

GRØNTTORVS- OMRÅDET

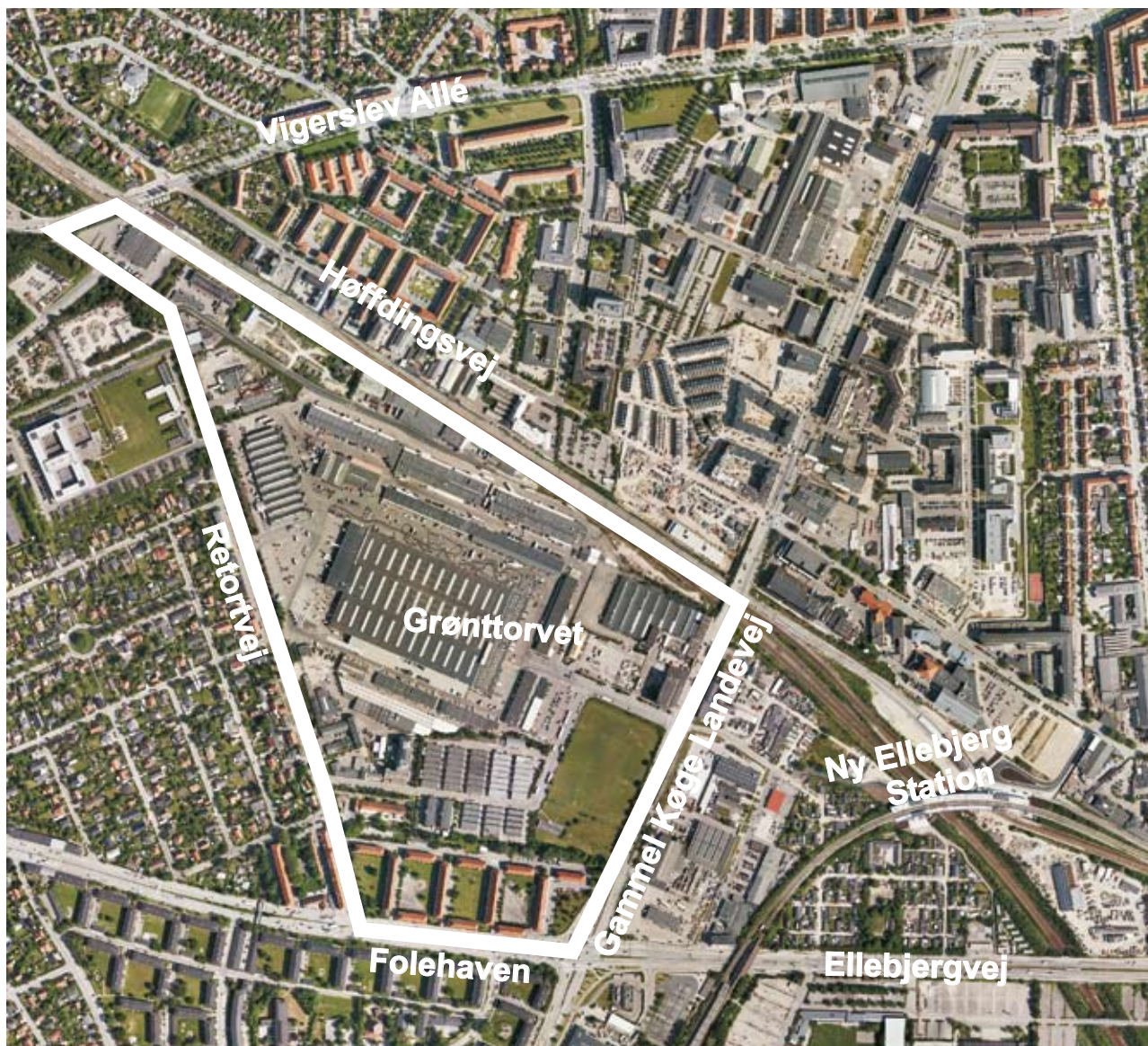
Startredegørelse

Bilag 1 til indstilling om redegørelse for igangsætning af forslag til lokalplan



**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen



Baggrund

Når Grønttorvet flytter fra Valby, opstår der en enestående mulighed for at skabe et nyt, spændende kvarter på den tidligere Grønttorvsgrund. Grunden er betinget erhvervet af Hoffmann Ejendomme og Carlyle Group, der sammen har dannet CVM Development.

Da Grønttorvet i Valby blev taget i brug i 1958, var det pladsmangel og adgangsforskel, der tvang grossisterne til at rykke ud fra Indre By. Gennem de seneste 50 år er byen atter vokset kraftigt, og Valby er i dag så tæt på centrum, at en ny udvidelse igen kræver en flytning længere væk fra centrum. I 2012 flytter Grønttorvet derfor til et nyt og moderne torv i Høje Taastrup.

På Grønttorvsområdet skal skabes et integreret byområde med mulighed for at udvikle varieret arkitektur og byrum, der inviterer til oplevelse, udfoldelse, bevægelse og mødet mellem mennesker. I et samarbejde mellem JUUL | FROST Arkitekter som arkitektrådgivere for CVM og tyske Bolles+Wilson er udarbejdet en masterplan med udgangspunkt i paralleloprødet, der blev afholdt i foråret

Forsidefoto: Luftfoto (J.W.)

2008. Programmet for parallelopdraget blev sammen med en indstilling om forudgående høring om ændring af planrammerne for området drøftet i Teknik- og Miljøudvalget den 9. januar 2008.

"Torveporten" er navnet på et område øst for Grønttorvet. Her blev i 2006 udarbejdet startredegørelse for en lokalplan, der bl.a. skulle rumme billige boliger. Indstillingen med startredegørelse blev drøftet i Teknik- og Miljøudvalget den 28. september 2006.

"Torveporten" omfatter dels en kommunal grund, der benyttes som boldbane, dels et erhvervsområde mod Ringbanen, hvor Dorte Mandrup Arkitekter for ejeren, entreprenør Kay Wilhelmsen, har udarbejdet et projekt for en ny bebyggelse med butikker for store udvalgsvarer, et hotel samt et fitnesscenter nærmest broen over jernbanen. Projektet er under videre bearbejdning. Det påregnes, at et revideret projekt kan foreligge så betids, at der bliver mulighed for at samarbejde det med projektet for Grønttorvsgrunden og lade det indgå i det efterfølgende lokalplanforslag.

Lokalplanområdet og kvarteret



Værkstedsbyen

Grønttorvsgrunden på knap 170.000 m² rummer den store, centrale markedshal og et antal mindre torvebygninger. En del af torvebygningerne ligger på lejede grunde, der tilhører Banedanmark.

"Torveporten" mod øst rummer primært handels- og engrosvirksomheder, bl.a. inden for autobranschen.

Værkstedsbyen mod syd er fra 1950-60erne. Virksomhederne her er typisk 1-2 mandsvirksomheder. Flere har tidligere lejet sig ind i lokaler på FLS-grunden. Der er tale om virksomheder i udvikling med behov for en relativt lav leje. Der er blandt de kreative erhverv i bebyggelsen interesse for også at kunne benytte området til beboelse, bl.a. for at sikre et løbende vedligehold.

Mod Gammel Køge Landevej ligger den kommunale grund, der bruges til boldbane. Mod Folehaven ligger boligbebyggelsen Bekkersgård Vænge med et lille butikscenter og mod Retortvej daginstitutionen Margrethegården.

Bevaringsværdige bygninger

Ingen af bygningerne i området har i Bydelsatlas Valby fra 1994 høj bevaringsværdi. Værkstedsbyen er imidlertid beskrevet som et "unik eksempel på et vellykket værkstedsbyggeri, der fremstår som et harmonisk og velfungerende anlæg med arkitektoniske kvaliteter ud over det sædvanlige."

Værdifuld beplantning

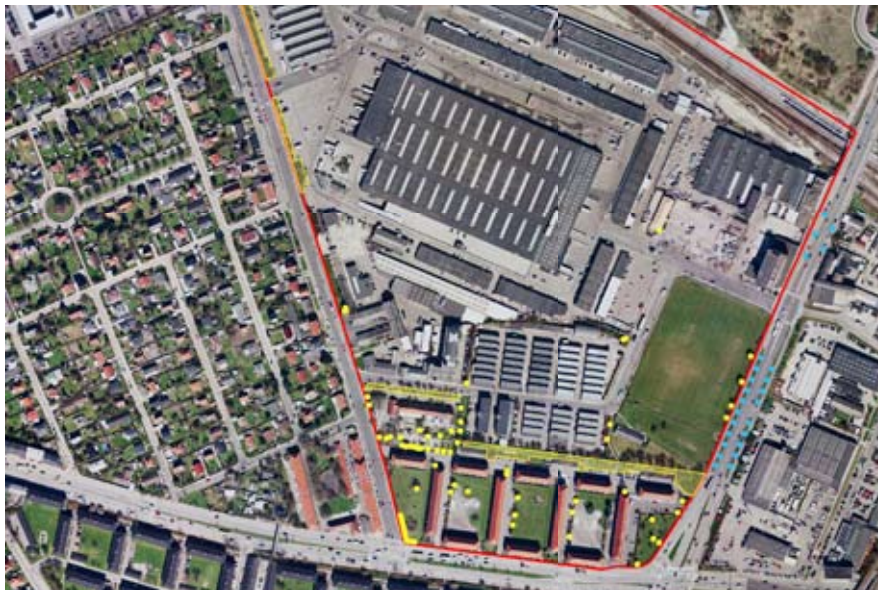
Lokalplanområdet er stærkt udnyttet med bebyggelse og befæstelse, og der er ikke megen værdifuld eksisterende beplantning. Mod Retortvej er der dog et par sammenhængende træplantninger af stor værdi for vejen. Det drejer sig om blandede bevoksninger, hvor det mere er bevoksningen som sådan, frem for det enkelte træ, der er værdifuld. Mod Gammel Køge Landevej ved boldbanen er der få, ret store fine træer og i det sydlige område ved boligerne er der en stor samling af meget bevaringsværdig bevoksning.

Områdets butiksforsyning bærer præg af tilbagegang. Der findes enkelte butikker på Gammel Køge Landevej, i Bekkersgård Vænge og på Retortvej.

Startredegørelse "Grønttorvsområdet"

Værdifulde træer og karaktergivende beplantning.

- Værdifuldt træ
- Karaktergivende beplantning.



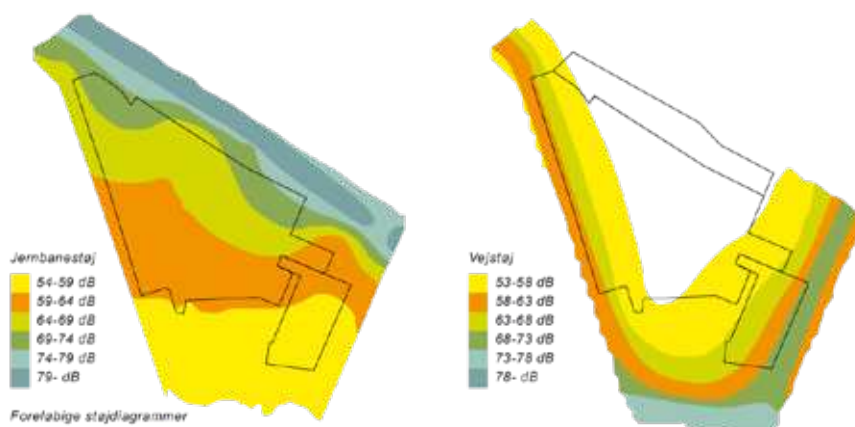
Dagens trafik.

Der ligger skoler både nord og syd for Grønttorvsområdet. Den nærmeste er Kirsebærhaven syd for Folehaven. Skolerne genererer en del trafik i form af gående og cyklende børn og voksne.

Adgangen til Grønttorvsarealet sker i dag primært fra Folehaven og Vigerslev Allé ad Retortvej samt fra Gl. Køge Landevej. Gl. Køge Landevej er en nødvendig fordelingsgade, der leder trafikken til og fra den næved beliggende overordnede vej, Folehaven. Folehaven forbinder byen med Holbækmotorvejen og er derfor en vigtig regional vej. Retortvej fungerer som bydelsgade, dvs. fordeler trafikken inden for bydelen.

Grønttorvet ligger tæt ved S-togsstationerne Vigerslev Allé og Ny Ellebjerg med adgang til Køgebugt- og Ringbanen. Ny Ellebjerg kan opgraderes væsentligt, hvis Ringstedbanen bliver anlagt med stop her, og hvis persontogstrafik på Øresundsforbindelsens godsbane bliver genetableret.

Ringbanens perron på Ny Ellebjerg vil blive forlænget mod vest, således at der kan skabes adgang til stationen fra Gammel Køge Landevej. En ombygning af broen over banen gør det muligt at etablere gang- og cykelsti både nord og syd for banen.



Der er busruter på Gl. Køge Landevej, Folehaven og Retortvej.

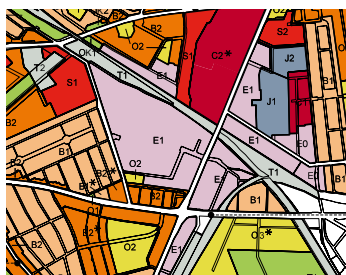
På alle de overordnede veje er der cykelsti og fortovej i begge sider. Retortvej har i dag cykelbaner og fortovej i begge sider. Der eksisterer i dag ikke stiforbindelser gennem Grønttorvsgrunden.

Områdets gode trafikale forsyning medfører en del trafikstøj - særligt fra jernbanen, men også i nogen grad fra de omkringliggende veje.

Det sydlige Valby syd for Vigerslev Allé omfatter bl.a. Valby Industri kvarter, der i disse år er under kraftig omdannelse.

Gammel Køge Landevej er områdets fordelingsgade, der binder bydelene sammen. Strækningen er særdeles markant med sit lige forløb og genplantede træer på dele af strækningen. Der er få krydsningsmuligheder på Gl. Køge Landevej. Karakteren af vejen er mere som et vigtigt trafik-strøg end en egentlig butikstrøgsgade.

Kommuneplan 2005



Valby Bydelsplan 2005

Området er i Kommuneplan 2005 udlagt som et E1-område til blandet erhverv med maximal bebyggelsesprocent på 110. Udviklingsønskerne for området er ikke i overensstemmelse med kommuneplanrammerne. Derfor foreslås i forbindelse med den igangværende revision af kommuneplanen ændrede kommuneplanrammer for området.

Den nødvendige ændring er indarbejdet i forslaget til Kommuneplan 2009. Lokalplanforslaget kan vedtages endeligt i forbindelse med den endelige vedtagelse af Kommuneplan 2009.

Bydelsplanen, der blev udarbejdet parallelt med Kommuneplan 2005 i tæt samarbejde med Valby Lokaludvalg, sammenfatter en række ideer og ønsker til bydelens udvikling. Der udpeges 10 projekter, som medvirker til at fremme planforslagets hovedintentioner, hvoraf 4 har særlig betydning i forhold til lokalplanområdet, nemlig Gammel Køge Landevej, Ny Ellebjerg Stations-område, Torveporten og Valby Idrætspark. På dette tidspunkt var der ikke fremsat ønske om at udflytte Grønttorvet.

For Gammel Køge Landevej ønskes en samlet plan, der skal sikre udvikling af et rekreativt og bymæssigt strøg, der forbinder Valby fra nord til syd, og styrkelse af gaderummets arkitektoniske værdi.

For Ny Ellebjerg-området ønskes der igangsat en omdannelse med blandede funktioner, herunder kunstneriske og andre kreative erhverv indpasset i eksisterende tomme erhvervsbygninger og etablering af gode stiforbindelser.

For Torveporten ønskes et område med en levende og bymæssig karakter med såvel boliger som erhverv og indpasning af forskellige funktioner og mødesteder, der kan styrke sammenhængen i kvarteret og langs Gammel Køge Landevej. For Valby Idrætspark ønskes der en forbedret tilgængelighed og langs Ellebjergvej et nybyggeri til idræt, herunder et vandkulturhus, boliger og erhverv, der kan medvirke til at skabe liv og aktivitet og hæve områdets kvalitet.

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. I dag er den nordvestlige del af Grønttorvsområdet stationsnær i forhold til Vigerslev Allé Station, mens den østlige del er stationsnær i forhold til Ny Ellebjerg Station, der er udpeget som knudepunktstation. Ved knudepunktstationer skal det tilstræbes, at byggemulighederne forbeholdes regionale funktioner, herunder kontorerhverv og detailhandel. Med den planlagte forlængelse af Ringbane-perronen på Ny Ellebjerg Station vil hele Grønttorvsområdet være stationsnært, herunder størstedelen i forhold til Ny Ellebjerg.

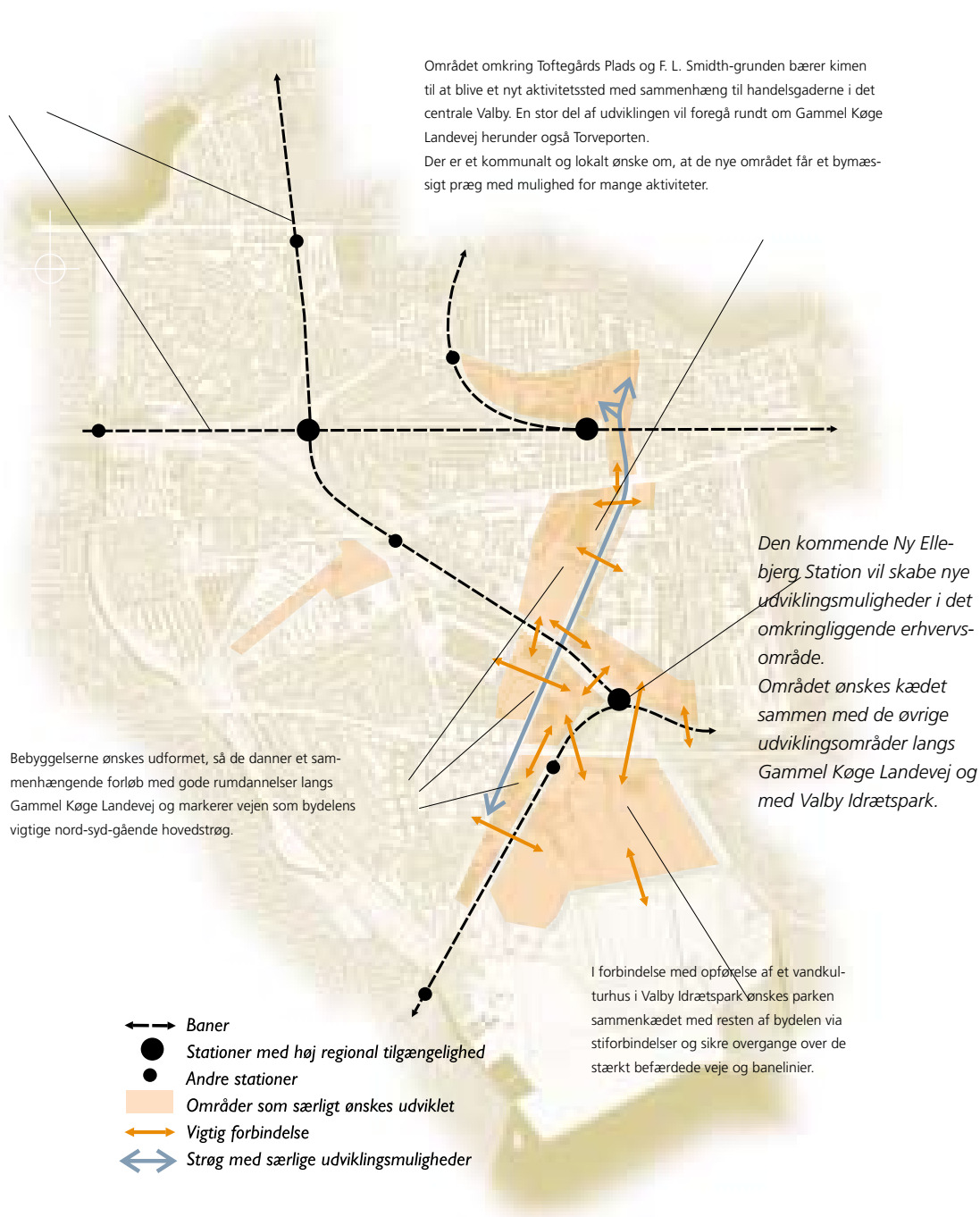
Lokalplaner i området

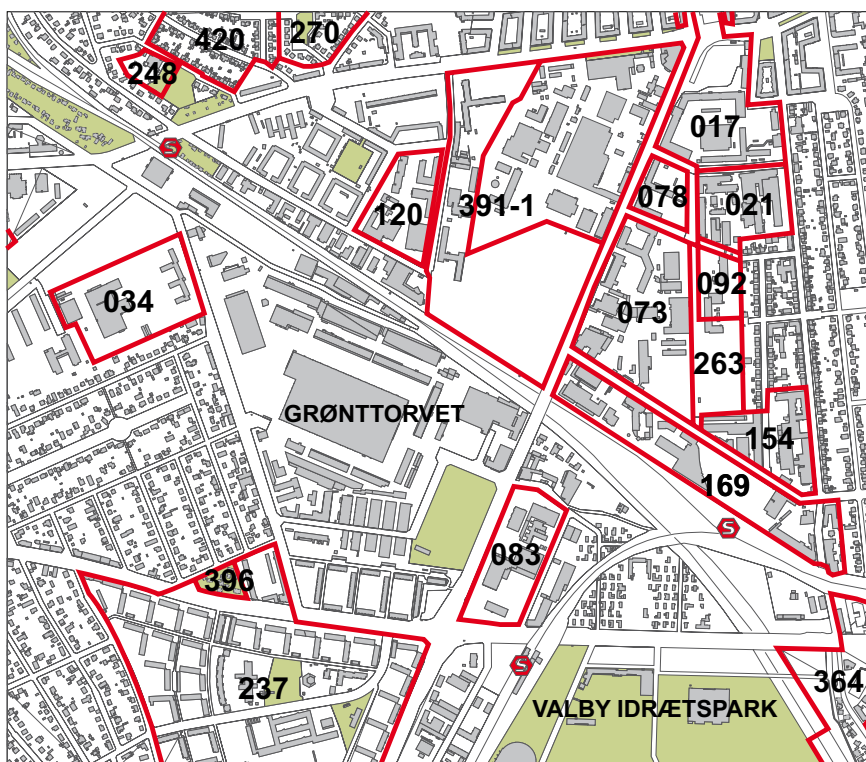
For området mellem Følager, Poppelstykket, Ellebjergvej og Gammel Køge Landevej gælder lokalplan nr. 83, der fastlægger anvendelsen til lettere industri med en maksimal bebyggelsesprocent på 110. For dette område forventes der som nævnt nedenfor under Silvangrunden fremsat ønske om en ny lokalplan.

Den del af Ny Ellebjerg-området, der ligger nord for banen er omfattet af *lokalplan nr. 154* og *nr. 169*. Lokalplanerne fastlægger anvendelsen til henholdsvis lettere industri og industri med maksimale bebyggelsesprocenter på 110 og med fastlæggelse af en række bygninger som bevaringsværdige.

FL Smidth-området er omfattet af *lokalplan nr. 391*, der fastlægger arealet langs Ramsingsvej til serviceerhverv med maksimal bebyggelsesprocent på 110 og de øvrige arealer til boliger og serviceerhverv med maksimal bebyggelsesprocent på

Valby bydelsplan 2005





120. For den nordøstlige del er et genfremsat forslag til tillæg nr. 1 i offentlig høring fra den 10. september til den 10. november 2008. I forslaget fastsættes der bestemmelser for nybyggeri.

For Ny Ellebjerg-området og Valby Idrætspark er der ved at blive udarbejdet forslag til lokalplan.

Parallelopdraget

Med JUUL | FROST Arkitekter som rådgivere inviterede CVM i foråret 2008 tre internationale arkitektfirmaer til at deltage i et parallelopdrag om at udvikle en masterplan for Grønttorvsområdet. Programmet blev udleveret til deltagerne ved et startmøde med efterfølgende besigtigelse af området 7. februar 2008. På et midtvejsmøde den 6. marts 2008 blev deltagerens foreløbige resultater præsenteret, og afleveringsfristen var sat til den 21. april 2008.

I programmet for parallelopdraget blev formuleret 8 intentioner for området:

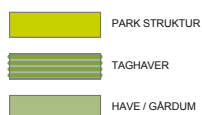
- Byområdet skal formes af byrummene
- Byområdet skal have plads til alle
- Byområdet skal være tæt og højt
- Byområdet skal rumme både permanente og midlertidige aktiviteter
- Byområdet skal både kunne samle og sprede aktiviteter
- Byområdet skal knytte an til de omgivende områder og samtidig have sin stærke identitet
- Byområdet skal forbindes med omgivelserne ved velfungerende forbindelseslinjer og sammenhænge
- Byområdet skal udvikles til et urbant bæredygtigt område. Der blev i forbindelse med parallelopdraget afholdt tre velbesøgte borgermøder i Valby.

Efter aflevering af de tre forslag vurderede evalueringskomiteen, at forslaget fra den tyske tegnestue Bolles+Wilson var det bedst egnede grundlag for den efterfølgende helhedsplan. Teknik- og Miljøudvalget blev orienteret om resultatet i mødet den 28. maj 2008.

JUUL | FROST har efterfølgende bearbejdet Bolles+Wilsons masterplan til den helhedsplan, der skal danne grundlag for lokalplanen.

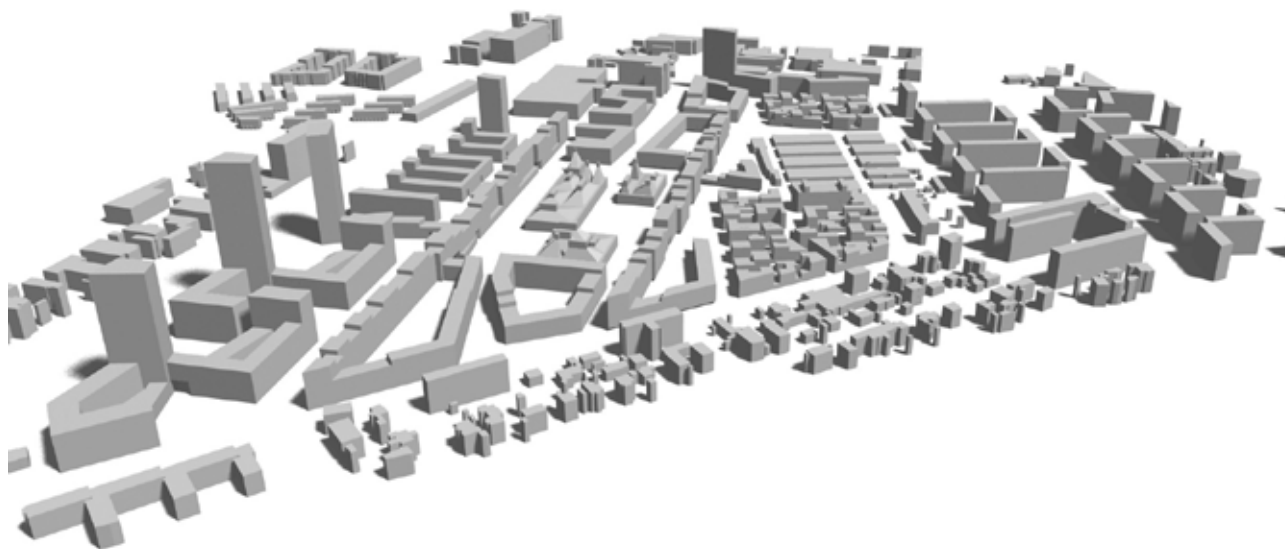
Forslag til helhedsplan

I udformningen af masterplanen for Grønttorvsområdet har pladser, gader og grønne områder første prioritet. Det er visionen, at Grønttorvsområdet bliver et kvarter, hvor beboere og besøgende får mulighed for udendørs ophold og kan skabe liv i alle døgnets vågne timer. Boligerne i Grønttorvsområdet bliver bygget i forskellige størrelser. Der skal både være plads til den unge studerende, børnefamilien og det ældre ægtepar. Grønttorvsområdet bliver en bydel i varierede højder og tætheder. Nærmest banen kan der på Grønttorvsgrunden opføres 4 højhuse på mellem 55 m og 95 m og på Torveporten ét højhus på op til 90 m. Den centrale del af området bebygges med karreer og længehuse i 5-7 etager, mens den sydlige del af området bebygges med åbne karreer og rækkehuse i



Masterplan for Grønttorvet tegnet af Juul+Frost





Det nye bykvarter får varierede bygningshøjder med de højeste mod banen i nord (til venstre). Denne disponering minimerer højhusenes skyggevirksomhed og giver optimalt sollys.

3-4 etager. Der skal være gode byrum mellem bebyggelserne.

Helhedsplanens hovedgreb bevarer dele af Grønttorvets gamle torvehal og skaber her et centrum fyldt med aktiviteter. Ambitionen er at skabe en forbindelse mellem fortiden og fremtiden – fra Grønttorvet til Grønttorvsområdet. Den nuværende store torvehal opretholdes som kulturspor og omdannes til en central plads med en række pavilloner med plads til alskens former for liv. De nye pavilloner genbruger søjler og dragere fra de gamle haller, men i et nyt udtryk og med nyt indhold.

Det aktive bydelshjerte omkranses af to lange husrækker. Den sydlige husrække er primært boliger, mens den nordlige rummer en blanding af boliger og erhverv på de øvre etager, og detailhandel og restaurations- og caféliv i stueetagen. På nordsiden op mod banen ligger kontorbyggeri og boliger. Et antal tårne er placeret længst mod nord og danner en markant skyline mod banen. På sydsiden findes hovedsagligt boliger, og skalaen bliver mindre, så kvarteret tilpasses den karakterfulde "Værkstedsby" og de omkringliggende villakvarterer. Der er forbindelse mellem det nord- og sydlige delområde og den centrale plads via forskellige passager igennem de to lange husrækker.

Arkitektonisk og byplanmæssig vurdering

Grønttorvsområdet er med sin størrelse og indramning af store trafikåre tilstrækkeligt robust til at kunne bære enkelte højhuse. Indpasning af højhuse i Grønttorvsområdet falder godt i tråd med oplægget "Højhuse i København", en strategi for byens profil - oplæg til debat, fra 2007. Her hedder det, at højhuse bør placeres i velafgrænsede områder, hvor de kan bidrage til en dynamisk byudvikling og blive markante vartegn med særlig symbolværdi. Højhuse bør placeres i nye bycentre og omkring trafikale knudepunkter som led i en fortætning af byen, hvor de kan markere en struktur med flere bycentre, fremhæve kvarterernes forskellighed og styrke et levende byliv. Højhuse bør placeres, så de bidrager til at iscenesætte store rumforløb, sigtelinjer og byfronter som fx ved



Bolles + Wilson 3D visualisering

indfaldsveje, havnerummet og kystlinjer. I området omkring Ny Ellebjerg Station og Gammel Køge Landevej kan højhuse være med til at understrege udviklingen af et nyt selvstændigt bykvarter. Der skal foretages en overordnet vurdering af vindniveauet og skyggevirkning på områdets pladser og omkring højhusene. Det centrale torv med lave pavilloner indrammes af to længebygninger i 6 etager. Af hensyn til passagemulighederne etableres flere portåbninger fra torvet mod nord og syd. Ankomsten til området fra Gammel Køge Landevej markeres af en bygningsaccent i 11 etager. Værkstedsbyen foreslås fastlagt som bevaringsvær-

- Etaper
- Etape 1A
- Etape 1B
- Etape 2
- Bygninger nedrives



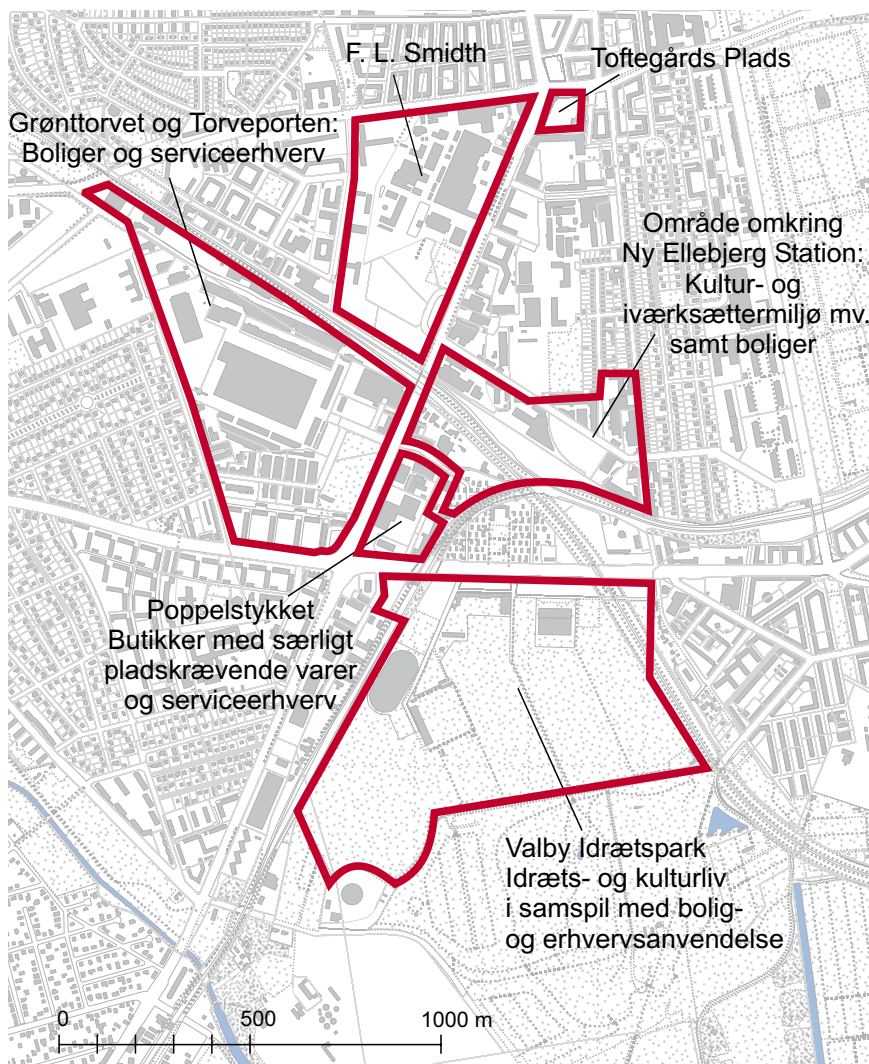
Etapeplan

Etape 1A og 1B kan udvikles i denne del af planperioden, etape 2 først i en senere.

dig. Nærmest Værkstedsbyen opføres 3-4 etagers karreer i en intim skala med reference til den eksisterende bebyggelse.

Bebyggelsen skal udformes i et nutidigt formsprog og må gerne have referencer til de nuværende torvehaller og til Værkstedsbyen.

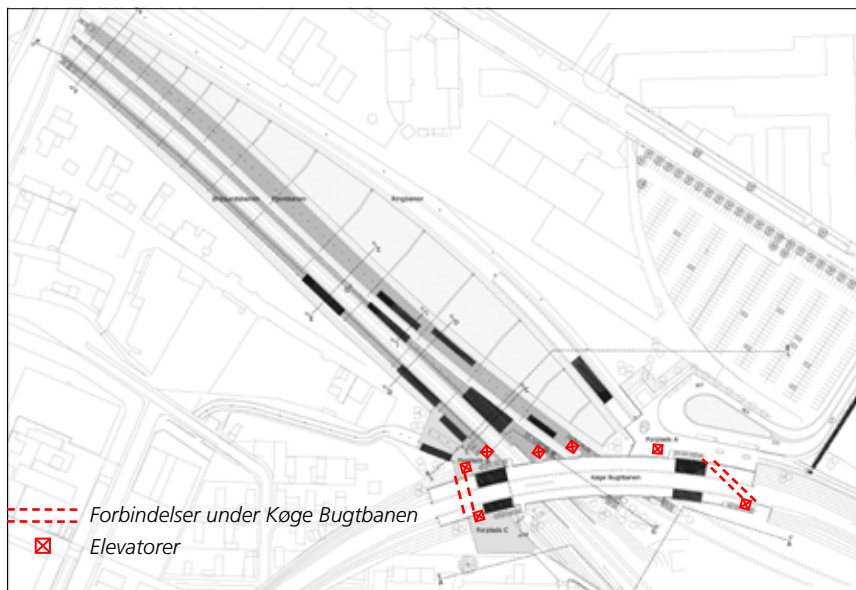
Aktuelle omdannelsesprojekter i det sydlige Valby.



Projekter i området

Den udarbejdede helhedsplan for "Ny Ellebjerg" opdeler området i 3 kvarterer, der betegnes henholdsvis den grønne bydel syd for banen, den røde bydel ved Carl Jakobsens vej og SOHO ved Trekronergade. Den grønne bydel har Følager og dennes forlængelse til den vestlige stationsforplads som det vigtigste strukturerende element og skal ses i samspil med Torveporten på den anden side af Gammel Køge Landevej. Langs nordsiden af byrummet ved Følager placeres udadvendte funktioner i en plint som strækker sig helt op til banen, og i hvilken der også etableres parkering. På plinten og over byrummet placeres der fem bolig- og erhvervsblokke med en samlet højde på 5-6 etager. På ejendommen syd for Følager opføres der en kombination af butik, andet serviceerhverv og boliger bl.a. i et punkthus i 10 etager, der kan fungere som landmark i forhold til adgangen til stationsforpladsen.

Det seneste forslag til udvidelse af Ny Ellebjerg Station, udarbejdet af Claus Bjarrum Arkitekter for Trafikstyrelsen. Den forlængelse af perronerne, som en fornyelse af Gammel Køge Landevej-broen muliggør, er ikke vist. Med rødt er fremhævet elevatorer samt de 2 forbindelser under Køge Bugt-banen.



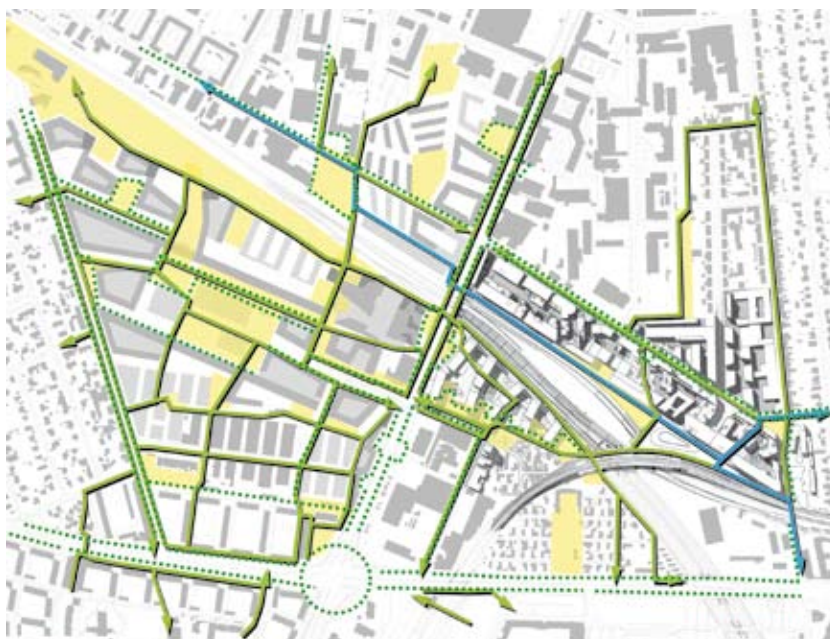
For "Valby Idrætspark" er et forslag til en lokalplan under udarbejdelse i forlængelse af en arkitektkonkurrence og kommunale beslutninger med henblik på her at skabe et nyt bykvarter med idræt, boliger og erhverv. Der forventes en rummelighed til nybyggeri på ca. 80.000 m², hvoraf knap halvdelen er boliger. For området syd for Følager, der er domineret af butikker med særlig pladskrævende varer, herunder *Silvan*, forventes der fremsat ønsker om ny lokalplan, når detailhandelsretningslinjerne i Kommuneplan 2009 er vedtaget. For de nævnte udviklingsområder i det sydlige Valby under ét, inklusive de igangværende byggerier på FL Smidth-området, er rummeligheden for nybyggeri af størrelsesordenen 800.000 m², hvoraf omkring halvdelen er boliger svarende til ca. 4.000 nye boliger. For Ny Ellebjerg Station arbejder Trafikstyrelsen med forslag til at udvide stationen ved anlæg af perroner på Øresundsbanen, hvis den igen besluttes benyttet



Linjeføring for København-Ringstedbanen - grundløsningen i Vigerslev.

Struktur i byrum

-  Bløde forbindelser
-  Grønne cykelruter
-  Byrumsforløb
-  Grønne gaderum



Forbindelser i området og til øvrige Valby.

til persontog, og på den eventuelle nye bane til Ringsted, hvis miljøreddegørelse er i offentlig høring fra den 22. september til den 1. december 2008. Dette vil gøre Ny Ellebjerg til et højklasset trafikknudepunkt.

Hvis nybygningsløsningen med en bane via Køge bliver vedtaget af Folketinget, vil det for Valby betyde, at banen skal løbe fra Ny Ellebjerg Station, under Gl. Køge Landevej, gennem området ved Kulbanevej og ud til Holbækmotorvejen. Dette kan, alt efter det valgte niveau for banen, få indflydelse på vejføringen især omkring Retortvej, idet denne ville skulle under- eller overføres banen. Endvidere vil en eventuel bane til Ringsted via Køge betyde, at banens bredde øges, hvilket har konsekvenser for den nordlige og nordvestlige del af Grønttorvsgrunden og Retortvej.

Banedanmark arbejder med forslag til at forny broen, der fører Gammel Køge Landevej over banen, hvilket forventes at give mulighed for adgang til perroner fra begge sider af vejen og for at etablere stier under broen på begge sider af banen. Dette vil give bedre forbindelser til FLS-området og til Grønttorvsområdet.

Byrumsanalyse af det sydlige Valby

På baggrund af de mange aktuelle omdannelsesprojekter i det sydlige Valby har Teknik- og Miljøforvaltningen foretaget en byrumsanalyse af kvarteret mellem Vigerslev Allé, Trekronergade, Valbyparken og Retortvej.

Byrumsanalysen har status af et internt arbejdsdokument, der skal bruges til at skabe sammenhæng mellem de aktuelle planområder, herunder ikke mindst Grønttorvet og Ny Ellebjerg.

Centrale elementer i byrumsanalysen er:

- forbindelser over baner, store veje og andre barrierer, herunder en let stibro

- Byrumsforløb
- Cykelstier
- Grønne kantzoner langs vejene
- Butikker
- Åbnefacader



Principielt byrumsforløb ved Torveporten Følager og Gl. Køge Landevej. Perspektiv af vigtige strøg omkring Torveporten, Følager og Gammel Køge Landevej, hvor udadvendte funktioner i stueetagen skal medvirke til at understøtte bylivet.

over jernbanen mellem FLS-grunden og Grønttorvet, en let stibro over banen mellem Vigerslev Allé Station og Grønttorvet, trafiksikre forbindelser over Folehaven- Ellebjergvej til Kirsebærhavens Skole og bibliotek samt til Valbyparken

- udformning af Gammel Køge Landevej som kvarterets centrale akse med grønt boulevardpræg.

- udformning af Torveporten-Følager som kvarterets "strøggade" og trygge adgang til Ny Ellebjerg Station fra vest og syd.
- "strøggadens" krydsning af Gammel Køge Landevej.

Langs de markerede byrumsforløb skal bygningernes stueetage have ekstra højde og behandles særskilt. De åbne facader skal bruges til udadvendte, fritidsprægede og kulturelle intentioner eller publikumsorienterede erhverv.

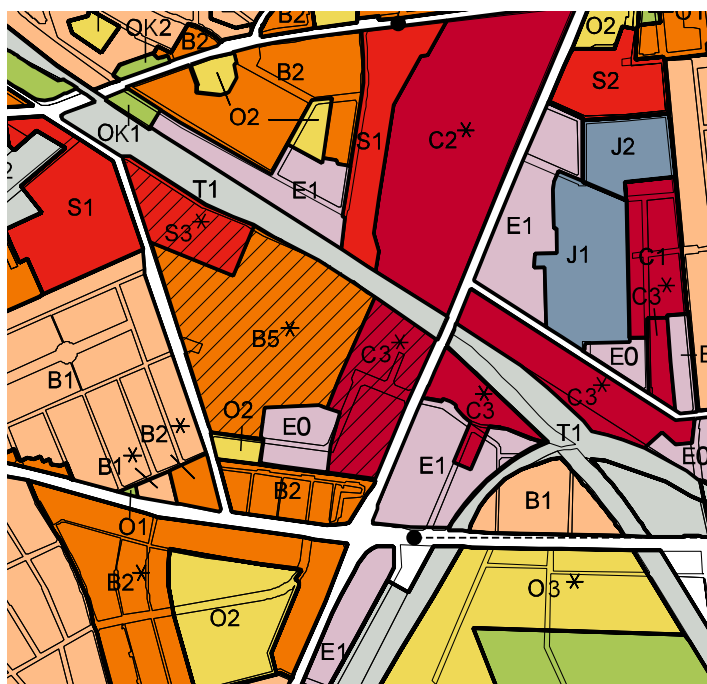
Den foreslåede østlige stiforbindelse over banen tjener til at få sammenbundet det centrale Valby, FLS-området og Grønttorvsområdet i én sammenhængende bevægelse. Dens nøjagtige placering skal fastlægges således, at den tilgodeser de interne byrum, der allerede er anlagt nord for banen.

I det videre forløb igennem området mod syd skal to forløb særligt fremhæves: dels mod butikstorvet ved Bekkersgård Vænge, dels mod krydset Retortvej/Folehaven, hvor der er butikker og en ældre fodgængerbro.

Forslag til Kommuneplan 2009

I Forslag til Kommuneplan 2009 foreslås området opdelt som vist nedenfor.

For B5-områder til boliger gælder generelt, at området kan bebygges med en bebyggelsesprocent på 150, at der kan bygges i op til 6 etager og at friarealprocenten for boliger skal være 40 og for erhverv 10. Der skal etableres mindst 1 parkeringsplads pr. 200 m² etageareal og højst 1 plads pr. 100 m² etageareal. Stjernebemærkningen for Grønttorvet øst betyder, at bebyggelsesprocenten beregnes for området under ét, og at der kan tillades indtil 25 pct. serviceerhverv placeret i såvel stueetager som i selvstændige bygninger bygningsdele. Bebyg-



Rammerne i forslag til Kommuneplan 2009.

gelsen kan efter bestemmelser i lokalplan opføres i op til 8 etager, dog i op til henholdsvis 60 m og 80 m højde i 2 højhuse mod banen.

For S 3-områder gælder generelt, at området anvendes til serviceerhverv, idet dog op til 15 pct. af etagearealet kan bruges til boliger. Området kan bebygges med en bebyggelsesprocent på maksimalt 185, der kan bygges i op til 24 m, og der kan etableres maksimalt 1 parkeringsplads pr. 150 m² etageareal.

Stjernebemærkningen for Grønttorvet betyder, at bebyggelsesprocenten beregnes for området under ét. Bebyggelsen kan efter bestemmelser i lokalplan opføres i op til 8 etager. Der kan dog opføres 2 højhuse langs banen med en maksimal højde på 125 m.

For C3-områderne til boliger og serviceerhverv gælder generelt, at området kan bebygges med en bebyggelsesprocent på 185, at der kan bygges i op til 6 etager, og at friarealprocenten for boliger skal være 30 og for erhverv 10. Der kan etableres maksimum 1 P-plads pr. 200 m² erhvervsareal.

Stjernebemærkningen for Torveporten betyder, at boligandelen skal udgøre mindst 25 %. Bebyggelsen kan efter bestemmelser i lokalplan opføres i op til 8 etager dog i op til 90 m højde i ét højhus mod banen og i op til 11 etager i én bygning syd for Torveporten. Planrammerne for Værkstedsbyen fastlægges som E0-område, for derved at sikre et blandet miljø i området. Området forventes ikke at ændre karakter, men indgår i planområdet for at sikre helhedshensyn, herunder infrastruktur.

Rækkefølgeplan

Hele området er i kommuneplanforslagets rækkefølgeplan udpeget som byomdannelsesområde og lavenergiområde. Den østlige del af Grønttorvet nærmest Gammel Køge Landevej samt området nærmest Vigerslev Station er udpeget til realisering i første del af planperioden. Midterområdet vil fortsat kunne benyttes til eksisterende lovlig anvendelse uden opførelse af nyt byggeri.

Detailhandel

Der er på baggrund af nye detailhandelsbestemmelser i planloven igangsat en samlet planlægning af detailhandlen i Kommunen. Den kommende butiksforsyning i området omkring Gammel Køge Landevej er revideret i Forslag til Kommuneplan 2009.

I Forslag til Kommuneplan 2009 fastlægges således rammerne for detailhandel i området, herunder dagligvarebutikker, butikker med pladskrævende varer og store udvalgswarebutikker. Den maksimale størrelse på den enkelte butik fastlægges også i kommuneplanforslaget. Omkring Gammel Køge Landevej, Torveporten og Følager fastlægges en ny bymidte.

Det foreslås i kommuneplanforslaget, at der for *Torveporten nord* kan etableres 9.000 m² i butikker, der alene forhandler med særligt pladskrævende varer og 2.000 m² i store udvalgswarebutikker. Butikkernes placering skal understøtte udviklingen af Torveporten som et centralt strøg.

Arealet i store udvalgswarebutikker skal være mellem 500 og 2.000 m². Arealet i butikker med særligt pladskrævende varer må ikke overstige 5.000 m².

For *Torveporten Syd* (Grønttorvet) kan foreslås mulighed for at etable max.

4.000 m² i dagligvare- og udvalgswarebutikker. Arealet i dagligvare- og udvalgswarebutikker må ikke overstige hhv. 1.500 og 500 m². Også her skal placeringen hovedsageligt ske langs Torveporten.

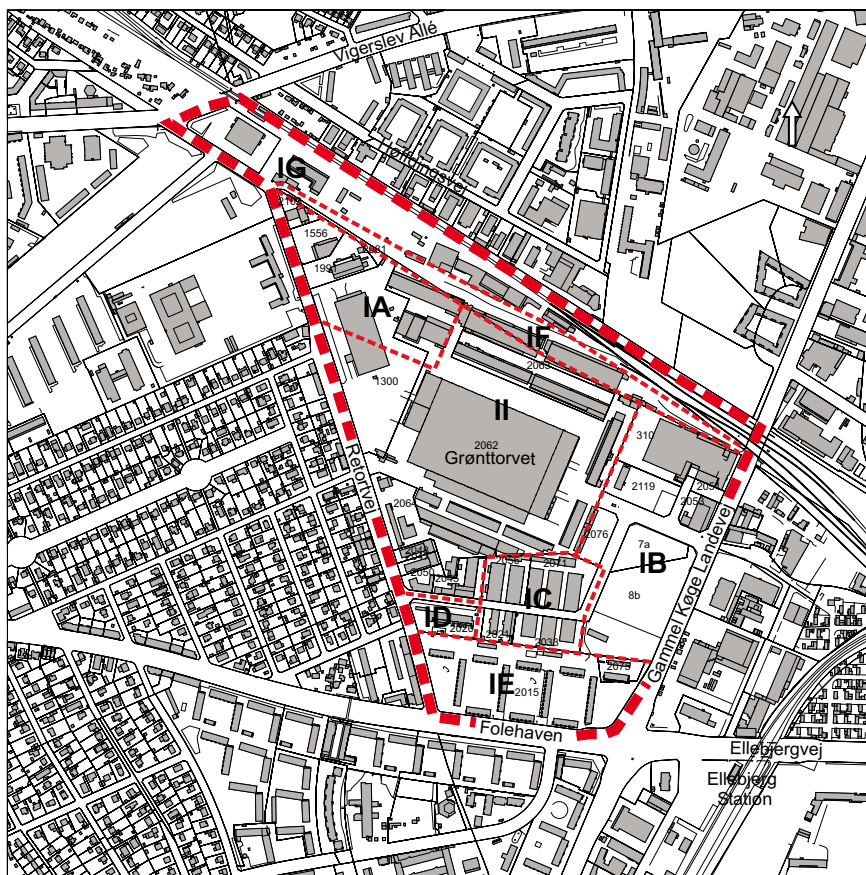
Forslag til Valby Bydelsplan 2009

Valby Bydelsplan udarbejdes i samarbejde mellem Valby Lokaludvalg og Økonomiforvaltningen. Desuden deltager fagforvaltningerne løbende i processen. Lokaludvalget er ansvarlig for den lokale proces og borgerinddragelsen i forbindelse med bydelsplanlægningen. Valby Lokaludvalg har i løbet af den lokale proces om bydelsplanen afholdt op mod 30 forskellige arrangementer. Samlet set skønnes det, at omtrent 1.000 borgere har deltaget i processen på den ene eller anden måde. Endvidere ses en høj grad af kendskab til bydelsplanlægningen blandt bydelens borgere – også blandt dem, der ikke selv har deltaget aktivt. Efter den lokale proces overdrager lokaludvalget det udarbejdede input til bydelsplanen til Økonomiforvaltningen, der gennemskriver materialet til den endelige bydelsplan. Den endelige plan sendes i høring i lokaludvalget inden forventet godkendelse i Borgerrepræsentationen inden sommerferien 2009. Bydelsplanen vil indgå som bilag til Kommuneplan 2009 med status som handlings- og temaplan, hvortil der hverken er tilknyttet økonomi eller lovbestemte kompetencer.

Den vil angive lokaludvalgets og forvaltningernes fælles retningslinjer og principper for udviklingen af Valby.

De principper og overvejelser omkring udvikling af Valby, der angives i den endelige bydelsplan, må således indgå i baggrunden for lokalplanen for Grønttorvet sammen med den øvrige igangværende og afsluttet planlægning i området. Udviklingsarbejdet med Grønttorvet og Ny Ellebjerg er foregået sideløbende med bydelsarbejdet og i dialog med lokaludvalget, der har fulgt arbejdet med programskrivning og afholdelse af parallelopdrag for både Grønttorvet og Ny Ellebjerg.

Lokalplanområdet med påtænkte underområder, jf. tekst side 19.



- - - - - Lokalplanområde
- - - - - Grænse mellem underområder

0 100 200 300 m

Intentioner i forslagene til lokalplan og kommuneplan

Intentioner i forslagene til overordnet plangrundlag skal gøre det muligt

at omdanne det knap 30 ha store areal med det nuværende Grønttorv, Værkstedsbyen, og ejendommene omkring Torveporten til et integreret og varieret byområde med bl.a. boliger og serviceerhverv,

at udnytte områdets stationsnære beliggenhed med god adgang til Vigerslev Station i vest og Ny Ellebjerg Station i øst til at udvikle et område med høj tæthed og stor bymæssighed, dog med en variation af tætheden - tættest ved stationerne og mere åbent/grønt midt i,

at indtænke en miljømæssig, urban bæredygtig udvikling, samt attraktive byrum fra starten

at detailhandel indpasses i området, herunder lokal butiksbetjening

at omdanne Torveporten-Følager til en bymæssig gade med butikker og andre publikumsorienterede funktioner,

at opretholde biladgang fra Retortvej i vest og Gammel Køge Landevej i øst.

Grønttorvsområdet bliver bygget med udgangspunkt i gode byrum. Spændende pladser og grønne åndehuller skal gøre Grønttorvsområdet til et sted, hvor folk i Valby og fra de omkringliggende kommuner har lyst til at komme for at handle, mødes med andre eller blot slappe af. Grønttorvets område bliver et blandet kvarter med både boliger, forretninger, erhverv og institutioner. Med 2.000 bo-

Funktionsfordeling og anvendelse.

- beboelse
- erhverv
- publikums orienterede formål
- butikker mv.
- parkering



liger kommer der til at bo omkring 4.000 mennesker i området, og der bliver skabt omkring 1.000 arbejdspladser. Detailhandel, cafeer og kulturliv skal være med til at give bydelen liv.

I forslag til Kommuneplan 2009 foreslås, at Københavns Kommune indgår et partnerskab med en række aktører omkring boligbyggeriet. Grønttorvsgrunden og den kommunalt ejede grund syd for Torveporten skal være rammen om et laboratorium for fremtidens bybolig i København. 150 billige boliger søges indpasset i området.

Planen har en samlet rummelighed til nybyggeri på ca. 370.000 m² etageareal, svarende til en bebyggelsesprocent med et gennemsnit på ca. 160. Fordelingen mellem boliger og erhverv er ca. 52% til boliger og 48% til erhverv og institutioner. De to stationsnære områder i øst og vest har en bebyggelsesprocent på ca. 185 % og udgør første etape i udbygningen af bydelen. De resterende områder har en mindre tæthed på ca. 150 % og er overvejende boligområder.

Området fastlægges i kommuneplanen som lavenergiområde - energiklasse 1. Specifikke krav fastlægges i lokalplanen.

Lokalplanen tænkes opdelt i 8 underområder - se plan side 18:

Område I A og I B fastlægges til henholdsvis serviceerhverv og boliger og serviceerhverv med maksimal bebyggelsesprocent på ca. 185 og henholdsvis 15% og 25% boliger.

Område I C (Værkstedsbyen) fastlægges til kreative erhverv med maksimal bebyggelsesprocent på 60. Op til 40 % af etagearealet kan anvendes til boligformål, tilknyttet den enkelte virksomhed.

Område I D fastlægges til offentlige formål (daginstitution) med maksimal bebyggelsesprocent på 60.

Område I E fastlægges til boligformål med maksimal bebyggelsesprocent på 60.

Område I F fastlægges til tekniske anlæg med mulighed for midlertidig anvendelse til rekreative formål.

Område I G fastlægges til tekniske anlæg (jernbane). Den nøjagtige grænse

mellem område IF og IG vil blive fastlagt efter nærmere aftale med banemyndighederne.

Område II fastlægges til boligformål med op til 25% erhverv.

Byrum og landskab

Der skal udvikles forskellige koncepter for områdets mange nye byrum, som vil blive detaljeret i lokalplanforslaget. Nogle skal have karakter af intime opholdspladser eller "lommeparker", andre skal være åbne og signalere store vidder. Områdets nordlige kant langs banen skal udformes som et kuperet landskab med mulighed for både aktivitet og rekreation. Landskabet skal samtidig tjene til at skabe afstand mellem banen og bebyggelsen og fungere som "støjskærm". Stiforbindelser og byrum udformes med forskellig karakter. Nogle kan indrettes til brug for bevægelsesaktiviteter såsom skating, streetsoccer, basket og hockey. I såvel bygnings- som landskabsbearbejdningen bør bæredygtighed tænkes ind som et tema til at skabe variation og identitet:

- solcellefacader
- grønne facader og tage
- lokal regnvandshåndtering med kanaler og forsinkelsesbassiner
- vindskulpturer
- grønne forarealer og gadetræer

Trafik

Det overordnede mål med trafiksystemet internt på Grønttorvsgrunden er, at det skal understøtte et attraktivt byliv samt understøtte målsætningen om, at cykel-, gang- og kollektiv transport bliver de foretrukne transportmidler. Dette stiller krav til gode forbindelser til cykler og gående og til kollektiv transport. Byudviklingen på arealerne langs Gl. Køge Landevej samt byudviklingen andre steder i Valby, bl.a. Carlsberg, vil bidrage til en stigning i trafikken på Gl. Køge Landevej.

I et byudviklingsperspektiv på 15-20 år forventes trafikken på Gl. Køge Landevej at stige til ca. 46.000 køretøjer i døgnet. Denne trafikstigning er både forårsaget af byudviklingen i Valby og den generelle trafikudvikling.

Der vil være to primære adgangsveje til området - Retortvej og Torveporten (grønne pile på figur). Retortvej tilsluttes Folehaven i det eksisterende signalregulerede kryds, som må ombygges for at få plads til nødvendige svingbaner. Torveporten er forbindelsen til Gl. Køge Landevej, der også i dag er et signalreguleret kryds, men som også kræver en ombygning for at kunne afvikle trafikken til/fra Grønttorvet. Det forventes, at den fremtidige trafik fordeles nogenlunde ligeligt på de to adgangsveje. De to kryds der skal sikre biladgang til Grønttorvet er samtidig vigtige krydsningspunkter for de bløde trafikanter og skal derfor indrettes, så der opnås en tryk og sikker afvikling af disse.

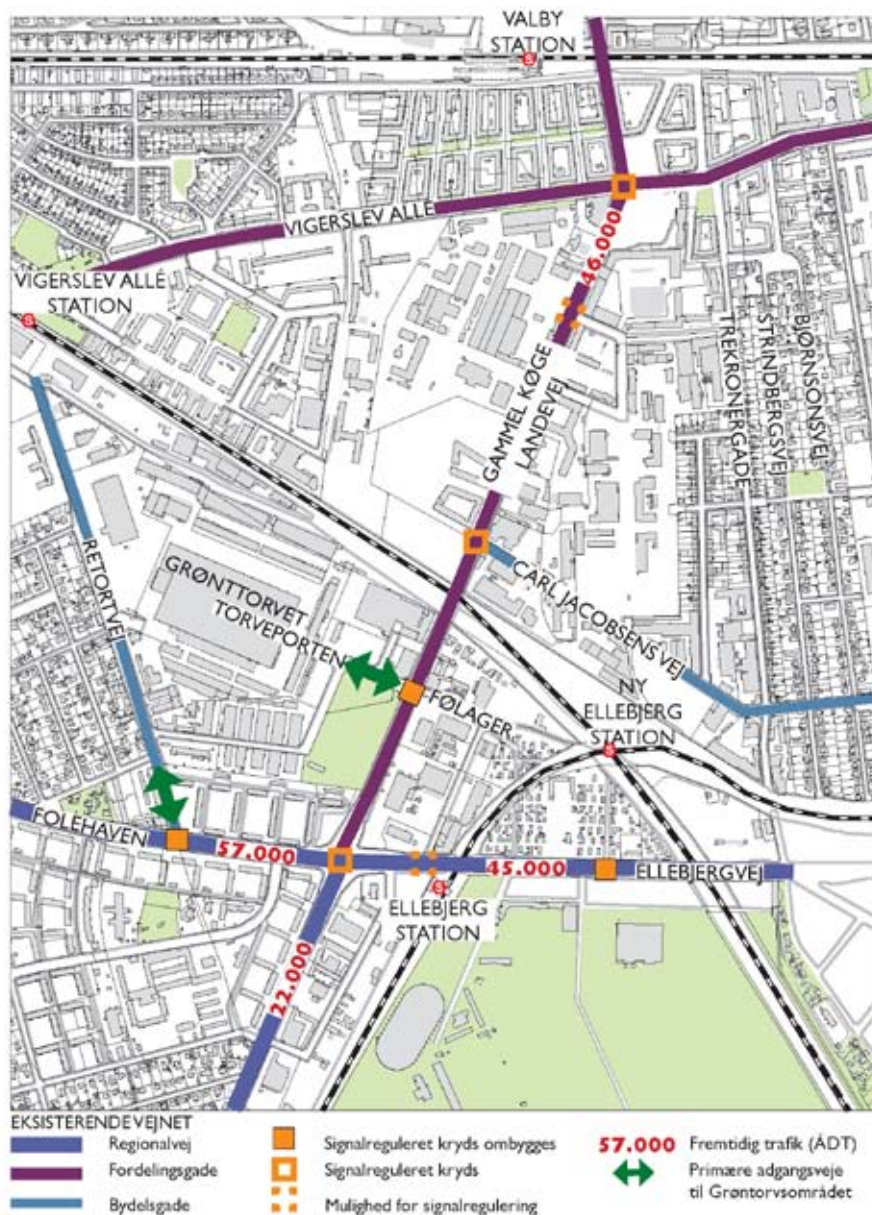
Adgangsvejene skal udformes, så de kan håndtere trafikafviklingen og samtidig giver en indbydende velkomst til området.

Øvrige veje - udover adgangsvejene - skal indrettes, så gennemkørende trafik undgås, og der sikres en lav kørehastighed for biler. Dermed tages der hensyn til cyklende, gående og svage trafikanter. Alle veje skal indrettes, så de er tilgængelige for alle. Belysning, beplantning og vejinventar skal bidrage til, at gaderne

Startredegørelse "Grønttorvsområdet"

Fremtidig trafik

Tegningen viser de forventede trafik-tal om ca. 15-20 år uden eventuelle begrænsninger som følge af trængselsafgifter mv.



får en byrumsmæssig høj kvalitet.

Mindst 85 % af parkeringspladserne skal placeres i konstruktion, dvs. max 15 % må ligge på terræn. Der bør ikke anlægges parkeringsgader, men parkering på terræn bør ske i afmærkede felter og indarbejdes som en del af de hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Cyklen er i dag det dominerende transportmiddel for Københavnerne.

For at sikre, at cyklen også bliver det foretrukne transportmiddel for beboere, besøgende og folk, der kommer til at arbejde i Grønttorvsområdet, skal der planlægges funktionelle og trygge cykelforbindelser gennem området med god adgang til stationerne, skoler og daginstitutioner mod nord og syd samt shoppingcentret Spinderiet i nord.

Stiforbindelsen mod nord skal sikres via en stibro over jernbanen. Stibroen vil

både være med til at bryde jernbanens barrierevirkning og vil give et alternativ til den trafikerede Gl. Køge Landevej for den nord-sydgående cykel-/gangtrafik. Velfungerende cykelparkering er et vigtigt element i at få folk til at bruge cyklen og til at skabe gode byrum. Det betyder, at cykelparkeringen skal ligge tæt på målet, og en væsentlig del af beboer- og erhvervsparkeringen bør være overdækket.

Bæredygtighed

Grønttorvsområdet skal være en urbant bæredygtig bydel. Der skal tænkes helhedsorienteret ved udviklingen af bydelen. Urban bæredygtighed favner fra miljømæssige foranstaltninger og ressourceoptimering over sociale relationer til økonomisk rentabilitet.

Københavns Kommune har besluttet, at der skal tænkes "miljørigtig" i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer, byfornyelse og anlægsarbejder. Derfor har Borgerrepræsentationen tiltrådt retningslinjerne "Miljø i byggeri og anlæg". "Miljø i byggeri og anlæg" kan hentes på www.planogarkitektur.dk under "Byøkologi" eller fås ved henvendelse til Center for Miljø og Center for Bydesign.

Miljøvurdering

Det er Teknik- og Miljøforvaltningens opfattelse, at lokalplanens omfang og indhold er af en sådan karakter, at der er behov for at foretage en miljøvurdering i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanen.

Trafikstøj

Miljøstyrelsen har udgivet en ny vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje" ligesom der kommet et "Tillæg juni 2007 til vejledning nr. 1/1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner", hvor der anvendes en ny beregningsmodel. I forslaget til Kommuneplan 2009 må nye boliger og daginstitutioner som hovedregel ikke etableres, hvis trafikstøjen overstiger 68 dB på facaden.

Regnvand

Det er Københavns Kommunes overordnede mål, at regnvand skal afledes eller nedsives lokalt for derigennem at fastholde grundvandet under byen til drikkevandsformål og for at der tilføres vand til søer og vandløb (jf. København Kommunes Spildevandsplan 2008).

Af spildevandsplanen fremgår det, at regnvand skal forsøges afledt eller genanvendt indenfor matriklen.

En række tiltag kan medvirke til at opfylde dette krav. For eksempel ved at udnytte regnvandet til rekreative formål, grønne tage, toiletskyl, vaskeri, vanding, bilvask, permeable belægninger etc.

Ved en landskabelig bearbejdning af området kunne det overvejes at kupere terrænet, således at regnvand kan afledes til et system af kanaler.

Affald

Der skal afsættes plads til opsamling af kildesorteret affald i henhold til Københavns Kommunes Regulativ for erhvervsaffald og Regulativ for husholdningsaffald.

Energi

Nybyggeri udlægges til lavenergiklasse 1 for bolig- såvel som kontorbyggeri i henhold til gældende bygningsreglement.

Byggeriet er således ikke underlagt krav om tilslutning til kollektiv varmforsyning. Men der vil utvivlsomt kunne indgås aftale herom med Københavns Energi, da det ligger i et område, der allerede er dækket af fjernvarmenettet.

Midlertidighed

Selv om der således kan vælges andre energiformer, er fjernvarmen stadig den bedste miljømæssigt og også den økonomisk mest rentable, med mindre der bliver tale om passiv energibyggeri.

I løbet af de første etaper af udbygningen af området vil en stor del af de eksisterende bygninger og haller blive liggende tilbage i den centrale del af området. Disse bygninger vil kunne få en midlertidig anvendelse med kreative værksteder, iværksættere og diverse nystartede events og aktiviteter. Alle disse funktioner vil bidrage til at etablere et byliv i bydelen og markere den i folks bevidsthed som et byområde i kraftig omdannelse.

Udbygningsaftale

Der har i forbindelse med planlægningen været drøftet muligheden for indgåelse af en frivillig udbygningsaftale med grundejeren. Aftalen kunne indeholde muligheder for finansiering af:

1. Gangbro til FL. Smidth-grunden/Ramsingsvej
2. Forbedring af vejkryds Torveporten-Gl. Køge Landevej
3. Forbedring og forskønnelse af Torveporten som byrum og adgangsvej
4. Skolestiforbindelse til Folehaven

Tidsplan

Indstilling om forslag til lokalplan forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen i marts og april 2009 med offentlig høring i april, maj og juni og endelig vedtagelse i Borgerrepræsentationen i starten af oktober 2009. Den endelige vedtagelse er afhængig af, at Kommuneplan 2009 er endeligt vedtaget inden eller senest samtidig.

