

**Københavns Kommune**  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Bydesign

November 2012

Rapport om de miljømæssige konsekvenser af  
Tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 325 ”Ørestad City Center”  
med tilhørende kommuneplantillæg

## **INDHOLD**

### **MILJØRAPPORT**

1. Indledning
2. Høring af andre myndigheder
3. Resumé
4. Planernes indhold
5. Forhold til anden planlægning
6. 0-alternativ/alternativer
7. Miljøbeskyttelsesmål
8. Miljømæssige konsekvenser
  - 8.1 Bymiljø og landskab
  - 8.2 Trafik
  - 8.3 Forurening
9. Overvågning

### **BILAG**

- Bilag 1 Scoping dokument



### Forslag til tillæg 1 til lokalplan 325 "Ørestad City Center"

Anvendelse:	Serviceerhverv og regionalt detailhandelscenter
Etageareal:	ca. 295.000 m <sup>2</sup>
Bygherre:	Ørestad PS (By & Havn/NCC) Steen & Strøm A/S
Arkitekter:	COBE C. F. Møller

Illustration ved COBE/CBD

## 1. Indledning

### Baggrund

Forslag til tillæg 1 til lokalplan nr. 325 "Ørestad City Center" med tilhørende kommuneplantillæg er tilvejebragt for at muliggøre en mere fleksibel udbygning af et område til serviceerhverv og regionalt detailhandelscenter i Ørestad City, samt for at muliggøre placeringen af nye detailhandelsarealer, herunder placering af indtil 3 butikker med bruttoetagearealer på op til 5.000 m<sup>2</sup>. Den maksimale bygningshøjde i kommuneplanens rammer ændres for området til 54 meter, samtidig udtages to højhuse af rammerne. Lokalplantillægsområdet indeholder byggerierne Field's shoppingcenter og CabInn Hotel, opført i hhv. 2003 og 2009.

Med lokalplantillægget og tillæg til Kommuneplan 2011 foretages kun de ændringer i plangrundlaget, der er nødvendige for at kunne muliggøre den ønskede bebyggelse og placeringen af de med kommuneplanen i området muliggjorte detailhandelsarealer. Bortset fra bestemmelser i lokalplanen, der aflyses på baggrund af ændringerne, er det stadig lokalplan nr. 325, der gælder.

Forvaltningen har i forbindelse med udarbejdelsen af planforslagene foretaget en vurdering (screening) af, om planernes indhold betyder at der skal udarbejdes en miljørapport i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Da planerne vedrører anlæg omfattet af lovens bilag 4, pkt. 10 "Infrastrukturprojekter, litra b" "Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikscentre og parkeringspladser, skal der udarbejdes en miljøvurdering i henhold til lovens § 3, stk. 1, pkt. 1. Forvaltningen finder ikke, at undtagelsesbestemmelserne i § 3, stk. 2, gælder, da der *ikke* er tale om fastlæggelse af et mindre område på lokalt plan. Der er herved taget hensyn til, at der muliggøres en udvidelse af detailhandelsarealet i området med 13.500 m<sup>2</sup>, herunder 3 udvalgsvarerbutikker på indtil 5.000 m<sup>2</sup> samt nybyggeri på tilsammen op til ca. 180.000 m<sup>2</sup> etageareal.

Derfor er denne miljørapport udarbejdet på baggrund af en nærmere vurdering (scoping) af hvilke emner, der bør inddrages i miljøvurderingen. Scopingskemaet er optrykt bagest i rapporten.

Miljørapporten vurderer miljøpåvirkningen som følge af lokalplantillægget, herunder i relevant omfang miljøpåvirkningen fra de forventelige efterfølgende foranstaltninger i form af anlægsaktiviteter.

### Lokalplantillægsområdet

Lokalplantillægsområdet ligger indenfor delområder I og II i lokalplan 325, afgrænset af Arne Jacobsens Allé, Ørestads Boulevard, Center Boulevard, samt Øresundsforbindelsens motorvej og bane.

## **Formål**

Miljørapporten har til formål at vurdere, hvordan den fremtidige anvendelse, som forslag til lokalplan og kommuneplantillæg muliggør, vil påvirke miljøet.

Miljørapporten vurderer miljøpåvirkningen af planforslagene, herunder i relevant omfang miljøpåvirkningen fra de forventelige efterfølgende foranstaltninger i form af anlægsaktiviteter.

Miljøvurderingen tager udgangspunkt i et scenarie, hvor lokalplanen er fuldt udnyttet og sammenlignes med det såkaldte 0-scenarie, hvor området udbygges med de nuværende planbestemmelser.

Miljørapporten er baseret på foreliggende viden. Der er herudover foretaget en vurdering af den planlagte bebyggelse vedrørende trafikafviklingen.

## **Samarbejde**

Miljørapporten er udført af Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Bydesign. Derudover har forvaltningens Center for Trafik, Center for Miljø samt Økonomiforvaltningens Center for Byudvikling været inddraget i udarbejdelsen af miljørapporten. Der er i udarbejdelsen af rapporten taget udgangspunkt i materiale leveret af Arealudviklingsselskabet By & Havn, COBE Arkitekter og C. F. Møller Arkitekter, samt Rambøll konsulenter.

## **2. Høring af andre myndigheder**

I overensstemmelse med Lov om miljøvurdering af planer og programmer § 7, stk. 4 har Københavns Kommune i oktober 2012 foretaget en høring om udarbejdelse af forslag til tillæg 1 til lokalplan nr. 325 "Ørestad City Center" med tilhørende kommuneplantillæg.

Høringen har omfattet:

Center for Trafik og Center for Miljø, Teknik- og Miljøforvaltningen, samt Center for Byudvikling, Økonomiforvaltningen, i Københavns Kommune.

### **Center for Trafik, Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune:**

Til scopingskemaets punkter vedrørende Trafik med underpunkterne Sikkerhed/Tryghed, Energiforbrug, Trafikmønstre, Trafikstøj og Forurening med underpunktet Støj og vibrationer har Center for Trafik meldt tilbage, at samtlige underpunkter vurderes til at skulle registreres i rubrikken "ubetydelige".

Lokalplantillægget muliggør en forøgelse af detailhandelsarealet med 13.500 m<sup>2</sup>, der lægges til de i området eksisterende 65.000 m<sup>2</sup>. Center for Trafik vurderer at de trafikale konsekvenser af en øget andel detailhandel ikke får væsentlig betydning for miljøet. Det forventes at en stor andel af de besøgende til de 10.000 m<sup>2</sup> af de i alt 13.500 m<sup>2</sup> muliggjorte nye detailhandelsareal vil være de samme, som i forvejen benytter bilen som transportmiddel til og fra det regionale detailhandelscenter. Der regnes med højest 80 bilture pr. dag/1.000 m<sup>2</sup> for de ekstra kvadratmeter detailhandel.

*Forvaltningens kommentar til høringssvaret fra Center for Trafik:*

En fremtidig udbygning af kvarteret med 180.000 m<sup>2</sup> nyt etageareal svarer til det etageareal, der i forvejen er muliggjort med lokalplan nr. 325, og som ligger til grunde for den overordnede vurdering af trafikbelastningen i Ørestad. Idet en positiv eller negativ klimapåvirkning af det foreslåede byggeri på området skal ses i forhold til 0-alternativet, der er den eksisterende lokalplan nr. 325, bør vurderingen af en kun let øget trafikbelastning af området, udløst primært af den med planen muliggjorte øgede detailhandel, føre til en genovervejelse af væsentlighedskriteriet.

### **Center for Miljø, Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune:**

Center for Miljø har ingen kommentarer til scopingskemaet, men gør opmærksom på, at alt afhængigt af i hvilket omfang den muliggjorte udvidelse af detailhandelsarealet koncentrerer inden for lokalplanområdet, kan et konkret projekt om udvidelse af detailhandelen være omfattet af VVM-bestemmelserne, og skal i så fald vurderes efter bestemmelserne i VVM-bekendtgørelsen.

*Forvaltningens kommentarer til høringssvaret fra Center for Miljø:*

En VVM-undersøgelse er del af den generelle behandling af en indgående byggesag, her i forbindelse med detailhandelsarealer.

### **Center for Byudvikling, Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune:**

Center for Byudvikling havde ingen kommentarer til scopingskemaet.

### **3. Resumé**

I henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer skal der gives et ikke teknisk resumé af miljørapporten.

#### *Baggrund*

Københavns Kommune ønsker, at området i Ørestad City Center med lokalplantillægget kan udvikles til et markant arkitektonisk og skalamæssigt varieret bykvarter. Kvarteret indeholder i forvejen bl.a. det regionale detailhandelscenter "Field's" og vil med sin stationsnære beliggenhed, krav om minimalt energiforbrug, genanvendelse af regnvand i Ørestads kanaler og gode cykelforbindelser blive videreudviklet på bæredygtige vilkår.

Udarbejdelsen af det konkrete tillæg nr. 1 til lokalplan nr. 325 er sket på anmodning af Ørestad Down Town P/S (By & Havn og NCC Property Development) og Steen & Strøm A/S. De to selskabers rådgivere, COBE og C.F. Møller Arkitekter, har udarbejdet forslag til bebyggelses- og anvendelsesplaner til områderne vest og syd for Field's, der er videreudviklet i dialog med Københavns Kommune.

#### *Lokalplantillæg*

Forslag til tillæg 1 til lokalplan nr. 325 "Ørestad City Center" med tillæg til Kommuneplan 2011 lægger op til, at området kan udvikles til et erhvervs- og detailhandelsområde med en varieret arkitektur og bygningsmæssig varieret skala med plads til både mindre og større enheder. Tillægsområdet omfatter områder I og II i den gældende lokalplan - inden for dette område fastlægges nye byrum og anlæg i form af en ny bydelsplads, en landskabeligt udformet trappe med opholdsmuligheder og nye forbindelsesmuligheder til gående og cyklende.

Lokalplantillægget fastholder det maksimale etageareal og anvendelsen, som fastlagt i den gældende lokalplan nr. 325, men ændrer bebyggelsesstrukturen og bestemmelser for byggeriets omfang og ydre, samt justerer og præciserer anvendelsesbestemmelserne for detailhandel. På baggrund af et til lokalplantillægget hørende tillæg til kommuneplanen muliggøres en forøgelse af detailhandelsarealerne med op til 13.500 m<sup>2</sup> samt placeringen af indtil 3 butikker med op til 5.000 m<sup>2</sup> bruttoetageareal. Kommuneplanens rammer for maksimal bygningshøjde ændres i tillægsområdet fra 42 til 54 meter, samtidig udtages to højhuse af rammerne.

### **Miljøvurderingen**

Københavns Kommune har besluttet, at lokalplantillægget med tilhørende kommuneplantillæg skal miljøvurderes gældende for området beliggende mellem Arne Jacobsens Allé, Ørestads Boulevard, Center Boulevard, samt Øresundsforbindelsens bane og motorvej, idet der her foretages ændringer af det eksisterende plangrundlag, i dette tilfælde specifikt opførelse af butiksarealer og parkeringspladser.

I lokalplantillægsområdet er der tale om justeringer og præciseringer af anvendelsesbestemmelserne for detailhandel gældende for områder I, II og IIA som konsekvens af de foreslåede nye bebyggelsesplaner i Ørestad City Center. Miljørapporten er udarbejdet på baggrund af kommunens foreliggende viden samt undersøgelser udført af By & Havn og de tilknyttede rådgivere. Berørte myndigheder har været hørt om miljøvurderingens emner.

Overordnet set peger resultaterne af miljøvurderingen af lokalplan- og kommuneplantillægget på, at en udbygning af området til et tæt bykvarter med anvendelse til erhverv og regionalt detailhandelscenter vil have en positiv betydning, der rækker ud over Ørestad og det østlige Amager. Det vurderes positivt, at lokalplantillægsområdet har en eksisterende infrastruktur med stationsnærhed, gode vej- og stiforbindelser og kort afstand til områdets institutioner, skoler, store grønne områder og andre rekreative tilbud.

Det færdigudbyggede kvarter vurderes med op til ca. 295.000 m<sup>2</sup> etageareal at få konsekvenser i form af en øget trafikbelastning og den heraf afledte øgede støj- og luftforurening, der må påregnes ved en udbygning. Trafikken i og omkring lokalplantillægsområdet vurderes at kunne afvikles tilfredsstillende, når området er fuldt udbygget.

De nye butiksarealer vil betyde en kun begrænset forøgelse af trafikmængden og heraf afledte, negative konsekvenser.

Randbebyggelse langs Center Boulevard og Øresundsforbindelsen vurderes til at blive belastet med støjniveauer der overstiger Lden = 68 dB, derfor skal randbebyggelse alene anvendes til erhvervsformål.

Bebyggelse langs de overordnede veje skal udformes således at facadernes lydisolering er indrettet på høj støjbelastning. Bygningerne langs vejene har en tilsigtet støjeffekt for eventuelle boliger placeret inde i området, hvor støjniveauet vil kunne holdes under Lden = 58 dB, takket være randbebyggelsen.

Bebyggelse i området nærmest fælleden kan blive udsat for høj vindstyrke med en vindpåvirkning primært kommende fra syd og syd-vestlig retning. Byggeri i området skal på grund af den kraftige vindpåvirkning i området placeres og udformes med tanke på at begrænse vindhastigheden internt i området. Bebyggelsen, der foreslås udformet i varierede etagehøjder og bygningsstørrelser, hvorved der opstår en "skålform" omkring den centrale plads, vurderes at have en gavnlig effekt på det lokale klima. Ved beplantning af området vil generelt kunne opnås et acceptabelt vindmiljø.

Det vurderes, at generne på grund af skyggevirksomhed ikke er mere omfattende, end de gener, som man normalt kan forvente fra typisk karrébebyggelse i Ørestad, hvilket må betragtes som acceptabelt. Skyggegener på bydelspladsen vil på grund af den omgivende forholdsvis lavere bebyggelse være acceptable, den centralt i området placerede trappe med opholdsmuligheder ligger placeret godt i forhold til solorienteringen.

#### **0-Alternativ**

En fastholdelse af de nuværende planbestemmelser vil betyde, at området i de kommende år fortsat kan udbygges som et område til serviceerhverv på baggrund af de i lokalplan nr. 325 fastlagte bestemmelser. Dette ville betyde udbygning med primært erhvervsbebyggelse med bygningshøjder på mellem 18 og 34 m, som er den i Ørestad allerede kendte og eksisterende bygnings skala, samt med tre højhuse med højder mellem kote 75 og 85, som er den maksimalt tilladte og allerede opførte højde for højhuse i Ørestad.

Mht. detailhandelsarealerne vil den gældende lokalplan og kommuneplan fastholde områdets nuværende 65.000 m<sup>2</sup> butiksareal idet placering af de med den nuværende kommuneplans

muliggjorte yderligere 10.000 m<sup>2</sup> butiksareal og indtil 3 butikker på op til 5.000 m<sup>2</sup> kræver yderligere kommune- og lokalplanlægning.

Med en 0-løsning vil der hverken ske en forbedring eller forværring af den eksisterende miljøstatus. Miljømæssigt vurderes en 0-løsning derfor at være neutral.

### **Miljøbeskyttelsesmål**

Københavns Kommune har opstillet en række målsætninger på miljøområdet. Miljørapporten konkluderer, at lokalplanen lever op til disse målsætninger.

### **Foranstaltninger for at undgå eller begrænse planernes negative indflydelse på miljøet**

#### *Trafik*

Vurderingen af den kommende trafikbelastning af området tyder på, at der kun sker en let øget trafikbelastning af området kun udløst primært af den med planen muliggjorte øgede detailhandel, set i forhold til den forventede trafikbelastning udløst af bebyggelse muliggjort med den eksisterende lokalplan nr. 325.

#### *Støj*

Vurderingen af støj i området betyder, at randbebyggelsen langs Center Boulevard og Øresundsforbindelserne belastes med støjniveauer der overstiger Lden = 68 dB.

Derfor skal randbebyggelsen alene anvendes til formål, der er mindre støjfølsomme. Bebyggelsen langs disse overordnede veje skal udformes således at facadernes lydisolering er indrettet på en høj støjbelastning. Bygningerne langs vejene har den tilsigtede støjeffekt for eventuelle boliger placeret inde i området, hvor støjniveauet vil kunne holdes under Lden = 58 dB, takket være bygningerne udenom.

Nye beregninger må vise om der er støjproblemer for bebyggelse langs Arne Jacobsens Allé. Det må sikres, at boligfacader sikrer et indendørs niveau med delvist åbne vinduer på højst 46 dB, jf. kommuneplanens støjbestemmelser. Boliger er i planen primært placeret i bebyggelsens øvre etager og i det indre af området

#### *Vindmiljø*

For at sikre et acceptabelt vindmiljø bør der plantes træer flere steder i bebyggelsen og i byrummene, herunder på den centrale plads samt centergaden, samt eventuelt ved og på den centralt placerede trappe med opholdsmuligheder.

For at sikre de bedst mulige vindforhold på områdets opholdsarealer, bør der foretages yderligere undersøgelser af vindforholdene i forbindelse med projektering af de enkelte byggerier.

#### *Påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning*

Overvågning af planens indvirkning på miljøet vil ske gennem den almindelige kommunale kontrol med overholdelsen af byggelovens og lokalplanens bestemmelser.

Trafikafviklingen i og omkring lokalplantillægsområdet vil løbende blive overvåget i forbindelse med kommunens generelle bestræbelser på at opnå den bedst mulige trafikafvikling. Der vil samtidig være behov for en løbende opfølgning i form af overvågning af parkeringsforholdene i området.

I forbindelse med byggesagsbehandlingen kræves beregninger af trafikstøj samt undersøgelser af vindforholdene omkring den enkelte bygning og de respektive byrum. På samme måde vil der i byggesagsbehandlingen blive fulgt op på skyggeeffekten af bebyggelsen på omgivelserne, og samtidig lægges vægt på, at der bliver skabt gode lysforhold i det enkelte byggeris indendørs arealer.

#### **4. Indhold af tillæg til lokalplan nr. 325 "Ørestad City Center" og tillæg til Kommuneplan 2011**

##### *Tillæg til Kommuneplan 2011*

Med tillægget ændres kommuneplanens hovedstruktur og rammer for detailhandel, således at der indenfor rammeområdet Ørestad City Bymidte sammenlægges to underområder placeret hhv. nord og syd for Øresundsforbindelsen til et samlet rammeområde for Ørestad City med mulighed for placering af 15.000 m<sup>2</sup> detailhandelsareal ved yderligere detailplanlægning, som med tillægget koncentrerer sig i området nord for Øresundsforbindelsen. Desuden ændres den maksimale bygningshøjde i kommuneplanens rammer fra 42 til 54 meter, samtidig udtages to højhuse, hvis placering vest for Ove Arups Vej indtil videre har været fastlagt i kommuneplanen.

##### *Tillæg til lokalplan nr. 325 "Ørestad City Center"*

Udarbejdelsen af tillægget til lokalplan nr. 325 er sket på anmodning af Ørestad Down Town PS (By & Havn og NCC Property Development) og Steen & Strøm A/S. Rådgiverne COBE og C.F. Møller har udarbejdet forslag til bebyggelses- og anvendelsesplaner til områderne vest og syd for Field's, der er videreudviklet i dialog med Københavns Kommune. Lokalplantillægget har fastlagt områdets afgrænsning og ændrede bestemmelser på baggrund af den foreslåede bebyggelse.

Lokalplantillægget fastholder den gældende lokalplans anvendelsesbestemmelser til serviceerhverv, et regionalt detailhandelscenter med tilknyttede funktioner (biograf, restauranter, underholdningsaktiviteter) og op til 10 % boliger i ønsket om at fortsætte udviklingen af Ørestad City Center til et erhvervs- og detailhandelscentrum, understøttet af de gode forbindelsesmuligheder via Metro og Øresundstog, samt nærheden til motorvejen.

Ændringerne, der foretages med lokalplantillægget, omhandler bebyggelsesstrukturen og de enkelte byggeriers udformning, samt en forøgelse af detailhandelsarealerne i lokalplantillægsområdet.

Der ønskes muliggjort en mere fleksibel udbygning af tillægsområdet og mere detailhandel i byggeriets stueetager fordelt over hele tillægsområdet, med krav om åbne og aktive facader mod de omgivende byrum, skal understøtte bylivet i Ørestad City.

Tillægget bygger desuden videre på den gode eksisterende cykelinfrastruktur i bydelen, hvor der arbejdes med nye cykel- og gangstiforbindelser henover motorvejen. Disse skal skabe bedre forbindelse mellem Ørestad City og Arenakvarteret samt resten af Ørestad syd for motorvejen.

##### *Bebyggelse*

Lokalplantillægget muliggør en tæt bebyggelse med en varierende bygningshøjde på mellem kote 18 og op til kote 54 samt et højhus med højde i kote 75 – 85.

Der kan med lokalplantillægget opføres en blanding af større og mindre, kompakte erhvervsbyggerier i området mellem Center Boulevard og Ove Arups Vej. Bebyggelsen skal her udformes sådan, at de enkelte bygninger fremtræder som fritstående, selvstændige enheder og udføres i varierende skala og forskydninger i bebyggelsesplanerne indenfor det enkelte byggefelt, som hovedregel med et maksimalt fodaftryk på 800 m<sup>2</sup>. Bygninger kan desuden sammenbygges til enheder af op til 3 bygninger med forbindelsesgange til yderligere fritstående bygninger. Derudover tillades en begrænset opførelse af glasatrier i gårdrummene mellem bygningerne. Facadematerialer, -farver, -opdelinger og lignende skal variere for hver enkelt bygning. Et særligt byggeri i form af en centralt placeret fælles servicebygning kan fremstå i helt andre materialer og er, bortset fra højden, et maksimalt fodaftryk på 800 m<sup>2</sup> og krav til åbne stueetager og publikumsorienterede funktioner, ikke bundet af yderligere lokalplanmæssige krav.





Visualisering af Pladsen i området vest for Field's, omgivet af bebyggelse, der varierer i forhold til højde og facadeudformning. Fællesbygningen er vist til højre og den centrale trappe med beplantning og opholdsmuligheder til venstre på illustrationen.

III: COBE

Bebyggelsen øst for Ove Arups Vej kan ligeledes variere i højde og indeholder det førnævnte højhus, og er til en vis grad fleksibel i forhold til placering. Bygningerne følger i udformningen af facader dog en sammenhængende materiale- og farveholdning. Der er i denne del af planen taget udgangspunkt i Studio Daniel Libeskind's masterplan fra 2006, som også de underliggende, bærende konstruktioner i p-kælder er placeret i forhold til.



Visualisering af bebyggelsen i området øst for Ove Arups Vej set fra broen over Øresundsforbindelsen. Der skal være en variation i forhold til højder, samt et højhus i kote 75 – 85, og facader udformet i en materiale- og farvemæssig sammenhæng.

III: C. F. Møller Arkitekter

### *Opholds- og friarealer*

Der bliver med lokalplantillægget muliggjort offentlige byrum i form af en central plads, en centralt mellem de to bebyggelser placeret, stor trappe med mulighed for ophold og rampeforløb, samt en

bred gågade omkring indkøbscenteret, der skal skabe forbindelse gennem kvarteret til bl.a. Ørestad Station med Metro og tog. Bestemmelser for byrum og indre gårdrum i bebyggelsen skal sikre et grønt og frodigt udtryk med

bepantning bestående af de lokale fælleplanter, og skal indrettes med opholdspladser i solen og byinventar til idræt, bevægelse og leg.

#### *Anvendelse*

Det samlede etageareal indenfor kvarteret er ca. 300.000 m<sup>2</sup>. Der kan inden for området opføres ny erhvervsbebyggelse, butikker som en forøgelse af det regionale detailhandelscenters butiksarealer, og op til 10 % af det samlede etageareal kan indeholde boliger. Derudover kan der indrettes spisesteder, fitness mv., daginstitutioner og kulturelle funktioner, herunder en biograf.

Udadvendte funktioner og detailhandel skal være med til at understøtte bylivet i området fordelt over døgnet. Detailhandel skal placeres i stueetagerne facader ud mod Pladsen, centergaden og Ørestads Boulevard. Områdets butikker ønskes suppleret med restauranter, caféer, frisører, rejsebureauer eller lignende servicefunktioner.

#### *Trafik*

Biladgang til området skal fortrinsvis ske fra Arne Jacobsens Allé via den eksisterende indkørsel. Herudover vil der være adgang til området via Center Boulevard, en overkørsel fra Ørestads Boulevard samt fra Ove Arups Vej.

Lokalplantillægget muliggør tilslutninger til cykel- og gangstiforbindelser henover motorvejen, der binder områderne i Ørestad sammen i nord-sydgående retning og skaber bedre adgang til og fra arenaen i Ørestad Syd.

Parkering skal ske i konstruktion i de i planen angivne p-kældre og -plinter. Der kan efter særlig aftale dispenseres til midlertidig parkering på terræn, indtil udbygningen af området kræver etablering af de planlagte p-anlæg.

#### *Bæredygtighed*

Lokalplanen stiller krav om affaldshåndtering samt krav om lokal afledning af regnvand i Ørestads kanaler. Herudover stiller lokalplanen krav om opsamling af regnvand til brug for kanalsystemet som første prioritet. Lokalplanområdet udpeges som lavenergiområde efter laveste energiklasse i gældende bygningsreglement. Forsyningen kan være en kombination af central fjernvarmeforsyning og lokale anlæg til vedvarende energi i overensstemmelse med den gældende kommuneplan.

## **5. Forhold til anden planlægning**

### *Fingerplan 2007*

I henhold til Fingerplan 2007, der er Miljøministeriets Landsplandirektiv for hovedstadsområdet, skal stationsnære kerneområder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Kerneområderne afgrænses med udgangspunkt i gangafstande til stationer på 600 m.

Hele lokalplantillægsområdet ligger inden for denne afstand fra Ørestad Station med Metro og tog.

### *Regional Udviklingsplan*

Regionsrådet vedtog den 24. juni 2008 den regionale udviklingsplan ”Danmarks Hovedstadsregion - en international storbyregion med høj livskvalitet og vækst”. Visionen for hovedstadsregionen er, at regionen skal være en af de førende europæiske storbyregioner, kendetegnet ved en grøn profil, effektiv trafik infrastruktur, uddannelse til alle, attraktive erhvervsvilkår, et mangfoldigt kultur- og

fritidsliv samt internationalt udsyn. Hovedstaden skal være en storbyregion, hvor høj livskvalitet og høj vækst går hånd i hånd. Den Regionale Udviklingsplan behandler temaerne: Hovedstadsregionens infrastruktur, uddannelse, natur og miljø, erhvervsudvikling, kultur- og fritidstilbud og oplevelser samt internationalt samarbejde.

De med lokalplantillægget muliggjorte anvendelser ligger alle indenfor udviklingsplanens hovedtemaer.

#### *Kommuneplan 2011*

I det følgende beskrives rammerne i Kommuneplan 2011, men der er som nævnt udarbejdet et tillæg til kommuneplanen, der ændrer rammerne for bestemmelserne om detailhandel og bygningshøjder.

Området er i kommuneplanen udpeget som et byudviklingsområde, som kan udvikles i 1. del af planperioden (2011-16). I kommuneplanen er planområdet fastlagt til serviceerhverv med en S2-ramme.

#### *Trafik*

Hele lokalplantillægsområdet ligger stationsnært i forhold til Ørestad Station med forbindelsesmulighed via Metro og Øresundsbanen. Det indebærer, at der kan planlægges for større kontorbyggeri, dvs. over 1.500 etagemeter, inden for området. Det forpligter samtidig til en planlægning med intensiv bebyggelse og anvendelse, der tilskynder folk til at benytte den kollektive trafik, herunder anvendelse til kulturinstitutioner, uddannelsesinstitutioner og andre funktioner med et regionalt opland.

#### *Detailhandel*

Kommuneplan 2011 åbner mulighed for samlet set 15.000 m<sup>2</sup> yderligere detailhandelsareal i *Bymidte Ørestad City* med hhv. 10.000 m<sup>2</sup> og 5.000 m<sup>2</sup> nord og syd for motorvejen, men i tillægget til kommuneplanen koncentrerer disse arealer i området nord for motorvejen. Ud af de 15.000 m<sup>2</sup> bliver placeringen af 13.500 m<sup>2</sup> nye butiksarealer fastlagt i lokalplantillægget.

#### *Parkeringsdækning*

Parkeringsdækning i S2-området skal være af størrelsesordenen og må ikke overstige 1 plads pr. 150 m<sup>2</sup> etageareal, dog 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal i forbindelse med byggeri til butiksformål. Kommuneplanen fastsætter også normer for cykelparkering alt efter om der er tale om boliger, arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner eller detailhandel.

Lokalplantillægget ændrer *ikke* på bebyggelsens volumen og anvendelser inden for området, hvorfor parkeringsnormen i lokalplan nr. 325 på 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal, gælder i udbygningen af tillægsområdet.

#### *Boligpolitik*

København forventes, at vokse med ca. 100.000 nye indbyggere frem mod 2025 i følge de seneste prognoser. Det forudsætter en balanceret boligpolitik, der både skaber plads til mange nye borgere og fastholder København som en mangfoldig by. København skal vedblive at være en socialt bæredygtig by, hvor der også er boliger til mennesker med almindelige indkomster. København skal udvikle sig til en energirigtig by, hvor boligmassen bliver mere klimavenlig og energioptimerende.

Grønne områder skal tænkes ind allerede i planlægningen. København skal vedblive at være en tryk by, hvor man kan færdes overalt, i alle områder og på alle tidspunkter af døgnet i byrum med høj kvalitet, og hvor der er plads til aktiv udfoldelse.

Der er med lokalplantillægget fortsat mulighed for at placere op til 10 % boliger ud af det samlede etageareal, fortrinsvis i bebyggelsens øvre etager, hvilket kan medføre en levende by i alle døgnets timer og skaber tryk efter arbejdstid og i weekenden.

#### *Varmeplanlægning*

Nybyggeri udlægges til laveste lavenergiklasse gældende bygningsreglement.

Der skal derfor bl.a. kunne meddeles dispensation fra tilslutningspligten, hvorefter byggeri i lokalplantillægsområdet ikke er underlagt krav om tilslutning til kollektiv varmforsyning.

#### *Trafikstøj*

I henhold til Kommuneplan 2011 må der som udgangspunkt ikke udlægges arealer til støjfølsom arealanvendelse (boliger, institutioner, følsomme rekreative formål m.v.) i områder, der er eller kan forventes belastet med et støjniveau på mere end Lden 58 dB fra vejtrafik. For offentlig og privat administration, liberale erhverv m.v. er de tilsvarende støjgrænser Lden 63 dB fra vejtrafik.

I områder med nybyggeri, hvor den udendørs støjbelastning vil overstige disse grænseværdier, skal det ved placering af byggeriet på grunden samt ved støjisolering, lejlighedsindretning m.v. sikres, at det indendørs støjniveau med delvist åbne vinduer ikke overstiger Lden 46 dB fra vejtrafik i sove- og opholdsrum. De tilsvarende krav for det indendørs støjniveau i kontor- og hotelbyggeri er henholdsvis Lden 51 dB.

Boligers sove- og opholdsrum skal have vinduer, der kan åbnes under overholdelse af ovennævnte støjkrav, mens kontorer mv. kan sikres luftudskiftning på anden vis end ved oplukkelige vinduer. For udendørs opholdsarealer gælder, at støjniveauet ikke må overstige Lden 58 dB fra vejtrafik.

#### *Lokalplan 325*

Lokalplan nr. 325 "Ørestad City Center" udlægger lokalplantillægsområdet til et område til serviceerhverv og regionalt detailhandelscenter samt kulturelle og underholdningsaktiviteter.

### **6. Alternativer**

For at fastholde området som et attraktivt byudviklingsområde i København, ses der en mulighed i at tilvejebringe et nyt plangrundlag med en mere varieret skala end den, der hidtil var forudsat i den gældende lokalplan. Dette kan føre til en fornyelse og større nuancering af Ørestad som blandet bolig- og erhvervsområde med flere tilbud end den hidtil kendte karréstruktur.

Bl.a. den umiddelbare nærhed til Kalvebod Fælled muliggør at området kan bebygges tættere med til gengæld flere mindre lokale friarealer tæt på boliger og erhverv, samt ved at introducere nye typer byrum i form af promenader, pladser og andre byrum, kombineret med nye typer bevægelsesrum og -inventar i det fri.

#### *0-alternativ*

En fastholdelse af de nuværende planlægningsrammer vil betyde at området i de kommende år fortsat kan udbygges på baggrund af de i lokalplan nr. 325 fastlagte bestemmelser. Dette ville betyde fastholdelse af bestemmelser for bebyggelse til erhverv og en andel boliger med bygningshøjder på mellem 18 og 34 m, samt højhuse i højden kote 75 - 85, som er den i Ørestad Syd allerede kendte og eksisterende bygnings skala.

#### *Andre alternativer*

Et alternativ til den foreslåede anvendelse er at udlægge området til blandet anvendelse med mulighed for lige andele erhverv, detailhandel og boliger samt offentlige formål, der er mindst konjunkturfølsom og med største sandsynlighed vil kunne realiseres i en nær fremtid. Beliggenheden nær motorvej og bane gør dog placeringen af en større boligandel vanskelig på grund af krav til lav støjbelastning af boligfacader.

Det vil være muligt at udvikle området med en lavere bebyggelsesprocent end den foreslåede. Det vil imidlertid ikke være i overensstemmelse med kommunens og statens ønske om at fremme den kollektive trafik ved hjælp af intensiv bebyggelse og placering af arbejdskraftintensive erhverv og offentlige funktioner i stationsnære områder.

## **7. Miljøbeskyttelsesmål**

Københavns Kommune har vedtaget en række målsætninger på miljøområdet.

Borgerrepræsentationen har den vision, at København er CO<sub>2</sub>-neutral i 2025. Som et første mål skal København reducere sin CO<sub>2</sub>-udledning med 20 % i perioden 2005-2015. Det svarer til en reduktion fra ca. 2.500.000 tons til ca. 2.000.000 tons CO<sub>2</sub>. Målet skal nås gennem en række konkrete initiativer, som fremgår af Københavns Klimaplan. Herunder nedenstående, der alle er indarbejdet i lokalplanen:

- Flere cykelstier og grønne cykelruter skal få flere til at cykle
- Parkeringsbegrænsninger skal fremme den kollektive trafik
- En tæt by skal mindske transportbehovet
- Nye byområder skal udpeges til lavenergiområder

Herudover ønsker kommunen gennem flere grønne områder, grønne tage og forsinkelse af regnvand at sikre byen mod det vejr, der er en konsekvens af klimaforandringerne.

Borgerrepræsentationen har med vedtagelsen af Miljømetropolen opsat 4 miljømål:

- København skal være verdens bedste cykelby
- København skal være centrum for verdens klimapolitik
- København skal være en grøn og blå hovedstad
- København skal være en ren og sund storby

Med lokalplantillæggets bestemmelser er der taget hensyn til alle 4 mål.

## **8. Miljømæssige konsekvenser**

### **8.1. Bymiljø og landskab**

#### **Byarkitektonisk værdi**

#### **Skyggevirkning**

Det vurderes, at generne på grund af skyggevirkning ikke er mere omfattende, end de gener, som man normalt kan forvente fra typisk karrébebyggelse i Ørestad, hvilket må betragtes som acceptabelt. Skyggegener på bydelspladsen vil på grund af den omgivende forholdsvis lavere bebyggelse være acceptable, den centralt i området placerede trappe med opholdsmuligheder ligger placeret godt i forhold til solorienteringen.

#### *Vurdering*

I byggesagsbehandlingen vil der blive fulgt op på skyggevirkningen af bebyggelsen på omgivelserne, og samtidig lægges vægt på, at der bliver skabt gode lysforhold i det enkelte byggeris indendørs arealer.

#### **Vindforhold**

Området er geografisk beliggende, så terrænet vest for området er fældet og terrænet øst for er forstadsområde med lavere bebyggelse, bortset fra Ferring tårnet. Den mest fremherskende vind i området kommer fra syd, sydvest og vest.

Byggeri i området skal på grund af den kraftige vindpåvirkning i området placeres og udformes med tanke på at begrænse vindhastigheden internt i området. Højhusbebyggelsen i

lokalplantillægsområdets østlige del kan skabe down-wash effekter og kræver derfor særlig omtanke i udformningen, særligt af de nedre etager.

#### *Vurdering*

Bebyggelsen, der foreslås udformet i varierede etagehøjder og bygningsstørrelser, hvorved der opstår en ”skålform” omkring den centrale plads, vurderes at have en gavnlig effekt på det lokale klima. Ved beplantning af området vil generelt kunne opnås et acceptabelt vindmiljø. Det kan derfor anbefales at etablere lægivende foranstaltninger, eksempelvis med beplantning af den centrale bydelsplads samt ekstra beplantning den centrale trappe, der vender mod vest. Disse lægivende foranstaltninger vil kunne medføre et behageligt til acceptabelt vindmiljø.

## **8.2 Trafik**

### **Sikkerhed/tryghed**

En udbygning af området vil medføre en trafikal belastning fortrinsvis med personbiler med de miljømæssige konsekvenser, som dette indebærer. Lokalplantillæggets område ligger stationsnært. Derfor forventes en stor andel af områdets ansatte, beboere, brugere og gæster at benytte offentlig transport eller cykel.

Lokalplantillæggets parkeringskrav er ikke ændret i forhold til den gældende plans p-norm, biler er anvist til at parkere dels i parkeringsanlæg i plinter og p-kældre.

#### *Vurdering*

Trafikken i lokalplantillægsområdet afvikles via indkørsler til fælles p-plinter og parkeringskældre, hvorfra der er direkte forbindelse til den enkelte bygning. Den interne trafik på områdets terræn bliver derved meget begrænset og vedrører kun de relativt få bygninger, der ikke opføres enten direkte på eller ved p-anlæg, samt taxakørsel til og fra erhverv og leverance til en eventuelt kommende fællesbygning på Pladsen midt i området vest for Field’s samt de butikker, der eventuelt placeres her. Meget af sidstnævnte trafik vil dog ligeledes kunne afvikles gennem tilkørsel via p-anlæg.

### **Energiforbrug**

I forhold til 0-alternativet vurderes energiforbruget udløst af trafikken i området at være neutral, hvorimod energiforbruget til bygninger forventes nedbragt med kravet om lavenergibebyggelse.

### **Trafikstøj**

Den anvendelse, der muliggøres med lokalplantillægget er medregnet i de trafikprognoser, der foreligger for de omliggende større veje, som vil påvirke lokalplantillægsområdet.

Derfor skal randbebyggelsen alene anvendes til andre formål, som er mindre støjfølsomme. Bygninger langs Øresundsforbindelsens motorvej og bane samt Center Boulevard skal udformes således at facadernes lydisolering er indrettet på en højere støjbelastning.

Bygningerne langs vejene har dermed den tilsigtede støjeffekt for eventuelle boliger placeret inde i området, hvor støjniveauet er under  $L_{den} = 58$  dB, takket være bygningerne udenom. Randbebyggelsen kan ikke udnyttes til blandet bolig og erhverv.

#### *Vurdering*

I vurderingen er ikke medtaget den helt lokale trafik inde i bebyggelsen, da denne ikke kendes, men det vurderes, at både hastigheder og trafikmængde er så beskeden at støjen hidrørende her fra ikke vil være et problem. Tung trafik til og fra indkøbscenteret vurderes ikke at kunne medføre støjgener i lokalplantillægsområdet, idet langt den største del af aktivitet med lastbiler sker i et overdækket læsseområde med tilkørsel fra Arne Jacobsens Allé.

### **Trafikmønstre**

Trafikken vil for den største dels vedkommende kunne afvikles internt på indeliggende køreveje i p-anlæg. Der må formodes en øget trafikmængde morgen og aften til og fra erhvervsbebyggelserne, hvilken dog vil foregå udenfor tillægsområdets afgrænsning.

### **8.3 Forurening**

#### **Støj og vibrationer**

Der vurderes på baggrund af ovenstående ikke at være væsentlige ændringer og derved øget belastning i form af støj eller vibrationer udløst af virksomhed eller trafik indenfor lokalplantillægsområdet, sammenlignet med 0-alternativet, der er det gældende plangrundlag fastlagt i lokalplan nr. 325.

#### **Lys, refleksioner, skygge**

Planlagte byggeriers skyggevirksomheder vises i form af skyggediagrammer fra udvalgte tidspunkter i marts og juni måned i lokalplantillæggets redegørelsesdel.

#### *Vurdering*

Det vurderes at der gennem døgnet er gode solforhold på hovedparten af de offentlige tilgængelige friarealer, bydelspladsen og gågadestrækningen.

I de enkelte dele af området vurderes det at der i næsten alle situationer vil være mulighed for at finde både skygge og sol på en af de lokale, mere semioffentlige opholdspladser. Tilsvarende vil kombinationen af lavere og højere byggerier betyde varierende opholdsmuligheder i de interne gårdrum.

Lokalplantillægget fastlægger bestemmelser om facadematerialer i forhold til bl.a. at hindre generende refleksioner og lignende.

#### **Indvirkning på eksisterende forurening/miljøbelastning**

Ved en udbygning af lokalplantillægsområdet vil der ske en forbedring af miljøforholdene i forhold til områdets nuværende primære anvendelse som terrænpareringsplads, idet al parkering i fremtiden vil foregå i p-plinter og underjordiske p-anlæg.

I forhold til 0-alternativet vil den vurderede indvirkning på eksisterende forurening og miljøbelastning være neutral.

### **9. Overvågning**

Overvågning af planens indvirkning på miljøet vil ske gennem den almindelige kommunale kontrol med overholdelsen af byggeLovens og lokalplanens bestemmelser.

Trafikafviklingen i og omkring lokalplantillægsområdet vil løbende blive overvåget i forbindelse med kommunens generelle bestræbelser på at opnå den bedst mulige trafikafvikling, herunder belægninger i form af støjdæmpende asfalt samt en udbygning af det kollektive trafiknet, som vil have en positiv indflydelse på lokalplantillægsområdets trafiktal. Der vil samtidig være behov for en løbende opfølgning i form af overvågning af parkeringsforholdene i området.

I forbindelse med byggesagsbehandlingen kræves beregninger af trafikstøj samt undersøgelser af vindforholdene omkring den enkelte bygning og de respektive byrum. På samme måde vil der i byggesagsbehandlingen blive fulgt op på skyggevirksomheden af bebyggelsen på omgivelserne, og samtidig lægges vægt på, at der bliver skabt gode lysforhold i det enkelte byggeris indendørs arealer.

BILAG - scoping	Forslag til tillæg 1 til LP 325 "Ørestad City Center"				Bemærkninger
Kan planen medføre ændringer i eller påvirkninger af:	væsentlige	mindre betydende	ubetydelige	ikke relevant	Begrundelser for vurdering, henvisning til hvorledes vurdering allerede indgår, eksempelvis andre planer, lovgivning mv. og/eller uddybning af hvad der bør undersøges nærmere.
<b>Bymiljø &amp; landskab</b>					
<i>Byarkitektonisk værdi</i>		x			De oprindelige byggefelter/delområder opretholdes i princippet i lokalplantillægget, men der foretages ændringer af de arkitektoniske bestemmelser, i form af ændret afgrænsning af byggefelter indenfor lokalplantillægsområdet, en større variation i bygningshøjder af de enkelte enheder, og dermed en ændret byskala i den vestlige del af tillægsområdet ift. den eksisterende lokalplans byggemuligheder. Der er indtil videre opført to byggerier i lokalplanområdet i form af hotel og indkøbscenter samt et underjordisk p-anlæg. Store dele af det ubebyggede areal anvendes i dag til terrænparkering.
<i>Bevaringsværdige bygninger</i>				x	
<i>Kulturhistoriske forhold</i>				x	
<i>Grønne områder</i>				x	
<i>Landskabelig værdi</i>				x	
<i>Friluftsliv/rekreative interesser</i>				x	
<i>Dyre- og planteliv samt mangfoldighed</i>				x	
<i>Skyggevirkning</i>			x		Der foretages begrænsede ændringer i relation til den i LP 325 planlagte bebyggelses udformning og omfang, skyggevirkning på omkringliggende bebyggelse er ikke voldsom.
<i>Vindforhold</i>			x		
<i>Fredning og naturbeskyttelse</i>				x	
<b>Trafik</b>					
<i>Sikkerhed/tryghed</i>			x		Detailhandelsarealet i lokalplanområdet øges med op til 5.000 kvm, hvilket må forventes at medføre en stigning i trafikken i og til og fra området, der ligger over de forventede tal ift. den i den eksisterende lokalplans muliggjorte anvendelse og bebyggelse. Lokalplantillægget fastholder p-norm på 1 plads pr. 100 m <sup>2</sup> etageareal og al parkering i området placeres i konstruktion i eksisterende p-kælder samt i parkeringsplinte på 1-2 etagers højde med eksisterende tilkørsel fra Arne Jacobsens Allé samt fra enkelte steder internt i lokalplanområdet. Parkering i p-plint med få adgange fra overordnet vej mindsker trafikken på terræn internt i lokalplanområdet, hvilket øger trafiksikkerheden. Trafikken internt i området ledes via gader med lege- opholds status, der skal foregå på de bløde trafikanters præmisser.
<i>Energiforbrug</i>	x				
<i>Trafikmønstre</i>	x				
<i>Trafikstøj</i>	x				
<b>Forurening</b>					
<i>Støj og vibrationer</i>			x		Trafikken forøges i området



Lys og/eller refleksioner		x			Ændret afgrænsning af byggefelterne, en større variation i bygningshøjder af de enkelte enheder, en mere fri placeringsmulighed af den enkelte bygningsenhed og en større variation af facadematerialer kan føre til stedvis gene i form af lys eller refleksion, men ikke væsentlig i forhold den bebyggelse, der er muliggjort med den eksisterende lokalplan.
Luft				x	
Jord				x	
Grundvand				x	
Overfladevand				x	
Udledning af spildevand				x	
Indvirkning på eksisterende forurening/miljøbelastning (f.eks. jordforurening, støjbelastning)		x			Med den forøgede trafik må der forventes en forøget støj og luftforurening i området.
<b>Ressourceanvendelse</b>					
Arealforbrug				x	
Energiforbrug				x	
Vandforbrug				x	
Produkter, materialer, råstoffer				x	
Kemikalier, miljøfremmede stoffer				x	
Affald, genanvendelse				x	
<b>Befolkning og sikkerhed</b>					
Arbejds miljø				x	
Svage grupper (f.eks. handicappede)				x	
Brand, eksplosion, giftpåvirkning				x	

Miljøvurdering?	Ja	Nej	Bemærkninger
	x		

Screeningen er foretaget i forhold til gældende plan og virkningerne er således alene foretaget i relation til de ændringer der foretages i det oprindelige plangrundlag, som i sin tid blev underlagt en VVM-undersøgelse.