



Bilag 7

12-10-2011

**Til**

Sagsnr.  
2011-142700

**Miljørapport Grønttorvsområdet**

Dokumentnr.  
2011-727954

**Indholdsfortegnelse med sidetal**

Høring af andre myndigheder 3  
Ikke teknisk resumé 3  
Området og lokalplanens indhold 4  
Forhold til anden planlægning 4  
Alternativer 6  
Miljøbeskyttelsesmål 7  
Miljømæssige konsekvenser 7  
Scoping 7  
Befolkning og sundhed 7  
Støj- og vibrationspåvirkning 7  
Svage grupper 10  
Friluftsliv og rekreative interesser 10  
Landskab og jordbund 10  
Jordforurening 11  
Vand 12  
Affald 12  
Bæredygtighed 13  
Trafik 13  
Visuel effekt 15  
Arkitektonisk udtryk i nye bebyggelser 15  
Kulturarv 16  
Bevaringsværdige bygninger 16  
Overvågning 16  
Bilag: Scopingskema 14

Sagsbehandler  
Michaela Brüel

**Strategisk miljøvurdering**

**1. Indledning**

Forvaltningen har i forbindelse med udarbejdelsen af forslaget til lokalplan "Grønttorvsområdet" foretaget en vurdering (screening) af, om forslaget forudsætter, at der udarbejdes miljørapport i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Planen omfatter anlæg, der er omfattet af lovens bilag 3 (den kommende jernbane mellem København og Ringsted), jf. lovens § 3, stk. 1, nr. 1, og fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter, som vurderes at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. lovens § 3, stk. 1, nr. 3. Derfor er denne miljørapport udarbejdet.

**2. Høring af andre myndigheder**

I forbindelse med udarbejdelse af rapporten er i henhold til § 7, stk. 3 i lov om miljøvurdering af planer og programmer foretaget høring af: Center for Byudvikling under økonomiforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Børne- og Ungdomsforvaltningen, Sundheds- og

**Center for Bydesign**

Njalsgade 13, 4. + 5. sal  
Postboks 447  
2300 København S

Telefon  
3366 1241

E-mail  
micbru@tmf.kk.dk

www.tmf.kk.dk

Side 3 af 20

Omsorgsforvaltningen, Socialforvaltningen, Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen, Center for Miljø, Københavns Energi, Kulturmiljørådet/Københavns Bymuseum, Center for Byggeri, Center for Trafik, Center for Park og Natur, Center for Anlæg og Udbud, Valby Lokaludvalg, Miljøcentret i Roskilde, Trafikstyrelsen, Kulturarvsstyrelsen, Banedanmark og DSB Ejendomme.

Der er inden for og efter den fastsatte høringsperiode modtaget bemærkninger fra Center for Miljø, Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen, Københavns Museum (tidligere Københavns Bymuseum), Kultur- og Fritidsforvaltningen, Valby Lokaludvalg samt Miljøcenter Roskilde.

Center for Byudvikling, Center for Trafik og Center for Park og Natur har deltaget i udarbejdelsen af lokalplanforslaget. I planprocessen har været afholdt møder med Banedanmark (der i 2010 overtog ansvaret for anlægsarbejder fra Trafikstyrelsen) og DSB Ejendomme.

### **3. Ikke teknisk resumé**

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

Lokalplanen udgør det planmæssige grundlag for at omdanne Grønttorvsområdet fra erhvervsområde til et integreret byområde med både boliger, erhverv, institutioner og rekreative arealer.

Lokalplanen er med hensyn til arealanvendelse og bebyggelsestæthed i overensstemmelse med Kommuneplan 2009, men ikke med detailhandelsbestemmelserne. Derfor er der samtidig med forslaget til lokalplan udarbejdet forslag til tillæg til Kommuneplan 2009, der justerer detailhandelsrammerne.

Forvaltningen vurderer, at den planlagte omdannelse af Grønttorvsområdet vil være en kvalitet både for det umiddelbart omgivende kvarter og for bydelen Valby, da selve torvefunktionen er på vej til et nyt fødevarermarked i Høje Tåstrup. Uden nye tiltag ville Grønttorvsområdet forfalde og henligge som et spøgelseselement i bystrukturen.

Håndværkerbyen fastlægges som bevaringsværdig.

### **4. Området og lokalplanens indhold**

Lokalplanområdet har et samlet areal på ca. 320.000 m<sup>2</sup>.

Grønttorvsgrunden er på knap 170.000 m<sup>2</sup>. Syd for torvet ligger den karakteristiske Håndværkerbyen fra 1950-60erne. Grønttorvsområdet bliver i dag hovedsagligt brugt til engroshandel samt lager og opbevaring. Bortset fra Håndværkerbyen rummer området ikke bygninger med egentlig bevaringsværdi, men kulturspor, der kan formidle historien i den fremtidige udvikling af området.

Mod Gammel Køge Landevej ligger den kommunale boldbanegrund.

Mod Folehaven ligger boligbebyggelsen Bekkersgård Vænge med et

Side 4 af 20

lille butikscenter og mod Retortvej daginstitutionen Margrethegården. Øst for Grønttorvsområdet ligger Ny Ellebjerg-området, et ældre erhvervsområde, der ligeledes er under omdannelse. Mod syd ligger boligbebyggelsen Folehaven med skole, bibliotek og butikscenter. Mod vest ligger et ældre villaområde, serviceerhverv og almene boligbebyggelser. Mod nord ligger F.L. Smidth-området, der er under omdannelse til boliger og serviceerhverv.

Stationerne Vigerslev Allé og Ny Ellebjerg ligger på Ringbanen. Ny Ellebjerg er samtidig station på Køge Bugtbanen. Den vil blive opgraderet væsentligt med anlæg af Ringstedbanen og genetablering af persontogstrafik på Øresundsforbindelsens godsbane, nu med stop på Ny Ellebjerg.

Lokalplanen skal udgøre det planmæssige grundlag for at omdanne det store erhvervsområde til et integreret byområde med både boliger og erhverv.

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

### **Fingerplan 2007**

Ifølge Fingerplan 2007, der er Miljøministeriets landsplandirektiv for planlægning i hovedstadsområdet, skal stationsnære kerneområder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Kerneområder afgrænses med udgangspunkt i gangafstande på op til 600 m fra stationen.

Størstedelen af Grønttorvs-området ligger inden for denne afstand omkring Ny Ellebjerg Station, der er udpeget som knudepunktstation og Vigerslev Allé Station. Ved knudepunktstationer skal det tilstræbes, at byggemulighederne forbeholdes regionale funktioner, herunder kontorerhverv og detailhandel.

### **Regional Udviklingsplan 2008**

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

Den behandler temaerne: Hovedstadsregionens infrastruktur, uddannelse, natur og miljø, erhvervsudvikling, kultur- og fritidstilbud og oplevelser samt internationalt samarbejde.

Af afsnittet om infrastruktur fremgår, at en af forudsætningerne for, at regionen også i de kommende år kan være konkurrencedygtig, er, at trængslen særligt i og omkring København begrænses, bl.a. gennem udbygning af den kollektive trafik og mulighed for at anvende adfærdsregulerende virkemidler, som f.eks. Intelligente Transport Systemer (ITS) og miljøzoner. Udbygning af Ny Ellebjerg Station umiddelbart øst for Grønttorvsområdet til et aflastningsknudepunkt for

Side 5 af 20

Hovedbanegården indgår som et af forslagene til at forbedre infrastrukturen.

Københavns Kommunes planer for det sydlige Valby er i overensstemmelse med den regionale udviklingsplan.

### **Kommuneplan 2009**

Med udgangspunkt i områdets samlede udvikling er der til Kommuneplan 2009 indarbejdet nye rammer for området.

Området er udpeget som et lavenergiområde.

En del af området er udpeget som E0-område til bl.a. kreative erhverv, B2 og B4 til boligformål, O2 til offentlige formål, og som T1-område til baneformål.

Resten af lokalplanområdet omdannes til B4\*-, C3\*- og S3\*-områder til boliger og serviceerhverv. Med en række særlige \*-bemærkninger, der bl.a. går på, at

- Størstedelen af Grønttorvsområdet udlægges til

byomdannelsesområde efter planlovens bestemmelser herom,

- bebyggelsesprocenten for B4\*-området beregnes for området under ét, at der kan tillades indtil 25 procent af etagearealet til serviceerhverv, og at bebyggelsen efter bestemmelser i lokalplan kan opføres i op til 8 etager, der kan dog etableres højhuse i området nærmest banen i op til mellem 60 m's og 80 m's højde,

- at boligandelen i C3\*-området skal udgøre mindst 25 procent af etagearealet, og at bebyggelsen kan opføres i op til 8 etager, dog i op til 90 m's højde i ét højhus mod banen og en bebyggelse i op til 11 etager syd for Torveporten,

- at bebyggelsesprocenten for S3\*-området beregnes for området under ét, og at bebyggelsen kan opføres i op til 8 etager, idet der dog kan dog etableres højhuse i op til 80 m's højde.

### **Detailhandel i Kommuneplan 2009**

Området omkring Gammel Køge Landevej, Torveporten og Følager er i kommuneplan 2009 udlagt som bymidte i henhold til bestemmelserne om detailhandel. Rammerne foreslås ændret ved kommuneplantillæg som beskrevet i afsnittet "Tillæg til Kommuneplan 2009".

For detailhandelsområdet "Gammel Køge Landevej" må bruttoetagearealet i Kommuneplan 2009 til butikformål udvides med 24.000 m<sup>2</sup>.

Dele af området må udvides med 13.000 m<sup>2</sup> i butikker der alene forhandler særlig pladskrævende varer, mens andre dele må udvides med henholdsvis 4.000 m<sup>2</sup> og 3.000 m<sup>2</sup> i daglig- og i udvalgswarebutikker samt 4.000 m<sup>2</sup> i større udvalgswarebutikker.

Side 6 af 20

### **Rækkefølgeplan i Kommuneplan 2009**

Den østlige del af lokalplanområdet kan i henhold til

Kommuneplanens rækkefølgeplan udvikles i 1. del af planperioden 2009 – 2014. I Forslag til kommuneplan 2009 (se afsnit om Tillæg til Kommuneplan 2009) foreslås mindre ændringer som tilpasning til bebyggelsesplanen. Ændringen medfører ikke øget mulighed for bebyggelse.

### **Forslag til Tillæg til Kommuneplan 2009**

Rammerne i kommuneplanen justeres i forhold til afgrænsningerne for

Grønttorvsområdets bebyggelsesplan.

Desuden ændres rækkefølgeplanen, afgrænsningen af byomdannelsesområdet og detailhandelsrammerne.

Den præcise beskrivelse af kommuneplanens bestemmelser fremgår af redegørelse for lokalplanforslaget, optrykt i bilag 1.

### **Byomdannelsesområde**

Området er i Kommuneplan 2009 udpeget som et byomdannelsesområde i henhold til planlovens § 11. Området kan udvikles i 1. del af planperioden (2009-14).

Særligt for byomdannelsesområder gælder, at arealer belastet med erhvervsstøj kan udlægges til støjfølsom anvendelse, når kommunalbestyrelsen har sikkerhed for, at støjbelastningen er bragt til ophør i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år efter, at den endeligt vedtagne lokalplan er bekendtgjort.

### **6. Alternativer**

Det aktuelle lokalplanområde er i Kommuneplan 2009 forudsat omdannet fra blandet erhvervsområde til integreret område for boliger og serviceerhverv. Lokalplanforslaget følger op herpå.

#### *0-alternativ*

En fastholdelse af de nuværende planrammer til blandet erhverv ville sandsynligvis medføre, at området forfalder, idet flere erhvervsbygninger allerede står tomme og Københavns Grønttorv A/S som den største virksomhed i området har taget skridt til at fraflytte området. Virksomheden har erhvervet en grund i Høje Tåstrup og venter i februar 2011 at opnå byggetilladelse til at opføre en 90.000m<sup>2</sup> stor bygning til fødevarermarked i Høje Tåstrup Transportcenter. Grønttorvets direktør påregner byggestart i foråret 2011 og indflytning i 2013.

### **7. Miljøbeskyttelsesmål**

I forbindelse med Folketingets vedtagelse i 2004 af lov om miljøvurdering af planer og programmer, der er en følge af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001, har Københavns Kommune udledt en række målsætninger, som er relevante i forbindelse med den fysiske planlægning. Planforslagets forhold til målsætningerne fremgår af scoping-skemaet bagest.

Side 7 af 20

### **8. Miljømæssige konsekvenser**

#### **8.1 Scoping**

For at afgrænse de miljøforhold, der er relevante i forbindelse med lokalplanforslaget, er der ved hjælp af en checkliste taget stilling til, hvilke forhold, som skal behandles i miljørapporten. Checklisten fremgår af scopingskemaet bagest i dokumentet.

#### **8.2 Befolkning og sundhed**

Området grænser op til en række overordnede trafikanlæg - dels Folehaven mod syd og Gammel Køge Landevej mod øst, dels jernbaner mod nord og vest, idet den kommende København-Ringstedbane fra den eksisterende bane mod nord drejer mod syd vest for området. En positiv ting i forbindelse med folkesundhed.

##### **8.2.1 Støj- og vibrationspåvirkning fra virksomheder**

Den største virksomhed i området er Københavns Grønttorv A/S. Herudover findes en række mindre virksomheder langs Gammel Køge Landevej og Retortvej.

Støjgrænserne for virksomhedsstøj er for blandet bolig- og erhvervsbebyggelse 43 dB (man-fre kl. 7-18 og lør 7-14), 33 dB (man-fre kl. 18-22, lør 14-22 og søn- og helligdag 7-22) og 28 dB (alle dage 22-7).

Støjgrænserne for virksomhedsstøj er for etageboligområder 38 dB (man-fre kl. 7-18 og lør 7-14), 33 dB (man-fre kl. 18-22, lør 14-22 og søn- og helligdag 7-22) og 28 dB (alle dage 22-7).

Ved erhvervsbyggeri er støjgrænsen 60 dB(A).

#### *Vurdering*

Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at området vil kunne planlægges og udbygges, således at der ikke opstår miljømæssige gener fra virksomheder i lokalplanområdet, da Københavns Grønttorv som nævnt påregner at være fraflyttet området i 2013, dvs. før der opføres ny bebyggelse med boliger.

#### **Trafikstøj**

Bebyggelsens anvendelse, placering og indretning skal forholde sig til Kommuneplan 2009's retningslinjer for støj. Det drejer sig om støj fra jernbanen, herunder den kommende København – Ringsted Bane, der planlægges syd for det eksisterende banearreal, støj fra Gammel Køge Landevej og Retortvej, samt den interne trafik i området.

Ved byomdannelse og inddragelse af nye arealer til bymæssig bebyggelse må der som udgangspunkt ikke fastlægges støjfølsom arealanvendelse (boliger, institutioner, skoler, hospitaler, rekreative formål mv.) i områder, der er eller kan forventes at blive belastet

Side 8 af 20

med et støjniveau på mere end  $L_{den}$  58 dB fra vejtrafik og  $L_{den}$  64 dB fra jernbanetrafik.

For offentlig og privat administration, liberale erhverv mv. er de tilsvarende støjgrænser  $L_{den}$  63 dB fra vejtrafik og  $L_{den}$  69 dB for jernbanetrafik.

I områder med nyt boligbyggeri, hvor den udendørs støjbelastning vil overstige ovennævnte grænseværdier tillades byggeri med en støjbelastning på op til  $L_{den}$  68 dB for vejtrafik. Der skal i så fald ved placering af byggeriet på grunden, afskærmning samt ved støjisolering, lejlighedsindretning m.v. sikres, at det indendørs støjniveau fra vejtrafik med åbne vinduer (0,35 m<sup>2</sup>) ikke overstiger  $L_{den}$  46 dB i møbleret sove- og opholdsrum. De tilsvarende krav for støj fra jernbaner er  $L_{den}$  52 dB. Alle opholds- og soverum skal have vinduer, der kan åbnes og samtidig overholde disse støjkrav. Det tilsvarende krav for det indendørs støjniveau i kontor- og hotelbyggeri er  $L_{den}$  51 dB fra vejtrafik og  $L_{den}$  57 dB fra jernbane med åbne vinduer. Ved kontorer vurderes det, om det er nødvendigt med vinduer, der kan åbnes eller om det nødvendige luftskifte kan

foregå på en anden måde.

Ved huludfyldning eller omdannelse af erhvervsbyggeri langs eksisterende veje kan der dog etableres boliger, hvor trafikstøjen er op til  $L_{den}$  73 dB. Forudsat at ovennævnte grænser for støj på udendørs opholdsarealer og indendørs med delvist åbne vinduer kan overholdes.

For udendørs opholdsarealer gælder, at støjniveauet ikke må overstige  $L_{den}$  58 dB fra vejtrafik og  $L_{den}$  64 dB fra jernbanetrafik. For boliger med et eller flere udendørs opholdsarealer i direkte tilknytning til boligen, så som, altaner, atrium, terrasser og lignende skal mindst et af disse overholde grænseværdien på  $L_{den}$  58 dB. Støjbelastede altaner medregnes ikke i beregning af friarealer. Nye trafik anlæg skal placeres, udformes og om nødvendigt afskærmes, så ovenstående retningslinier kan overholdes ved støjfølsom bebyggelse og ved rekreative arealer.

Institutioner, skoler bør etableres med de sekundære rum mod trafikbelastet vej og jernbane og facaden udformes sådan, at det sikres, at det indendørs støjniveau med delvist åbne vinduer ikke overstiger  $L_{den}$  46 dB. På de udendørs opholdsarealer så som skolegård, legeplads m.m. må trafikstøjniveauet ikke overstige  $L_{den}$  58 dB. På boldbaner kan et højere støjniveau dog accepteres.

Side 9 af 20

Det indendørs støjniveau må i lokaler til administration, liberale erhverv, undervisning og lignende ikke overstige 35 dB(A).

Ovennævnte grænser er udtryk for en implementering af Miljøstyrelsens nye vejledninger nr. 4/2007 ”Støj fra veje” og ”Tillæg juni 2007 til vejledning nr. 1/1997 ”Støj og vibrationer fra jernbaner”, hvor der tillige anvendes en ny beregningsmodel  $L_{den}$  der vægter støjen over døgnet.

Den trafik der skal ligge til grund for overholdelse af støjretningslinjer fremgår af Trafikplan for Valby, oktober 2009. Planen beskriver forskellige muligheder for at håndtere de trafikale udfordringer byudviklingen skaber i bydelen. Byudviklingen omfatter Valby Idrætspark, Ny Ellebjerg området, FL. Schmidt grunden, Grønttorvet og Carlsberg.

En overslagsberegning af støjen fra Gammel Køge Landevej viser at der i 1½ m's højde er ca. 18 m fra vejmidten til 73 dB-linjen. Afstanden reduceres til ca. 14 m ved brug af støjreducerende asfalt, der reducerer støjen for både tunge og lette køretøjer med 1½ dB i gennemsnit i belægningens levetid. Overslagsberegningen viser yderligere, at der i 1½ m's højde er ca. 56 m fra vejmidten til 68 dB-linjen. Denne afstand reduceres til ca. 42 m ved brug af støjreducerende asfalt.

#### *Vurdering*

Det vurderes, at nyt boligbyggeri, hvor den udendørs støjbelastning vil overstige den tilladte støjbelastning på op til  $L_{den}$  68 dB for vejtrafik og op til  $L_{den}$  52 dB for jernbanetrafik ved placering af

byggeriet på grunden, afskærmning samt ved støjisolering, lejlighedsindretning m.v. kan overholde grænseværdierne for trafikstøj på  $L_{den}$  46 dB i møblerede sove- og opholdsrum, således at alle opholds- og soverum kan have vinduer, der kan åbnes og samtidig overholde støjkraevne.

Grønttorvet påregnes at have fraflyttet området inden for tre år, hvorfor der kan ses bort fra den potentielle miljøkonflikt mellem torvets tunge trafik i nattetimerne og et blandet byområde med boliger.

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

Nyt byggeri skal ske med hensyntagen til handikappede og bevægelseshæmmede. Der stilles i lokalplanen krav om, at ubebyggede arealer skal indrettes, så bevægelseshæmmedes færden på arealerne tilgodeses.

Side 10 af 20

#### *Vurdering*

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet strategien ”Byen for alle”, som skal sikre tilgængelighed for handikappede og bevægelseshæmmede i Københavns Kommune. For at sikre tilgængelighed for alle skal der gennemføres en tilgængelighedsrevision i forbindelse med konkrete projekter/omlægninger.

Svage grupper ses i øvrigt ikke at være berørt af planlægningen.

### **8.2.3 Friluftsliv og rekreative interesser**

Når der efter udarbejdelse af supplerende lokalplan opføres bebyggelse på ejendommene matr.nr. 7a og 8b Valby, vil Valby Boldklubs baner blive erstattet af nye baner i Valby Idrætspark mindre end ½ km mod syd.

Desuden vil der på arealerne nærmest jernbanen mod nord blive indrettet motionsbaner på det kuperede terræn.

#### *Vurdering*

Det er forvaltningens vurdering, at mulighederne for at udøve boldspil og anden motion ikke forringes ved gennemførelse af det aktuelle planforslag.

## **8.3 Landskab og jordbund**

### **8.3.1 Landskab**

Lokalplanforslaget indeholder dels forslag til ny bebyggelse, dels forslag til indretning af de ubebyggede arealer, herunder et kuperet landskab nærmest jernbanen og beplantede byrum i hele området.

Ved etablering af nye stiforbindelser, herunder over jernbanen, og ved forbedrede krydsningsmuligheder af de omgivende veje, vil Grønttorvsområdet blive tilgængeligt for hele bydelen Valby.

#### *Vurdering*

Det er forvaltningens vurdering, at den foreslåede omdannelse af Grønttorvsområdet vil tilføre bydelen Valby nye landskabelige kvaliteter til gavn for ikke alene de nye beboere og brugere i området, men for hele bydelen.

### **8.3.2 Jordforurening**



Der har i området tidligere været og er stadig industrielle aktiviteter, hvorfor en række ejendomme er kortlagt på vidensniveau 1 og 2 ifølge jordforureningsloven. Derudover må der regnes med, at der kan være sket forurening af jorden og grundvandet på en række ejendomme, som forvaltningen ikke er bekendt med.

Forvaltningen vil stille krav om oprensning til de enkelte byggerier i forhold til deres fremtidige anvendelse. Skal der for eksempel Side 11 af 20

være boliger, institutioner eller anden følsom arealanvendelse, vil der blive stillet krav om en forureningsundersøgelse og at eventuel forurening fjernes, så der ikke er nogen sundhedsrisiko for fremtidige beboere og brugere af området på grund af forurening i jorden og grundvandet.

På en del af området vil der blive stillet krav i forhold til grundvandet, idet det ligger i et område med drikkevandsinteresser. En ny jordflytningsbekendtgørelse er trådt i kraft 1. januar 2008. Denne medfører, at alle byzonearealer som udgangspunkt er områdeklassificerede, dvs. at overfladejorden formodes lettere forurenede. Områdeklassificering af et areal udløser pligt til anmeldelse af jord, der skal bortskaffes herfra.

Hvis der i forbindelse med byggeriet skal bortledes mere end 100.000 m<sup>3</sup>/år grundvand, eller hvis en grundvandssænkning står på i mere end 2 år, skal Center for Miljø, Jord ansøges om bortledningstilladelse. Her skal der endvidere indhentes tilladelse til udførelse af borer og udledning af forurenede vand fra byggegruben.

Skal der udledes oppumpet grundvand til kloak, skal Center for Miljø, Virksomheder tillige søges om udledningstilladelse.

Skal oppumpet grundvand udledes til recipient (vandløb, åer, søer, havnen mm) skal Center for Park og Natur, Vandteamet søges om tilladelse.

Endelig skal det pointeres, at permanent dræning af grundvand i Københavns Kommune ikke tillades.

Regler, retningslinjer og anmeldeskema 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. Jorden kan også anmeldes via [www.jordweb.dk](http://www.jordweb.dk)

#### *Vurdering*

Det er forvaltningens vurdering, at lokalplanområdet efter korrekt håndtering af forurenede arealer vil kunne udnyttes til følsomme anvendelser i overensstemmelse med lokalplanforslaget.

### **8.4 Vand**

#### **8.4.1 Regnvand**

Klimaændringer betyder, at kloakker og overløbsanlæg i fremtiden vil blive hårdt belastet af de øgede mængder regn. Københavns Kommune har derfor besluttet, at disse problemer skal løses lokalt, så regnvandet opsamles, bruges, fordampes, nedsives eller udledes Side 12 af 20

der, hvor det falder. Sådanne løsninger kaldes under ét Lokal Afledning af Regnvand (LAR).

En række tiltag kan medvirke til at opfylde dette krav. For eksempel ved, at regnvandet tilføres søer og vandløb, udnyttes til rekreative formål, kanaler, bassiner, grønne tage, vanding eller nedsivning/forsinkelse gennem permeable belægnings, tøjvask etc. Kommunen har udarbejdet et katalog over LAR-løsninger, dette kan hentes på [www.kk.dk/lar](http://www.kk.dk/lar).

Der stilles i lokalplanen krav om opsamling af regnvand til toiletskyl og tøjvask i maskine samt grønne tage, hvor taghældningen er under 30 grader.

Hvis en bygherre mener, at dette ikke er muligt, skal der foreligge dokumentation herfor. (jf. København Kommunes Spildevandsplan 2008).

#### *Vurdering*

Det er forvaltningens vurdering, at nye bassiner til opsamling/forsinkelse af regnvandet vil kunne tilføre området nye landskabelige kvaliteter.

### **8.5 Affald**

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

Beholderantal og -placering skal aftales med Teknik- og Miljøforvaltningen, der desuden kan give rådgivning om indretning af kvarter-, gårdmiljøstationer mm.

#### *Vurdering*

Det har været overvejet, om Grønttorvsområdet kunne genhuse den genbrugsplads, der i forbindelse med København-Ringstedbanen skal flyttes fra Kulbanevej.

Selv om Grønttorvsområdet er velbeliggende i forhold til det overordnede vejnet, vurderes en genbrugsstation med megen tung trafik imidlertid at være genevoldende i et integreret bykvarter og forringe mulighederne for at finde investorer til udviklingen af området.

### **8.6 Bæredygtighed**

Lokalplanområdet er udpeget som lavenergiområde efter laveste lavenergiklasse i henhold til gældende bygningsreglement.

Side 13 af 20

Forsyningen til de nye lavenergiområder kan være en kombination af central fjernvarmeforsyning og lokale anlæg til vedvarende energi.

I bekendtgørelsen om tilslutningen m.v. til kollektive varmeforsyningsanlæg, nr. 31 af 29. januar 2008, står der, at kommunalbestyrelsen skal meddele dispensation for ny bebyggelse, der opføres som lavenergibebyggelse.

Københavns Energi skal i så fald på anmodning eller kan på eget initiativ udarbejde et projektforslag for tilslutning til den kollektive

varmeforsyning, idet fjernvarmen stadig anses for at være et bæredygtigt element i bystrukturen.

#### *Vurdering*

Grønttorvsområdet vurderes at kunne udvikles efter bæredygtige principper: stationsnærheden til først og fremmest Ny Ellebjerg Station gør det muligt at reducere parkeringskravet, ny bebyggelse opføres som lavenergibyggeri, og de udendørs opholdsarealer disponeres efter principper, der i videst mulige omfang gør det muligt at foretage lokal afledning af regnvand (LAR).

#### **9. Trafik**

Med beliggenheden ved Gammel Køge Landevej som hovedfærdselsåren, der binder det centrale og det sydlige Valby sammen, er sammenhængen på tværs til de andre byudviklingsområder F.L. Smidth, Poppelstykket og Ny Ellebjergområdet

særlig vigtige og vil blive understreget ved krav til bebyggelse, vejanlæg og friarealer langs landevejen.

Gammel Køge Landevejs status som fordelingsgade vil ikke blive ændret. 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 og den generelle trafikudvikling. Dette forudsætter en 4-sporet vej på hele strækningen. Der er tilstrækkelig bredde til 4 spor, fortove, cykelstier og på visse strækninger også træbeplantning.

Det vil blive muligt at køre igennem lokalplanområdet i bil, men i et knækket forløb, der forudsættes at reducere uvedkommende trafik. Til fods og på cykel kan området passeres ad en række stier, der også skal forbinde området med det centrale Valby mod nord ad en kommende stibro over banen og med de øvrige naboer: Ny Ellebjerg Station mod øst, Kirsebærhavens Skole, biblioteket og Valby Idrætspark mod syd og Vigerslev Allé Station via en tunnelforbindelse under Ringbanen og Ringstedbanen mod vest.

Folketinget besluttede den 18. maj 2010 at anlægge en jernbane mellem København og Ringsted med stop på bl.a. Ny Ellebjerg Station. Banen følger fra Ny Ellebjerg Station mod vest den

Side 14 af 20  
nuværende Ringbane og drejer herfra mod syd kort før Vigerslev Allé Station. Efter krydsning af Retortvej dykker Ringstedbanen i en lav grav langs Kulbanevej.

Lokalplanen giver mulighed for at etablere stitunneller under de to banedæmninger for hhv. Ringstedbanen og Ringbanen, hvorved afstanden mellem lokalplanområdet og Vigerslev Allé Station halveres.

For at kunne opgradere togtrafikken ønsker banemyndighederne at reservere mulighederne for at forbinde Ringstedbanen med en evt. kommende personbane ad godssporet til Sverige og i øvrigt at fastholde en langsigtet reservation til en eventuelt kommende niveaufri skæring med Øresundsbanen. Pga. det meget lange

tidsperspektiv for disse anlæg (op til 40 år) ønskes banearealerne udformet på en sådan måde, at de også i den mellemliggende tid fremstår smukke og funktionelle, fx til rekreative formål. Under hensyntagen til jernbanedriften skal jernbanearealerne derfor i en overgangsperiode kunne anvendes til rekreative formål til brug for lokalområdet, idet der dog ikke vil kunne opføres permanent byggeri. Permanent eller midlertidig anvendelse af banearealer til rekreative formål forudsætter, at der indgås en aftale mellem Banedanmark/DSB og Københavns Kommune om brugen, herunder om udgifter til drift. I forbindelse med, at Gammel Køge Landevej-broen over banen fornyes, vil broen blive gjort så lang, at der kan føres stier under landevejen, hvilket vil lette adgangen til Ny Ellebjerg og gøre større dele af området stationsnært. Stien på nordsiden af banen vil blive anlagt umiddelbart og er optaget på anlægsbudgettet for 2011. Stien på sydsiden er indtil videre alene en mulighed på længere sigt, der tillige er afhængig af, hvilke af de langsigtede baneprojekter som nævnt ovenfor, der realiseres. Indtil en stitunnel måtte blive etableret, kan der fra Grønttorvsområdet opnås adgang til Ny Ellebjerg Station via en trappe og rampe fra stien i områdets nordlige del til Gammel Køge Landevej, hvorfra der vil blive etableret adgang til Ringbaneperronen.

Som opfølgning på analysen "Trafikplan for Valby" vil der i løbet af 2010 / 2011 i dialog med lokaludvalget og borgerne blive udarbejdet en samlet strategi for udviklingen af trafiksystemet i Valby.

Parkeringsnormen i underområde I A er mindst 1 parkeringsplads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal og højst 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal, mens den i underområde II A skal være af størrelsesordenen og ikke må overstige 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal.

#### *Vurdering*

Det er forvaltningens vurdering, at området ved en hensigtsmæssig bebyggelsesplan, jf. lokalplanens § 5, vil kunne indrettes til et attraktivt byområde trods beliggenheden langs overordnede veje og jernbaner. De foreslåede forbedringer af krydsningsmulighederne over Folehaven og Gammel Køge Landevej samt stibro/tunneller

Side 15 af 20

over/under jernbanerne vil forbedre områdets adgang til stationerne Vigerslev Allé og Ny Ellebjerg, det centrale Valby, skole, bibliotek og andre institutioner syd for Folehaven samt Valby Idrætspark syd for Ellebjergvej.

### **10. Visuel effekt**

#### **10.1 Arkitektonisk udtryk i de nye bebyggelser**

Lokalplanen muliggør, at Grønttorvsområdet kan omdannes fra ældre industriområde til et tæt bykvarter med en blanding af boliger og erhverv, herunder butikker og kulturelle, sociale og uddannelsesmæssige institutioner samt kreative erhverv. Der tages særligt hensyn til sammenhæng med de tilstødende områder, udnyttelse af stationsnærheden, attraktive og trygge byrum samt bæredygtighed.

Juul & Frost Arkitekter har udarbejdet en helhedsplan for et nyt

integreret byområdet på Grønttorvsområdet. Helhedsplanen har baggrund i et projekt fra den tyske tegnestue Bolles+Wilson, der efter et paralleloppdrag afholdt i foråret 2008 blev anset for mest velegnet til at danne rammen om den fremtidige byomdannelse.

Helhedsplanens hovedgreb bevarer dele af Grønttorvets gamle torvehal og skaber her et centrum fyldt med aktiviteter. Torvehallen opretholdes som kulturspor og omdannes til central plads med en række pavilloner med mange former for liv. Det aktive bydelshjerte omkranses af to lange husrækker i 5-7 etager. Den sydlige indrettes primært med boliger, som også indgår i karreer og rækkehuse i 2-4 etager syd herfor. Kvarteret tilpasses her den karakterfulde Håndværkerbyen og de omkringliggende villakvarterer. På den nordlige side af den centrale plads blandes boliger og erhverv på de øvre etager af den lange bygning med detailhandel og restaurationsog caféliv i stueetagen.

På nordsiden nærmest banen ligger kontorbyggeri og boliger. Bebyggelsesstrukturen er karreer, længehuse og punkthuse i op til 80 m højde nærmest banen. Mellem de relativt store bygningsvolumener ligger store grønne arealer, der skal anvendes til rekreation og bevægelse.

Langs Gammel Køge Landevej placeres erhvervsbyggeri, som delvis fungerer som støjmur for de bagvedliggende boliger. Bebyggelsen afrundes ved Torveporten med en bygning i 11 etager, der tænkes som en markør ved ankomsten til området.

”Torveporten” er navnet på et mindre område der ligger mellem Grønttorvet og Gammel Køge Landevej. ”Torveporten” omfatter dels en kommunal grund, der benyttes som boldbane, dels et erhvervsområde mod Ringbanen. Ejeren af flere ejendomme mod banen, var dog fortsat interesseret i at udvikle et nyt erhvervsområde, bl.a. med butikker til særligt pladskrævende varer. Han har derfor bedt

Side 16 af 20  
Dorte Mandrup Arkitekter udarbejde et projekt for en ny bebyggelse med serviceerhverv og mulighed for at indpasse boliger.

Karakteristik af bebyggelsen

#### *Vurdering*

Det er forvaltningens vurdering, at Dorte Mandrups projekt og Helhedsplanen udgør et godt hovedgreb til at omdanne det nuværende en gros-markedsområde til integreret byområde.

Områdets betragtelige størrelse kan begrunde, at ny bebyggelse punktvis rager op og markerer det nye kvarter.

Infrastrukturen giver god mulighed for at forbinde Grønttorvsområdet med naboområderne og kollektive trafikknudepunkter til gavn for hele bydelen Valby.

### **10.8 Kulturarv**

#### **10.8.1 Bevaringsværdige bygninger**

Syd for Grønttorvet ligger den karakteristiske Håndværkerbyen fra 1950-60erne, der foreslås udpeget som bevaringsværdig. Bebyggelsen skal bruges til kreative erhverv med mulighed for at indrette op til 40 % boliger.

### *Vurdering*

Det er for forvaltningen oplyst, at det er svært at finde erhvervslejere, hvorfor det overvejes at ombygge til beboelse i tilknytning til erhverv i det omfang, lokalplanbestemmelserne muliggør det.

### **11. Overvågning**

Overvågning af planens indvirkning på miljøet vil ske gennem den almindelige kommunale kontrol med, at byggeloven og lokalplanens bestemmelser overholdes, samt gennem tilsyn med større anlægsarbejder.

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

Trafikudviklingen vil blive fulgt løbende gennem de iværksatte generelle trafiktællinger. (Valby Trafikplan ventes godkendt i foråret 2011.)

Endvidere overvåges forurenede virksomheder via miljølovgivningen.

### **Bilag:**

Tjekliste til miljøvurdering af forslag til lokalplan for  
Grønttorvsområdet

04-10-2010

Sagsnr.

2010-117191

Dokumentnr.

2010-675406

Sagsbehandler

Michaela Brüel

---

Side 17 af 20

### **Tjekliste til miljøvurdering af lokalplanforslag ”Grønttorvsområdet”**

#### **Scoping**

#### **Planens indvirkning på miljøet**

#### **Miljøparametre**

#### **Ikke relevant**

#### **Forhold, der bør**

#### **vurderes**

#### **Forhold, der ikke**

#### **vurderes yderligere**

#### **Bemærkninger**

#### **Befolkning og sundhed**

Indendørs støjpåvirkning x Fra jernbanen, herunder Kbh-Ringsted, og de overordnede veje - Retortvej, Folehaven og Gl. Køge Landevej.

Sundhedstilstand x

Svage grupper (f. eks. handicappede)

x Lokalplanen vil stille krav om, at bebyggelse og udendørs opholdsarealer udformes under hensyn til generel

tilgængelighed.

Friluftsliv og rekreative interesser x Det skal undersøges, om der kan fastlægges

arealer til fritids- og rekreative formål på arealerne nærmest jernbanen.

Gener over for befolkningen x

### **Biologisk mangfoldighed – flora og fauna**

Dyreliv x

Sjældne, udryddelsestruede el.

fredede dyr, planter el. naturtyper

x

Evt. nærliggende

naturbeskyttelses- og

fuglebeskyttelsesområder

x

Habitatområder x

Spredningskorridorer x

Naturbeskyttelse § 3 x

Grønne områder x

Side 18 af 20

Skovrejsning x

Fredning x

Fredskov x Der er ingen fredskov i området.

### **Landskab og jordbund**

Landskabelig værdi x Kan områdets landskabelige værdi styrkes via LAR, jf. nedenfor?

Geologiske særpræg x

Jordforurening x Pga. industrielle aktiviteter er en række ejendomme kortlagt på vidensniveau 1 og 2

iflg. jordforureningsloven. Derudover kan

der være sket forurening af jorden og

grundvandet på andre ejendomme.

Risiko for forurening x Ifht. jordflytningsbekendtgørelsen af 1.

januar 2008 er alle byzonearealer som

udgangspunkt områdeklassificerede, dvs. at

overfladejorden formodes lettere forurenede.

Jordhåndtering og flytning x Områdeklassificeringen udløser pligt til at

anmelde jord, der skal bortskaffes herfra.

Gælder det også ”intern” flytning, hvis

dette gøres ifbm. LAR?

### **Vand**

Overfladevand, herunder

påvirkning af vandløb og

vådområder

x Muligheden for at etablere Lokal Afledning

af Regnvand (LAR), fx v.h.j.a.

terrænbearbejdning med småbakker og

grøfter, bør undersøges.

Der vil i lokalplanen blive stillet krav om at opsamle regnvand til toiletskyl og maskinvask samt om at etablere grønne tage ved taghældning under 30 °.

Udledning af spildevand x

Grundvandsforhold x På en del af området vil der blive stillet krav i forhold til grundvandet, idet der er drikkevandsinteresser i området.

Risiko for forurening af grundvandsressourcer

x Der kan der være sket forurening af jorden og grundvandet på flere ejendomme.

### **Luft**

Luftforurening (støv og andre emissioner)

x Tung trafik til Grønttorvet i ”overgangs”-perioden.

Emissioner fra evt. trafik til og fra området

x

### **Støj**

Støj x Tung trafik til Grønttorvet i ”overgangs”-perioden.

Vibrationer x Tung trafik til Grønttorvet i ”overgangs”-perioden.

### **Trafik**

Trafikafvikling/belastning x Området skal trafikbetjenes fra både Retortvej og Gl. Køge Landevej. Nye veje i Side 19 af 20

området skal føres, så gennemfartstrafik ikke bliver attraktiv.

Støj x Ved byomdannelse må der ikke fastlægges støjfølsom anvendelse, herunder boliger, i områder der er eller kan forventes at blive belastet med et støjniveau på mere end  $L_{den}$  58 dB fra vejtrafik og 64  $L_{den}$  64 dB fra jernbanetrafik. Ved nyt boligbyggeri kan bebyggelsen disponeres, så det indendørs støjniveau fra vejtrafik/hhv. banetrafik ikke overstiger 46  $L_{den}/hhv.$  52  $L_{den}$  i møblerede sove- og opholdsrum.

Energiforbrug x

Sikkerhed x

Risiko for ulykker x

### **Klimatiske faktorer**

Evt. påvirkning af klima x

### **Kulturarv**

Kulturhistoriske værdier x Findes der anlæg i området, der



repræsenterer en kulturhistorisk værdi?

Bymuseet?

Kirker x Ingen kirker i området.

Fredede eller bevaringsværdige bygninger

x Flere bevaringsværdige bygninger end Værkstedsbyen?

Jordfaste fortidsminder,

arkæologisk arv

x Ingen jordfaste fortidsminder el. lign. ?

### **Ressourcer og affald**

Arealforbrug x Der skal afsættes plads til at opsale

kildesorteret affald ihht. Københavns

Kommunes Regulativ for erhvervsaffald og

Regulativ for husholdningsaffald.

Det skal undersøges, hvorvidt området kan

rumme den genbrugsplads, der ifbm. Kbh-

Ringstedbanen skal flyttes fra Kulbanevej.

Energiforbrug x Lokalplanområdet er udpeget som

lavenergiområde efter laveste energiklasse.

Vandforbrug x

Produkter, materialer, råstoffer x

Kemikalier, miljøfremmede stoffer x

Affald, genanvendelse x

### **Visuel effekt**

Arkitektonisk udtryk x

Lys og/eller refleksioner x

### **Sikkerhed**

Kriminalitet x Tryk forbindelse til Ny Ellebjerg Station?

Brand, eksplosion, giftpåvirkning x Risikable anlæg?

### **Socioøkonomiske effekter**

Påvirkning af sociale forhold x Blandet boligsammensætning for at

Side 20 af 19

tiltrække forskellige beboertyper.

Bevare boldbaner?

Påvirkning af erhvervsliv x Kan Grønttorvet A/S - i en

overgangsperiode - overleve i et nyt

integreret byområde?