 boliger, men herefter forventes boligbyggeriet mindsket gennem resten af planperioden til ca. 1.300 boliger i år 2017.

Status for udbygningen af Ørestad

De hidtil vedtagne lokalplaner – "Ørestad Nord", "Sundby Station Øst", "Ørestad City Nord" og "Ørestad City Center" – har en samlet rummelighed på 1,7 mio. m² etageareal, hvoraf ca. 1,0 mio. m² er disponeret, heraf ca. 260.000 m² boliger.

Der er påbegyndt/fuldført boligbyggerier med ca. 1.250 boliger fordelt med 600 i Ørestad Nord, 150 i Amager Fælled Øst (Sundby Station Øst) og 500 i Ørestad City. Der er endvidere solgt byggeret til ca. 2.200 boliger. Af de ca. 3.500 boliger er knap 900 ungdoms- og kollegjeboliger. Det skønnes, at der i kommuneplanens planperiode 2006 – 2017 vil blive opført ca. 5.000 boliger i alt i Ørestad.

I Ørestad Nord er der opført universitetsbyggeri, og Danmarks Radios mediehus er under opførelse. Der er her ca. 40.000 m² usolgt byggeret til serviceerhverv og offentlige institutioner, og derudover rummer den tidligere "Rigsarkivgrund" 90.000 m². I Ørestad City er Fields samt 4 erhvervsbyggerier taget i brug. Desuden er gymnasiet under opførelse. I Ørestad City resterer i alt ca. 30.000 m² usolgte boligetagearealer og der er ca. 490.000 m² usolgt byggeret til serviceerhverv og offentlige institutioner.

Offentlig og privat service

Ørestad Syd har en højklasset kollektiv trafikforbindelse i Metro og Øresundsforbindelsen og har derved let tilgængelighed til resten af Ørestad, den centrale del af København, Lufthavnen og det overordnede jernbanenet.

Området ligger tæt på det regionale indkøbscenter Field's, Bella Center, det kommende gymnasium i Ørestad City, Københavns Universitet Amager, IT-universitetet og Danmarks Radios mediehus i Ørestad Nord.

Området grænser mod vest og syd op til den fredede Kalvebod Fælled, som foruden de store naturområder rummer Naturskolen, skydebanerne og den kommende golfbane.

Hertil kommer alle de servicefunktioner i form af skole, børneinstitutioner, kirke, nærbutikker, sportsanlæg og rekreative arealer osv., der i takt med behovet indrettes i selve bykvarteret.

Regionplanlægning

I *Regionplan 2001* er det bl.a. fastlagt, at byudviklingen i Ørestad Syd først kan igangsættes i anden halvdel af planperioden - efter 2007.

I *Forslag til Regionplan 2005*, der har været i offentlig høring frem til den 27. april 2005, er den sydlige del af Ørestad udpeget som et af flere fokusområder i regionen, hvor byudviklingen ønskes fremmet. Regionplanforslaget indeholder ikke rækkefølgebestemmelser for byggeaktiviteten, men Miljøministeriet har i indsigelse af 27. april 2005 krævet, at der optages bestemmelser herom ved den endelige vedtagelse af Regionplan 2005. Det vurderes, at dette ikke vil udskyde byudviklingen i Ørestad Syd.

Otto Baches Allé. Hovedstadens Udviklingsråd vedtog den 1. oktober 2004 et regionplantillæg med VVM-redegørelse for "Ny vejforbindelse mellem Kongelundsvej og Øresundsmotorvejen - Otto Baches Allé".

Kommuneplanlægning

I *Kommuneplan 2001* er det i rammerne for lokalplanlægningen fastlagt, at det maksimale etageareal i Ørestad syd for Vejlands Allé (ekskl. Bella Center) ikke må overstige 2,3 mio. etagemeter, jf. lov om Ørestad. Byområderne syd for Øresundsforbindelsen er opdelt i et:

- S2*-område - del af Ørestad City Center
- C2-område ved den forberedte metrostation Ørestad Syd
- C1-område ved metrostation Vestamager
- B3*-område ved kommunegrænsen til Tårnby.

Der er endvidere fastlagt en overordnet "Blå og Grøn struktur" i Ørestad med kanaler, grønne områder, stier og cykelruter samt en maksimal parkeringsdækning på 1 parkeringsplads pr. 200 m² etageareal i C-områder og 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal i øvrige områder.

I rækkefølgeplanen for Ørestad er områderne syd for Hannemanns Allé - med bebyggelse med 4 - 8 etager og en samlet byggerummelighed på ca. 750.000 m² etageareal - forudsat igangsat i 2. etape efter de allerede lokalplanlagte områder, herunder Ørestad City Nord og Ørestad City Center.

I tillæg nr. 26 til Kommuneplan 2001 om detailhandel er der i byområderne syd for Øresundsforbindelsen åbnet mulighed for at etablere et lokalcenter omkring det kommende hovedstrøg ved Metrostation Vestamager med 6.000 m² butiksareal, og med en maksimal butiksstørrelse for dagligvare- og udvalgswarebutikker på henholdsvis 3.000 m² og 1.000 m². Endvidere omfatter de fastlagte lokale centerområder omkring Ørestads Boulevard mm. et mindre areal umiddelbart syd for Øresundsforbindelsen, hvor der kan etableres butikker med en maksimal butiksstørrelse på 1.000 m².

I de øvrige byområder er der mulighed for mindre butikker - som betjener et nærområde - med en maksimal butiksstørrelse for dagligvare- og udvalgswarebutikker på henholdsvis 500 m² og 200 m².

I et forslag til tillæg til Kommuneplan 2001 og tillæg til lokalplan nr. 278 "Baner i Ørestad" - som er udsendt i offentlig høring den 20. maj 2005 - er der fastlagt en overordnet trafikstruktur syd for Øresundsforbindelsen, som omfatter:

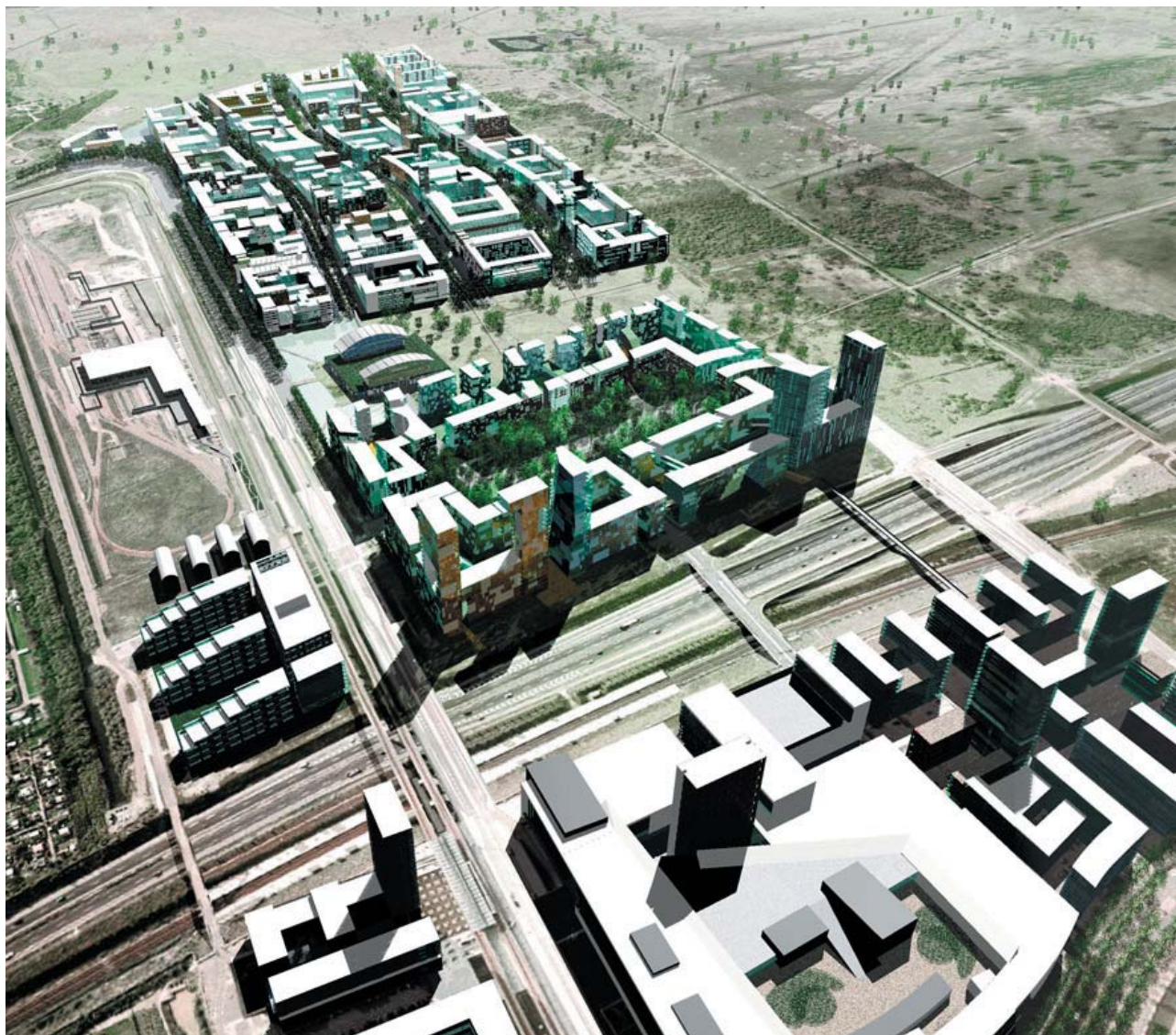
- en fordelingsgade fra Øresundsforbindelsen via Center Boulevard, Hannemanns Allé, Ørestads Boulevard og Otto Baches Allé til Kongelundsvej.

- Ørestads Boulevard som bydelsgade nord for Hannemanns Allé
 - Metroen med Vestamager station og den forberedte station Ørestad Syd
- Kommuneplantillægget indebærer, at den tidligere fastlagte forlængelse af Center Boulevard langs de fredede områder på Vestamager og den sydlige tværvej langs kommunegrænsen til Tårnby opgives bl.a. for at sikre en god sammenhæng mellem de nye byområder i Ørestad Syd og de store fredede arealer på Vestamager.

Ørestadsselskabets oplæg til helhedsplan

Ørestad Syd set fra nordøst med et eksempel på en fuld udbygning i overensstemmelse med helhedsplanen.

Det foreliggende forslag til helhedsplan er udviklet på baggrund af Ørestadsselskabets og dets rådgivere, arkitektfirmaet ARKKI's og ingeniørfirmaet Rambølls, oplæg til revideret plangrundlag, af undersøgelser og analyser udført af forskellige rådgivere og kommunale forvaltninger, jf. afsnittene nedenfor, samt gennem samarbejdet med Københavns Kommunes planafdelinger. Arbejdet har sigtet mod at kvalificere oplægget til et niveau, hvor det har kunnet danne grundlag for udarbejdelsen af lokalplan og kommuneplantillæg.



Forslaget lægger på flere væsentlige punkter op til ændringer i forhold til Ørestadsselskabets Helhedsplan 1995 og 1998 for hele Ørestad. Et af de væsentligste er, at Center Boulevard, som tidligere dannede en markant barriere mellem bebyggelserne og de fredede landskaber vest herfor, nu foreslås drejet ind i Hannemanns Allé' tracé og tilsluttet Ørestads Boulevard. Ændringen af vejstrukturen indebærer dels, at gennemkørende trafik til og fra den sydlige del af Amager til motorvejen føres uden om bykvarteret og dels, at adgangen fra bykvarteret til det store fredede landskab vest herfor forbedres markant. Ved at føre Center Boulevard ind i Hannemanns Allé opnås endvidere, at bykvarteret får en markant bedre kontakt til byfælleden. Samtidig bliver det muligt at forbedre byfælledens landskabelige sammenhæng med de fredede områder.

For at udnytte de landskabelige forbedringer foreslås det at udlægge byggefelter syd for Hannemanns Allé. Ved at placere boliger her ud til byfælleden opnås, at denne afgrænses af boliger på begge sider med uhindret adgang til de rekreative arealer. Byfælled og bebyggelse sammenbinder på denne måde Ørestad Syd og Ørestad City i en helt anden grad end i tidligere forslag.



Det nordlige område med byfælleden og det store byrum omkring Hannemanns Allé. Af illustrationen fremgår den fine sammenhæng, der er mellem bebyggelse, byfælled og Kalvebod Fælled. Endvidere fornemmes de oplevelse trafikanterne vil få, når de kører ad Hannemanns Allé gennem byrummet.

"Ørestad City Syd"

Forslagets bærende idé er, at Center Boulevard fra motorvejtillslutningen føres i en stor bue over i Hannemanns Allé omkring hvilken der formes et ca. 120 x 360 m stort rektangulært byrum afgrænset af bebyggelse. Der dannes en portagtig adgang til byrummet fra vest og en tilsvarende adgang fra øst, hvor vejanlægget tilsluttes Ørestads Boulevard.

Center Boulevard/ Hannemanns Allé udformes som en firesporet vej med midterrabat, fortovej og cykelsti. Ved at placere vejen i det store byrum, der beplantes tæt med træer, vil gennemkørende trafikanter opleve det markante skift mellem den bymæssigt smalle passage og det brede næsten skovagtige byrum som en fin variation over de traditionelle byrum langs de store veje. Den tætte træplantning og den store afstand fra vejen til de omgivende bebyggelser betyder samtidig, at trafikstøj fra den gennemkørende trafik reduceres, så det bliver muligt at indrette opholdsarealer til boldspil og udeservering m.m.

Fra Hannemanns Allé er der tre tilslutninger til byområdet lokalveje, der er placeret i randen af det store byrum. Fra lokalvejene er der tilkørsel til parkeringsanlæg under de nordlige byggefelters indre gårdrum og til p-huse i de sydlige byggefelter.

Bebyggelsen nord for Hannemanns Allé udlægges til erhvervsformål, mens bebyggelsen syd for primært udlægges til boligformål, dog således at den nordlige og østlige del af byggefelterne mod det store byrum og Ørestads Boulevard forbeholdes erhverv.

Byggefelternes indre gårdrum skal udnyttes til rekreative formål, haveanlæg, boldspil m.m. Af og til brydes disse rum af tværgående bygninger, hvorved mindre gård- og haverum opstår.

Mod Øresundsforbindelsen er bebyggelsen forholdsvis lukket og afbrydes kun, hvor sti- og vejforbindelser, der krydser Øresundsforbindelsen, føres gennem bebyggelsen.

For at markere, at området langs Øresundsforbindelsen er udlagt til et i international sammenhæng konkurrencedygtigt erhvervsområde, understreges dets særlige karakter af prægnante bygningsanlæg i form af højhuse. Disse skal markere Ørestad Citys profil og i forhold til Øresundsforbindelsen og Metro visuelt befæste stedets særlige position. Det foreslås, at der placeres fem højhuse i byarkitektonisk sammenhæng med den øvrige bebyggelse således, at tre højhuse lokaliseres ved Ørestads Boulevard og to højhuse ved Center Boulevard. Fordelingen af højhusene manifesterer en stigende koncentration af bygningsmasse frem mod Ørestad Station.

Mod den store byfælled åbnes facaderne i et varieret mønster af enkeltbygninger holdt sammen af en fælles facadelinie. Stiforbindelser på tværs af byfælleden fra det syd for liggende byområde skærer sig ind i bebyggelsen og medvirker til, at de to byområder på hver side af byfælleden strukturelt og visuelt bindes sammen.

Medvirkende til at understrege denne sammenhæng er lokaliseringen af et større idræts- og/eller kulturcenter i parkens østligste del ud for den kommende Metrostation ved Kontrol- og Vedligeholdelsescentret.

“Ørestad Syd”

Vestamager Metrostation er et fokuspunkt for bykvarterets disponering. Herfra udgår bykvarterets “hovedstrøg” i et retlinet øst-vestgående forløb frem mod “porten” til Vestamagers fredede landskab.

Hovedstrøget er et markant urbant byrum, som udover at være den trafikale hovedakse er det byrum, hvor butikker, institutioner og andre offentlige funktioner placeres.

Hovedstrøgets byrum krydses i nord-sydgående retning af tre brede, kurvede byrum: Kanalrummet, Parkrummet og Skovrummet. De skærer sig igennem det tætte bykvarter som landskabelige kulisser, der introducerer “landskabet i byen”. I kraft af deres forskellige udformning giver de identitet til de omgivende bebyggelser, og i kraft af deres udstrækning skaber de landskabelig forbindelse mellem byfælleden i nord og søområdet, som afslutter Ørestad mod syd.



Hovedstrøget set mod vest. I den solbelyste nordside anlægges et bredt fortov med mulighed for udeservering.



Kig over Kanalrummet med en plads i baggrunden. Det buede Parkrummet set mod syd med lokalgade i vestsiden.

Det østligste af de nord-sydgående byrum danner rammen om hovedkanalen, der strækker sig fra nord til syd gennem hele Ørestad. Efter forbillende fra Christianshavn og Amsterdam indgår kanalen i et urbant byrum med lokalgade, promenade og træerækker, der kanter kanalen.



Skovrummet med eksempler på aktiviteter.



Byfronten mod vest (foreløbigt billede).



Byfronten mod søområdet i syd.

Det midterste og det vestligste byrum tilplantes med henholdsvis en parkagtig og en skovagtig beplantning. Disse grønne byrum udformes forskelligt både med hensyn til valg af træer og beplantningsstruktur.

Undervejs fra nord til syd vil man kunne opleve skift i løvfarver, vækstformer og tætheder. I takt med årstiderne vil rummet variere i farve og duft. I lysninger og udsparinger i trævæksten åbnes der for rekreative funktioner som boldbaner, legepladser, blomsterhaver, caféer og opholdspladser.

En af de bærende ideer i planforslaget er, at frilufts- og rekreative funktioner, som er fælles for bebyggelsen langs byrummene, skal lokaliseres her, mens småbørnslegepladser m.m. placeres i de indre, mere intime gårdrum, der dannes i de karrélignende bebyggelser, som afgrænser de offentlige byrum.

Ud over hovedstrøget og de kurvede byrum udlægges 5 pladser med en udpræget bymæssig karakter. Hver af pladserne indgår i øst-vestgående strædeforløb, som på tværs af bykvarteret skaber forbindelse fra Ørestads Boulevard til Vestamagers fredede landskab.

Det er de offentlige byrums placering og udformning, der definerer bykvarterets struktur. I denne struktur indgår kvarterets interne vejnet. Fordi uvedkommende trafik ledes uden om bykvarteret, kan de lokale nord-sydgående veje udlægges som smalle to-sporede veje med cykelsti og fortov. Vejene placeres i byrummets vestlige del, hvorved det sikres, at den solbeskinnede, østlige del friholdes



For at understrege pladsernes betydning og understøtte de kurvede byrums forløb foreslås det, at der gives mulighed for at bygge et antal tårnagtige bygninger i op til 50 meters højde. Ligesom middelalderbyens tårne kendetegner København og er pejlemærker og vartegn for deres kvarter vil tårnene i Ørestad Syd – i mindre målestok - tilføre variation og spænding i bykvarterets visuelle udtryk.

Tårnene kan være en del af større bebyggelser eller opføres som selvstændige bygninger. Fælles for dem er, at de skal være et festligt, muntert tilskud til byarkitekturen.

De skal opføres som erhvervsbebyggelse som reklamesøjler med møderum, chefkontorer, hænge haver og væksthuse eller som ungdoms- og kollegieboliger, attraktive penthouse-lejligheder, udstillinger, restauranter og skybarer.

De skal være forskellige i form og materialer og de skal lyse som små fyrtårne i natten. De skal være bykvarterets poetiske indslag.

til træplantning og rekreative funktioner. Lokaltrafikken er relativt beskedent, og det betyder, at trafik og udendørs ophold og rekreation kan sameksistere.

Lokalvejene giver adgang til karreerne, der ligger vest for vejene. Der er således tale om en ensidig vejbetjening af bebyggelserne i karréstrukturen. Som i det "gamle" København skal man gennem porte i gadefacaderne for at trænge ind i de smukt beplantede og varierede gårdrum, hvis udnyttelse er bestemt af de omgivende bebyggelse, deres arkitektoniske udformning og variation.

Det er målet, at de indre gårdrum kædes sammen med de ydre offentlige byrum, så der opstår et uformelt grønt net af sive muligheder på tværs af bykvarteret.

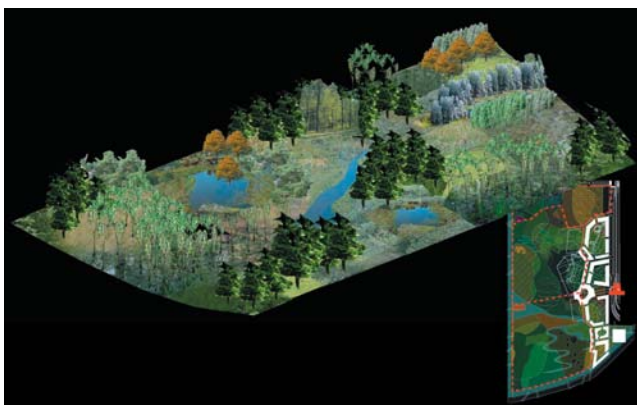
Lokalvejene giver adgang til p-husene, der integreres i bebyggelsens karréstruktur. P-husene betjenes fra to byrum, hvilket giver mulighed for sivetraffic på tværs af bystrukturen. Otte p-huse med plads til i alt ca. 4.500 biler dækker sammen med en begrænset overfladeparkering bykvarterets parkeringsbehov. P-husene lokaliseres således, at der maksimalt er en afstand på 200 m mellem p-pladsen og arbejdspladsen/boligen.

Det er ønsket om at tilføre det offentlige rum rekreative og friluftsmæssige kvaliteter samt valget af den overordnede parkeringsløsning, der har muliggjort denne utraditionelle, men også spændende og udfordrende vej- og bebyggelsesstruktur.

Aflæsning af områdets kvaliteter som boligområde

Copenhagen X gennemførte i forbindelse med temaet for 2004, "Storbyboliger", et parallelopdrag med deltagelse af 4 tværfaglige teams om detaljering af bebyggelse og byrum med henblik på at aflæse og afprøve områdets kvaliteter og identitet som boligområde.

Parallelopdraget resulterede i 4 meget forskellige forslag til overordnet bystruktur som alternativ til den planlagte struktur, samt et stort antal ideer til udformning og indretning af byrum og bebyggelser, der har indgået som inspirationskilde i planarbejdet.



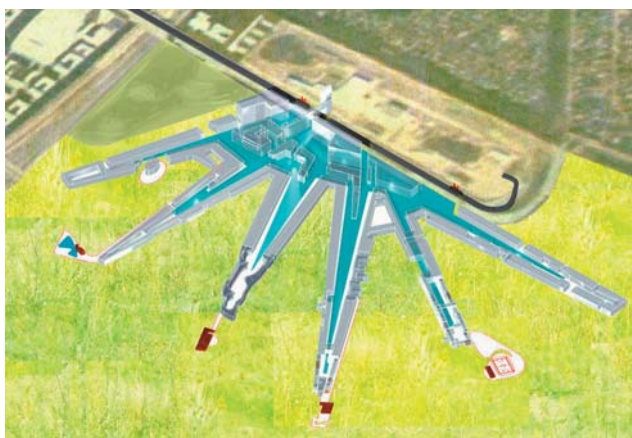
Forslag af landskabsarkitekt Stig L. Andersson m.fl.



Forslag af arkitekt Gert Wingårdh m.fl.



Forslag af Cebra Arkitekter m.fl.



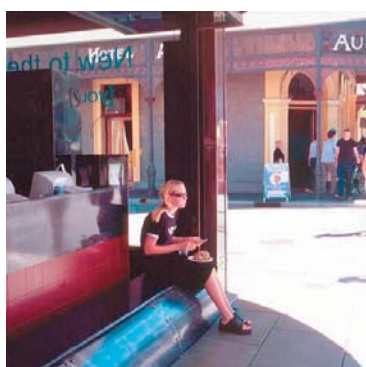
Forslag af Bystrup Arkitekter m.fl.

Undersøgelse af grundlaget for livet i Ørestad Syd

Tegnestuen Gehl Architects v. Jan Gehl har for Bygge- og Teknikforvaltningen gennemført en analyse af udfoldelsesmulighederne for et trygt og attraktivt byliv i Ørestad Syd.

Firmaet tager udgangspunkt i, at der i Ørestad Syd – som i andre nye byområder – vil være "få mennesker på mange udearealer". Selvom bebyggelsestætheden bliver høj, vil der være få mennesker til at befolke byens rum i sammenligning med de historiske byområder. De forholdsvis store bygningshøjder, der er nødvendige for at opnå en for bylivet gunstig befolkningstæthed, stiller endvidere krav om en meget præcis og kvalificeret behandling af byrummene, som risikerer at blive forringet på grund af skyggegener, vindturbulens osv.

Betydende faktorer til at gøre nye byområder livløse er et stort antal veje og stier, store byggeenheder og monofunktionalitet samt tillukkede og ensformige stueetager. Modvirkende faktorer er den øgede interesse for at røre sig i dagligdagen ved gå- og cykelture samt jogging og andre kondiaktiviteter. Ønsket om i fritiden at nyde frisk luft og natur eller kulturelle arrangementer på byens pladser medfører også flere mennesker på gaden. Endelig kan man se en interesse i at deltage i det offentlige liv som modvægt til den relativt isolerede levevis, som en høj andel mindre husstande og en voksende privatisering af bolig- og arbejdsliv indebærer.



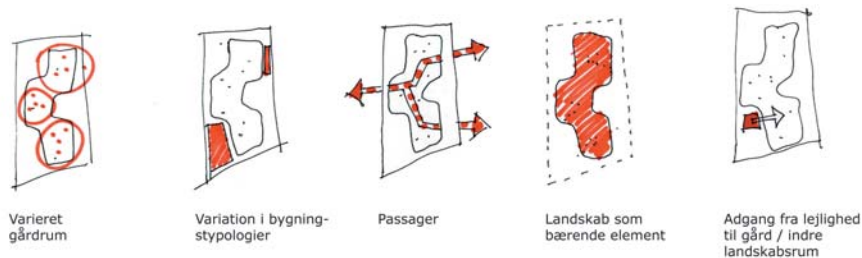
Referencefotos fra "Analyse af byrummene i Vestamager Bykvarter" af Gehl Architects.

Jan Gehl anbefaler at fokusere på at sikre attraktive forbindelser fra kvarteret til den øvrige Ørestad, Kalvebod Fælled, byfælleden og Metro-stationerne. Internt i området foreslås det, at styrke de øst-vestgående forbindelser og at differentiere og variere byskalaen, byrum, pladser, bygningshøjder og kanten mellem bygningsfacader og byrum i højere grad end det, der lå i Ørestadsselskabets oprindelige forslag til helhedsplan.

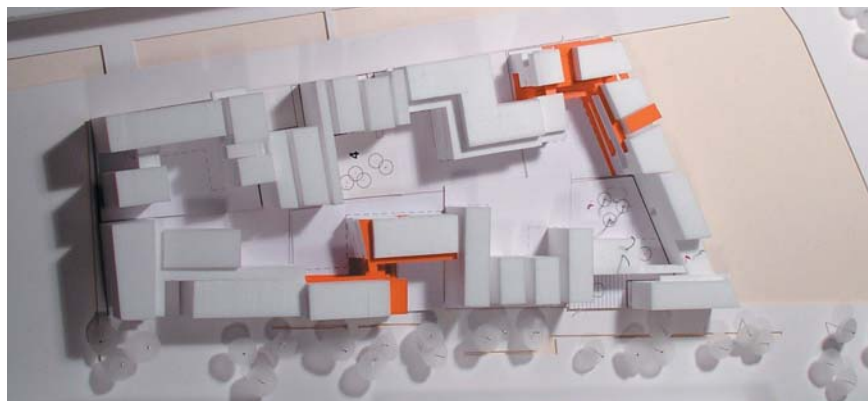
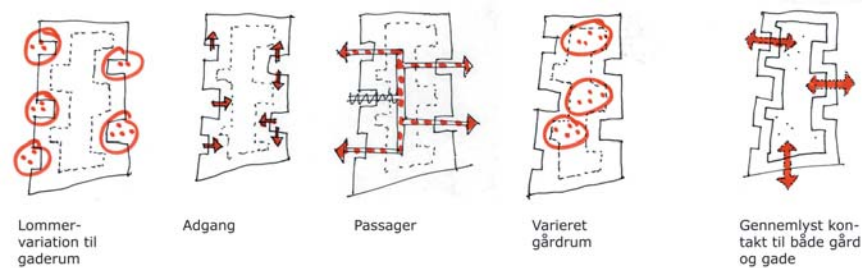
Undersøgelse af mulighederne i byggefelterne

Ørestadsselskabet har med de 4 arkitektfirmaer Vandkunsten, Lundgaard & Tranberg, Domus og Arkitema gennemført en analyse af de bebyggelses- og bymæssige kvaliteter i helhedsplanen bl.a. for at sikre variation på byskalaniveau og at kvalificere de arkitektoniske retningslinier for bebyggelsens udformning. Analysearbejdet resulterede i forslag til 4 grundlæggende forskellige bebyggelsestypologier.

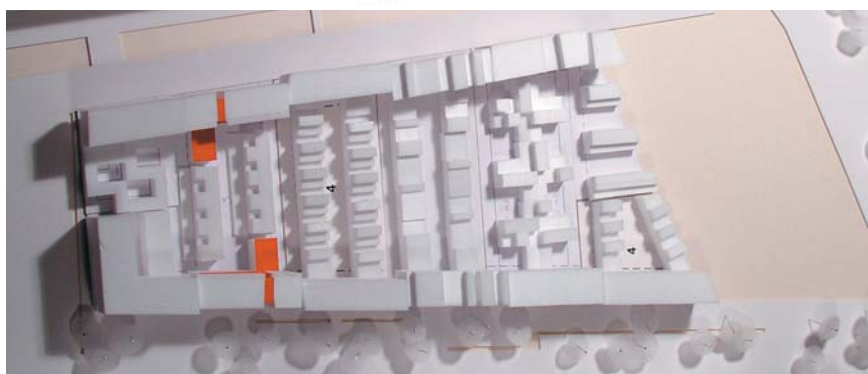
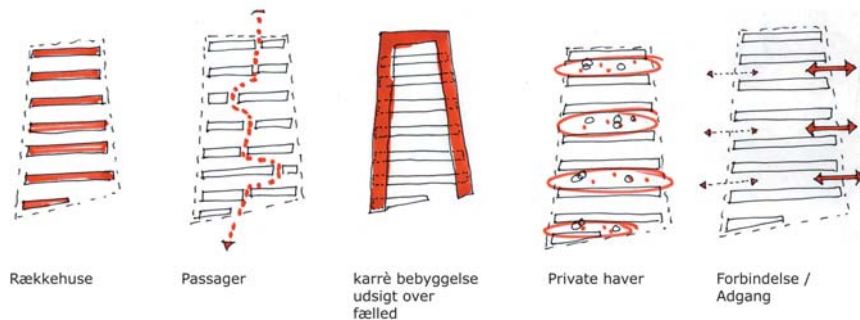
I koncept "Det indre landskabsrum" differentieres husdybderne, hvorved der opstår et gårdrum med meget varierende rumligheder. Den mindre skala i gårdrummet udgør en positiv kontrast til vejrummenes store skala. Bebyggelsen kan tegne en ret sammenhængende facadefront udadtil. Modellen forholder sig ens til alle sider. De store husdybder egner sig bedst til erhvervsbebyggelse.



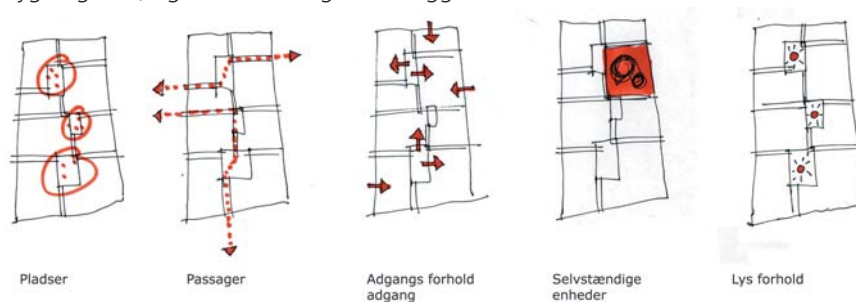
I koncept "Lommer" varieres randbebyggelsen ved tilbagerykninger/lommer. Hovedadgang til bebyggelsen foregår gennem lommerne, hvorved der dannes et mellemtrin mellem gaderum og bolig, og adgangen bliver mere privat. Facaden nedbrydes i mindre længder, og gårdrummet opdeles visuelt .



I koncept "Rækkehuse" består randbebyggelsen af etagehuse, og rækkehuse med egen have spænder på tværs i gårdrummet. Modellen stiller særlige krav til bebyggelsens udformning for at undgå indbliksgener og med hensyn til funktioner i randbebyggelsens stueetage. Denne model ansporer endnu mere til at bruge de offentlige grønne områder.



I koncept "Massiv" opdeles et byggefelt i mindre, selvstændige enheder. Enhederne markerer et indre forløb af stier og pladser og refererer dermed til middelalderbyen. Modellen giver lysproblemer på grund af de små afstande mellem bygningerne, og brandredning vanskeligøres.



De 4 typologier har indgået i grundlaget for udarbejdelse af lokalplanens retningslinier for bebyggelsens omfang og placering i området syd for byfælleden. Krav om acceptable lysforhold i bebyggelserne og anvendelige udearealer mellem bygningerne gør, at "Massivet" ikke kan realiseres ved den forudsatte tæthed.

Handlingsplan for Københavns Byrum

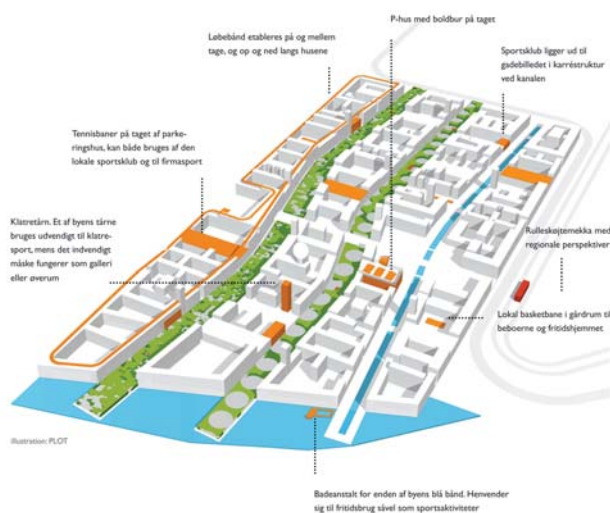
For at sikre, at der sættes fokus på udvikling af byens rum, har Bygge- og Teknikforvaltningen sat en proces i gang, som skal munde ud i udarbejdelsen af en "Handlingsplan for Københavns Byrum", der skal være grundlaget for en helhedsorienteret indsats for at forbedre de københavnske byrum sammen med den vedtagne parkpolitik, som forholder sig til byens parker og grønne struktur i øvrigt.

Oplægget til Handlingsplan for Københavns Byrum fokuserer på de urbane byrum med strøggader, forbindelser, opholdspladser og fodgængerarealer og foreslår en anderledes udformning af byrummene med nye muligheder for udfoldelse, fleksibilitet og foranderlighed.

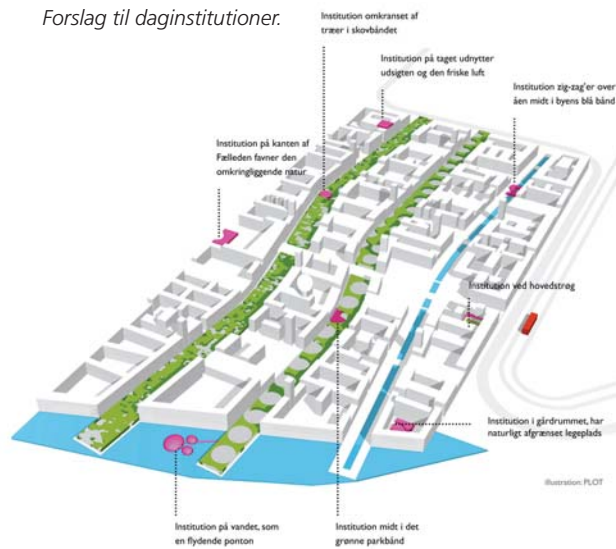
Offentlige institutioner

Uddannelses- og Ungdomsforvaltningen, Familie- og Arbejdsmarkedsforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Sundhedsforvaltningen samt repræsentanter for det kommende kirkesogn har med arkitektfirmaerne Cebra, Plot og Dorte Mandrup Arkitekter gennemført et udredningsarbejde om samarbejde og fælles faciliteter, optimale placeringsmuligheder og etapemæssig udbygning af offentlige servicefunktioner i Ørestad Syd.

Forslag til idrætsfaciliteter.



Forslag til daginstitutioner.



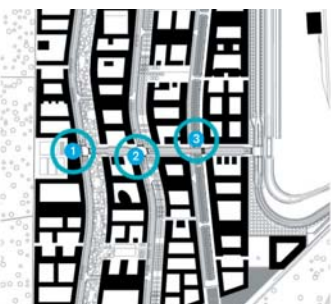
Udbygningen af Ørestad indebærer, at der skal etableres mindst en ny folkeskole i området. Der foreligger ikke en vedtaget plan for skolens/skolernes placering og organisering, men etablering af enten et indskolingsafsnit eller en fuld skole med idræts- eller grøn profil i Ørestad Syd er sandsynlig. Herudover forventes der at blive behov for 6-7 daginstitutioner, ligesom det overvejes at etablere et plejecenter og et sundhedscenter. Amagerland provsti forventer, at Ørestad



Model 1. Skolen som værtsbygning.



Model 3. Kropp- og idrætsprofil.



Kirken har 3 ønsker til placering.

Trafik

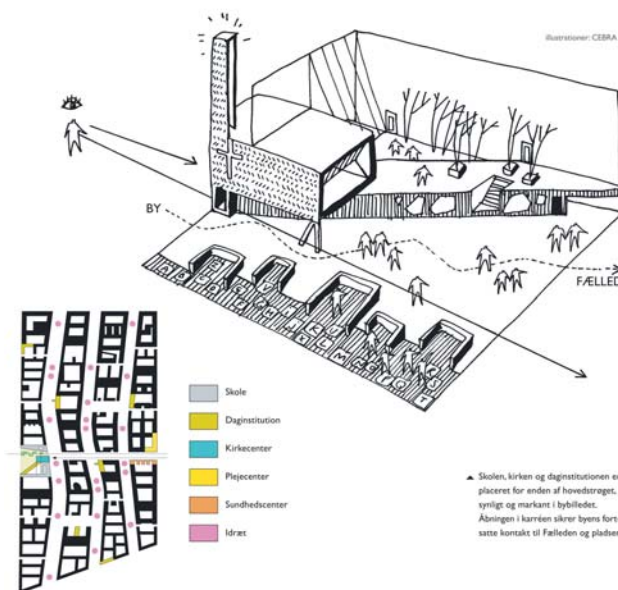
Syd vil komme til at udgøre et selvstændigt sogn og arbejder for at kunne påbegynde opførelse af en kirke og et kirkecenter, når der er ca. 5.000 beboere i bykvarteret.

Samarbejdet mellem forvaltningerne har endvidere resulteret i et idékatalog, der indgår i grundlaget for lokalplanens udarbejdelse, og som også vil være en del af grundlaget for de kommende års udarbejdelse af konkrete forslag til institutionsbyggeri i Ørestad Syd. Idékataloget giver ikke anledning til en præcis placering af de forskellige funktioner i lokalplanområdet, men vil virke som inspiration, når de konkrete beslutninger skal træffes ud fra lokalplanens muligheder.

Det overordnede vejnet i lokalplanområdet består af den 4-sporede Center Boulevard, som fortsætter i den ligeledes 4-sporede Hannemanns Allé, samt den 2-sporede Ørestad Boulevard. Otto Baches Allé vil, når tillæg til lokalplan er vedtaget, danne en 2-sporet vejforbindelse mellem Ørestads Boulevard og Kongelundsvej. Hermed bliver der skabt en mere direkte vejforbindelse mellem Ørestad og det sydlige Amager, ligesom Otto Baches Allé – Ørestads Boulevard – Hannemanns Allé – Center Boulevard også vil udgøre en forbindelse til Øresundsmotorvejen fra det sydlige Amager, som ellers kun har motorvejsforbindelse via ramperne til Englandsvej.

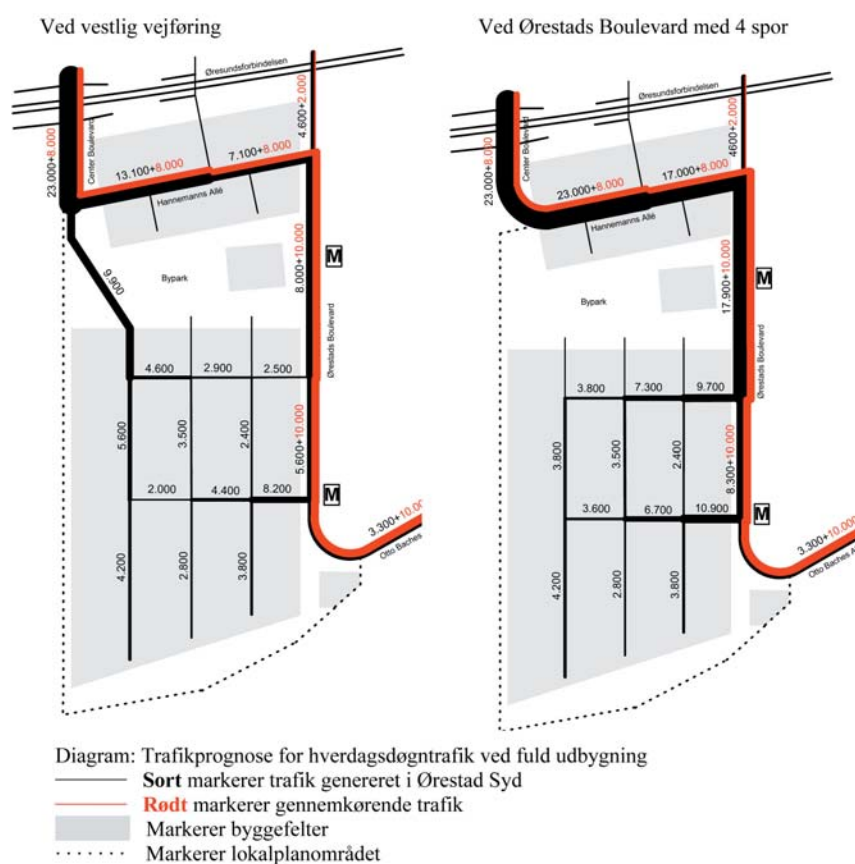
Bortset fra bebyggelsen nord for byfælleden, vil lokalplanområdet få tilslutning til det overordnede vejnet via de to øst-vestgående veje, der skaber forbindelse mellem Ørestads Boulevard og de tre nord-sydgående byrum, Kanalrummet, Parkrummet og Skovrummet.

I mange år vil det overordnede vejnet kunne afvikle den individuelle biltrafik tilfredsstillende. På Ørestads Boulevard mellem Hannemanns Allé og den nord-



Model 2. På kanten af Kalvebod Fælled.

lige adgangsvej vil trafikken ved fuld udbygning sandsynligvis blive så stor (ca. 28.000 biler i døgnet), at den ikke vil kunne afvikles ad en tosporet vej. Normalt sættes kapaciteten af en tosporet vej til ca. 20.000 biler i døgnet. Når kapacitetsgrænsen på Ørestads Boulevard bliver nået, formentlig når Ørestad Syd er udbygget med ca. $\frac{3}{4}$ af fuld udbygning, vil vejstrukturen skulle suppleres. Det vil kunne ske ved at forlænge lokalgaden i Skovrummet vest om byfælleden til hjørnet af Center Boulevard og Hannemanns Allé. Alternativt kan lokalgaden i Kanalrummet forlænges frem til den østligste lokalgade fra Hannemanns Allé. En tredje mulighed vil være at udbygge Ørestads Boulevard til 4 spor mellem Hannemanns Allé og den nordligste adgangsvej til bykvarteret. Ud fra en trafikal vurdering vil en forlængelse af Skovrummet vest om byfælleden være at foretrække.



Trafikstrømmene ved henholdsvis en udbygning med en vejforbindelse vest om byfælleden og Ørestads Boulevard til 4 spor.

En lokal vejforbindelse i forlængelse af lokalgaden Skovrummet forudsættes indrettet således, at den kan betjene en betydelig del af biltrafikken til og fra Ørestad Syd - i størrelsesordenen 10.000 køretøjer svarende til knap halvdelen af bykvarterets forventede biltrafik. Løsningen indebærer, at trafikken på Hannemanns Allé og Ørestads Boulevard bliver på omkring 20.000 køretøjer, når Ørestad Syd er fuldt udbygget. De bløde trafikanter vil få bedre forhold i krydset Ørestads Boulevard/Hannemanns Allé, men lokalvejen vil medføre en større

trafikbelastning i den vestlige del af Ørestad Syd. Vejen forudsættes i givet fald udformet med respekt for sammenhængen mellem de nye byområder og de tilgrænsende rekreative arealer, herunder med attraktive og trygge forbindelser mellem Kalvebod Fælled og byfælleden.

Kollektiv trafik

Størstedelen af bebyggelsen i Ørestad Syd vil ligge inden for en gangafstand fra eksisterende metrostationer på 600 m og vil dermed få en meget højklasset kollektiv trafikbetjening til størstedelen af kommunen og regionen. Betjeningen og dermed områdets attraktivitet vil blive øget yderligere, hvis den forberedte metrostation Ørestad Syd etableres.

I et byområde af en størrelse som Ørestad Syd må der planlægges med bustrafik, særligt til den vestligst liggende del, som ligger længst fra Metro. Derfor må både den nordlige adgangsvej, Hovedstrøget og lokalgaden i Skovrummet indrettes til buskørsel. Hvis lokalgaden i Skovrummet forlænges mod nord til Center Boulevard/Hannemanns Allé vil busbetjening kunne indrettes med en direkte busrute fra Center Boulevard gennem Ørestad Syd frem til Vestamager Station.

Cykel- og fodgængertrafik

I Ørestad Syd vil cykeltrafikken og størstedelen af fodgængertrafikken foregå sammen med biltrafikken i de overordnede byrum - bl.a. med henblik på at sikre større aktivitet og tryghed i disse.

Det er hidtil forudsat, at cykel- og fodgængertrafikken mellem bykvartererne i Ørestad primært skal foregå langs Ørestad Boulevard. I den reviderede helhedsplan foreslås forbindelsen mellem Ørestad Syd og Ørestad City dog suppleret med direkte stier gennem "byfælleden". Nord for Hannemanns Allé videreføres stierne over Øresundsmotorvejen og –banen. Dette kan ske enten via udbygning af adgangsbroen til Fields, eller via en ny stibro mellem denne og Center Boulevard.

Et trygt bykvarter

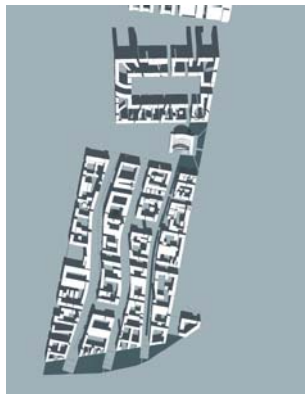
Anbefalinger fra Det Kriminalpræventive råd om at blande boliger og erhverv, sørge for variation i bebyggelsernes udformning, forudsætte åbne stueetager og sikre karakterfulde byrum, som indeholder aktiviteter, der er med til at skabe sociale relationer, for derved at give tryghed og mindske kriminalitet, er indgået i grundlaget for lokalplanens udarbejdelse.

Klimaforhold

Rambøll har for Ørestadsselskabet foretaget en vurdering af vindmiljøet i Ørestad Syd. Konklusionen er, at bykvarteret som helhed vil få acceptale vindforhold i de nord-sydgående byrum og i det store byrum omkring Hannemanns Allé. Ved enkelte af åbningerne ud mod Kalvebod Fælled kan der være vindforhold, som af nogle vil blive opfattet som generende. Dette kan løses ved en hensigtsmæssig beplantning.



21. marts kl. 9.00



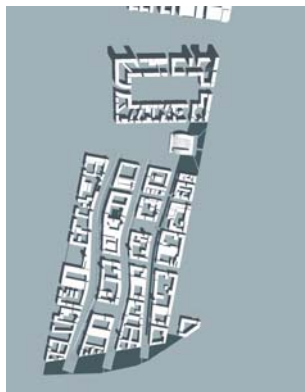
21. marts kl. 12.00



21. marts kl. 16.00



21. juni kl. 9.00



21. juni kl. 12.00



21. juni kl. 16.00



21. juni kl. 19.00

Skyggediagrammerne viser, at der i hele sommerhalvåret vil være gode lysforhold ikke alene i de store byrum, men også på pladsdannelserne i kvarterets indre. Samtidig ses den kvalitet som bykvarterene har med beliggenheden ud til åbne omgivelser.

Forslag til kommuneplantillæg

På baggrund af den nye overordnede trafikstruktur og den reviderede helhedsplan for Ørestad Syd er der udarbejdet et forslag til tillæg til Kommuneplan 2001 med følgende ændringer i rammerne for lokalplanlægning.

I S2*-området - Ørestad City Center - erstattes de hidtil fastlagte to højhuse syd for Øresundsforbindelsen af 2 og 3 højhuse inden for byggefelter ved henholdsvis Center Boulevard og Ørestads Boulevard. Højhusene skal opføres med en højde fra kote 75 - 85 (DVR 90).

Området syd for Hannemanns Allé og vest for Ørestads Boulevard fastlægges til et C2*-område med særlige bestemmelser om:

at området må rumme en samlet bebyggelse på 1 mio. m², inklusive etageareal i fælles parkeringshuse

at der i randområderne langs Hannemanns Allé og Ørestads Boulevard kun må opføres erhverv, og at der i randområder langs byfælleden, Kalvebod Fælled og søområdet helt overvejende skal opføres boliger.

at der kan opføres bebyggelse i op til 12 etager

at friarealerne i området under ét (inkl. de offentlige grønne og blå områder) skal have en størrelse på 40 pct. af boligetagearealet og 10 pct. af erhvervs-etagearealet

at der i området under ét kan etableres op til 5.000 parkeringspladser, og at der mindst skal etableres 1 parkeringsplads pr. 200 m² etageareal. Ca. 90 pct. af parkeringspladserne skal placeres i parkeringsanlæg/parkeringshuse. Endvidere er helhedsplanens nye blå og grønne struktur indarbejdet i kommuneplantillægget.

De foreslåede rammeændringer for området syd for Hannemanns Allé er indarbejdet i det vedtagne forslag til Kommuneplan 2005, mens bestemmelser om højhuse i S2*-området - Ørestad City Center - er nye og forudsættes indarbejdet i Kommuneplan 2005 ved den endelige vedtagelse.



Intentioner i lokalplanforslaget

Beliggenheden ved den fredede Kalvebod Fælled og ved Metro skal udnyttes til at udbygge Ørestad Syd til et attraktivt integreret byområde. Ved at fastlægge en ligelig fordeling mellem boliger og erhverv er det hensigten at skabe optimale vilkår for en multifunktionel udnyttelse, der kan understøtte et mangfoldigt byliv, modvirke ensformighed i bebyggelserne og sikre trygge og livfulde omgivelser i kvarteret som sådan og inden for de enheder, som de fastlagte underområder udgør. Andelen af boliger bliver størst i bebyggelser med udsigt over grønne områder og mindst i bebyggelser tæt på trafikerede gader, men alle "karreer" får en blandet anvendelse.

Den langt overvejende del af boligerne skal være store familieegnedede boliger, der fortsat er underskud af i København. På baggrund af antallet af boliger, omkring 4.500, og den selvstændige beliggenhed muliggøres dog, at der kan opføres ca. 500 mindre boliger, herunder kollegieboliger.

Ørestad Syd vejbetjenes som nævnt fra vejforbindelsen Center Boulevard, Hannemanns Allé, Ørestads Boulevard og Otto Baches Allé. Fra Hannemanns Allé betjener tre adgangsveje det nordlige område samt en eventuel bebyggelse i byfælleden, og fra Ørestads Boulevard betjener to adgangsveje det sydlige område med de tre nord-sydgående lokalgader. Ved at benytte parkeringshuse til tværgående kørsel og kræve passagemulighed gennem alle "karreer", så gående kan bevæge sig rundt i området gennem bebyggelserne, begrænses omfanget af egentlige veje og stier.

Der fastlægges ligeledes et hierarki af byrum med forskellige muligheder for ophold samt kommercielle, kulturelle og rekreative aktiviteter. Langs det centrale hovedstrøg og pladser prioriteres butikker, restauranter og lignende publikumsorienterede funktioner, idet kulturelle, sociale og fritidsprægede udadvendte funktioner, der kan understøtte et varieret og levende miljø, også kan indpasses. Fem større pladser skal fungere som lokale mødesteder i hver sit nærområde, i princippet med funktioner som i Hovedstrøget, men mere lokalt orienteret. De tre grønne nord-sydgående byrum, der gives hver sin udformning og karakter, er i højere grad lagt an på leg og anden fysisk udfoldelse samt rekreation i parklignende og afslappede omgivelser

Byfælleden mellem de to bykvarterer giver bl.a. plads for mere pladskrævende udfoldelse såsom boldspil på 11-mands græsbaner, og kan eksempelvis benyttes af skolen og boldklubber, mens søområdet i syd er tiltænkt en funktion som Københavns Indre Søer (Peblingsøen osv.), blot i mindre målestok. Herudover skal bebyggelsen indeholde en række mindre byrum, som integreres i overgangen mellem friarealer og bygningsfacader, og i kraft af en gunstig placering i relation til opgange, sol, læ mm. kan animere til ophold. Fordelingen mellem offentlige, halv-offentlige og private byrum skal understøtte bylivets udfoldelse, og særlig opmærksomhed skal rettes mod placering og udformning af de halv-offentlige arealer som aktive overgange mellem private og offentlige byrum.

Retningslinier for bebyggelsernes omfang, placering og ydre fremtræden skal sikre, at bebyggelserne bliver varierede og med et nutidigt arkitektonisk udtryk. Parkering skal primært foregå i parkeringshuse og –anlæg således, at veje, pladser og øvrige ubebyggede arealer i vidt omfang friholdes for parkering, og såle-

des, at der i princippet kan ske en dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne. Området skal opbygges efter miljørigtige principper, hvor der lægges vægt på en bymæssig tæthed og et byøkologisk perspektiv.

Byarkitektonisk vurdering

I et byudviklingsperspektiv indtager Ørestad Syd en enestående placering. Forstået på den måde, at der aldrig tidligere er udarbejdet en så omfattende lokalplan med så store ambitioner for den kommende arkitektoniske fremstilling. De planmæssige og arkitektoniske bindinger har karakter af en række byarkitektoniske idéer og hovedgreb, der i deres realisering stiller meget store krav til forståelsen af planens intentioner.

Den helt overordnede idé for Ørestad Syd er ønsket om at se bydelen som to klart opfattede byvolumener i landskabet.

Som et arkitektonisk særkende, og som en arkitektonisk større bevågenhed til denne særlige bydel, placeres 5 højhuse i en helt unik tæt komposition, der skal ses som en særlig storbylignende urban idé.



Den helt overordnede idé for Ørestad Syd er ønsket om at se bydelen som to klart opfattede byvolumener i landskabet. Idéen er tilgodeset ved hjælp af meget præcise grænser mellem by og land. Konkret slutter byen, hvor landskabet begynder, med andre ord byen "står ned" i landskabet uden egentlige overgangszoner, som f.eks. veje. Samtidig har "bymassen" sin generelle højde ved afslutningen mod landskabet, men som et væsentligt arkitektonisk element åbner byen sig ved hjælp af indskæringer af varierende størrelser alt afhængig af placering og orientering nord eller syd for byfælleden.

Den generelle urbane hovedidé indeholder rumlige strategier, der er forskellige for de to bykvarterer.

Bykvarteret nord for byfælleden

Byen nord for byfælleden er meget velordnet i sin rumlige strategi. Der er tale om, hvad man kunne kalde en modernistisk klassicisme, hvor et meget stort arkitektonisk greb skaber en - i Ørestad-sammenhæng - unik arkitektonisk bydel. Mod byfælleden og det åbne land har bydelen en klar, afgrænset form, der igen

Højhusene set fra Øresundsmotorvejen mod vest.



Højhusene set fra Sjællandsbroen.



indeholder et rumligt hierarki, et overordnet, urbant rum med stor regularitet. I et stort, rektangulært byrum, der er udformet som et urbant parkrum er det overordnede vejforløb placeret. Ved hjælp af beplantninger er rummet landskabsarkitektonisk og funktionelt opdelt i delområder, der forholder sig til byhuse på stedet. Som endnu et arkitektonisk særkende, og som en arkitektonisk større bevågenhed til denne særlige bydel, placeres 5 højhuse i en helt unik tæt komposition, der skal ses som en særlig storbylignende urban idé. Sammenfattende kan bykvarterets arkitektoniske hovedgreb også ses som en nutidig tolkning af 1950'ernes - stort anlagte – og meget moderne bygning i området ved Vesterport, SAS hotellet og Buen. Referencerne er krumme gadeforløb, store, facademæssige fronter og tydelige skift i skala.

Bykvarteret syd for byfælleden

Hovedidéen i dette bykvarter er ligeledes den massive bymasse. Her fokuseres på en overordnet og strukturdannende rumlig strategi i form af tre buede nord-sydgående byrum, et kanalrum, et parkrum og et skovrum, der alle tre gennemskærer byen. De næste led i det rumlige hierarki består af det øst-vestgående hovedstrøg, der visuelt og rumligt forbinder metrostationen med det åbne land. Herefter følger tværgående gader og stræder samt pladسدannelser af forskellige rumlige former og proportioner.

Denne strategi udformer en by af bygningsmæssige blokke af forskellig karakter. Som en bærende idé er det byens liv i byens rum – mellem blokkene - der har været bestemmende for den arkitektoniske helhed - forstået på den måde, at byens fælles uderum er udformet og udstyret til at tilgodese alle former for byliv, både det stille, rekreerende, det kulturelle, leg og ophold, idræt og bevægelse i skøn forening. Et byliv af mangfoldighed, boliger, arbejdspladser, kultur og idræt skal kunne optræde samlet og hver for sig i byens rum.

Byens modsvarende arkitektoniske mangfoldighed starter i bygningsblokkenes indre, snævre rum, hvor den urbane tæthed presser bylivet ud i de offentlige rum, der igen er præget af stor mangfoldighed af arkitektoniske idealer, bygningsmæssige former, varierende facadelængder, stor materialerigdom og i det hele taget bygninger, udearealer og landskab i et inspirerende samspil. I denne sammenhæng lægges der stor vægt på "byens overgange", der også må sikres stor mangfoldighed. Her tænkes på forholdene ude og inde i boligen, stueetager og byens rum, byen og landskabet samt forskellige trafikformer. Arkitektonisk egenart og forskellighed er nøgleord i en by, hvis udvikling vil strække sig over så mange år, at forskellige arkitekturformer og idealer vil kunne aflæses.

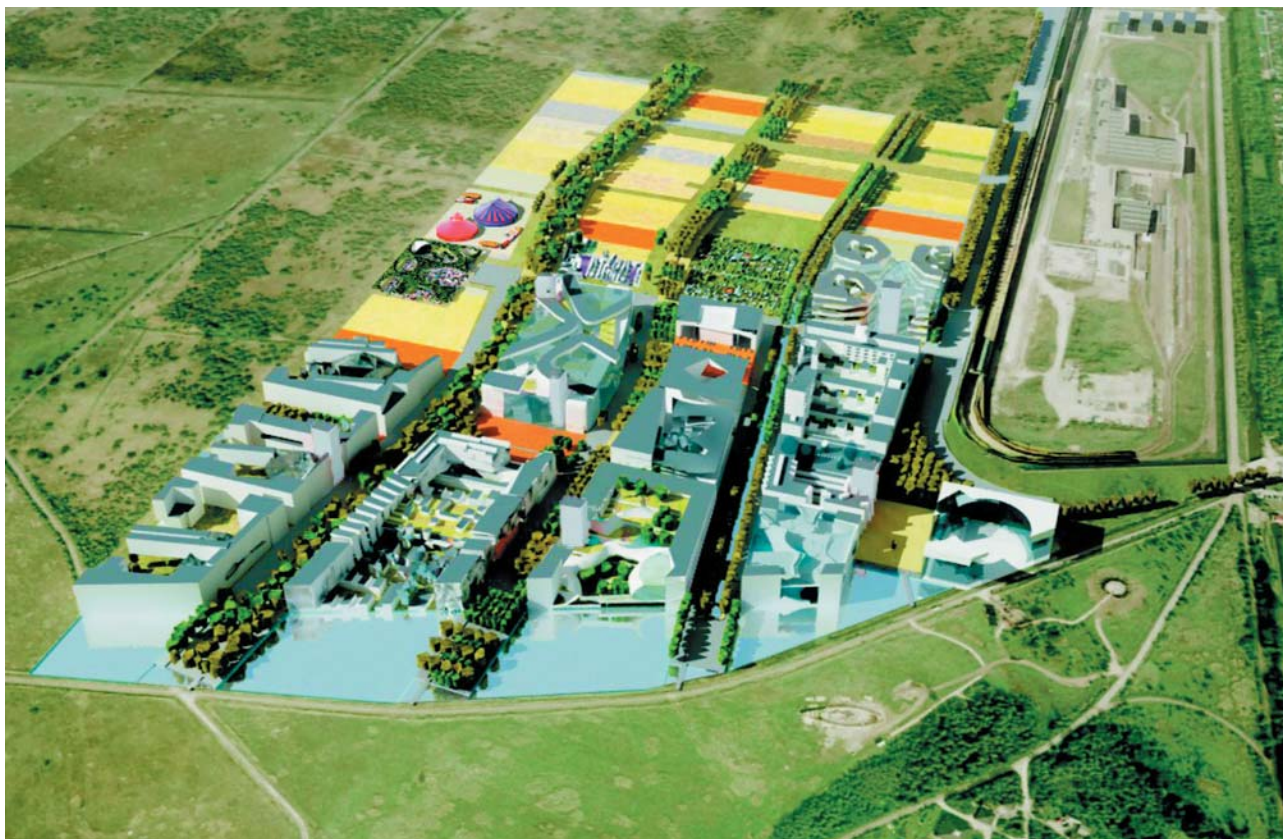
Udbygningstakt

Ørestadsselskabet planlægger at starte udbygningen af Ørestad Syd i det syd-østlige område. Dette område ligger op til søen, vender mod syd og er et af de mest attraktive områder for boligbyggeri.

Udbygningen fortsættes herefter i vestlig og nordlig retning og skal foregå på en sådan måde, at delområder udbygges hurtigst muligt, så den periode, hvor området er præget af anlægsarbejder og byggepladser, minimeres.

Udbygningen vil i første omgang strække sig op til Centergaden, som vil blive udbygget i en takt fra øst mod vest, så det stationsnære område udbygges først. Samtidig med, at de første byggerier går i gang, er det Ørestadsselskabets intention at etablere beplantningen i de nord-sydgående rum således, at disse

Udbygningen starter i det syd-østlige hjørne og fortsætter mod nord og vest.



kan markere byens rum allerede inden bygningerne kommer. Kanalrummet vil ligeledes blive etableret meget hurtigt, idet forsyningsledninger til udbygningsområdet vil blive ført i dette byrum som supplement til ledninger i Ørestads Boulevard. Ligeledes skal kanalen sikre, at byggerierne kan aflede deres regnvand.

Midlertidige anlæg

Det er Ørestadsselskabets intention at etablere midlertidige funktioner på nogle af de områder, der udbygges senere. Dette vil bl.a. ske ud fra de erfaringer, der er høstet fra det såkaldte BKO-område (BevægelsesKlareOmråder) – det midlertidige aktivitetsområde - syd for Grønjordsvej.

Ørestadsselskabet, Københavns Kommune og Danmarks Idræts-Forbund København afholdt i marts 2004 sammen med en gruppe studerende fra Læreanstaltens Fælles Byplankurser en "Open Space" workshop i Ørestad. Formålet var at få nye og flere idéer til BKO'er. Resultatet af workshoppen blev en lang række idéer, som har givet inspiration til det videre arbejde med at gøre Ørestad til en levende bydel. Som eksempler herpå kan nævnes, at der i området lige syd for Øresundsforbindelsen er bygget en BMX bane. Tæt ved metrostation Vestamager har Ørestadsselskabet stillet et areal til rådighed for mobile økologiske haver. Haverne er etableret i et samarbejde mellem Agenda 21 på Amager og en række enkeltpersoner med erfaring fra bæredygtige grønne projekter. Ideen er, at lokale borgere får mulighed for at dyrke grøntsager, urter og blomster i fællesskab. Haverne og BMX-banen er startet i foråret 2005. Samarbejdet med Københavns Kommune og forskellige lokale foreninger om at udbygge midlertidige funktioner fortsætter.



Mobile økologiske nyttehaver.



BMX-bane.

Planens påvirkning af miljøet

Etablering af Ørestad Syd med 1.000.000 m² etageareal er der taget stilling til i lov om Ørestaden m.v. Opførelse af en sådan ny by vil selvsagt skabe en miljømæssig belastning i forhold til de nuværende forhold. Placeringen tæt på Metro og regionalbanen, begrænsning af parkeringspladser i forhold til den generelle norm i kommunen samt gennemførelse af gode forhold for cyklister vil give attraktive alternativer til privatbilismen.

Blandingen af boliger og erhverv og krav til den arkitektoniske udformning af ny bebyggelse, som fastlægges i lokalplanen, vil sammen med krav om etablering af grønne og blå elementer i byen i tæt sammenhæng med det fredede Vestamager medvirke til at skabe en attraktiv ny bydel.

Trafikstøj

Selve udbygningen af området vil generere trafik, ligesom etablering af Otto Baches Allé med forbindelse ad Ørestads Boulevard og Hannemanns Allé til motorvejsnettet vil afstedkomme øget trafik.

Der er foretaget overslagsmæssige beregninger af vejtrafikstøjen langs gade-strækninger i området. Disse beregninger viser et støjniveau ved husfacade mod Hannemanns Allé på 65-69 dB(A), mod Ørestads Boulevard på 60-65 dB(A), ved Hovedstrøget samt den nordlige adgangsvej på 55-65 dB(A). På de nord-sydgående lokalgader forventes der en støjbelastning af størrelsesordenen 55-60 dB(A). Disse tal skal ses i forhold til udgangspunktet for støjhensyn ved byudvikling og inddragelse af nye arealer til bymæssig bebyggelse, hvorefter der ikke må fastlægges støjfølsom anvendelse som boliger og rekreative formål m.v. i områder, der er – eller kan forventes at blive - belastet med mere end 55 dB(A) fra vejtrafik og 60 dB(A) fra jernbanetrafik. For administration, liberale erhverv og lignende er tilsvarende grænser 60 dB(A) fra vejtrafik.

Såfremt støjgrænserne ikke kan overholdes, bør det som minimum sikres, at støjen ikke overstiger 65 dB ved boliger på den belastede facade og 55 dB(A) på den stille facade, ligesom der ikke ved rekreative arealer og skoler bør være mere end 55 dB(A).

Da arealerne langs Hannemanns Allé fastlægges til erhverv, er der ikke boligarealer inden for lokalplanområdet, hvor støjniveauet overstiger 65 dB(A). På strækninger med en belastning på over 55 dB skal det sikres, at boliger får mindst én stille facade, hvilket forhindrer indretning af lejligheder ensidigt orienteret mod trafikken.

Der er ikke foretaget beregninger af støjen på udendørs opholdsarealer, men Miljøkontrollen er af den opfattelse, at det med hensigtsmæssig disponering af arealerne, herunder placering af byggeri og udearealer, vil være muligt at sikre, at støjgrænsen på 55 dB overholdes.

Med hensyn til placering af en skole er Miljøkontrollen af den opfattelse, at udgangspunktet bør være en støjbelastning på 55 dB eller derunder. Det vurderes dog, at støjhensyn kan indtænkes ved skolens indretning og placering på arealet således, at støjgrænsen på 55 dB kan overholdes. Dette kan f.eks. ske ved placering af mindre støjfølsomme funktioner som administration, spisesal, gymnastiksale og gangarealer m.m. mod de mest støjbelastede facader.

Virksomheder

Det er Miljøkontrollens vurdering, at der ikke ligger virksomheder i området, som vil give anledning til væsentlige miljøgener for lokalplanområdet.

Jordforurening og grundvand

Miljøkontrollen har ikke konkret viden om forurening af jorden i Ørestad Syd. Området, der er inddæmmet, har været anvendt til militære øvelser. Som konsekvens heraf har Forsvaret ryddet området for ammunition i en dybde af 0,8

m under eksisterende terræn. Denne aktivitet skønnes ikke at give anledning til forurening af jorden.

I hele Ørestad Syd er der lagt op til 2 m ren jord oven på det eksisterende terræn. Der kan ikke funderes på den udlagte jord. I forbindelse med anlægs- og byggearbejder, der vil omfatte jord, der ligger dybere end 0,8 m under det oprindelige terræn, skal Forsvaret rydde området for yderligere ammunition. Håndtering af jord og grundvand i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder skal udføres i henhold til Miljøkontrollens anvisninger. Miljøkontrollen har udgivet en vejledning "Arbejder du med jord fra Københavns Kommune, 2003" samt "Håndtering af vand ved byggeri og anlæg – regler og retningslinier", som kan hentes på Miljøkontrollens hjemmeside www.miljoe.kk.dk.

Regnvand

De overvejelser, der er, om at lede regnvand fra tag, facader og arealer uden trafikbelastning ad smalle længdegående vandrender til bydelens vandelementer, kræver tilladelse fra Miljøkontrollen, og der vil i givet fald blive udarbejdet et tillæg til den gældende spildevandsplan. Fremme af den rekreative anvendelse af regnvand lokalt, frem for at lede uforurenede vand til renseanlæg Lynetten, er i overensstemmelse med kommunens ønsker.

Der arbejdes på at udvikle en metode til lavteknologisk rensning af regnvand fra veje og andre trafikbelastede arealer i en kompakt og underjordisk rensesepark, hvorfra det ledes videre til kanaler og rekreative områder i Ørestad. Lokalplanen er ikke til hinder for placering af et sådant underjordisk anlæg.

Miljørigtigt byggeri



Pjecen „Miljøorienteret byfornyelse og nybyggeri“, kan bestilles på Internettet, hos Miljøkontrollen eller hos Plan & Arkitektur.

Fjernvarme

Københavns Kommune har besluttet, at der skal tænkes "miljørigtigt" i forbindelse med byfornyelse og nybyggeri. Borgerrepræsentationen har den 1. marts 2001 tiltrådt revideret udgave af pjecen "Miljøorienteret byfornyelse og nybyggeri". Baggrunden for pjecen var et ønske om, at der lægges vægt på miljø- og ressourcemæssige forhold, når der bygges, og at der arbejdes for en bæredygtig udvikling i dialog med befolkningen.

Pjecen berører emnerne miljørigtig projektering, vand, varme, el/gas, affald, materialer og grønne områder. Inden for hvert emne opstilles en række minimumskrav, anbefalinger og visioner.

Minimumskravene i pjecen skal følges i forbindelse med byfornyelse, ved støttet byggeri samt kommunalt byggeri, mens private opfordres til at hente ideer herfra. Pjecen oplyser i øvrigt adresser på kommunale og statslige instanser, hvor der kan hentes oplysninger i forbindelse med miljøorienteret nybyggeri.

Hele Københavns Kommune er i 1993 fastlagt som fjernvarmeområde i henhold til lov om varmeforsyning. Borgerrepræsentationen har samtidigt vedtaget, at der er tilslutningspligt til fjernvarme for nybyggeri og for bygninger, der får installeret nyt centralvarmeanlæg. Større ejendomme med varmekapacitet på over 0,25 MW må kun aftage fjernvarme, og eventuel dispensation fra dette krav skal gives af Miljøstyrelsen. Mindre ejendomme er ikke forpligtet til at aftage fjernvarme, men skal som minimum betale en fast årlig afgift.