

14. januar 2010

## Rapport om de miljømæssige konsekvenser af lokalplan nr. xxx "Ny Ellebjerg-området" .

NB! Følgende undersøgelser er ikke indarbejdet i miljørapporten:

- Jordforureningsundersøgelse for område ved Følager (af ældre dato)
- Resultater fra V2-kortlagte grunde i lokalplanområdet pr. 31. december 2004 (jf. temakort 13, Grundvandsplan for Københavns Kommune 2005, Miljøkontrollen)

# Indhold

1. Indledning
2. Høring af andre myndigheder
3. Resumé
4. Lokalplanforslagets indhold
5. Forhold til anden planlægning
6. Alternativer
7. Miljøbeskyttelsesmål
8. Miljømæssige konsekvenser
  - 8.1 Befolkning og sundhed
  - 8.2 Landskab og jordbund
  - 8.3 Vand
  - 8.4 Luft
  - 8.5 Trafik
  - 8.6 Klimatiske faktorer
  - 8.7 Kulturarv
  - 8.8 Ressourcer og affald
  - 8.9 Bæredygtighed
  - 8.10 Visuel effekt
  - 8.11 Socioøkonomiske effekter
9. Overvågning
10. Bilag
11. Referencer

## 1. Indledning

Den nordlige del af Ny Ellebjerg-området er i dag fastlagt til industri i lokalplaner. I Kommuneplan 2005 var hele området fastlagt til blandet erhverv, herunder to enkeltområder til kreative erhverv, samt - for så vidt angår banerealerne - til offentlige tekniske anlæg (trafikanlæg mv.). Størstedelen af grundejerne har ønsket om, at området ændrer status, og flere arbejder med planer om nybyggeri og genanvendelse af eksisterende bygninger. Området er centralt placeret i forhold til den igangværende og kommende byomdannelse af Valbys tidligere industriområder og i forhold til Ny Ellebjerg Station.

For at få belyst mulighederne for den fremtidige udformning af området har Københavns Kommune, Valby Lokaludvalg og grundejerne indbudt 4 arkitektfirmaer til ved et parallelopdrag at udarbejde idéforslag til en helhedsplan for området. Programmet til parallelopdraget blev drøftet i Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget i december 2007. I programmet tages der udgangspunkt i, at størstedelen af området ændrer status til blandet bolig og serviceerhverv med en maksimal bebyggelsesprocent på 150 og en boligandel på mindst 25 pct., og at de vigtigste dele af den kreative zone fastholdes.

De fire forslag er blevet drøftet og vurderet af en vurderingskomité bestående af udbyderne og en faglig komité bestående af en landskabsarkitekt og en byplanarkitekt. På baggrund heraf besluttede grundejerne, at idéforslaget fra Tegnestuen Vandkunsten skulle danne grundlag for det videre planarbejde. Tegnestuen har herefter sammen med de enkelte grundejere og kommunen bearbejdet forslaget parallelt med udarbejdelse af forslaget til Kommuneplan 2009. Grundejerne har anmodet om, at det reviderede forslag danner grundlag for udarbejdelse af en lokalplan, der er i overensstemmelse med rammerne i kommuneplanforslaget.

Københavns Kommunes forvaltninger har foretaget en vurdering (screening) af, om planforslaget forudsætter udarbejdelse af en miljøvurdering i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer. Det vurderes, at planen vedrører anlæg, der er omfattet af til lovens bilag 4, pkt. 10 "Infrastrukturprojekter", litra b "Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringspladser". I henhold til lovens § 3, stk. 1, pkt. 1, skal der derfor udarbejdes en miljøvurdering, idet forvaltningerne ikke finder, at undtagelsesbestemmelsen i § 3, stk. 2, gælder, da der ikke er tale om fastlæggelse af anvendelsen af et mindre område på lokalt plan. Der er herved taget hensyn til, at der muliggøres nybyggerier med tilsammen op til 117.000 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. Det udarbejdede scopingsskema er vedlagt som bilag 10.1.

Det bemærkes, at lokalplanen omfatter arealer fastlagt til baneformål, og at der forventes at ske nyanlæg af spor og udvidelse af stationen. Beslutninger herom træffes med hjemmel i anden lovgivning og eventuelle fornødne miljøvurderinger som følge heraf forudsættes at ske i den sammenhæng.

Miljøvurderingen er udført af Hasløv & Kjærsgaard Arkitektfirma I/S og Teknik- og Miljøforvaltningen i perioden november 2008 til juli 2009.

Miljørapporten vurderer miljøpåvirkningen som følge af lokalplanen, herunder i relevant omfang miljøpåvirkningen fra de forventelige efterfølgende foranstaltninger i form af anlægs-, nedrivnings- og omdannelsesaktiviteter.

## 2. Høring af andre myndigheder

Københavns Kommune har med brev af 27. november 2008 foretaget en høring af de berørte myndigheder om udarbejdelse af forslag til lokalplan "Ny Ellebjerg-området" og den tilhørende miljøvurdering, jf. lovens § 7 stk. 4. Høringen har omfattet Kulturmiljørådet/Københavns Bymuseum, Trafikstyrelsen, Banedanmark, DSB, Sund & Bælt, Valby Lokaludvalg, Københavns Energi, Dong Energy, Centralkommunernes Transmissionsselskab I/S samt de relevante centre i Københavns Kommunes Teknik- & Miljøforvaltning, Økonomiforvaltningen, Børne- & Ungdomsforvaltningen, Kultur- & Fritidsforvaltningen, Socialforvaltningen, Sundheds- & Omsorgsforvaltningen og Beskæftigelses- & Integrationsforvaltningen.

Høringen har givet anledning til, at der i miljøvurderingen, udover andre relevante emner, er redegjort for de kulturhistoriske værdier i området. Høringssvarene vedrørende miljøvurderingen har ikke direkte givet anledning til ændringer i lokalplanforslaget.

## 3. Resumé

Formålet med en miljøvurdering er at beskrive de miljømæssige konsekvenser ved etableringen og driften af de i lokalplanen muliggjorte anlæg og eventuelle alternativer. Samtidig er formålet, at offentligheden bliver informeret om planen og projektet og konsekvenserne for miljø og mennesker. Miljøvurderingen skal desuden pege på en række miljøindikatorer, som man vil overvåge, når planen gennemføres.

En del af beskrivelserne i miljøvurderingen baserer sig på undersøgelser, som bygherren og de tilknyttede rådgivere har gennemført.

Overordnet set peger resultaterne af miljøvurderingen af lokalplanen på, at byudviklingen af Ny Ellebjerg-området vil være positiv for bydelen og det nære område ved omdannelsen fra nedslidt industrikvarter til et tæt bebygget kvarter med blandet bolig- og erhvervsanvendelse. Der vil være en generel positiv miljømæssig effekt af byomdannelsen, idet området fremover forbeholdes boliger og ikke forurenende erhverv.

I forhold til udvikling af helt nye områder har det sydlige Valby en eksisterende infrastruktur med optimal stationsnærhed, gode vejforbindelser og kort afstand til institutioner, skoler, grønne områder og andre rekreative tilbud. Desuden indgår privat service i form af bl.a. butikker i planen.

Lokalplanen skal sikre et aktivt byliv og gode fællesfaciliteter gennem anlæg af en række byrum af varierende størrelse og udformning og af nye stiforbindelser gennem lokalplanområdet, der sikrer sammenhæng med naboområderne.

Det vurderes også som positivt, at der i planen arbejdes bevidst med bæredygtighed, herunder bevaring og genbrug af eksisterende bebyggelse, lavenergi, opsamling og genbrug af regnvand samt grønne tiltag i form af nye træer og anden beplantning. Desuden vil der i de enkelte anlægsfaser på en miljømæssig forsvarlig måde blive fjernet eller håndteret ikke ubetydelige mængder forurenede jord.

Anlægsfasen vil medføre støj, luftforurening og tung trafik og vil skulle gennemføres samtidig med, at der er flyttet beboere ind i dele af området. Det vurderes, at generne kan minimeres ved god planlægning af anlægsarbejderne.

Et udbygget Ny Ellebjerg-område vurderes at få konsekvenser i form af en øget trafikbelastning og heraf afledt øget støj- og luftforurening, der må påregnes ved en udbygning med op til 120.000 m<sup>2</sup> nyt etageareal.

Delområderne i lokalplanen er i varierende grad belastet af støj fra Gammel Køge Landevej og Carl Jacobsens Vej, fra banestrækningerne og fra virksomheder i de tilgrænsende områder, hvilket er undersøgt i en særskilt støjrapport. Heri indgår, at den forventede stigning i biltrafikken og i antal tog (Øresundsbanen, Ringbanen, Køgebugtbanen og den kommende Ringstedbane) vil medføre en øget støjbelastning af området.

Det har været styrende for disponering af bebyggelsen, at boliger og friarealer ikke belastes med uacceptable støjgener fra vej, bane og virksomheder, fordi bebyggelse - med ikke støjfølsom anvendelse som f.eks. erhverv og parkering - benyttes bevidst som "støjskærm". Foreslåede bygninger med beregnede støjniveauer over de udendørs grænseværdier skal udføres med støjdæmpende tiltag f.eks. ved brug af specielle støjdæmpende vinduer for at sikre det indendørs støjniveau. For at reducere trafikstøj fra veje er der desuden skitseret indsnævrede vejprofiler, foreslået lavere kørehastigheder samt anbefalet brug af støjsvag asfalt.

## 4. Lokalplanforslagets indhold

Forslaget til lokalplan opdeler planområdet i 6 underområder, heraf ét syd for banen og to nord for banen til boliger og serviceerhverv, herunder butikker, med bebyggelsesprocenter på op til 150 og 185. Baggrunden er ønsket om fortætning i de stationsnære områder for at styrke den kollektive trafik og en blanding af funktionerne med henblik på at skabe byliv og tryghed. To andre områder fastholdes med bestemmelser svarende til kommuneplanens E0-områder med henblik på at tilgodese ønsket om kreative erhverv, og endelig fastlægges banerealene til offentlige tekniske anlæg. En række oprindelige industribygninger, hvoraf en del ligger i de kreative zoner, fastlægges som bevaringsværdige ud fra såvel arkitektoniske som kulturhistoriske hensyn. Der lægges vægt på sikring af velfungerende, varierede, trygge og oplevelsesrige byrum, byliv, god sammenhæng med de omgivende udviklingsområder og det eksisterende Valby, landskabs- og bygningsarkitektonisk høj kvalitet og miljømæssig bæredygtighed.

I henhold til lokalplanforslaget bevares der ca. 90.000 m<sup>2</sup> eksisterende bebyggelse, og der muliggøres opførelse af ca. 117.000 m<sup>2</sup> nybyggeri. Mindst 25 pct. af rummeligheden i de 2 blandede områder skal være boliger svarende til ca. 40.000 m<sup>2</sup>.

For områderne til boliger og serviceerhverv fastsættes parkeringskravet til nybyggeri til én plads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal helt overvejende etableret i konstruktion i plint og kældre, eventuelt som fællesanlæg. For detailhandel og for områderne til blandet erhverv gælder én plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal. Der vil være mulighed for at etablere en ny stibro over banen, især hvis det kan kombineres med den udvidelse af stationen, der forventes med anlæg af perroner på Ringstedbanen og på Øresundsbanen. Af tegningen fremgår de stiforbindelser, der indgår i lokalplanforslaget.

## 5. Forhold til anden planlægning

### 5.1. 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 Ny Ellebjerg-området ligger inden for denne af

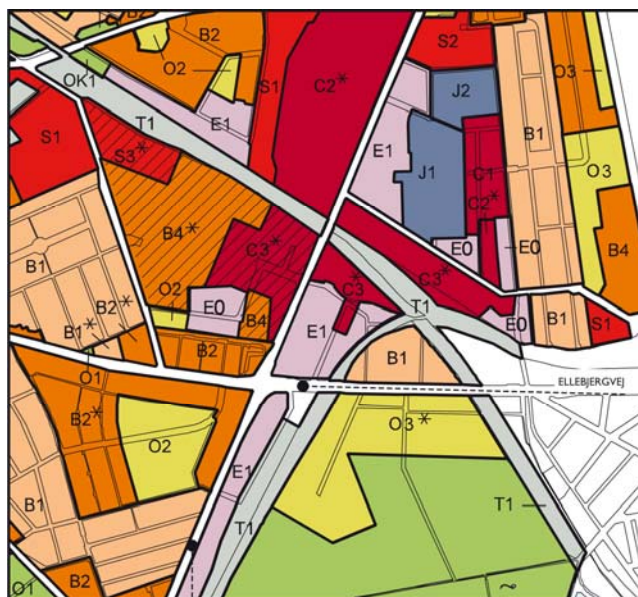


For C2\* - og C3\*-områderne gælder, at mindst 25 pct. af etagearealet skal være boliger, og for C3 - områderne, at den maksimale bebyggelsesprocent beregnes for hvert af områderne under ét. For E0-områder, der er en kategori, der opretholdes ud fra ønsket om at tilgodese kreative erhverv, gælder, at den maksimale bebyggelsesprocent på 60 fraviges ved fastlæggelse af bebyggelsen som bevaringsværdig i en lokalplan.

Der fastlægges nye normer for parkering, der indebærer, at parkeringsdækningen skal udgøre og ikke må overstige 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal i C3\*-områderne. For E0-områderne gælder fortsat 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal. Gammel Køge Landevej er fordelingsgade, og Carl Jacobsens Vej er bydelsgade. Ny Ellebjerg Station er udpeget som knudepunktstation.

I henhold til bestemmelserne om detailhandel fastlægges der en ny bymidte omkring Gammel Køge Landevej, Torveporten og Følager. Nord for Følager kan butiksetagearealet øges med 3.000 m<sup>2</sup>. Syd for kan det øges med 6.000 m<sup>2</sup> fordelt med 2.000 m<sup>2</sup> til store udvalgsvarerbutikker og 4.000 m<sup>2</sup> til butikker med særligt pladskrævende varer.

- Boliger (1-2 etager)
- Boliger (3-6 etager)
- Boliger og serviceerhverv
- Serviceerhverv
- Blandet erhverv
- Industri
- Tekniske anlæg
- Institutioner
- Fritidsformål
- Særlige bestemmelser



Kort, der viser rammerne i Kommuneplan 2009.

### 5.3 Trafik

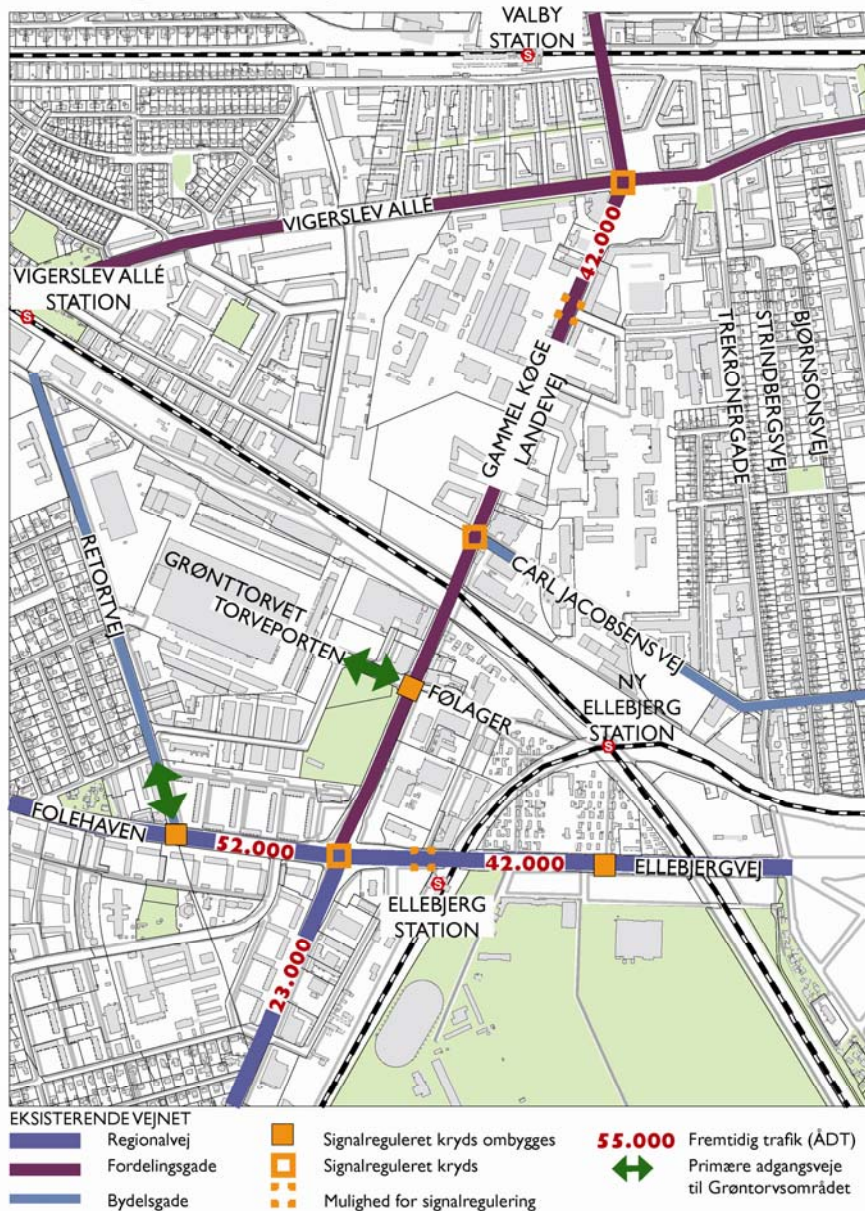
Gammel Køge Landevej er i kommuneplanen udpeget til fordelingsgade. I 2007 var den gennemsnitlige hverdagsdøgntrafik ud for lokalplanområdet ca. 25.000 køretøjer. I et byudviklingsperspektiv på 10-15 år forventes trafikken at stige til ca. 42.000. Denne stigning er både forårsaget af byudviklingen i Valby, men i høj grad også af den generelle trafikudvikling. Afviklingen af denne trafik forudsætter, at Gammel Køge Landevej på sigt udbygges til en 4-sporet vej på hele strækningen. Inden for vejens nuværende rammer er der tilstrækkelig bredde både til 4 spor, fortove og cykelstier samt træplant-



ning. Med fremskrivningen er der ikke taget hensyn til eventuelle begrænsninger som følge af trængselsafgifter mv.

Carl Jacobsens Vej er udpeget til bydelsgade og har i 2007 en døgntrafik på ca. 3.000 køretøjer. Ved fuld udbygning af Ny Ellebjerg-området forventes det, at trafikken vil stige op til ca. 6.000. Det er besluttet, at forholdene for cyklister skal forbedres på Carl Jacobsens Vej. Dette skal ske ved etablering af cykelsti i nordsiden af vejen og cykelbane i sydsiden. Projektet, der gennemføres i 2009, indebærer nedlæggelse af ca. 270 parkeringspladser, indsnævring af kørebanearealet og nedsættelse af hastigheden til 40 km/t.

### Fremtidige trafikmængder



Tegning, der viser forventet trafikbelastning i 2020, hvis den planlagte byudvikling i og omkring Valby er gennemført. Der er ikke indregnet eventuelle effekter af trængselsafgifter mv.

For Følager/Poppelstykket, der er lokalgader, foreligger der ikke tællinger. Planerne indebærer, at der skal ske en ombygning af vejene bl.a. med etablering af cykelstier, og på sigt overvejes det at etablere et signalreguleret



kryds ved Ellebjergvej. Herfra vil der også være adgang for bløde trafikanter til Valby Idrætspark. En sådan signalregulering ved Poppelstykke/Ellebjergvej vil gøre det muligt at nedlægge eller begrænse brugen af overkørslerne til Gammel Køge Landevej ved f.eks. Silvan. Dette vil give en bedre trafikafvikling på Gammel Køge Landevej og en mere sikker afvikling af trafikken til og fra bl.a. Silvan. Mulighederne herfor vil blive belyst i forbindelse med en kommende ny lokalplan for Silvan-området. Det skønnes, at den fremtidige døgntrafik på Følager/Poppelstykket vil blive af størrelsesordenen 2-4.000 køretøjer.

Ny Ellebjerg Station åbnede i januar 2007 og ligger centralt i området. Den er station på Køge Bugtbanen og endestation for Ringbanen. I forbindelse med udbygning af jernbanesystemet vil det være muligt, at stationen kan opgraderes væsentligt, hvis Ringstedbanen bliver anlagt med stop her, og hvis persontogstrafik på Øresundsforbindelsens godsbane bliver genetableret. Hovedadgangen til stationen sker fra den busbetjente forplads mod nord ved Carl Jacobsens Vej. Der er sekundære adgange fra forpladser mod syd og vest, der er forbundet via en gennemgang under Køge Bugtbanen. Der er adgang til den sydlige forplads fra Ellebjerg og fra en gang- og cykelsti nord for de her beliggende træhuse.

Banedanmark arbejder med et forslag til fornyelse af broen, der fører Gammel Køge Landevej over banen. Dette forventes at give mulighed for adgang til perroner fra broen og for etablering stier under broen langs banen og dermed forbindelser til F.L. Smidth-området og til Grønttorvsområdet. Forvaltningen vil fortsætte dialogen med banemyndighederne med henblik på, at der ved udformningen tages særligt hensyn til denne trafik.

## 6. Alternativer

Det tidligere industriområde har mistet sin betydning som et aktivt erhvervsområde, hvilket området bærer præg af med en stigende forslumning til følge. For at tiltrække nye investorer og gøre området til en attraktiv bydel i København er der behov for at tilvejebringe et nyt og tidssvarende plangrundlag, der kan muliggøre den ønskede byomdannelse.

Det nuværende plangrundlag - lokalplaner og kommuneplan – giver ikke tilstrækkelige gode vilkår, der kan tiltrække investorer som initiativtagere til at gennemføre en revitalisering af området.

### 0-alternativ

En fastholdelse af de nuværende planlægningsrammer vil sandsynligvis medføre, at området yderligere vil forfalde og dermed øges kontrasten til de mange, store projekter for byomdannelse, der forventes realiseret på nabo-områderne.

## 7. Miljøbeskyttelsesmål

Københavns Kommune har opstillet en række målsætninger på miljøområdet. I forbindelse med indførelse af miljøvurdering af indstillinger til politisk behandling og opstilling af positivlister for, hvilke indstillinger, der skal miljøvurderes, er der udledt de målsætninger, som er relevante i forbindelse med den fysiske planlægning.

Planforslagets forhold til målsætningerne fremgår af vedlagte scopingskema (bilag 10.1)

Som det fremgår, er der tale om omdannelse af et nedslidt, tidligere erhvervsområde til et højklasset bolig- og erhvervsområde. Byudvikling af lokalplanområdet er fastlagt på kommuneplanniveau med forslag til Kommuneplan 2009, jf. pkt. 5.2, og området ligger nær Ny Ellebjerg Station, en sta-

tion med høj regional tilgængelighed. Lokalplanen opfylder således målsætningerne om, at byudvikling skal ske stationsnært. Endvidere har området med beliggenheden ved Gammel Køge Landevej og Carl Jacobsens Vej en god busdækning.

## 8. Miljømæssige konsekvenser

### 8.1 Befolkning og sundhed

#### 8.1.1 Støjpåvirkning fra virksomheder

Ny Ellebjerg-området er fastlagt som et område for blandet bolig og erhverv og reguleres efter Miljøstyrelsens vejledning nr. 5, 1984 "Ekstern støj fra virksomheder" med tillæg med tillæg fra juli 2007. De udendørs grænseværdier for boliger er her 55/45/40 for henholdsvis dag-, aften- og natperioden. Der kan planlægges støjisolerede boliger, hvis støjniveauet på de udendørs arealer i umiddelbart tilknytning til boligerne overholder de vejledende grænseværdier. Det skal samtidig sikres, at det indendørs støjniveau i sove- og opholdsrum ikke overstiger de i nedenstående skema angivne grænseværdier med åbne vinduer i henholdsvis dag-, aften- og natperioden.

	Mandag-fredag kl.07-18, lørdag kl. 07-14	Mandag-fredag kl. 18-22, lørdag kl.14-22, søn- og helligdage kl. 07- 22	Alle dage kl. 22- 07
Blandet bolig og erhverv (byker- ne)	43 dB	33 dB	28 dB

Der forventes ikke inden for Ny Ellebjerg-området etableret virksomheder, der giver anledning til støjgener.

Der er to eksisterende virksomheder i nærområdet: Lundbeck og Teknik- og Miljøforvaltningen vejplads, Strømmen 1-3, der kan påvirke beboere og brugere i området.

For Lundbeck er en ny miljøgodkendelse under udarbejdelse. Heri vil der i forlængelse af den senest gældende godkendelse blive fastsat grænseværdier i skel på sydsiden af Carl Jacobsens Vej. Af hensyn til virksomhedens fortsatte drift vil der blive foretaget en vurdering med henblik på en lempelse af støjgrænseværdierne på 45 og 40 dB i henholdsvis aften- og natperioden. Samtidig godkendes det, at natperioden gælder fra 22 til 6.30.

Teknik- og Miljøforvaltningen ansøger i øjeblikket om miljøgodkendelse af vejpladsen og vil skulle overholde udendørs grænseværdier på 55/45/40 i forhold til de nærmeste boliger for henholdsvis dag-, aften- og natperioden.

#### *Undersøgelser*

Der er foretaget vejledende beregninger af støjen fra de to virksomheder.

Beregningerne viser, at der for Lundbeck vil være et fremtidigt støjbidrag på op til ca. 55/45/45 dB i henholdsvis dag-, aften- og natperioden på hverdage ved facaderne i stueplan på boligerne mod Carl Jacobsens Vej. Støjen stammer primært fra bilkørsel.

For Teknik- og Miljøforvaltningens vejplads viser beregningerne, at de vejledende støjgrænser vil være overholdt ved de i lokalplanen muliggjorte boliger.

### *Vurdering*

Den beregnede støj fra Lundbeck, der forventes at ligge inden for grænserne i den kommende miljøgodkendelse, overskrider den udendørs grænseværdi i aften- og natperioden ved boligernes facader mod Carl Jacobsens Vej. For så vidt angår boligernes opholdsarealer overholdes grænseværdierne om nødvendigt ved brug af støjskærme. Det betyder, at de indendørs støjkrav i boligerne skal sikres overholdt ved at benytte specielle lyddæmpende vinduer, jf. afsnit 8.5.2.

Støjen fra Kommune Teknik København - ved de fremtidige boliger ved Ny Ellebjerg - vil ikke give anledning til ekstraordinære støjdæmpende tiltag, idet der som nævnt er beregnet støjniveauer under de udendørs støjkrav på 55/45/40 ved de nærmeste boliger i lokalplanområdet i overensstemmelse med den kommende miljøgodkendelse.

### **8.1.2 Svage grupper (fx handikappede)**

Udbygning af et nyt kvarter i byen skal ske under hensyntagen til handikappede og bevægelseshæmmede. I henhold til sædvanlig praksis stilles i lokalplanen krav om, at indretning af de ubebyggede arealer skal ske, så bevægelseshæmmedes færden på arealerne tilgodeses.

### *Vurdering*

Trafik- og Miljøforvaltningens har udarbejdet strategien "Byen for alle" som skal sikre tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede i Københavns Kommune. Svage grupper i øvrigt ses ikke at være berørt af planlægningen. For at sikre tilgængelighed for alle bør der gennemføres en tilgængelighedsrevision i forbindelse med de konkrete projekter / omlægninger.

### **8.1.3 Gener over for befolkningen**

Lokalplanen giver mulighed for tæt bymæssig bebyggelse. Ved Følager syd for banen fastlægger planen mulighed for opførelse af et længehus i 3-4 etager kombineret med et punkthus i 10 etager, der kan rumme en kombination af butik, serviceerhverv og boliger op til boligbebyggelsen A/B Lejren.

### *Vurdering*

Samspillet mellem en eventuelt 10 etages høj bygning og den lave bebyggelse i A/B Lejren er belyst ved bl.a. skyggediagrammer. Skyggegenerne af det kombinerede længe- og punkthus vurderes som lempeligere end længehus i 6 etager. Det areal i A/B Lejren, der ligger nærmest punkthuset, anvendes i øvrigt som adgangsareal og til skurbebyggelse.

## **8.2 Landskab og jordbund**

### **8.2.1 Jordforurening**

Generelt formodes der at være diffus forurening i hele lokalplanområdet pga. industri og trafik, da det omfatter dels tidligere industriområder og dels to jernbanelinjer, der gennemskærer området. Godsbanelinjen blev anlagt i 1909. Derudover er der større vejføringer i kanten af lokalplanområdet mod vest Gammel Køge Landevej og Ellebjergvej syd for området. Lokalplanområdet er derfor, på sammenligneligt niveau med andre byomdannelsesområder i København, forurennet til en vis grad over en længere årrække, som undersøgelserne viser.

### *Undersøgelser*

Store dele af lokalplanområdet (i nordvest, i nordøst og i syd) er V2-kortlagt.

Der er kendskab til forurening på følgende fem matrikler: 258, 9a, 1312, 476 og 535 Valby, København.

Matr.nr. 258:

I 1900 blev der opført et ferniskogeri på grunden, i 1917 var der kogeri, lager, terpentinkælder m.m. Der har desuden været to tanke til opløsningsmidler. I 1992 er der udført en forureningsundersøgelse, hvor der blev konstateret en kraftig forurening med benzin og xylener i jord og grundvand.

Del af matr. 9a:

Baggrunden for forureningen er, at der tidligere har ligget en asfaltfabrik på grunden. Produktionen har fundet sted fra ca. 1940 til 1970. Senere har der været oplag af gamle biler og et mindre værksted. Ved en forureningsundersøgelse i 1986 blev der påvist en diffus forurening med tjære, olie og muligvis bitumen.

Matr.nr. 1312:

Der har siden 1933 ligget kemisk industri m.v. på arealet, som har givet anledning til konstateret forurening.

Ved en registreringsundersøgelse i 1993 udført af Miljøkontrollen er der konstateret xylener i jorden. I det sekundære grundvand blev der fundet forurening med triklorætylen og benzen.

Matr.nr. 476:

Ejendommen kortlægges på V2 i 2006, da det gennemsnitlige forureningsniveau for nikkelt overskrider afskæringskriteriet.

Matr.nr. 535:

Grunden har været anvendt til garveri. På ejendommen er fundet en kraftig forurening af jord og grundvand med klorerede opløsningsmidler og olieprodukter. I 1999 blev der udført indeklimamålinger, hvor det blev konstateret, at samtlige måleværdier ligger under de almindelige arbejdsmiljøkriterier. Der er desuden fundet forurening med krom langs og under kloakledningerne.

Der er herudover formodning om forurening på følgende fire matrikler: 439,164, 1290 og 1085 Valby, København.

#### *Vurdering*

Hver af ovennævnte kilder, industri og infrastrukturanlæg (tog, bil og bus), har bidraget til jordforurening i området og tilsammen medført en belastning af miljøet (jorden), men trods kendskab til den kortlagte forurening på ovenstående matrikler, kan de godt anvendes til bolig og anden følsom arealanvendelse.

Efter forundersøgelser vil Center for Miljø fastsætte vilkår, som vil kræve afgravning af forurenede jord og evt. afværge af forurenede grundvand. Lokalplanen og efterfølgende nybyggeri indebærer, at der vil ske en oprensning af dele af områdets jordforurening til fordel for miljøet.

Da der ikke indvindes drikkevand i området, forventes forureningen ikke at udgøre en risiko for grundvandsressourcen.

#### *Afværgeforanstaltninger*

Håndbog fra Københavns Kommune om håndtering af forurenede jord, se pkt. 8.2.2.

### **8.2.2 Jordhåndtering og -flytning**

I forbindelse med gennemførelse af planen vil der være behov for bortgravning af jord, som formentlig kræver særlig håndtering.

Håndtering af jord i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder skal udføres i henhold til Center for Miljø's anvisninger og tilladelser. Disse kan hentes på Center for Miljø's hjemmeside [www.miljoe.kk.dk](http://www.miljoe.kk.dk) eller rekvireres på tlf. 33 66 58 00.

#### *Vurdering*

Se pkt. 8.2.1.

#### *Afværgeforanstaltninger*

Se pkt. 8.2.1.

### **8.3 Vand**

#### **8.3.1 Nedsivning af overfladevand**

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. Københavns Kommunes Spildevandsplan 2008).

#### *Vurdering*

Dette kan ske enten ved et trestrengt system med afledning af rent regnvand og rensset vejvand til recipient eller alternativt som et tostrengt system med afledning af rent regnvand til recipient såsom vandløb, søer, moser, vandhuller, havnen og nedsivning til grundvandet via faskiner.

Af spildevandsplanen fremgår det, at regnvand skal forsøges afledt eller genanvendt indenfor matriklen. Hvis en bygherre mener, at dette ikke er muligt, skal der foreligge dokumentation herfor.

#### *Afværgeforanstaltninger*

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.

Det indgår som krav i lokalplanen, at der skal opsamles regnvand til toiletskyl og til brug ved tøjvask i maskine.

#### **8.3.2 Grundvandsforhold**

Lokalplanen ligger i et område, hvor der ikke er drikkevandsinteresser. Der kan i området være risiko for påvirkning af den naturlige vandkvalitet i den tilgængelige grundvandsressource.

#### *Vurdering*

Planen vurderes ikke at få betydning for den overordnede vandkvalitet i Københavns Kommune. Da der ikke indvindes drikkevand i området, forventes forureningen ikke at udgøre en risiko for grundvandsressourcen.

### **8.4 Luft**

#### **8.4.1 Luftforurening (støv og andre emissioner)**

Der er fra de to eksisterende virksomheder i området ikke målt emissioner udover de tilladte grænseværdier. Inden for egen matrikelgrænse ligger Lundbeck under de gældende grænseværdier.

#### *Vurdering*

Lokalplanen vurderes ikke, udover anlægsfaserne hvor støv og støv vil forekomme, at bidrage til yderligere emission, der bevirker luftforurening, da anvendelsen i området er fastlagt til ikke forurenende virksomhed og boliger.

## 8.4.2 Emissioner fra trafik til og fra området

En væsentlig forøgelse af bebyggelsen i området og dermed også en større aktivitet vil medføre en øget udledning af emissioner fra trafikken til og fra området. En forventet, betydelig stigning af biltrafikken på de omgivende veje vil yderligere medføre stigende emissioner fra trafikken.

### *Vurdering*

Områdets fremtidige anvendelse er disponeret til serviceerhverv, detailhandel og boliger. Biltrafikken vil formentlig hovedsagelig bestå af personbiler og i mindre udstrækning af små og mellemstore varevogne og lastbiler.

Det vurderes, at der ikke i lokalplanområdet vil forekomme emissioner, der adskiller sig væsentligt fra andre områder med lignende anvendelse. Tværtimod har de fastsatte p-normer for nybyggeri til hensigt at reducere den individuelle og fremme den kollektive trafik og dermed mindske emissioner til omgivelserne. Der er endvidere i planen lagt vægt på etablering af gang- og cykelstier i området og med sammenhæng til omgivelserne for at fremme miljøvenlig transport, der kan medvirke til at mindske udledning af forurenende stoffer til luften.

## 8.5 Trafik

### 8.5.1 Trafikafvikling / belastning

Lokalplanen giver mulighed for at etablere ca. 120.000 m<sup>2</sup> nyt etageareal- etageareal, hvoraf mindst 40.000 m<sup>2</sup> skal være boliger. En total udbygning af området vil medføre øget trafik til området med de miljømæssige konsekvenser, som dette indebærer.

Det forventes, at den samlede nye trafik til området vil være i størrelsesordenen 3.000 køretøjer pr døgn.

### *Vurdering*

Den foreslåede trafikstruktur sikrer en god sammenhæng med den omgivende by ved en hensigtsmæssig placering og udformning af den overordnede vej- og stistruktur. For at fremme et miljøvenligt transportsystem er cykeltrafikken og den kollektive trafik prioriteret højt med Ny Ellebjerg station som knudepunktstation, der allerede har en høj regional tilgængelighed, og hvor der er planer om udvidelser.

### 8.5.2 Trafikstøj

Områderne er i varierende grad belastet af støj fra Gammel Køge Landevej, Carl Jacobsens Vej og fra banestrækningerne. Den forventede stigning i biltrafikken og i antal tog på de eksisterende og kommende banestrækninger (Godsbanen/Øresundsbanen, Ringstedbanen, Ringbanen og Køgebugtbanen) vil medføre en øget støjbelastning af området. Køgebugtbanen er hævet på en dæmning/bro, mens de øvrige baner ligger i terræn.

Støjkravene til trafik angives som  $L_{den}$  i dB og er en vægtet sum af støjen i tidsperioderne dag kl. 07-19, aften kl. 19-22 og nat kl. 22-07.

Vejstøj reguleres efter Miljøstyrelsens vejledning nr. 4, 2007 "Støj fra veje". De vejledende udendørs grænseværdier er 58 dB for boligområder og 63 dB for hoteller, kontorer mv.

Støj fra jernbaner reguleres efter Miljøstyrelsens vejledning nr. 1, 1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner" med tillæg fra juli 2007. Den udendørs grænseværdi er 64 for boligområder og 69 for hoteller, kontorer mv.

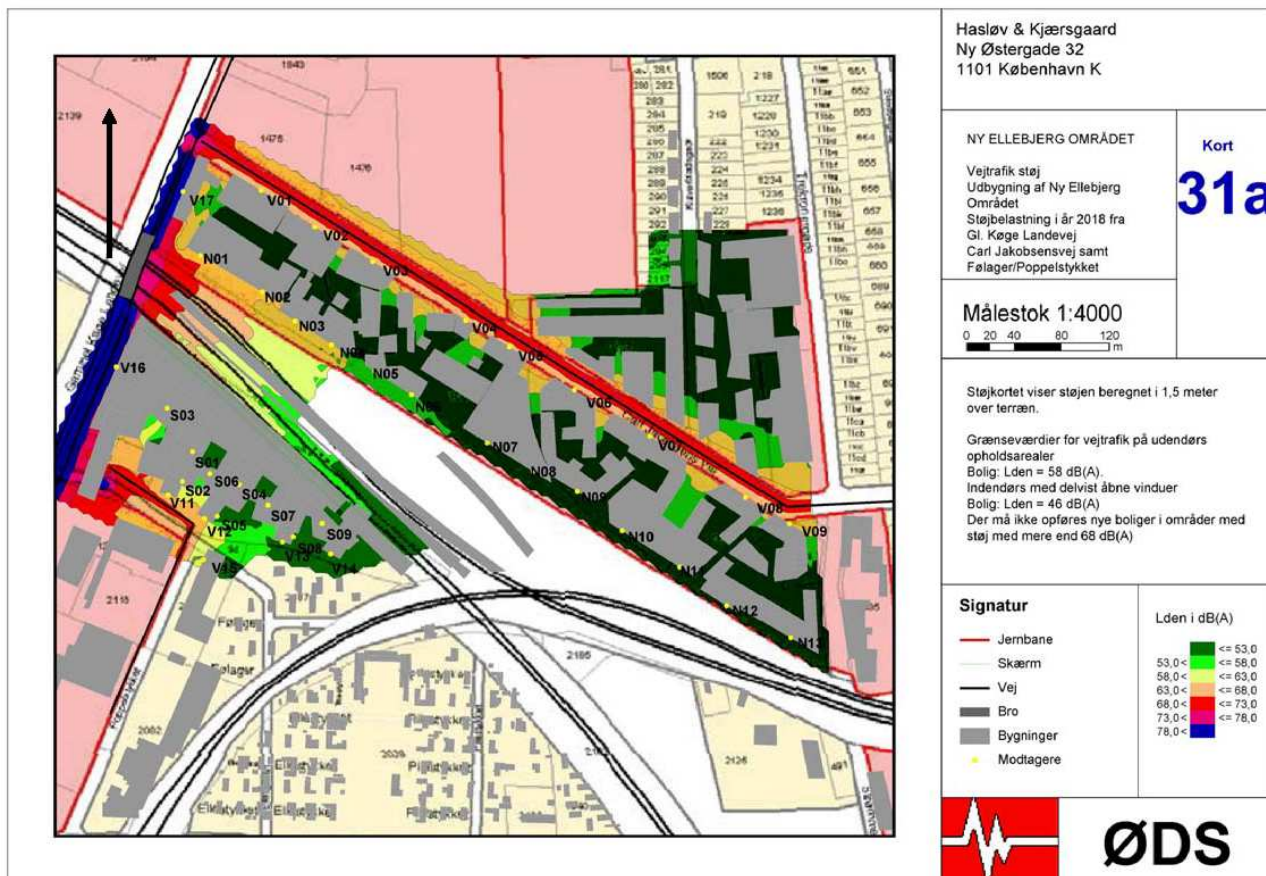


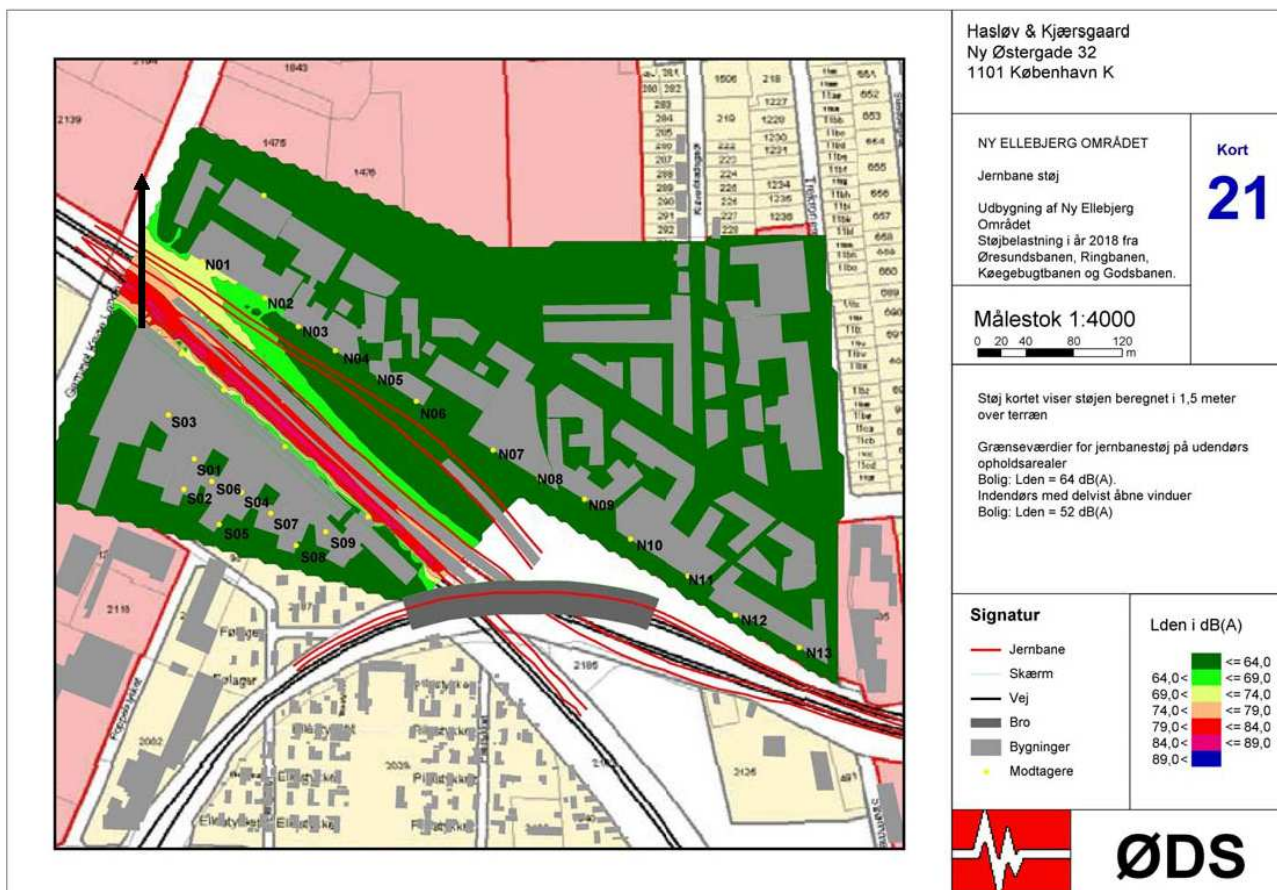
Hvis den udendørs støjbelastning ved facaden overstiger ovenstående grænseværdier, skal byggeriet støjisoleres således, at følgende indendørs støjgrænser overholdes med delvist åbne vinduer:

- Boliger 46 dB fra vejtrafik og 52 fra jernbanetrafik
- Kontorer og hoteller mv. 51 dB fra vejtrafik og 57 dB fra jernbanetrafik

Det er en betingelse, at de udendørs opholdsarealer ved boligerne overholder de vejledende grænseværdier på 58 og 64 dB for henholdsvis vejstøj og jernbanestøj.

I Københavns Kommune må der som hovedregel ikke etableres boliger, hvor vejtrafikstøjen overstiger 68 dB på facaden, jf. forslag til Kommuneplan 2009.





### Undersøgelser

Der er foretaget beregninger af den eksterne støj fra vej- og jernbanetrafik i lokalplanområdet i 2018 ved fuld udbygning af Ny Ellebjerg-området. De øgede trafikmængder på Gammel Køge Landevej skyldes både byudviklingen i Valby og den generelle trafikudvikling, jf. afsnit 5.3.

For Carl Jacobsens Vej viser beregningerne støjniveauer på op til ca. 65 dB ved de fastlagte/muliggjorte boliger. Der er taget udgangspunkt i den besluttede nedsættelse af hastigheden til 40 km/t i forbindelse med cykelstiprosjektet. Det højeste støjniveau ved erhvervsbebyggelse er beregnet til ca. 78 dB ved Gammel Køge Landevej. Ved brug af støjdæmpende asfalt kan der trækkes 1,5 dB fra de beregnede støjniveauer.

Ved beregningerne af banestøjen er der taget højde for den generelle øgning af jernbanetrafikken gennem området, herunder især godstog, og den forventede udbygning af København-Ringsted. Ved facader ved fastlagt/muliggjort boligbebyggelse på nordsiden er støjniveauerne beregnet til maksimalt ca. 59, 68, 69 og 71 dB og på sydsiden til mellem ca. 39 og 57 dB. For erhvervsbebyggelse på nordsiden er der beregnet støjniveauer op til ca. 71 dB og på sydsiden op til ca. 81 dB. På opholdsarealer knyttet til boliger overholdes grænseværdierne.

### Vurdering

Det har været styrende for disponering af bebyggelsen og anvendelsen, at beboere og brugere ikke belastes med uacceptable støjgener fra vej og bane, fordi bebyggelse med ikke støjfølsom anvendelse som f.eks. erhverv og parkering benyttes bevidst som "støjskærm".

Boliger og kontorer i områder med vejstøj over henholdsvis 58 dB og 63 dB samt banestøj over henholdsvis 64 og 69 dB vil blive udført således, at de vejledende grænseværdier både for det indendørs støjniveau og for de

udendørs opholdsarealer i tilknytning til boligerne overholdes. Det kan lade sig gøre at overholde det indendørs støjniveau ved at benytte eksempelvis et 3G vindue også kaldet "Russervindue" eller "Sankt Petersborg vindue". Ved ombygning af Vandtårnet i Gentofte Kommune til ungdomsboliger er der brugt et 3G vindue, der dæmper støjen med 32 dB. En anden løsning er etablering af en glasinddækning med ventilation foran vinduerne som udført i Fredensgade i København. Ved kontorer mv. kan luftudskiftning sikres på anden vis end ved oplukkelige vinduer. Ved sådanne løsninger vil man samtidig tilgodese kravene til det indendørs støjniveau med åbne vinduer i forhold til virksomhedsstøjen fra Lundbeck, jf. afsnit 8.1.1. Støjniveauet på de udendørs opholdsarealer sikres bl.a. ved placering af bebyggelsen som afskærmning og ved brug af støjskærme.

For at reducere trafikstøj fra veje kan der arbejdes med indsnævrede vejprofiler, lavere kørehastigheder samt brug af støjsvag asfalt.

Det vurderes samlet, at den skitserede bebyggelse med en kombination af de forskellige tiltag vil kunne indrettes på en sådan måde, at gældende støjkrav kan overholdes.

### 8.5.3 Vibrationer

Det vil formodentlig kun være vibrationer fra jernbanerne gennem området, der vil medføre gener for de fremtidige brugere.

Vibrationsniveauer angives som KB-vægtet accelerationsniveau i dB og betegnes  $L_{aw}$ . De vejledende grænseværdier er knyttet til et vibrationsniveau på gulvet i bygninger, hvilket betyder, at påvirkningen afhænger af bygnings konstruktion. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vibrationer er vist i tabellen. Grænsen for mærkbare vibrationer er 71-72 dB.

Anvendelse	Tidsrum	$L_{aw}$ dB(KB)
Erhvervsbebyggelse	Hele døgnet	85
Boliger i et blandet bolig- og erhvervsområde	Kl. 18-07	75
Boliger i et blandet bolig- og erhvervsområde	Kl. 07-18	80
Boliger i et boligområde	Hele døgnet	75

#### Undersøgelser

Der er foretaget en vurdering af vibrationsniveauerne på arealerne i Ny Ellebjerg-området baseret på målinger foretaget tæt på sporene. I vurderingen af vibrationsniveauet er der taget højde for afstandsdæmpningen i jorden samt overføringsfunktioner mellem terræn og fundament og gulv til gulv.

#### Vurdering

Beregningsresultaterne indikerer, at der er sandsynlighed for, at Miljøstyrelsens grænser er overholdt. Grundet den meget store usikkerhed på beregning af vibrationer, anbefales det dog altid at foretage vibrationsmålinger på det sted, hvor der skal bygges, inden byggeriet sættes i gang.

Det vil teknisk set være muligt at gennemføre vibrationsdæmpende tiltag mellem kilde og modtager. Den mest effektive metode til dæmpning af vibrationer fra jernbane er ved at vibrationsisolere ved kilden eksempelvis ved at benytte vibrationsdæmpende ballastmætter under skinnerne.

#### **8.5.4 Sikkerhed**

Den øgede trafik vil alt andet lige kunne medføre mindre sikkerhed for bl.a. bløde trafikanter. Planen indebærer imidlertid en regulering af biltrafik og af stiforbindelser i området med henblik på at øge den trafikale sikkerhed.

##### *Vurdering*

Planen medfører en opretning af vejnettet samt regulering og forbedring af parkeringsforholdene, hvilket vil forbedre trafikikkerheden.

Carl Jacobsens Vej prioriteres i forhold til bus- og cykeltrafik, idet den udlægges til 40 km/t hastighedszone og forsynes med cykelstier.

Trafikkerheden vil blive forbedret lokalt ved anlæg af flere stier i området og ved etablering af den grønne cykelrute gennem området.

Store dele af trafikarealet er disponeret som trafikintegreret areal i form af sivegade / gågade (i projektet kaldet "shared space"), hvor alle trafikarter tager hensyn til hinanden.

#### **8.5.5 Stier og cykelruter**

Der fastlægges en strækning af den grønne cykelrute "Valbyruten" gennem lokalplanområdet. Desuden fastlægges der en række andre stiforløb, herunder en stiforbindelse i form af en bro nord-syd over jernbanen for at sammenbinde områderne med hinanden for de "bløde" trafikanter. Broen forudsættes i givet fald udformet som en perronbro som led i udvidelse af stationen.

Der kan på sigt forventes en betydelig trafik af gående og cyklende mellem Ny Ellebjerg station og Valby Idrætspark, specielt med den fremtidige udbygning som ønskes.

##### *Vurdering*

Det vil være nærliggende at etablere en mere direkte forbindelse mellem stationen og idrætsparken ad Pilestykket gennem boligområdet A/B Lejren. Konsekvenserne af at lede denne trafik gennem boligområdet vil blive vurderet i forbindelse med en beslutning herom.

#### **8.6 Klimatiske faktorer**

##### **8.6.1 Vind og turbulens**

I omdannelsen af området fra et egentligt erhvervsområde til fremover at rumme bl.a. en blanding af serviceerhverv og boliger vurderes selve fortætningen af bebyggelsen, placeringen af byggefelter og de fastlagte bygningshøjder ikke at medføre en indvirkning på friarealer og fælles opholdsarealer (grønne områder, taghaver, torve) af vind og turbulens, der forringer disse arealers kvalitet i væsentlig grad.

##### *Vurdering*

Det må i forbindelse med myndighedsbehandlingen af de konkrete projekter vurderes (f.eks. ved vindtunnelforsøg), hvordan den vindmæssige påvirkning af friarealerne kan forventes at blive, og hvad der i givet fald kan iværksættes af forholdsregler for at modvirke eventuelle ulemper.

#### **8.7 Kulturarv**

##### **8.7.1 Kulturhistoriske værdier / Fredede og bevaringsværdige bygninger**

Lokalplanen udpeger en lang række bygninger som bevaringsværdige i den nye bymæssige sammenhæng. Lokalplanområdet er en del af det gamle Valby Industrikvarter, og den del, der ligger nord for banen, rummer nogle af Københavns ældste industrianlæg.

Disse tidligere industribygninger udgør et markant bygningsmiljø med høj arkitektonisk og/eller kulturhistorisk kvalitet. Bl.a. er tårnene på Henkels anlæg og Sukkertoppen værdifulde fikspunkter i Valby.

En del af bebyggelsen er vurderet som bevaringsværdig med "middel bevaringsværdi" eller "høj bevaringsværdi" i Bydelsatlas Valby og er medtaget i lokalplan nr. 154 og nr. 169.

#### *Undersøgelser*

I Bydelsatlas Valby og/eller i lokalplan er en del af bebyggelsen ved Carl Jacobsens Vej udpeget som bevaringsværdig. I den forudgående SAVE-registrering af de enkelte bygninger indgår desuden en vurdering af den kulturhistoriske værdi. Som forudsætning for det parallelle opdrag var der en sammenfatning af byrum og bevaringsværdig bebyggelse: Bevaringsværdig i lokalplan, fremhævet i Kommuneplan 2005, høj bevaringsværdig i atlas mv.

#### *Vurdering*

Planen genanvender og integrerer de bevaringsværdige industribebyggelser til blandet bolig og erhverv og bidrager dermed positivt til udvikling af områdets nye identitet. Det er vigtigt, at om-, til- og påbygning af de bevaringsværdige bygninger foregår i overensstemmelse med bygningernes industrielle karakter.

Det fremgår af lokalplanen, hvilke bygninger der bevares og hvordan, samt hvilke "spilleregler" der gælder i forbindelse med om-, til- og påbygninger. Der er endvidere foretaget en vurdering af samspillet mellem nybyggeri og den bevaringsværdige bebyggelse m.h.t. skala, materialevalg, facadeudtryk mv.

### **8.8 Ressourcer og affald**

#### **8.8.1 Affald, genanvendelse**

Den udbygning af området, som lokalplanen giver mulighed for, vil medføre øgede affaldsmængder. Der er imidlertid ikke tale om et forbrug, der adskiller sig fra andre områder i Københavns Kommune med lignende anvendelse eller vil få væsentlig indvirkning på det samlede billede.

#### *Vurdering*

Opsamling af affald fra boliger og erhverv skal tilpasses områdets øvrige funktioner og bebyggelser. Dette kan ske med storskraldsfaciliteter og plads til genanvendelige fraktioner, glascontainere m.v.

### **8.9. Bæredygtighed**

#### **8.9.1 Bæredygtig byudvikling**

At forholde sig til bæredygtighed er helt essentielt i dagens byplanlægning, hvor miljømæssige, sociale og økonomiske forhold er grundlæggende aspekter, der skal tages hånd om.

I forhold til miljømæssig bæredygtighed er områdets stationsnære beliggenhed, tætheden, genanvendelse af mange eksisterende bygninger, stisystemet og den begrænsede parkeringsdækning af væsentlig betydning. Det forventes således, at mange beboere og brugere vil benytte tog og cykel til fordel for bil. Også planens grønne elementer i form af træbeplantning og begrønning af facader og tage har stor betydning for miljøet. Området udpeges i overensstemmelse med forslaget til Kommuneplan 2009 til lavenergiområde efter lavenergi klasse 1. Forsyningen kommer til at være en kombination af det centrale fjernvarmesystem, der udgør basisforsyningen, og

lokale "Varig Energi"-anlæg, der bør være tilsluttet fjernvarmesystemet. Der stilles desuden krav om nedslivning eller opsamling og genbrug af regnvand. Der henvises til "Miljø i Byggeri og anlæg", der indeholder retningslinjer om miljørigtig projektering, energiforbrug, materialer, vand og afløb, byrum og natur, affald, støj, indeklima og byggepladsen. Desuden er der gjort opmærksom på Københavns Kommunes Spildevandsplan 2008.

Med hensyn til social bæredygtighed kan der peges på den store variation i anvendelserne, og kravene til attraktive, varierede og trygge byrum samt bevaring af mange af områdets arkitektoniske og kulturhistoriske værdier.

Økonomisk bæredygtighed ligger indbygget i de øvrige aspekter med bl.a. genbrug og energibesparelser. Effektiv myndighedsbehandling er et andet tema.

#### *Vurdering*

Planen forholder sig til bæredygtighed indenfor miljømæssige, sociale og økonomiske aspekter og bidrager dermed til at fremme en bæredygtig byudvikling. Ønsket om en bæredygtig udvikling må følges op ved den videre detaljering af planerne for området og kunne dokumenteres i forbindelse med byggesagsbehandlingen.

Til inspiration for bygherrer og investorer har Freja i samarbejde med Dansk Center for Byøkologi udarbejdet pjecen "Byøkologi – inspiration til tænksomme bygherrer", der ved præsentation af konkrete eksempler viser nogle af de potentielle gevinster ved at indarbejde byøkologi i planlægningen.

## **8.9 Visuel effekt**

### **8.10.1 Arkitektonisk udtryk**

Ny Ellebjerg-området er et centralt placeret byomdannelsesområde i København, hvor en vigtig forudsætning for omdannelsen er den forbedrede kollektive trafik med Ny Ellebjerg Station som omdrejningspunkt. Den samlede plan rummer forskelligheder, som kommer til udtryk i de tre bydele.

I byrummet ved Følager placeres udadvendte funktioner og parkering langs banen. De udadvendte funktioner understøtter ønsket om byliv langs dette adgangsstrøg. På plinten og over byrummet placeres der fem bolig- og erhvervsblokke med en samlet højde på 5-7 etager. Blokkene placeres delvis på søjler/trappetårne, hvorved der opstår et gennemgående portmotiv i byrummet omkring Følager frem til stationsforpladsen. Syd for Følager kan der opføres et punkthus i 10 etager som landmark i forhold til adgangen til stationsforpladsen.

Byrummet nærmest stationen er udformet som "shared space" areal. Der etableres træbeplantning for at give området et grønt præg i samspil med allébeplantningen langs Gammel Køge Landevej og den planlagte træbeplantning i Torveporten.

Mod banen begrønnes plinten.

Den røde bydel er domineret af de eksisterende bevaringsværdige industribygninger i røde mursten. Her tilføjes der nye bygninger, der kan skabe tæthed og nye byrum, og som har rød tegl som det gennemgående materiale. Stræder, porte, passager og små torvedannelser opstår i et bevidst labyrintisk mønster, og langs banen etableres der en lav plint, der bl.a. skal rumme en cykelrute. Boliger orienteres væk fra banen og Gammel Køge Landevej, og der placeres udadvendte funktioner i stueetager, hvor det kan understøtte bylivet, herunder især ved stationsforpladsen og primære adgange hertil.



SOHO omfatter arealer langs Kløverbladsgade. Den eksisterende bebyggelse på den nordlige del af ejendommen bevares, og der suppleres med 8 nye meget forskellige bygninger. Byrummet mellem bygningerne er udformet i sammenhæng med Vandkunstens forslag om en ny adgang til stationsforpladsen.

For Gammel Køge Landevej er der givet forslag til 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.

#### *Vurdering*

Planen åbner mulighed for at etablere et nyt, attraktivt byområde med en kombination af boliger, erhverv og detailhandel. Der er med udgangspunkt i områdets karakter og særlige placering i byen givet forslag til en bebyggelse med en høj arkitektonisk og funktionel standard for såvel bebyggelse som friarealer og trafikbetjening.

Forslaget indpasser stiforbindelser og offentlige pladser i et afvekslende og sammensat bymiljø med sammenhæng til naboområderne og forbindelse på tværs af banen.

### **8.10.2 Lys og refleksioner**

Med lokalplanen skabes der mulighed for at opføre nye bykvarterer i Ny Ellebjerg-området, der med hensyn til bygningshøjder, tæthed og volumener vil skille sig ud fra den eksisterende bystruktur i og omkring området. Lokalplanen indeholder solskyggediagrammer for byggeriet i området, der viser en acceptabel skyggevirkning af de forskellige bygninger på deres omgivelser over tid.

#### *Vurdering*

Delvist øgede bygningshøjder vurderes ikke at medføre væsentlig skyggevirkninger til gene for bl.a. boliger og deres friarealer, bydelens pladser og grønne områder.

Det vurderes i den forbindelse ikke at være uacceptable gener som følge af indblik fra høje bygninger i forhold til lav bebyggelse. Oplyste bygningsfacader med reklamer, reflekterende overflader mv. vurderes ikke at udgøre et problem i bebyggelsen, men vil skulle reguleres i den senere myndighedsbehandling af konkrete projekter.

### **8.11 Socioøkonomiske effekter**

#### **8.11.1 Social bæredygtighed**

Lokalplanen sikrer et aktivt og levende byliv gennem en stor variation i anvendelsen, ved at muliggøre et tæt og attraktivt blandet bolig- og erhvervsområde. Boligandelen bliver samlet set på mindst 40.000 m<sup>2</sup> med en varierende fordeling mellem de enkelte underområder og med tidssvarende familieboliger. Den resterende bebyggelse skal anvendes til en bred vifte af erhverv, herunder kreative erhverv, samt til detailhandel og særligt udadvendte aktiviteter.

#### **8.11.2 Økonomisk bæredygtighed**

Økonomisk bæredygtighed sikres ved at udnytte den eksisterende infrastruktur og stationsnærhed samt ved at bygge et tæt og attraktivt kvarter som en blanding af eksisterende, bevaringsværdig bebyggelse og nybyggeri af høj arkitektonisk kvalitet. Den bevaringsværdige bebyggelse genanvendes primært til erhvervsfunktioner. Planen forventes at indebære en positiv påvirkning af områdets erhverv ved skabelse af nye arbejdspladser samt af områdets værdi og funktion som turistattraktion (kreative erhverv i bevaringsværdige industrimiljøer).

## 9. Overvågning

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

Håndtering af forurenede jord reguleres af jordforureningslovens bestemmelser, og overvågningen sker gennem det kommunale tilsyn med tilladelser givet efter denne lov.

Trafikudviklingen vil blive fulgt løbende gennem de iværksatte generelle trafiktællinger.

Der vil blive evalueret på tæthed i byggeriet, byrummenes og stiforbindelsesernes effekt på et øget og kvalitativt højt byliv.

## 10. Bilag

### 10.1 Scopingskema

## 11. Referencer

- 11.1 Ny Ellebjerg-området, Startredegerelse, Bilag 1 til indstilling om redigerelse for igangsætning af forslag til lokalplan, udkast 28.10.2002, Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune.
- 11.2 "Bydelsatlas Valby, Bevaringsværdier i bydel og bygninger 1994", Skov- og Naturstyrelsen, Miljøministeriet, i samarbejde med Københavns Kommune, 1994.
- 11.3 Lokalplan nr. 154 "Karensbane Syd", Valby, juni 1990.
- 11.4 Lokalplan nr. 169 "Trekronergade", Valby, oktober 1990.
- 11.5 "Det grønne cykelrutenet 2008, realiserede og planlagte ruter". Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune, 2008.
- 11.6 Miljøkontrollen har udgivet vejledningen "Arbejder du med jord fra Københavns Kommune", 2006
- 11.7 Grundvandsplan 2005.
- 11.8 Spildevandsplan 2008.
- 11.9 "Boligbyggeri og arkitektonisk kvalitet", Bygge- og Teknikforvaltningen, Københavns Kommune, 2004.
- 11.10 "Miljø i byggeri og anlæg", Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune, 2006.
- 11.11 Program for parallelt opdrag: Idéforslag til helhedsplan for Ny Ellebjerg-området, marts 2008
- 11.12 Følager Nord Miljømåling – ekstern støj, Ødegaard & Danneskiold-Samsøe A/S (rapport 08.2423, udkast), april 2008.
- 11.13 Tillæg til rapport 08.2423, Ødegaard & Danneskiold-Samsøe A/S (udkast), 5. maj 2008.

- 11.14 Følager - Ekstern støj fra industri, vej og jernbanetrafik, Miljømåling – ekstern støj, Ødegaard & Danneskiold-Samsøe A/S (rapport 06.1908), 27. marts 2006.
- 11.15 Vibrationsvurdering Ny Ellebjerg-området, Ødegaard & Danneskiold-Samsøe A/S, 15. april 2008.
- 11.16 Støjberregning Følager, Ødegaard & Danneskiold-Samsøe A/S (tilbud nr. 08.150371), 2. december 2008.
- 11.17 Ny Ellebjerg, Vandkunsten, 04.12.2008

Forureningsundersøgelser

Trafikbelastningsberegninger

Trafikstøjberregninger

Støj fra industrier ved Ny Ellebjerg området, Ødegaard & Danneskiold-Samsøe A/S, 6. januar 2009.

Ny Ellebjerg, Ekstern støj fra jernbane- og vejtrafik, Miljømåling - ekstern støj, Ødegaard & Danneskiold-Samsøe A/S (rapport 08.2632 rev 03), maj 2009.

Input til Miljøvurdering og VVM Ny Ellebjerg, Ødegaard & Danneskiold-Samsøe A/S (LRV/08.150371), 7. maj 2009.

Støj fra Lundbeck. Teknisk notat af 23. juli 2009 fra Grontmij Carl Bro A/S