

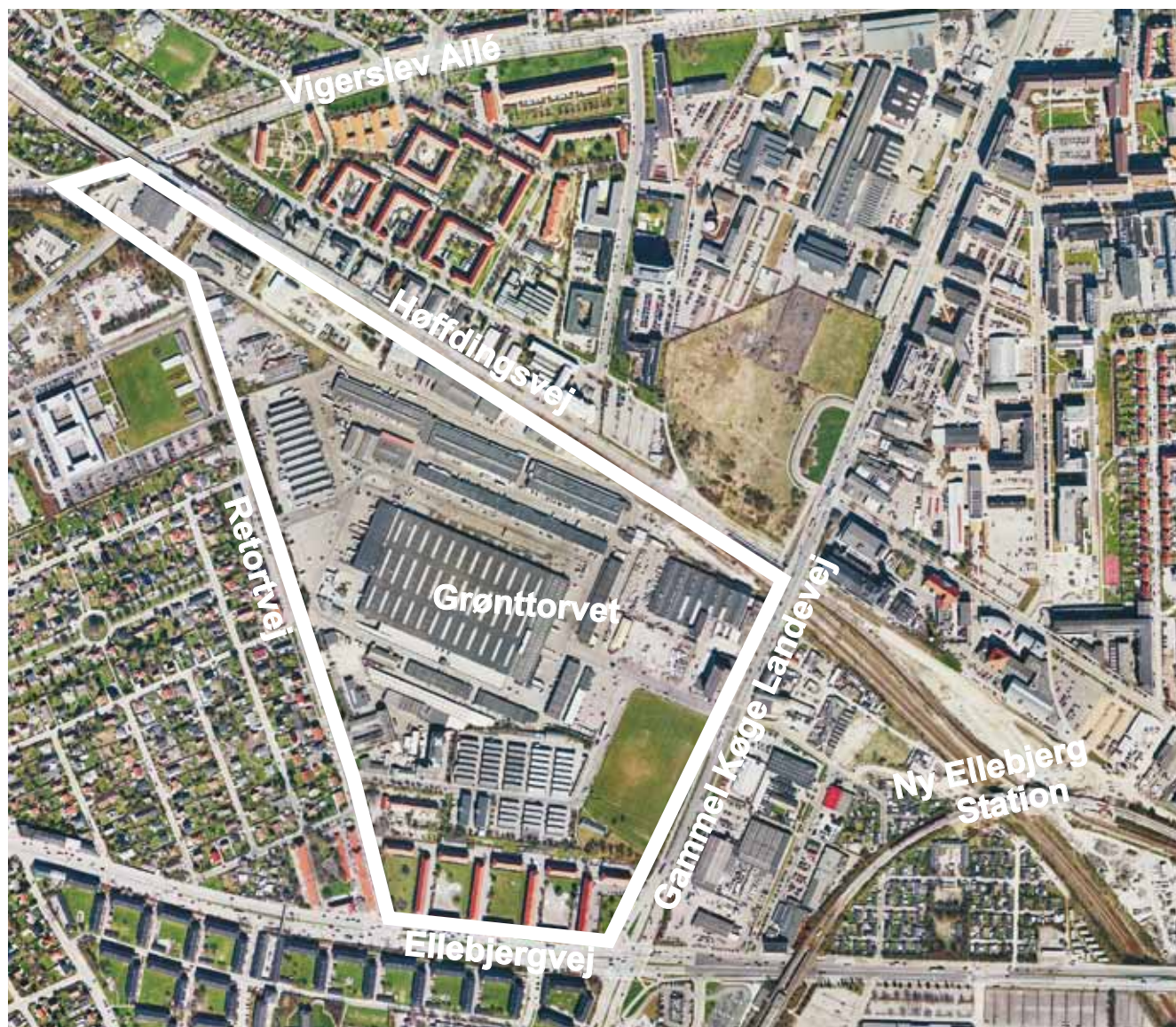
# "GRØNTTORVS- OMRÅDET"

## Startredegørelse

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

## Bilag 1





## Baggrund

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

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

På Grønttorvsområdet skal skabes et integreret byom-

råde med mulighed for at udvikle varieret arkitektur og byrum, der inviterer til oplevelse, udfoldelse, bevægelse og mødet mellem mennesker. I et samarbejde mellem JUUL | FROST Arkitekter som arkitekturrådgivere for CVM og tyske Bolles+Wilson er udarbejdet en masterplan med udgangspunkt i parallelopdraget, der blev afholdt i foråret 2008. Programmet for parallelopdraget blev sammen med en indstilling om forudgående høring om ændring af planrammerne for området drøftet i Teknik- og Miljøudvalget den 9. januar 2008.

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

Miljøudvalget den 28. september 2006.

"Torveporten" omfatter dels en kommunal grund, der benyttes som boldbane, dels et erhvervsområde mod Ringbanen, hvor Dorte Mandrup Arkitekter for ejeren, entreprenør Kay Wilhelmsen, har udarbejdet et projekt for en ny bebyggelse med butikker for store udvalgsvare, et hotel samt et fitnesscenter nærmest broen over jernbanen.

## Lokalplanområdet og kvarteret

Grønttorvsgrunden på knap 170.000 m<sup>2</sup> rummer den store, centrale markedshal og et antal mindre torvebygninger. En del af torvebygningerne ligger på lejede grunde, der tilhører DSB.

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

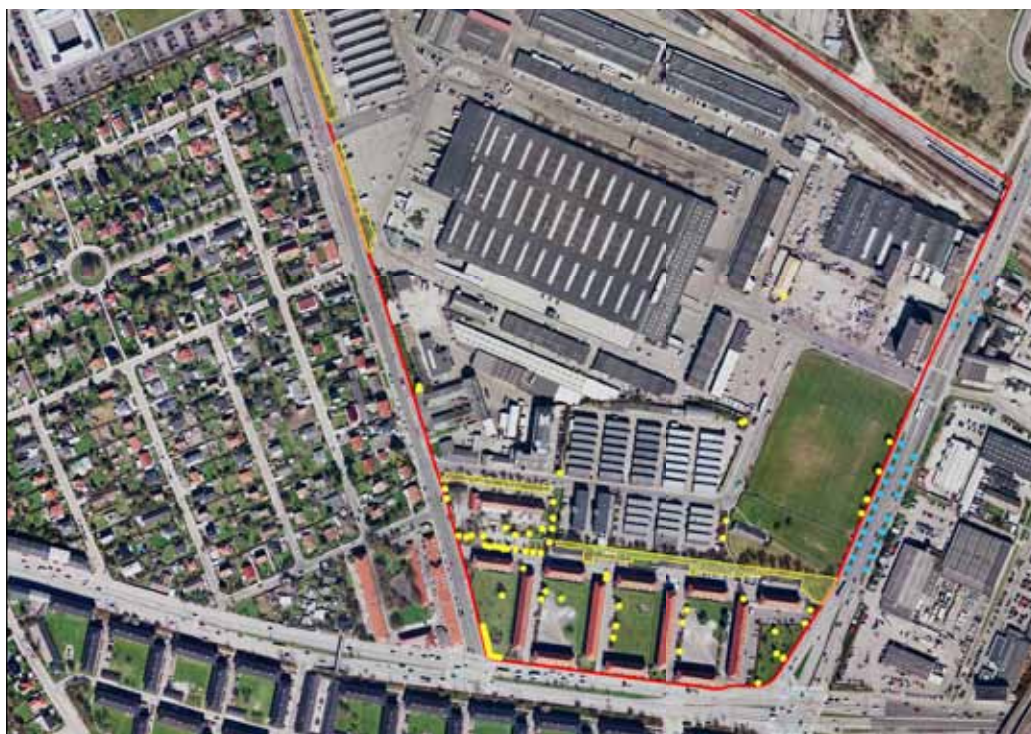
Mod Folehaven ligger boligbebyggelsen Bekkersgård Vænge med et lille butikscener og mod Retortvej daginstitutionen Margrethegården.

## Bevaringsværdige bygninger

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

*Værdifulde træer og karaktergivende beplantning.*

- Værdifulde træer
- Karaktergivende beplantning



Værkstedsbyen

## Værdifuld beplantning

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

## Service

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

Der ligger skoler både nord og syd for Grønttorvsområdet. Den nærmeste er Kirsebærhaven syd for Folehaven.

Skolerne genererer en del trafik i form af gående og cyklende børn og voksne.

## Trafikal adgang

Gammel Køge Landevej er særdeles markant med sit lige forløb og genplantede træer på dele af strækningen. Der er få krydsningsmuligheder på Gammel Køge Landevej. Karakteren af vejen er mere som et vigtigt trafikstrøg end en egentlig butikstrøgsgade.

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

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

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

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

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

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

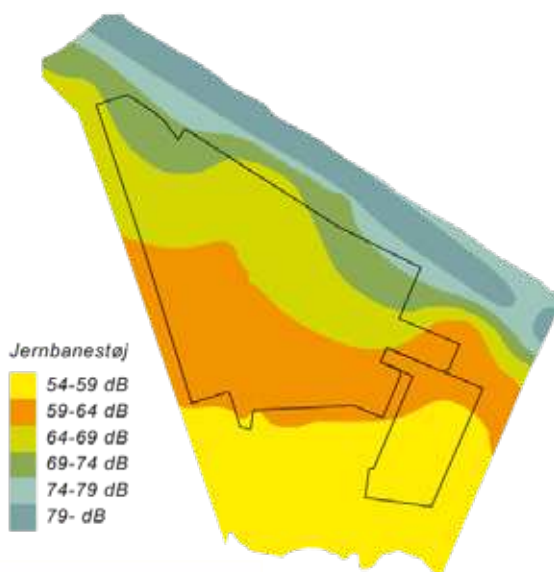


## Dagens trafik.

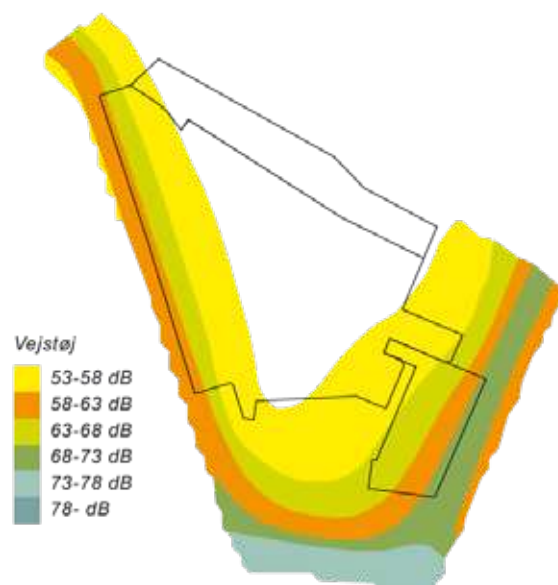
Gammel Køge Landevej er områdets fordelingsgade, der binder bydelene sammen. Strækningen er særdeles markant med sit lige forløb og genplantede træer på dele af strækningen. Der er få krydsningsmuligheder på Gl. Køge Landevej. Karakteren af vejen er mere som et vigtigt trafikstrøg end en egentlig butikstrøgsgade.

## Kommuneplan

Området er i Kommuneplan 2005 udlagt som et E1-område



Støjdigrammer



Lokalplanforslag "Grønttorvsområdet"

de til blandet erhverv med maximal bebyggelsesprocent på 110. Udviklingsønskerne for området er ikke i overensstemmelse med kommuneplanrammerne. Derfor foreslås i forbindelse med den igangværende revision af kommuneplanen ændrede kommuneplanrammer for området.

## Regional Udviklingsplan 2008

Regionsrådet vedtog den 24. juni 2008 den regionale udviklingsplan "Danmarks Hovedstadsregion - en international storbyregion med høj livskvalitet og vækst".

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 anvendelse af adfærdsregulerende virkemidler, som f.eks. Intelligente Transport Systemer (ITS) og miljøzoner. Udbygning af Ny Ellebjerg Station til et aflastningsknudepunkt for Hovedbanegården indgår som et af forslagene til forbedring af infrastrukturen. Københavns Kommunes planer for det sydlige Valby er i overensstemmelse med den regionale udviklingsplan

## Forslag til Kommuneplan 2009

I Forslag til Kommuneplan 2009 foreslås området opdelt som vist på kortet med kommuneplanrammer.

For B5-områder til boliger gælder generelt, at området kan bebygges med en bebyggelsesprocent på 150, og at der kan bygges i op til 6 etager. Der skal etableres mindst 1 parkeringsplads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal og højst 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal. Stjernebemærkningen for Grønttorvet øst betyder, at bebyggelsesprocenten beregnes for området under ét, og at der kan tillades indtil 25 pct. serviceerhverv placeret i såvel stuetager som i selvstændige bygninger / bygningsdele. Bebyggelsen kan efter bestemmelser i lokalplan opføres i op til 8 etager, dog i op til henholdsvis 60 m og 80 m højde i 2 højhuse mod banen. For S 3-områder gælder generelt, at området anvendes til serviceerhverv, idet dog op til 15 pct. af etagearealet kan bruges til boliger. Området kan bebygges med en bebyggelsesprocent på maksimalt 185, der kan bygges i op til 24 m, og der kan etableres maksimalt 1 parkeringsplads pr. 150 m<sup>2</sup> etageareal.

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

For C3-områderne til boliger og serviceerhverv gælder generelt, at området kan bebygges med en bebyggelses-

procent på 185, at der kan bygges i op til 6 etager, og at friarealprocenten for boliger skal være 30 og for erhverv 10. Der kan etableres maksimum 1 P-plads pr. 200 m<sup>2</sup> erhvervsareal.

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

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

## Rækkefølgeplan

Hele området er i kommuneplanforslagets rækkefølgeplan udpeget som byomdannelsesområde og lavenergiområde. Den østlige del af Grønttorvet nærmest Gammel Køge Landevej samt området nærmest Vigerslev Station er udpeget til realisering i første del af planperioden.

(2009 - 2014) og den midterste del kan realiseres i 2 del af planperioden (2015 - 2020).

Området vil fortsat kunne benyttes til eksisterende lovlig anvendelse uden opførelse af nyt byggeri.

## Detailhandel

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

Det foreslås i kommuneplanforslaget, at der for Torveporten nord kan etableres 9.000 m<sup>2</sup> i butikker, der alene forhandler særligt pladskrævende varer, og 2.000 m<sup>2</sup> i store udvalgswarebutikker. Butikkernes placering skal understøtte udviklingen af Torveporten som et centralt strøg.

Arealet i store udvalgswarebutikker skal være mellem 500 og 2.000 m<sup>2</sup>. Arealet i butikker med særligt pladskrævende varer må ikke overstige 5.000 m<sup>2</sup>.

For *Torveporten Syd* (Grønttorvet) kan foreslås mulighed for at etablere max. 4.000 m<sup>2</sup> i dagligvare- og udvalgswarebutikker. Arealet i dagligvare- og udvalgswarebutikker må ikke overstige hhv. 1.500 og 500 m<sup>2</sup>. Også her skal pla-

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

Rammerne i forslag til Kommuneplan 2009.

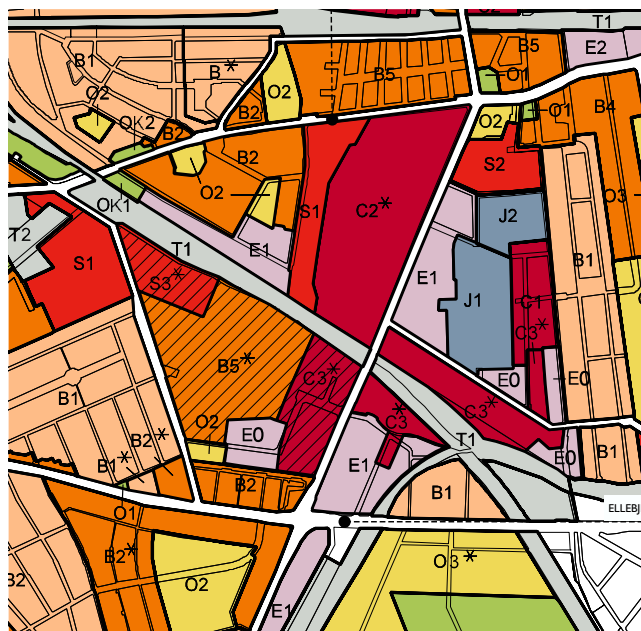
ceringen hovedsageligt ske langs Torveportten.

## Forslag til Valby Bydelsplan 2009

Valby Bydelsplan er udarbejdet i et samarbejde mellem Valby Lokaludvalg og Økonomiforvaltningen. Desuden har fagforvaltningerne deltaget løbende i processen. Lokaludvalget har været ansvarlig for den lokale proces og borgerinddragelsen i forbindelse med bydelsplanlægningen. Udvalget har i denne proces afholdt ca. 30 forskellige arrangementer, og det skønnes, at omtrent 1.000 borgere har deltaget i processen på den ene eller anden måde. Efter den lokale proces har lokaludvalget overdraget det udarbejdede input på baggrund af borgerinddragelsen til Økonomiforvaltningen, der har forestået den endelige gennemskrivning og redigering af materialet. Den endelige bydelsplan vil indgå som bilag til Kommuneplan 2009 med status som handlings- og temaplan. Bydelsplanen vil angive lokaludvalgets og forvaltningernes fælles retningslinjer og principper for udviklingen af Valby, men uden at der er tilknyttet økonomi eller lov-mæssige kompetencer.

Forslag til Bydelsplan for Valby indeholder en vision om, at Valby skal være en mangfoldig og grøn bydel, der hænger sammen på kryds og tværs - både fysisk og socialt, og hvor der findes et aktivt lokalsamfund. I forhold til udvikling af bydelen beskrives det bl.a. som vigtigt, at der tages hensyn til Valbys særlige karaktertræk, mangfoldighed og historiske baggrund. Endvidere peges på, at karakterfulde industribygninger, hvor det er muligt, bør bevares og bidrage til bydelens karakter, og at der i udviklingen af Valby desuden bør lægges vægt på attraktive friarealer, der indbyder til kreativ udfoldelse og fungerer som mødesteder for alle Valbys borgere.

Udviklingsarbejdet med Grønttorvsområdet og Ny Ellebjerg-området er foregået sideløbende med bydelsplanarbejdet og i dialog med lokaludvalget, der har fulgt arbejdet med programskrivning og afholdelse af parallelpdrag for både Grønttorvet og Ny Ellebjerg.



## Fingerplan 2007

I henhold til Fingerplan 2007, der er Miljøministeriets Landsplandirektiv for hovedstadsområdet, skal stationsnære kerneområder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Kerneområderne afgrænses med udgangspunkt i gangafstande til stationer på 600 m. I dag er den nordvestlige del af Grønttorvsområdet stationsnær i forhold til Vigerslev Allé Station, mens den østlige del er stationsnær i forhold til Ny Ellebjerg Station, der er udpeget som knudepunktstation. Ved knudepunktstationer skal det tilstræbes, at byggemulighederne forbeholdes regionale funktioner, herunder kontorerhverv og detailhandel. Med den skitserede forlængelse af Ringstedbane-perronen på Ny Ellebjerg Station vil hele Grønttorvsområdet være stationsnært, herunder størstedelen i forhold til Ny Ellebjerg.

## Andre planer

### København-Ringsted

Hvis nybygningsløsningen med en bane via Køge bliver vedtaget af Folketinget, vil det for Valby betyde, at banen skal løbe fra Ny Ellebjerg Station, under Gammel Køge Landevej, gennem området ved Kulbanevej og ud til Holbækmotorvejen. Alt efter det valgte niveau for banen vil anlægget få indflydelse på vejføringen, især omkring Retortvej, som vil skulle føres under eller over banen. Anlægget vil desuden betyde, at banens bredde øges. Dette har konsekvenser for den nordlige og nordvestlige del af Grønttorvsgrunden og Retortvej. Trafikstyrelsen har planer om at etablere en niveaufri krydsning mellem København-Ringstedbanen og vestbanen. Den aktuelle udformning af krydsningen er i form af en fly-over i 14 m højde.



København - Ringstedbanen: grundløsning for linjeføring

Pga. et sådant anlægs indflydelse på de tilgrænsende områder har Københavns Kommune bedt Trafikstyrelsen beregne, hvad en niveaufri krydsning som fly-under vil koste.

I høringsperioden fra 22. september til 1. december 2008 om miljøredegørelsen for København-Ringsted har Københavns Kommune blandt 268 parter fremsendt høringssvar til Trafikstyrelsen.

Den endelige linjeføring ventes fastlagt i efteråret 2009, hvorefter anlægsloven skal vedtages.

### Øresundsbanen

Et andet projekt, som Trafikstyrelsen har under overvejelse, er igen at benytte Øresundsbanens godsspor til persontrafik. Dette kræver udvidelse af stationen med ekstra perroner og anlæg af et ekstra spor syd for den nuværende jernbane. Trafikstyrelsen ønsker at fremtidssikre mulighederne ved at pålægge de tilgrænsende områder en deklaration, der muliggør en senere ekspropriation. Dette berører dels arealer, som Grønttorvet i dag lejer af DSB, dels Kay Wilhelmsens ejendom ved Torveporten.

### Ny bro for Gammel Køge Landevej over banen

Banedanmark arbejder med forslag om at forny broen, der fører Gammel Køge Landevej over banen. Dette ventes at give mulighed for at føre Øresundsbanens perron så langt mod vest, at der kan opnås adgang fra begge sider af vejen. Desuden vil der kunne etableres en sti på nordsiden af banen, eventuelt også på sydsiden. Den forlængede perron vil gøre FLS-området og større dele af Grønttorvsområdet stationsnært.

### Lokalplaner i området

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

fremsat ønske om en ny lokalplan.

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

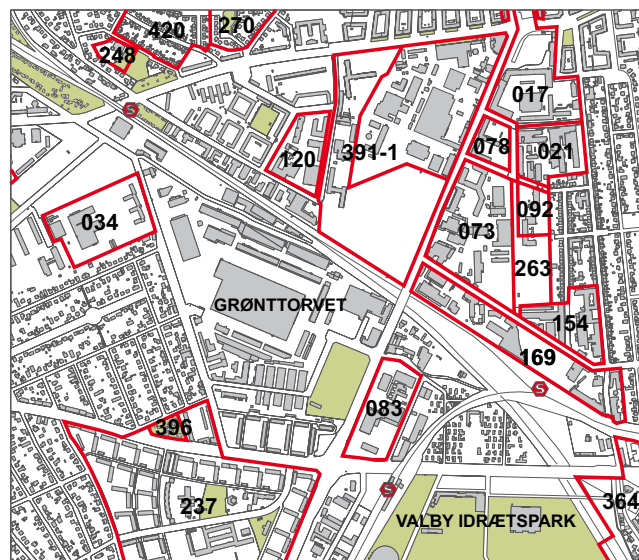
FL Smidth-området er omfattet af lokalplan nr. 391 med tillæg nr. 1, der fastlægger arealet langs Ramsingsvej til serviceerhverv med maksimal bebyggelsesprocent på 110 og de øvrige arealer til boliger og serviceerhverv med maksimal bebyggelsesprocent på 120. For Ny Ellebjerg-området og Valby Idrætspark er der ved at blive udarbejdet forslag til lokalplan.

Byudviklingen på arealerne langs Gl. Køge Landevej samt byudviklingen andre steder i Valby, bl.a. Carlsberg, vil bidrage til en stigning i trafikken på Gl. Køge Landevej.

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

### Projekter i området

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



for Følager opføres der en kombination af butik, andet serviceerhverv og boliger bl.a. i et punkthus i 10 etager, der kan fungere som landmark i forhold til adgangen til stationsforpladsen.

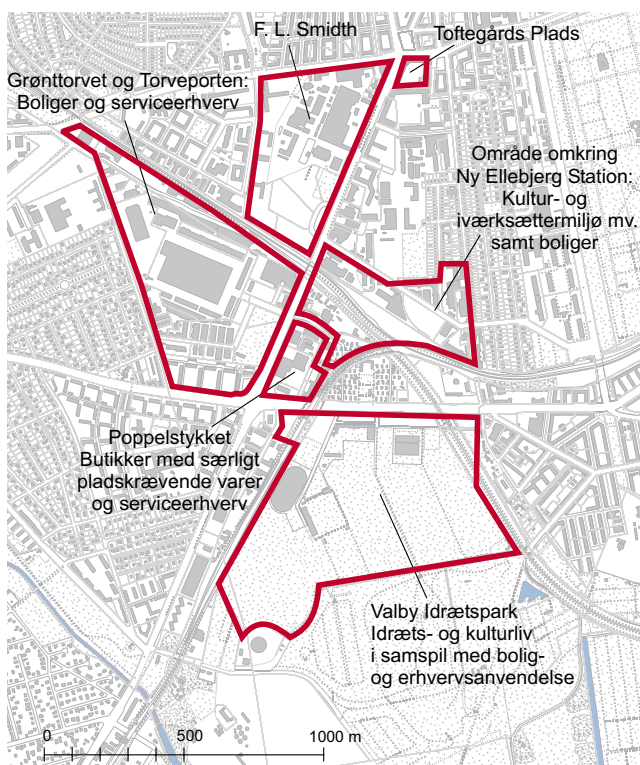
For "Valby Idrætspark" er et forslag til en lokalplan under udarbejdelse i forlængelse af en arkitektkonkurrence og kommunale beslutninger med henblik på her at skabe et nyt bykvarter med idræt, boliger og erhverv. Der forventes en rummelighed til nybyggeri på ca. 80.000 m<sup>2</sup>, hvoraf knap halvdelen er boliger.

For området syd for Følager, der er domineret af butikker med særlig pladskrævende varer, herunder Silvan, forventes der fremsat ønsker om ny lokalplan, når detailhandelsretningslinjerne i Kommuneplan 2009 er vedtaget.

For de nævnte udviklingsområder i det sydlige Valby under ét, inklusive de igangværende byggerier på FL Smidth-området, er rummeligheden for nybyggeri af størrelsesordenen 800.000 m<sup>2</sup>, hvoraf omkring halvdelen er boliger svarende til ca. 4.000 nye boliger.

## Byrumsanalyse for det sydlige Valby

På baggrund af de mange aktuelle omdannelsesprojekter er det sydlige Valby analyseret for at sikre sammenhæng mellem de aktuelle planområder og de omgivende områder. Byrumsanalysen er et internt arbejdsdokument, som bearbejdes løbende af Teknik- og Miljøforvaltningen. Analysens fokus er udpegning af mulige forbindelser på tværs af baner, store veje og andre barrierer og trafiksikre forbindelser til bl.a. Valby Idrætspark og Valbyparken. Det er ønsket, at Valby bindes sammen af gode stier, over-



gange i lyskryds, broer og tunneler. Det skal være nemt at komme rundt på cykel og til fods uden at tage store omveje. Byudviklingen forstærker ønsket om flere broer og tunneler, især for at sikre forbindelser mellem de nye boligområder og bydelens skoler. Ved etablering af en ny bro på Gammel Køge Landevej over jernbanen bør der sikres plads til stier på begge sider af banen under broen. Bydelen skal udvikles med fokus på grønne elementer og rekreative anlæg. Eksempelvis kan en række stier gøres grønnere og indgå i sammenhængende forløb. Stierne skal kunne bruges mangfoldigt, f.eks. ved mulighed for idræt undervejs. Aktivitetsfelter og små grønne åndehuller giver mulighed for udfoldelse og ophold, som gør stierne oplevelsesrige og tillokkende. Små byrum kan indrettes for uorganiseret udeliv og skabe rammer for "mødet i byrummet".

Central i analysen er også de eksisterende og kommende byrum i kvarteret og deres betydning for Valbys sammenhæng. Eksempelvis kan nævnes den nye "strøggade" Torveporten og Følager, hvor en høj grad af bymæssighed skabes, hvor Ny Ellebjerg Station og Grønttorvsområdet forbindes.

En styrkelse af Valbys grønne forløb og grønne områder med rekreativ værdi vil også styrke bydelens grønne profil og bidrage til byliv med bæredygtighed og miljøhensyn. Langs banestrækningerne kan grønne korridorer oprettholdes. Der skal arbejdes for, at der i forbindelse med anlæg af Ringstedbanen langs Kulbanevej etableres en parkkile, der kobler op til Vigerslevparken.

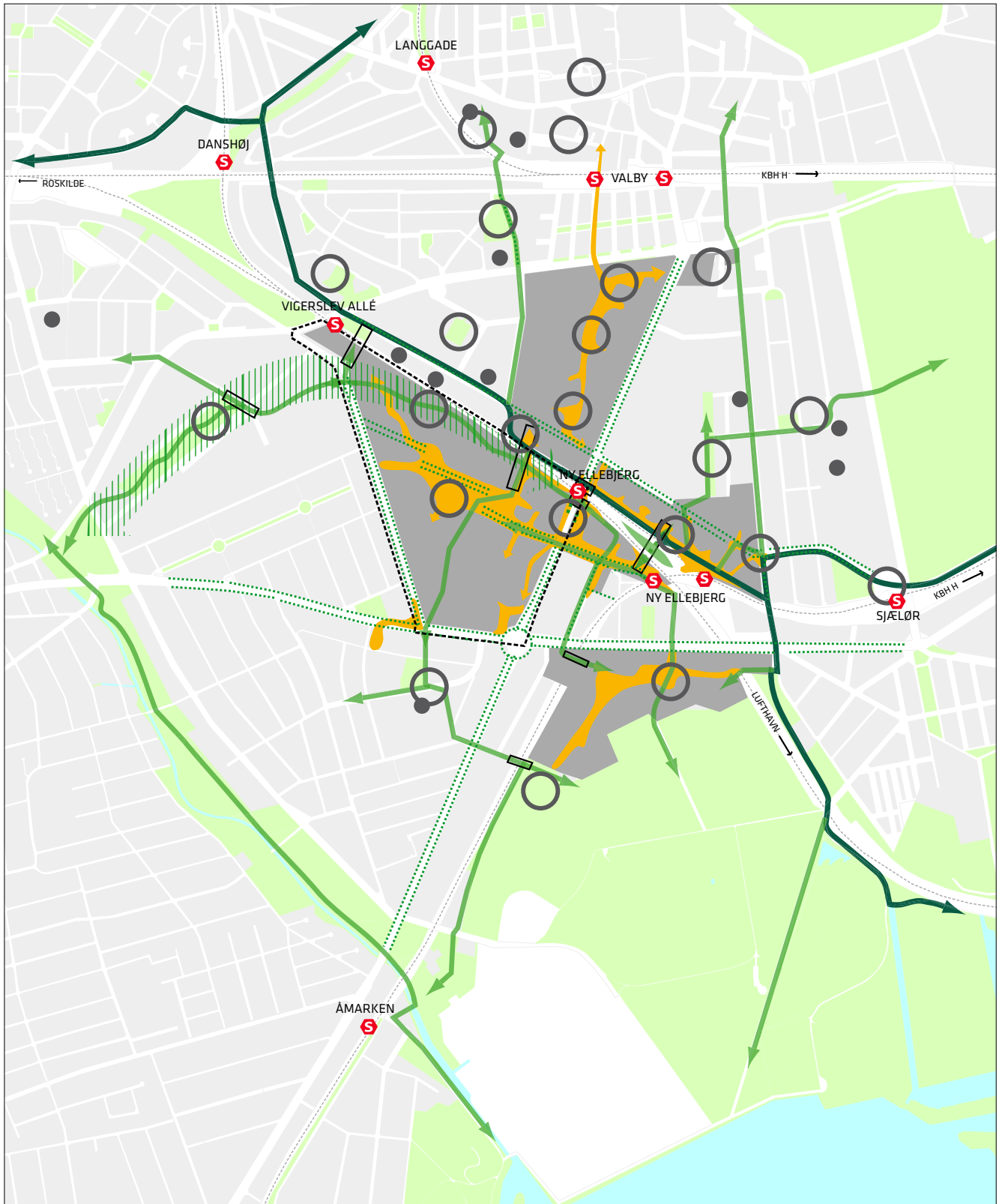
Der skal arbejdes for, at de større veje kommer til at fremstå som grønne gaderum, hvor biltrafikken kan afvikles, samtidig med at allé plantninger samler de forskelligartede facadeforløb til en helhed. Gammel Køge Landevej fremhæves som kvarterets centrale og grønne akse. Krydset mellem denne akse og indfaldsvejen Folehaven - Ellebjergvej bør ved byudvikling indrammes som et grønt knudepunkt, gerne med brug af et vandelement, der kan fremhæve nærheden til Valbyparken og Kalveboderne og danne et markant byrum i overgang mellem forstad og by.

## Parallelopdraget










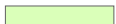


Med JUUL | FROST Arkitekter som rådgivere inviterede CVM i foråret 2008 tre internationale arkitektfirmaer til at deltage i et parallelopdrag om at udvikle en masterplan for Grønttorvsområdet. I programmet for parallelopdraget blev formuleret 8 intentioner for området:

- Byområdet skal formes af byrummene
- Byområdet skal have plads til alle
- Byområdet skal være tæt og højt
- Byområdet skal rumme både permanente og midlertidige aktiviteter
- Byområdet skal både kunne samle og sprede aktiviteter

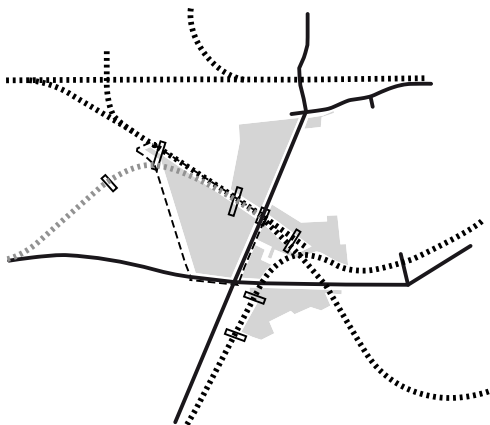




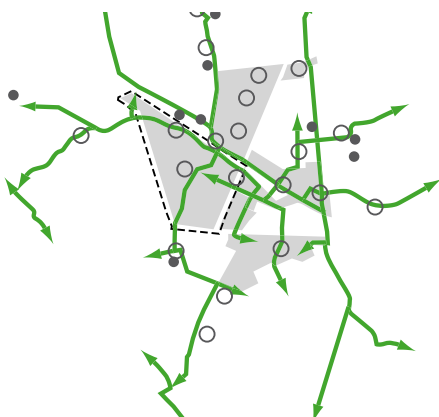
**Byrumsanalyse for det sydlige Valby - vision for byrum og forbindelser**

- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|  | Planer for omdannelse i sydlige Valby   |  | Stationsadgang  |
|  | Fodgængerstrøg med sekvenser af pladser, opholds- og aktivitetsområder samt evt. handel og kultur |  | Aktivitet / mødested                                      |
|  | Grønne cykelruter   |  | Grønne gaderum giver karakter langs trafikårer og strøg   |
|  | Hovedforbindelser for fodgængere og cyklister   |  | Ny principiel grøn kile der forbinder til Vigerslevparken |
|  | Vigtige ny broer /tunneler på tværs af jernbaner  |  | Eksisterende parker og grønne områder                     |
|  | Skoler  |  | Grænse for lokalplan "Grønttorvsområdet"                  |

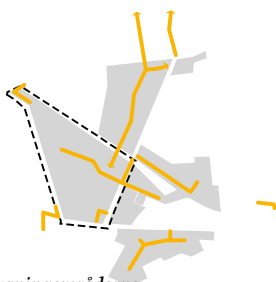
## Fra Byrumsanalysen:



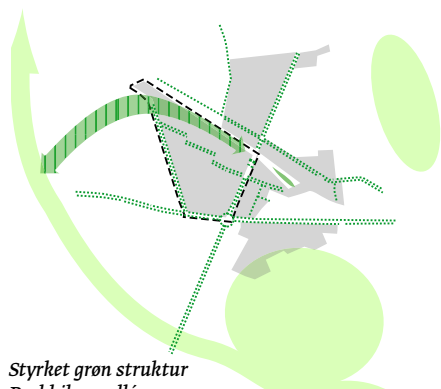
Eksisterende barrierer: Jernbaner og store veje samt nye passager på tværs



Forbindelser med skoler, attraktioner og grønne områder



Nye strøg i udbygningsråderne



Styrket grøn struktur  
Parkkile og alléer

- Byområdet skal knytte an til de omgivende områder og samtidig have sin stærke identitet
- Byområdet skal forbindes med omgivelserne ved velfungerende forbindelseslinjer og sammenhænge
- Byområdet skal udvikles til et urbant bæredygtigt område. Der blev i forbindelse med parallel opdraget afholdt tre velbesøgte borgermøder i Valby.

Evalueringskomiteen vurderede, at forslaget fra den tyske tegnestue Bolles+Wilson var det bedst egnede grundlag for den efterfølgende helhedsplan.

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

## Forslag til helhedsplan

I udformningen af masterplanen for Grønttorvsområdet har pladser, gader og grønne områder første prioritet.

Det er visionen, at Grønttorvsområdet bliver et kvarter, hvor beboere og besøgende får mulighed for udendørs ophold og kan skabe liv i alle døgnets vågne timer. Boligerne i Grønttorvsområdet bliver bygget i forskellige størrelser. Der skal både være plads til den unge studerende, børnefamilien og det ældre ægtepar. Grønttorvsområdet bliver en bydel i varierede højder og tætheder. Den centrale del af området bebygges med karreer og længhuse i 5-7 etager, mens den sydlige del af området bebygges med åbne karreer og rækkehuse i 3-4 etager. Der skal være gode byrum mellem bebyggelserne.

Helhedsplanens hovedgreb bevarer dele af Grønttorvs gamle torvehal og skaber her et centrum fyldt med aktiviteter. Den nuværende store torvehal opretholdes som kulturspor og omdannes til en central plads med en række pavilloner med plads til alskens former for liv. De nye pavilloner genbruger søjler og dragere fra de gamle haller, men i et nyt udtryk og med nyt indhold.

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

Ankomsten til området fra Gammel Køge Landevej markeres af en bygningsaccent i 11 etager.



Masterplan for Grønttorvet

### Torveporten

Dorte Mandrup Arkitekter har for Kay Wilhelmsen-gruppen projekteret en erhvervsbebyggelse mellem banen og Torveporten. Bebyggelsen omfatter i alt 43.000 m<sup>2</sup> etageareal fordelt på fitness, liberale erhverv i en 4 etagers bebyggelse med butikker i stuen og et hotel i 24 etager. Vejen Torvekanten forudsættes flyttet for at opnå en bedre trafikafvikling i forhold til Torveporten-Følagers krydsning af Gammel Køge Landevej.

Fra Torveporten ledes besøgende ad den flyttede Torvekanten ind i en intern gade med butikker på begge sider. Den interne gade forbindes med infrastrukturen på Grønttorvet, herunder den kommende stiforbindelse over banen.

Mod Gammel Køge Landevej anlægges et hævet torv, der giver adgang til hotellet. Torvet udformes i harmoni med byrummet på Ny Ellebjerg på østsiden af Gammel Køge Landevej.

På grund af den herskende usikkerhed om banens langsigtede planer må de foreliggende planskitser - både CVMs masterplan og projektet for Torveporten - revideres, inden der kan udarbejdes forslag til lokalplan. Usikkerheden påvirker CVMs område mest, og det kan derfor komme på tale at fremme en selvstændig lokalplan for Torveporten.

### Arkitektonisk og byplanmæssig vurdering

Grønttorvsområdet er med sin størrelse og indramning af store trafikårer tilstrækkeligt robust til at kunne bære

enkelte højhuse. Indpasning af højhuse i Grønttorvsområdet er i overensstemmelse med Forslag til Kommuneplan 2009, Hovedstruktur side 68-71.






I området omkring Ny Ellebjerg Station og Gammel Køge Landevej kan højhuse være med til at understrege udviklingen af et nyt selvstændigt bykvarter. Der skal

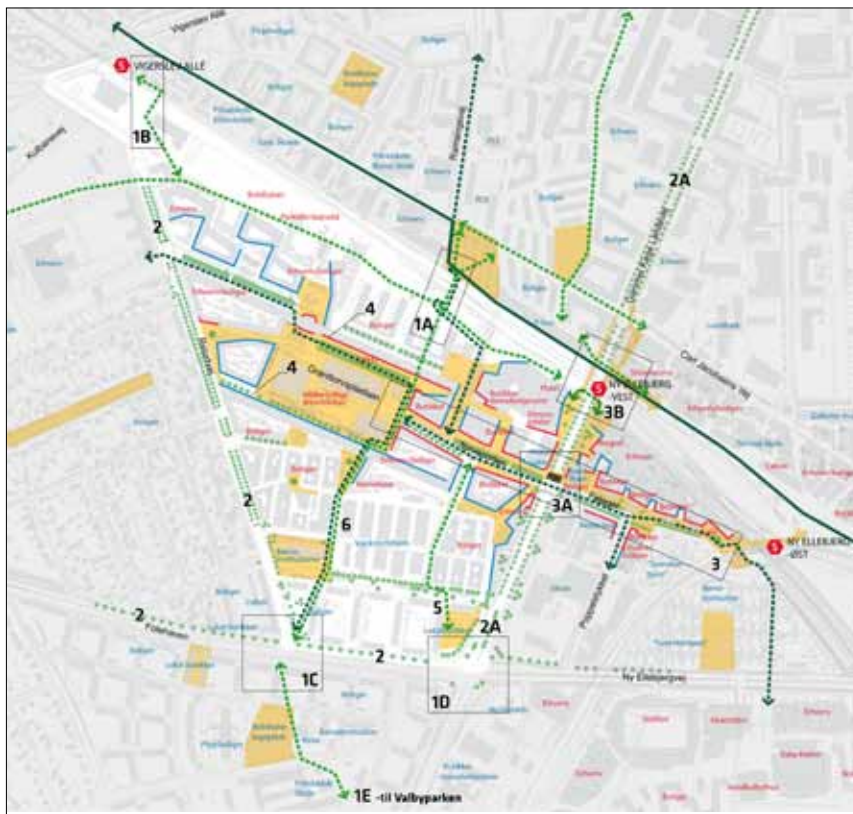


Masterplan for Torveporten nord.

## Byrumsanalyse for det sydlige Valby med fokus på Grønttorvsområdet.

### Vision for byrum og forbindelser i sydlige Valby

-  Fodgængerstrøg med sekvenser af pladser, opholds- og aktivitetsområder samt evt. handel og kultur
-  Grønne cykelruter
-  Cykelforbindelser
-  Fodgængerforbindelser
-  Fremtidige vej- og byrumstræer (eksisterende og nye)
-  Lokalbutikker Eksisterende anvendelse
-  Butikker Mulig fremtidig anvendelse



### Centrale elementer i byrumsanalysen for Grønttorvsområdets udvikling er

1 forbindelser over banen, de store veje og andre barrierer, herunder en 1A let stibro over banen mellem FLS-grunden og Grønttorvet 1B, en let stibro over banen mellem Vigerslev Allé Station og Grønttorvet 1C, trafiksikre forbindelser over Folehaven- Ellebjergvej til Kirsebærhavens Skole og bibliotek samt 1d til Valbyparken  
2 at udforme de omgivende trafikårer med boulevardpræg, og især fremhæve Gammel Køge Landevej 2A som kvarterets centrale grønne akse .

3 udformning af Torveporten-Følager som kvarterets "strøggade" og trykke adgang til Ny Ellebjerg Station fra vest og syd.

3A "strøggadens" krydsning af Gammel Køge Landevej.

foretages en overordnet vurdering af vindniveauet og skyggevirkning på områdets pladser og omkring højhusene.

### Intentioner i forslaget til lokalplan

Intentioner i forslagene til overordnet plangrundlag skal gøre det muligt

at omdanne det knap 30 ha store areal med det nuværende Grønttorv, Værkstedsbyen, og ejendommene omkring Torveporten til et integreret og varieret byområde med bl.a. boliger og serviceerhverv, at udnytte områdets stationsnære beliggenhed med god adgang til Vigerslev Station i vest og Ny Ellebjerg Station i øst til at udvikle et område med høj tæthed

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

Den foreslåede østlige stiforbindelse over banen 1A tjener til at få sammenbundet det centrale Valby, FLS-området og Grønttorvsområdet i én sammenhængende bevægelse. Dens nøjagtige placering skal fastlægges således, at den tilgodeser 1B Schönbergs Allé, Lily Brobergs Vej og Clara Pontoppidans Vej nord for banen.

I det videre forløb igennem området mod syd skal to forløb særligt fremhæves: dels 5 mod butikstorvet ved Bekkersgård Vænge 6, dels mod krydset Retortvej/Folehaven, hvor der er butikker og en ældre fodgængerbro.

og stor bymæssighed, dog med en variation af tætheden - tættest ved stationerne og mere åbent/grønt midt i,

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

at detailhandel indpasses i området, herunder lokal butiksbetjening

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

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

Grønttorvsområdet bliver bygget med udgangspunkt i gode byrum. Grønttorvsområdet bliver et blandet kvarter



Plads mod Grønttorvet og gang- og cykelbroen over banen

med både boliger, forretninger, erhverv og institutioner. Med 2.000 boliger kommer der til at bo omkring 4.000 mennesker i området, og der bliver skabt omkring 1.000 arbejdspladser. Detailhandel, cafeer og kulturliv skal være med til at give bydelen liv.

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

Planen har en samlet rummelighed til nybyggeri på ca. 370.000 m<sup>2</sup> etageareal, svarende til en bebyggelsesprocent med et gennemsnit på ca. 160. Fordelingen mellem boliger og erhverv er ca. 52% til boliger og 48% til erhverv og institutioner. De to stationsnære områder i øst og vest har en bebyggelsesprocent på ca. 185 % og udgør første etape i udbygningen af bydelen. De resterende områder har en mindre tæthed på ca. 150 % og er overvejende boligområder.

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

Lokalplanen tænkes opdelt i et antal underområder. Område I A og I B fastlægges til henholdsvis serviceerhverv og boliger og serviceerhverv med maksimal bebyggelsesprocent på ca. 185 og henholdsvis 15% og 25% boliger.

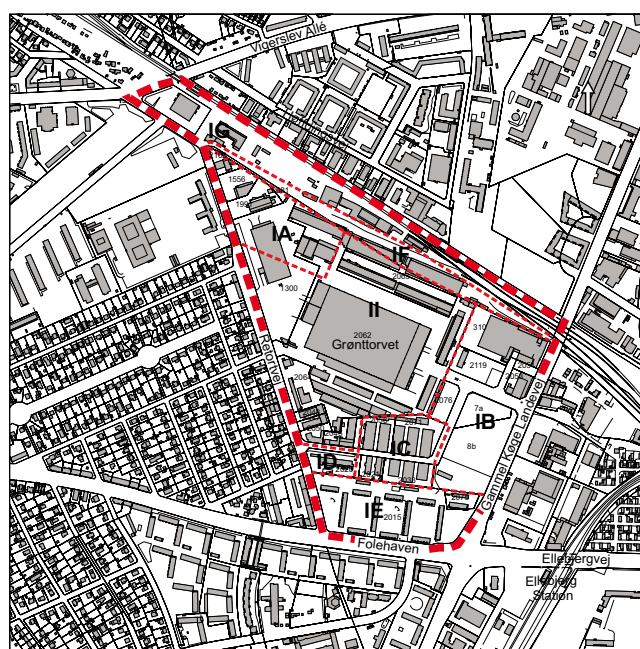
Område I C (Værkstedsbyen) fastlægges til kreative erhverv med maksimal bebyggelsesprocent på 60. Op til 40 % af etagearealet kan anvendes til boligformål, tilknyttet

den enkelte virksomhed.

Værkstedsbyen foreslås fastlagt som bevaringsværdig. Nærmest Værkstedsbyen opføres 3-4 etagers karreer i en intim skala med reference til den eksisterende bebyggelse.

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

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



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

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

Område I G fastlægges til tekniske anlæg (jernbane). Den nøjagtige grænse mellem område IF og IG vil blive fastlagt efter nærmere aftale med banemyndighederne.

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

## Byrum og landskab

Der skal udvikles forskellige koncepter for områdets mange nye byrum, som vil blive detaljeret i lokalplanforslaget. Nogle skal have karakter af intime opholdspladser eller "lommeparker", andre skal være åbne og signalere store vidder.

Områdets nordlige kant langs banen skal udformes som et kuperet landskab med mulighed for både aktivitet og rekreation. Landskabet skal samtidig tjene til at skabe afstand mellem banen og bebyggelsen og fungere som "støjskærm". Stiforbindelser og byrum udformes med forskellig karakter. Nogle kan indrettes til brug for bevægelsesaktiviteter såsom skating, streetsoccer, basket og hockey.

I såvel bygnings- som landskabsbearbejdningen bør bæredygtighed tænkes ind som et tema til at skabe variation og identitet:

- solcellefacader
- grønne facader og tage

- lokal regnvandshåndtering med kanaler og forsinkelsesbassiner

- vindskulpturer

- grønne forarealer og gadetræer

## Trafik

Det overordnede mål med trafiksystemet internt på Grønttorvsgrunden er, at det skal understøtte et attraktivt byliv samt understøtte målsætningen om, at cykel-, gang- og kollektiv transport bliver de foretrukne transportmidler. Dette stiller krav til gode forbindelser til cykler og gående og til kollektiv transport.

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

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

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

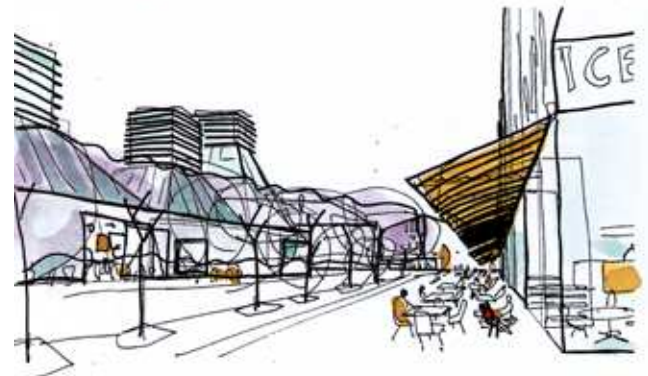
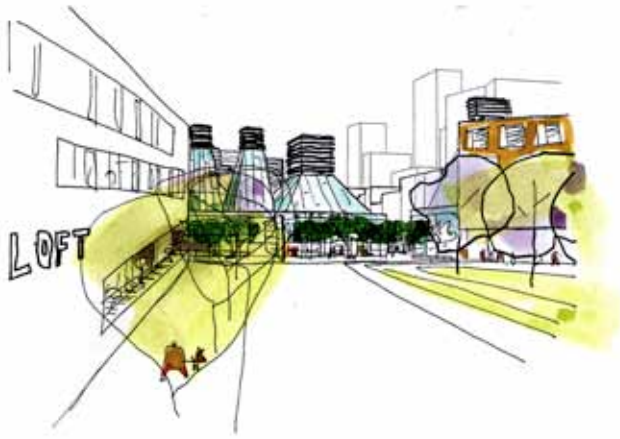
Mindst 85 % af parkeringspladserne skal placeres i konstruktion, dvs. max 15 % må ligge på terræn. Der bør ikke anlægges parkeringsgader, men parkering på terræn bør ske i afmærkede felter og indarbejdes som en del af de hastighedsdæmpende foranstaltninger.

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

Stiforbindelsen mod nord skal sikres via en stibro over jernbanen. Stibroen vil både være med til at bryde jernbanens barrierevirkning og vil give et alternativ til den trafikerede Gl. Køge Landevej for den nord-sydgående cykel-/gangtrafik. Velfungerende cykelparkering er et vigtigt element i at få folk til at bruge cyklen og til at

Fremtidige trafikmængder





Bolles + Wilson 3D visualisering

skabe gode byrum. Det betyder, at cykelparkeringen skal ligge tæt på målet, og en væsentlig del af beboer- og erhvervsparkeringen bør være overdækket.

### Bæredygtighed

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

Københavns Kommune har besluttet, at der skal tænkes "miljørigtig" i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer, byfornyelse og anlægsarbejder. Derfor har Borgerrepræsentationen tiltrådt retningslinjerne "Miljø i byggeri og anlæg".

"Miljø i byggeri og anlæg" kan hentes på [www.planogarkitektur.dk](http://www.planogarkitektur.dk) under "Byøkologi" eller fås ved henvendelse til Center for Miljø og Center for Bydesign.

Projektet skal vurderes i forhold til kommunens bæredygtighedsværktøj.

### Miljøvurdering

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

### Trafikstøj

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

### Regnvand

Det er Københavns Kommunes overordnede mål, at regnvand skal afledes eller nedsives lokalt for derigen-

nem at fastholde grundvandet under byen til drikkevandsformål og for at der tilføres vand til søer og vandløb (jf. Københavns Kommunes Spildevandsplan 2008). Af spildevandsplanen fremgår det, at regnvand skal forsøges afledt eller genanvendt indenfor matriklen. En række tiltag kan medvirke til at opfylde dette krav. For eksempel ved at udnytte regnvandet til rekreative formål, grønne tage, toiletskyl, vaskeri, vanding, bilvask, permeable belægninger etc. Ved en landskabelig bearbejdning af området kunne det overvejes at kupere terrænet, således at regnvand kan afledes til et system af kanaler.

### Affald

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

### Energi

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

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

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

### Midlertidighed

I løbet af de første etaper af udbygningen af området vil en stor del af de eksisterende bygninger og haller blive liggende tilbage i den centrale del af området. Disse bygninger kan eventuelt anvendes af de nuværende lejere eller få en midlertidig anvendelse med kreative værksteder, iværksættere og diverse nystartede events og aktiviteter. Alle disse funktioner vil bidrage til at etablere et

byliv i bydelen og markere den i folks bevidsthed som et byområde i kraftig omdannelse.

## Udbygningsaftale

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

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

## Tidsplan

Indstilling om forslag til lokalplan forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen i september - november 2009 med offentlig høring i december, januar og februar og endelig vedtagelse i Borgerrepræsentationen april - maj 2010.

