



BILAG 2

Miljøvurdering - Tillæg 2 til lokalplan nr. 462 "Grønttorvsområdet"

04-11-2014

Sagsnr.
2014-0204838

Dokumentnr.
2014-0204838-3

Sagsbehandler
Vida Christeller



Grønttorvsområdet

November 2014

NB:

Denne miljørapport, der udgør miljøvurdering af lokalplan Grønttorvet tillæg 2 til Lokalplan nr. 462 iht. Lov om miljøvurdering af planer og programmer (LBK nr. 939 af 03/07/2013), er udarbejdet af NIRA's og baseret på udkast til lokalplan af 10.10.2014, samt notat vedrørende '*Lokalplan paragraffer Grønttorvsområdet Tillæg 2*' af den 21. oktober 2014.

Lokalplantillægget er ikke endelig, hvilket betyder at nærværende miljørapport skal opdateres, når arbejdet med lokalplantillægget er færdig.

Indholdsfortegnelse

Indledning	4
Høring af andre myndigheder	5
Ikke teknisk resumé	6
Området og lokalplanens indhold	10
Forhold til anden planlægning	12
Fingerplan 2013	12
Regional Udviklingsplan 2012	12
Baneplaner	13
Kommuneplan 2011	13
Detailhandel i Kommuneplan 2011	14
Københavns Kommunes bæredygtighedsværktøj.....	15
Lokalplan nr. 462.....	16
Alternativer	18
0-alternativ	18
Miljøbeskyttelsesmål	19
Miljømæssige konsekvenser	20
Scoping 20	
Befolkning og sundhed	20
Støj- og vibrationspåvirkning fra virksomheder.....	20
Trafikstøj 21	
Vindforhold.....	23
Friluftsliv og rekreative interesser	25
Jordforurening.....	26
Regnvand	27
Trafik 27	
Kulturarv	30
Bevaringsværdige bygninger	30
Visuel effekt	30
Arkitektonisk udtryk i de nye bebyggelser	30
Overvågning	31

Indledning

Miljøvurderingsloven (Lov om miljøvurdering af planer og programmer, LBK nr. 939 af 03/07-2013) har til formål at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau, og at bidrage til at integrere miljøhensyn ved udarbejdelsen og vedtagelsen af planer. Det indebærer, at den ansvarlige planmyndighed skal foretage en miljøvurdering af planer, der er tilvejebragt i medfør af lovgivningen, og som kan få en væsentlig indvirkning på miljøet.

Tillæg nr. 2 til lokalplan nr. 462 for Grønttorvsområdet fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter, som er optaget på lovens bilag 4 under punkt 10b: Infrastrukturprojekter – anlægsarbejder i byzoner. Det betyder jf. lovens § 3, stk. 1, nr. 1 og 3, at der skal foretages en miljøvurdering, såfremt planen vurderes at kunne få en væsentlig indvirkning på miljøet.

Københavns Kommune har i forbindelse med udarbejdelsen af forslag til tillæg nr. 2 til lokalplan nr. 462 "Grønttorvsområdet" derfor foretaget en vurdering (miljøscreening) af, om forslaget forudsætter, at der udarbejdes miljørapport i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer. Miljøscreeningen viser, at dette er tilfældet, hvorfor denne miljørapport er udarbejdet.

Miljøvurderingen tager metodemæssigt udgangspunkt i de retningslinjer, der følger af Vejledning om miljøvurdering af planer og programmer (VEJ nr. 9664 af 18. juni 2006), og arbejder med et omfang og indhold, der er i overensstemmelse med lovens § 7 og bilag 1. Miljøvurderingen omfatter således parametre i et bredt miljøbegreb samt forholder sig til planens sammenhæng til og betydning for anden planlægning.

Miljøvurderingen er udarbejdet af NIRAS.

Høring af andre myndigheder

I forbindelse med udarbejdelse af miljørapporten er i henhold til § 7, stk. 3 i lov om miljøvurdering af planer og programmer foretaget høring af følgende interne og eksterne myndigheder:

- Økonomiforvaltningen,
- Kultur- og Fritidsforvaltningen,
- Børne- og Ungdomsforvaltningen,
- Sundheds- og Omsorgsforvaltningen,
- Socialforvaltningen,
- Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen,
- Teknik- og Miljøforvaltningen,
- HOFOR,
- Energinet,
- Centrakommunernes Transmissionsselskab
- Kulturmiljørådet/Københavns Bymuseum,
- Dong Energi,
- By og Havn,
- Valby Lokaludvalg,
- Miljøcentret i Roskilde,
- Trafikstyrelsen,
- Kulturarvsstyrelsen,
- Naturstyrelsen,
- Vejdirektoratet,
- Banedanmark og
- DSB Ejendomme.

Der er inden for og efter den fastsatte høringsperiode modtaget bemærkninger fra

- Økonomiforvaltningen,
- Kultur- og Fritidsforvaltningen,
- Børne- og Ungdomsforvaltningen,
- Socialforvaltningen,
- Teknik- og Miljøforvaltningen
- Københavns Museum (tidligere Københavns Bymuseum),
- HOFOR
- Valby Lokaludvalg

Byens Udvikling i Teknik- og Miljøforvaltningen har i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanforslaget bl.a. holdt møder internt i kommunen, med HOFOR, banemyndigheder og lokaludvalget. Forvaltningen vurderer, at kommentarerne modtaget i forbindelse med høringen så vidt muligt er indarbejdet i lokalplanforslaget.

Ikke teknisk resumé

Formålet med miljøvurderingen er at beskrive de miljømæssige konsekvenser ved at etablere de anlæg, der er muliggjort i lokalplanen og 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.

For at afgrænse de miljøforhold, der er relevante i forbindelse med forslaget til lokalplantillægget, er der ved hjælp af en checkliste taget stilling til, hvilke forhold, som skal behandles i miljørapporten. Disse omfatter befolkning og sundhed herunder støj, vindforhold og rekreative interesser, jordforurening, vand, trafik, kulturarv og visuelle forhold.

Befolkning og sundhed

Området ligger i umiddelbar nærhed af en række overordnede trafik anlæg - dels Folehaven mod syd og Gammel Køge Landevej mod øst, dels jernbaner mod nord. Yderligere findes i området eksisterende erhvervsbyggeri både i lokalplantillægsområdet og i nærheden heraf.

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 før der opføres ny bebyggelse med boliger.

Det vurderes endvidere, at nyt boligbyggeri, hvor den udendørs støjbelastning vil overstige den tilladte støjbelastning ved placering af byggeriet på grunden, afskærmning samt ved støjisolering, lejlighedsindretning m.v. kan overholde grænseværdierne for hhv. trafikstøj og jernbanestøj.

Byområder med tæt, høj bebyggelse vil generelt have mindre vind end det åbne land. Til gengæld vil vinden være mere turbulent og uforudsigelig i byen. Højhus- og blokbyggeri kritiseres ofte for et ubehageligt og turbulent vindmiljø. En af årsagerne hertil er vindhastighedsprofilen med en stigende vindhastighed over terrænet. Det deraf følgende højere vindpres på den øverste del af bygningen transformeres i hvirveldannelser ned langs facaden og omdannes ved højhusets fod til generende turbulenser. Problemet øges med hushøjden og vindhastigheden.

Karréstrukturen, som ligger som et fundament for bebyggelsesstrukturen samt de vinklede gadeforløb vil være med til at afbøde vinden generelt i området. Men der vil stadig kunne opstå vindgener her, især omkring højhusene. Det er derfor vigtigt, at aktive facader og udeopholdsarealer i gårdrum og gader placeres de steder, hvor der er et acceptabelt vindklima til ophold af længere varighed.

For at kunne skabe et mere acceptabelt vindklima kan der etableres lægivende foranstaltninger på terræn i form af træer eller andre elementer. Dette vil medføre at den turbulente vind omkring bygningerne vil blive mindre, så der opnås et bedre vindmiljø ved bygningerne – effekten af de lægivende foranstaltninger vil dog være afhængig af højden af disse.

De steder hvor højhuse er integreret i karréer må det forventes, at der vil være en negativ effekt på vindklimaet i større dele af gårdrummet. Det kan være vanskeligt at udbedre et forringet vindklima i et gårdmiljø, men lægivende foranstaltninger, vil kunne bidrage til at skabe områder med et fornuftigt vindklima. Den negative effekt på vindklimaet kan reduceres ved at have relativt smalle højhuse og ved at minimere højdeforskellen på de enkelte bygninger i karréen.

Ved etablering af karréerne bør man endvidere være opmærksom på at undgå store portarealer, idet det vil medføre gener i/omkring portåbningerne og i dele af gårdrummene.

Centralt i lokalplanområdet er det planen, at etablere en urban bypark, som bevarer stedets unikke industrifortælling og samtidig vil blive et grønt samlingssted for alle. GRønttorvshallens areal vil rumme muligheder for forskellige legeaktiviteter for større børn, herunder boldbaner, evt. indendørslegeplads, selvorganiseret idræt mm. , og vil desuden rumme opholdsmuligheder, midlertidig kulturudfoldelse og fællesfunktioner som fx markedshal, daginstitution og byttehal. Det vurderes at lokalplantillægget dermed vil have en positiv effekt på friluftslivet og de rekreative interesser.

Jordforurening

Der har i området tidligere været og er stadig industrielle aktiviteter, hvorfor en række ejendomme er kortlagt som forurenede eller potentielt forurenede. Derudover kan der være sket forurening af jord og grundvand på en række ejendomme, som forvaltningen ikke er bekendt med.

Ved realisering af lokalplanen skal der i forbindelse med anlægsarbejderne håndteres jord, herunder forurenede jord.

Det vurderes, at lokalplantillægsområdet efter korrekt håndtering af forurenede arealer vil kunne udnyttes til følsomme anvendelser i overensstemmelse med lokalplantillægget.

Vand

Global opvarmning og deraf følgende 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 der, hvor det falder. Sådanne løsninger kaldes under ét Lokal Afledning af Regnvand (LAR). Der stilles i lokalplanen krav om opsamling af

regnvand til toiletskyl og tøjvask i maskine samt grønne tage, hvor taghældningen mellem 5 og 30 grader. Desuden er der i paragrafferne om byrum indarbejdet bestemmelser om håndtering af regnvand på terræn i div. byrum.

Trafik

Området opbygges med et klassificeret vejnet, hvor alle veje som udgangspunkt afvikler trafik i begge retninger, og hvor vejenes udformning afpasses i forhold til vejens trafikale funktion. Fra Retortvej etableres to primære adgangsveje, der vejbetjener hovedparten af områdets parkeringspladser og som anlægges i strategisk placerede parkeringshuse. Ligeledes etableres en vejadgang fra Gl. Køge Landevej via Torveporten, der dog også fungerer som butiksgade. Herudover etableres hhv. allér og stræder. Alléerne udlægges med en bredde på minimum 14 m med gangzoner i begge sider. Stræder er korte, lokale veje hvor trafikken er meget begrænset og i øvrigt afvikles på de lette trafikanters præmisser. Herudover vil området blive etableret med et sammenhængende og fintmasket stinet til fodgængere og cykelister.

Grønttorvet er beliggende i gangafstand til Ny Ellebjerg Station. Afstanden som gående, eller som cyklist, vil for mange være 600-700 meter og de længste gangafstande vil være maksimalt 1.000 meter. Ny Ellebjerg Station er et vigtigt trafikalt knudepunkt, der betjener både S-tog og regionaltog. Herudover er Ny Ellebjerg forventet endestation for den kommende Sydhavnsmetro, og en central station for intercitytogene, i forbindelse med København-Ringsted-banen, der pågår. De kommende boliger på Grønttorvet, vil derfor have en rigtig god kollektiv togbetjening, der vil kunne medvirke til at begrænse bilejerskabet i området.

Det vurderes, at området ved en hensigtsmæssig bebyggelsesplan som fastlagt i forslag til lokalplantillægget, vil kunne indrettes til et attraktivt byområde trods beliggenheden langs overordnede veje og jernbaner. Foreslåede forbedringer af krydsningsmulighederne over Retortvej og Gammel Køge Landevej samt stibro/tunneller 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.

Kulturarv

Der er ingen bevaringsværdige bygninger indenfor lokalplantillæggets område. Det er forvaltningens vurdering, at realiseringen af lokalplanen ikke vil have en negativ indvirkning på de bevaringsværdige bygninger i Håndværkerbyen.

Visuel effekt

Det vurderes, at lokalplantillægget bidrager til at omdanne det nuværende engros-markedsområde til et integreret boligområde. 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.

Området og lokalplanens indhold

Tillægget til lokalplanen muliggør, at Grønttorvsområdet kan omdannes til et attraktivt grønt boligkvarter. I tillægget fastlægges en bebyggelsesplan, der tager udgangspunkt i bevaring af Grønttorvshallens aftryk og dele af konstruktionerne som kvarterets grønne hjerte og som et kulturhistorisk spor. Desuden tages der med bebyggelsesplanen hensyn til forebyggelse af gener fra trafik.

Med krav til anlæg af Grønttorvshallens areal som et grønt rekreativt parkareal af høj klasse med mulighed for indpasning af fælles funktioner, herunder institutioner, samt krav til beplantning og udformning af de øvrige byrum skal det sikres, at området fremtræder som et grønt bykvarter.

Udover forskellige typer af boliger giver tillægget til lokalplanen mulighed for etablering af kontor, serviceerhverv, institutioner og parkeringshuse.

Området er inddelt i underområderne IE, IF, IID og VIC, jf. figur 1.



Figur 1. Lokalplantillægsområdets afgrænsning

Områderne IE og IF er fastlagt til helårsboliger med mulighed for indretning af kollektive anlæg og institutioner samt andre sociale,

uddannelsesmæssige, kulturelle, sundheds- og miljømæssige servicefunktioner. Ligeledes er der mulighed for serviceerhverv som fx butikker, restauranter, liberalere erhverv mm. Rummeligheden for serviceerhverv skal være 10-25 % for områderne under ét. Inden for området kan der etableres op til 5 højhus over 30 meter.

Område IID er fastlagt til helårsboliger og serviceerhverv, som fx administration, liberale erhverv, gallerier, butikker, hoteller, restauranter mm. Endvidere er der mulighed for at indrette sportsanlæg, museer, teatre, kulturhuse mm. Mellem 25 og 75 pct. af rummeligheden skal anvendes til boliger.

Område VIC er fastlagt til baneformål med mulighed for at etablere en stiforbindelse fra området til Vigerslev Allé nord for jernbanerne. Desuden er en sti i lokalplan nr. 462, fastlagt langs området nordgrænse til Ny Ellebjerg station igennem matrikel nr. 310. Stien muliggøres fortsat i lokalplantillægget.

Syd for lokalplantillægsområdet ligger den karakteristiske og bevaringsværdige Håndværkerbyen fra 1950-60'erne. 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 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 ligeledes 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 København-Ringstedbanen og genetablering af persontogstrafik på Øresundsforbindelsens godsbane, nu med stop på Ny Ellebjerg. Øresundsforbindelse bliver udvidet med to spor. Anlæggelse forventes enten etableret som flyover i ca. 8 m højde eller som tunnel ved krydsning af København – Ringsted mellem de to stationer.

Desuden forventes der også etableret Metro til Ny Ellebjerg inden for de næste 10 år.

Forhold til anden planlægning

Fingerplan 2013

Ifølge Fingerplan 2013, 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 Grønttorvsområdet ligger inden for denne afstand til hhv. Ny Ellebjerg Station, der er udpeget som knudepunktstation og Vigerslev Allé Station. Ved knudepunktstationer skal det tilstræbes, at byggemulighederne forbeholdes regionale funktioner, herunder kontor erhverv og detailhandel.

Det vurderes, at lokalplantillægget er i overensstemmelse med retningslinjerne i Fingerplanen.

Regional Udviklingsplan 2012

Regionsrådet vedtog den 25. september 2012 den regionale udviklingsplan "Vi gi'r Nordeuropa et nyt gear".

Hovedstadsregionen er en international metropol med afgørende betydning for vækst og udvikling i hele Danmark. Den position ønsker Region Hovedstaden fortsat at styrke, samtidig med at de også gerne vil gå foran.

Visionen for hovedstadsregionen er, at regionen i 2020 har øget konkurrence- og tiltrækningskraften så markant, at hovedstadsregionen er Nord-europas forbillede inden for bæredygtig vækst, viden og livskvalitet.

Region Hovedstaden fokuserer i den regionale udviklingsplan på fire centrale temaer, hvor det skønnes nødvendigt at tage fat for at nå visionen. De fire temaer omfatter: Erhverv, Uddannelse, Klima og Trafik.

Af afsnittet om klima fremgår, at hovedstadsregionen skal gøres mere klimaparat, energieffektiv og attraktiv. Grønne initiativer skal skabe bedre vilkår for alle og fungere som en dynamo for sundhed, udvikling og grøn vækst.

Herunder har bl.a. grønne arealer en positiv betydning for borgernes sundhed og velvære fx ved at tilbyde rum for ophold og fysisk udfoldelse. Og grønne arealer udgør et potentiale for klimatilpasning. Inde i byerne skal regnvand i højere grad afledes til grønne områder. Den regionale udviklingsplan peger derfor på, at der skal arbejdes mod at skabe flere rekreative grønne områder.

I forhold til trafikområdet fokuserer den regionale udviklingsplan bl.a. på at reducere trængslen på vejene ved at styrke og udbygge den kollektive transport. Omdannelse af lokalplanområdet til et tæt boligkvarter med

særdeles gode muligheder for brug af offentlig transport kan ses som et bidrag til opfyldelsen af regionens mål.

Københavns Kommunes planer for det sydlige Valby vurderes at være i overensstemmelse med den regionale udviklingsplan. Desuden friholdes der for bebyggelse arealer i lokalplantillægsområdet til etablering af letbanetrace.

Baneplaner

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 nuværende Ringbane og drejer herfra mod syd kort før Vigerslev Allé Station. Vigerslevområdet vil blive et krydsningspunkt, hvor den nye bane København-Ringsted skærer Øresundsbanen mellem Kastrup og Hvidovre. Øresundsbanen benyttes i dag til godstog til og fra Sverige, men forventes i fremtiden også benyttet til togbetjening mellem Roskilde og Kastrup.

Der etableres således en niveaufri udfletning mellem de to stationer enten som en jernbanebro eller tunnel, som Øresundsbanen kan benytte til at passere enten over eller under de spor hvor højhastighedsbanen København-Ringsted skal forløbe. Udover at der skal anlægges en ny jernbanebro eller en jernbanetunnel, skal der lægges to nye spor. Vigerslev Allé krydses i dag af to fjernbanespor på hver sin bro. Det ene spor og brofag fjernes. I broløsningen erstattes brofaget af en bro til to spor, der kommer til at ligge omtrent samme sted. I tunnelloøsningen erstattes den af en jernbanetunnel til to spor under Vigerslev Allé. Efter krydsning af Retortvej dykker København-Ringstedbanen i en lav grav langs Kulbanevej.

Desuden forventes der også etableret Metro til Ny Ellebjerg inden for de næste 10 år

Kommuneplan 2011

Med udgangspunkt i områdets samlede udvikling er der til Kommuneplan 2011 indarbejdet nye rammer for området.

Hovedparten af lokalplanområdet er i Kommuneplan 2011 udlagt til boliger med 3-6 etager (B4*), mens mindre arealer er udlagt til serviceerhverv (S3*) og boliger/serviceerhverv (C3*).

Grønttorvsområdet er udlagt til byomdannelsesområde efter planlovens bestemmelser herom. For byomdannelsesområder gælder, at støjbelastende erhvervsaktiviteter skal være afsluttet eller under ophør i den overvejende del af området.

I lokalplaner for byomdannelsesområder kan arealer belastet med erhvervsstøj udlægges til støjfølsom anvendelse, når der er sikkerhed for, at

støjbelastningen ophører i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år efter lokalplanens bekendtgørelse. Lokalplan nr. 462 blev bekendtgjort den 4. januar 2012. Hermed er der mulighed for at sætte gang i en gradvis omdannelse af området med boliger m.v., der i en begrænset periode udsættes for en lidt højere støjbelastning (max. 5 dB) fra erhverv, end de sædvanlige vejledende støjgrænser tillader.

Bebyggelsesprocenten for B4*-området beregnes for området under ét til 130. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. For den del af området der er udlagt i anden del af planperioden gælder, at byomdannelse til boliger og serviceerhverv kan finde sted i 2015. Der kan tillades indtil 25 procent af etagearealet til serviceerhverv, placeret i såvel stueetager som i selvstændige bygninger/bygningsdele. I lokalplan kan den maksimale bygningshøjde fastsættes til 30 m og i området nærmest banen 80 m for højhuse,

Bebyggelsesprocenten for område S3* er 185. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. For den del af området der er udlagt i anden del af planperioden gælder, at byomdannelse til boliger og serviceerhverv kan finde sted i 2015. I lokalplan kan den maksimale bygningshøjde fastsættes til 30 m og for højhuse 80 m.

Den vestligste del af rammeområde C3* indgår i lokalplantillægget. Området indgår i byomdannelsesområdet Grønttorvet. I lokalplan kan den maksimale bygningshøjde fastsættes til 30 m, for en bebyggelse syd for Torveporten 39 m og for ét højhus mod banen 90 m.

København vil forebygge miljøforringelser og reducere miljøbelastningen lokalt og globalt samt mindske ressourceforbruget. Københavns Kommune har vedtaget et ambitiøst mål om at reducere byens CO₂-udledning med 20 % i 2015 i forhold til 2005. Og visionen går videre, så København i år 2025 ikke længere bidrager til verdens samlede CO₂-udledning. Et af kommunens overordnede mål er derfor at nybyggeri opføres i laveste energiklasse, så energiforbruget kan reduceres.

For at realisere udvikling af Grønttorvsområdet, i henhold til tillæg nr. 2 til lokalplan nr. 462 for Grønttorvsområdet skal der udarbejdes et tillæg til Kommuneplan 2011.

Detailhandel i Kommuneplan 2011

Området omkring Gammel Køge Landevej, Torveporten og Følager er i kommuneplan 2011 udlagt som bymidte i henhold til bestemmelserne om detailhandel.

Ifølge kommuneplanens særlige rammer for detailhandlen i Gammel Køge Landevej Bymidte skal arealet i større udvalgswarebutikker skal være mellem 500 og 2.000 m². Arealet i dagligvare- og udvalgswarebutikker må ikke

overstige hhv. 1.500 m² og 500 m².

Bruttoetagearealet til butikformål må udvides med 24.000 m², hvoraf der i den vestligste del af bymidteområdet, som er delvist indeholdt i lokalplantillægget udvides med 2.000 m² i større udvalgswarebutikker samt 4.000 m² i daglig- og udvalgswarebutikker. I selve lokalplantillæggets område er der muliggjort 1.000 m² til butikker til pladskrævende varer.

Københavns Kommunes bæredygtighedsværktøj

Københavns Kommune lægger stor vægt på, at al byudvikling sker på et bæredygtigt grundlag. For at sikre dette, har kommunen udarbejdet et bæredygtighedsværktøj, der skal bruges i planlægningen af nye og større byudviklingsprojekter, der typisk er lokalplanpligtige.

I planlægningen af Grønttorvet er der lagt stor vægt på bydelens bæredygtighed på forskellige niveauer med udgangspunkt i kommunens bæredygtighedsværktøj. Igennem udviklingen af projektet er der især fokuseret på 6 af i alt 14 bæredygtighedshensyn, herunder: transport, materialekredsløb, social mangfoldighed, byens rum, identitet og projektøkonomi.

Transport - Stationsnærhed

I lokalplantillægget er der brugt løsninger, som sikrer, at transport til og fra samt inden for Grønttorvsområdet i videst muligt omfang sker til fods, med cykel og eller ved brug af kollektiv transport. Grønttorvet er en bydel der handler om at koble sig op på det eksisterende vejnet og kollektive trafik, herunder især tog. Cykling prioriteres højt og er områdets primære transportmiddel, og der er tænkt i belægninger og cykel parkering som opfordrer til brug og benyttelse.

Materialekredsløb

I forbindelse med bygge- og anlægsarbejderne, skal det sikres, at affald sorteres og genanvendes i størst muligt omfang. Ved håndtering af bygge- og anlægsaffald skal der ske en sortering af genanvendeligt materiale. Endvidere påtænkes etableret en byttestation i området, hvor de ting der er alt for gode til at smide ud kan cirkulere og genanvendes af andre i området. At minimere affaldsmængderne er godt for både miljø og klima. Målet er at nedbringe mængden af affald, der skal deponeres eller forbrændes og mindske forbruget af nye ressourcer.

Social mangfoldighed

Grønttorvet bliver en levende og oplevelsesrig bydel med fællesskabet som fokus. Området planlægges indrettet med en variation af bo- og ejerformer, der giver til forskelligheder. Idéen bag Grønttorvet handler grundlæggende om at danne fællesskaber og skabe øget livskvalitet for beboerne i Valby. Det tilstræbes så vidt muligt, at alle uderum er tilgængelige for børn, ældre

og personer med nedsat funktionsevne, og skaber et meningsfuldt fællesskab mellem generationerne.

Byens rum

Anlæg af den centrale park 'GRØNT TORV' bidrager til en øget biodiversitet samtidig med at det bliver et grønt samlingssted for alle. Herudover vil der i resten af lokalplanområdet blive etableret gårdrum, private haver, kantzoner og lign. arealer med grønt udtryk. Planen prioriterer tilstedeværelsen af det grønne i alle rum mellem bygningerne, og der vil derfor etableres dyrkningsbede, plantes træer og laves grønne flader til ophold, herunder anlæg af LAR-løsninger med mere grøn og vandgennemtrængelig karakter.

Derudover skaber flere træer og buske læ og gør det behageligt at opholde sig i uderummene på forskellige årstider. Omkring bebyggelse etableres et mikroklima, der fordrer udeliv og ophold.

Identitet

En af idéerne med Grønttorvet, er at man her dyrker sin by. Ved at skabe rammerne for denne dyrkning – i overført betydning – gør menneskene til en ressource. På Grønttorvet er afstanden mellem jord og bord stort set elimineret, og fødevarerne kræver derfor som udgangspunkt ingen transport. Forholdet til det dyrkede bliver fysisk, sanseligt og rumligt, og manifesterer sig på langt flere niveauer end blot i forhold til madlavningen.

Projektkonomi

En økonomisk faktor er at planlægge ud fra et princip om fleksibilitet og transformation. En bydels behov og funktioner ændrer sig over tid. Det er derfor vigtigt, at planen er omstillingspart og kan imødekomme fremtidens nye behov, livsformer, demografi og ikke mindst ændrede klimaforhold. En anden og mere miljø økonomisk betragtning er den så kaldte LCC (Life Cycle costing), som ser på totaløkonomi fra konstruktion til nedrivning.

Vurdering

Grønttorvsområdet vurderes at kunne udvikles efter bæredygtige principper: Stationsnærheden til først og fremmest Ny Ellebjerg Station gør det muligt at reducere parkeringskravet, samtidig med at der prioriteres gode forhold for cyklister og fodgængere, 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), samt mulighed for etablering af dyrkningsbede, frugttræer mm.

Lokalplan nr. 462

Området omfattet af tillæg nr. 2 er omfattet af lokalplan nr. 462 'Grønttorvsområdet', der er bekendtgjort 4. januar 2012. Lokalplan nr. 462 har til formål at omdanne Grønttorvsområdet til et tæt bykvarter med en blanding af boliger og erhverv, herunder butikker, kulturelle, sociale og uddannelsesmæssige institutioner samt kreative erhverv.

Lokalplan nr. 462 dækker et større areal end nærværende tillæg nr. 2 til lokalplan, og er således afgrænset af jernbanen, Retortvej, Folehaven og Gammel Køge Landevej.

Der vurderes, at tillæg nr. 2 er i overensstemmelse med hovedintentionerne i lokalplan nr. 462.

Alternativer

Det aktuelle område, der er omfattet af lokalplantillægget, er i Kommuneplan 2011 forudsat omdannet fra blandet erhvervsområde til integreret område for boliger og serviceerhverv. Lokalplanforslaget følger op herpå.

0-alternativ

0-alternativet er den situation, hvor lokalplantillægget ikke vedtages og området dermed forsat alene er omfattet af lokalplan nr. 462. Lokalplan nr. 462 fastlægger for hele området den fremtidige bebyggelsestæthed og infrastruktur. Den giver umiddelbart mulighed for etablering af nye veje samt at nedrive eksisterende ikke-bevaringsværdige bebyggelser. Den giver mulighed for anlæg, nybyggeri og byrum i to afgrænsede delområder (IA og IIA), som ligger uden for lokalplantillæggets område.

Grønttorvet flytter til en ny lokalitet i Høje-Taastrup, og har igangsat byggearbejderne i september 2013 med en official åbning i oktober 2015 under det nye navn Copenhagen Markets.

Dette betyder, at såfremt lokalplantillægget ikke vedtages, så vil arealerne omfattet af tillægget ikke kunne udvikles med nybyggeri, anlæg og byrum, men henligge ubenyttet indtil vedtagelse af et tillæg til lokalplan nr. 462.

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.

Miljømæssige konsekvenser

Scoping

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

Befolkning og sundhed

Området ligger i umiddelbar nærhed af en række overordnede trafikanelæg - dels Folehaven mod syd og Gammel Køge Landevej mod øst, dels jernbaner mod nord. Yderligere findes i området eksisterende erhvervsbyggeri både i lokalplantillægsområdet og i nærheden heraf.

Realisering af lokalplantillægget, hvor området omdannes til boliger og serviceerhverv kan medføre indvirkninger på befolkning, herunder nye beboeres sundhed i form af støj fra virksomheder og trafik, der skal håndteres i den videre detailprojektering. Yderligere vurderes etablering af højhuse, at kunne give anledning til uhensigtsmæssige vindforhold, der kan medføre gener for beboere og brugere af området. I forbindelse med byomdannelse prioriteres handikaptilgængelighed og muligheden for fysisk udfoldelse og rekreative interesser, som vurderes at have en positiv indvirkning på folkesundheden.

Støj- og vibrationspåvirkning fra virksomheder

Den største eksisterende virksomhed i området er Københavns Grønttorv A/S. Grøntorvet vil dog være udflyttet til Høje-Taastrup inden realiseringen af lokalplantillægget. Herudover findes en række mindre virksomheder langs Gammel Køge Landevej og Retortvej.

Støjgrænserne for virksomhedsstøj er for blandet bolig- og erhvervsbebyggelse 55 dB (man-fre kl. 7-18 og lør 7-14), 45 dB (man-fre kl. 18-22, lør 14-22 og søn- og helligdag 7-22) og 40 dB (alle dage 22-7).

Støjgrænserne for virksomhedsstøj er for etageboligområder 50 dB (man-fre kl. 7-18 og lør 7-14), 45 dB (man-fre kl. 18-22, lør 14-22 og søn- og helligdag 7-22) og 40 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 før der opføres ny bebyggelse med boliger.

Trafikstøj

Bebyggelsens anvendelse, placering og indretning skal forholde sig til Kommuneplan 2011's retningslinjer for støj. Det drejer sig om støj fra jernbanen, herunder den kommende København-Ringstedbane, der planlægges syd for det eksisterende baneareal, 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 med et støjniveau på mere end Lden 58 dB fra vejtrafik og Lden 64 dB fra jernbanetrafik. For offentlig og privat administration, liberale erhverv mv. er de tilsvarende støjgrænser Lden 63 dB fra vejtrafik og Lden 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 Lden 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 m²) ikke overstiger Lden 46 dB i møbleret sove- og opholdsrum.

De tilsvarende krav for støj fra jernbaner er Lden 52 dB. Alle opholds- og soverum skal have vinduer, der kan åbnes og samtidig overholde disse støjkraav.

Det tilsvarende krav for det indendørs støjniveau i kontor- og hotelbyggeri er Lden 51 dB fra vejtrafik og Lden 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 Lden 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 Lden 58 dB fra vejtrafik og Lden 64 dB fra jernbanetrafik.

Nye trafikantlæg skal placeres, udformes og om nødvendigt afskærmes, så ovenstående retningslinjer kan overholdes ved støjfølsom bebyggelse og ved rekreative arealer. Institutioner 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 Lden 46 dB. På de udendørs opholdsarealer så som skolegård, legeplads m.m. må trafikstøjniveauet ikke overstige Lden 58 dB. På boldbaner kan et højere støjniveau dog accepteres.

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 Lden der vægter støjen over døgnet.

Den trafik der skal ligge til grund for overholdelse af støjretningslinjer fremgår af Trafikstrategien for Valby. 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 (www.kbhkort.kk.dk) fra den tættestliggende større vej Retortvej viser, at der i 1½ m's højde er ca. 14-18 m fra vejmidten til 73 dB-linjen. Overslagsberegningen viser yderligere, at der i 1½ m's højde er ca. 20-50 m fra vejmidten til 68 dB-linjen. Afstandene reduceres noget ved brug af støjreducerende asfalt for både tunge og lette køretøjer med 1½ dB i gennemsnit i belægningens levetid.

I forbindelse med udarbejdelse af miljøredegørelse for anlæg den niveaufri udfletning af Øresundsbanen har Banedanmark kortlagt den forventede støjudbredelse fra togtrafikken efter etablering af en jernbanebro eller en – tunnel.

Resultatet af støjberegningerne viser for begge løsninger stort set samme støjudbredelse i lokalplanområdet som både dagens situation og 0-alternativets situation. Der etableres som en del af jernbaneprojektet støjafskærmning på nordsiden af jernbanearealet, men ikke på sydsiden ind mod lokalplanområdet. Af miljøredegørelsen fremgår det, at 64 dB-linjen, der Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi, ligger op til 90 m syd for de eksisterende jernbanespor indenfor lokalplanområdet, hvor der er eksisterende bygninger og op til 125 m, hvor der ingen bygninger er.

Bebyggelse og ubebyggede arealer, herunder primære opholdsarealer, skal placeres, udføres og indrettes således, at beboere i og brugere af lokalområdet i nødvendigt omfang skærmes mod støj, vibrationer og anden forurening fra vej- og jernbanetrafik.

Vurdering

Det vurderes, at nyt boligbyggeri, hvor den udendørs støjbelastning vil overstige den tilladte støjbelastning på op til Lden 68 dB for vejtrafik og op til Lden 52 dB for jernbanetrafik ved placering af byggeriet på grunden, afskærmning samt ved støjisolering, lejlighedsindretning m.v. kan overholde grænseværdierne for trafikstøj på Lden 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.

Vindforhold

Lokalt rundt om i landet forekommer variationer i vindforholdene.

Byområder med tæt, høj bebyggelse vil generelt have mindre vind end det åbne land. Til gengæld vil vinden være mere turbulent og uforudsigelig i byen. Højhus- og blokbyggeri kritiseres ofte for et ubehageligt og turbulent vindmiljø. En af årsagerne hertil er vindhastighedsprofilen med en stigende vindhastighed over terrænet. Det deraf følgende højere vindpres på den øverste del af bygningen transformeres i hvirveldannelser ned langs facaden og omdannes ved højhusets fod til generende turbulenser. Problemet øges med hushøjden og vindhastigheden - men også vindretning og bygningsgeometrien har indflydelse på problemets størrelse.

Der er ikke nogen fastsatte lovkrav til vindforhold omkring bygninger.

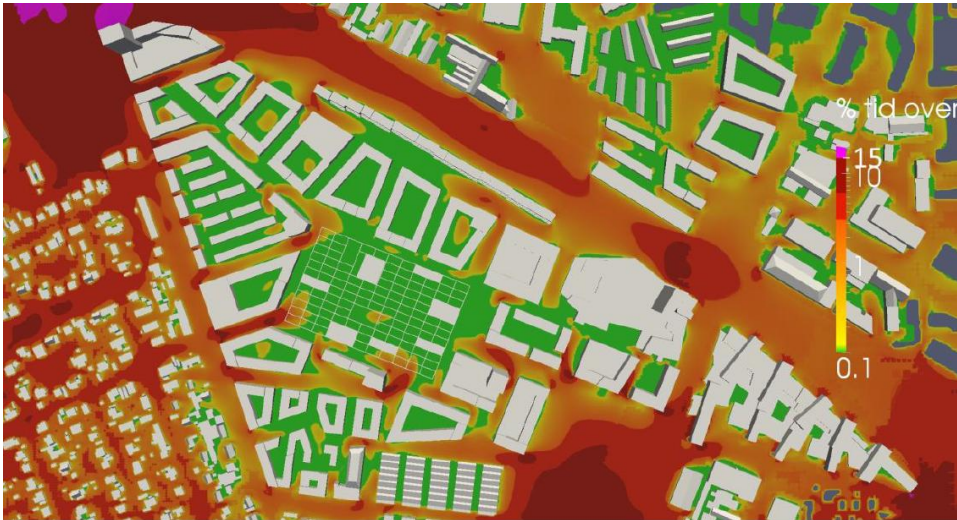
Byggeloven og det tilhørende bygningsreglement kræver dog, at det ved opførelse af nyt byggeri vurderes, om der skabes et acceptabelt fysisk miljø i og omkring ny bebyggelse, herunder også acceptable vindforhold.

Opfattelsen af komfort og vindmiljø er subjektiv, men en række studier har ført til udarbejdelse af nogle anbefalinger vedrørende vurdering af vindmiljø. I Danmark er der bl.a. udgivet SBI anvisning 128: Vindmiljø omkring bygninger fra 1981, hvori der redegøres for relevante forhold for projektering af et hensigtsmæssigt vindmiljø.

Lokalplantillægget giver mulighed for opførelse af en karrebebyggelse med strategisk placerede højhuse. Bebyggelsesstrukturen skaber en tæt kompakt by med variation og diversitet i byrum og bebyggelser organiseret som en række byggefelter rundt om den gamle Grønttorvshal. Denne tætte struktur fordrer, at der fortrinsvis bygges lavt op til 24 m, og der enkelte steder bygges i højden i op til 80 m. Ud langs banen bygges dog generelt højere i op til 30 m.

Vurdering

Karréstrukturen, som ligger som et fundament for bebyggelsesstrukturen samt de vinklede gadeforløb vil være med til at afbøde vinden generelt i området. Men der vil stadig kunne opstå vindgener her, især omkring højhusene, jf. figur 2. Det er derfor vigtigt, at aktive facader og udeopholdsarealer i gårdrum og gader placeres de steder, hvor der er et acceptabelt vindklima til ophold af længere varighed.



Figur 2. Vindforhold for området, beregnet uden lægigende foranstaltninger. Uddrag af vindanalyse udarbejdet af Vind-vind ApS, dateret 2014.11.05. Skalaen angiver den procentuelle andel af tiden, hvor vinden overstiger 6 m/s. Et miljø med 0,1 % tid over 6 m/s anses for acceptabelt til udeophold af længere varighed, mens 6% anses for acceptabelt til kortere ophold, 23 % til slentring og 43 % til hurtig gang.

Hvis man sammenholder områder, hvor der placeres højhuse og steder med aktive facader ser det ud til at være et sammenfald nogle steder.

Udadvendte facader er ikke nødvendigvis ensbetydende med udeophold af længere udadvendte facader set ud fra et vindklimamæssigt perspektiv. For at kunne skabe et mere acceptabelt vindklima kan der etableres lægigende foranstaltninger på terræn i form af træer eller elementer, jf. figur 3. Dette vil medføre at den turbulente vind omkring bygningerne vil blive mindre, så der opnås et bedre vindmiljø ved bygningerne – effekten af de lægigende foranstaltninger vil dog være afhængig af højden af disse.



Figur 3. Vindforhold for området, beregnet med lægivende foranstaltninger i form af træer. Uddrag af vindanalyse udarbejdet af Vind-vind ApS, dateret 2014.11.05.

De steder hvor højhuse er integreret i karréer må det forventes, at der vil være en negativ effekt på vindklimaet i større dele af gårdrummet. Det kan være vanskeligt at udbedre et forringet vindklima i et gårdmiljø, men lægivende foranstaltninger, jf. figur 3, vil kunne bidrage til at skabe områder med et fornuftigt vindklima. Den negative effekt på vindklimaet kan reduceres ved at have relativt smalle højhuse og ved at minimere højdeforskellen på de enkelte bygninger i karréen.

Ved etablering af karréerne bør man endvidere være opmærksom på at undgå store portarealer, idet det vil medføre gener i/omkring portåbningerne og i dele af gårdrummene.

I randområderne omkring det store Grønttorv kan det uden lægivende foranstaltninger, pga. kanalvirkninger og turbulensdannelse fra de omkringliggende bygninger, forventes at der vil opleves vindgener, såfremt områderne anvendes som opholdsarealer.

I den videre projektering af bebyggelsen bør vindforholdene bruges som grundlag for justering af aktive facader, udeopholdsarealer, geometri og endelig placering af bygninger samt lægivende foranstaltninger. Hermed kan der planlægges præcist for, hvor ophold af længere varighed bør undgås, og hvor der med fordel kan etableres steder med godt vindklima. Endvidere vil det kunne fastlægges hvor mange områder der vil kunne forbedres ved etablering af lægivende foranstaltninger.

Friluftsliv og rekreative interesser

Centralt i lokalplanområdet er det planen, at etablere en urban bypark, som bevarer stedets unikke industrifortælling og samtidig vil blive et grønt samlingssted for alle.

Grønttorvet skal være et sted hvor folk mødes, er fysisk aktive, nyder godt af nyttræer og et udflugtsmål med aktiviteter. Den industrielle baggrund med de tidligere bygningers tilbageværende konstruktioner forventes at give bydelen et unikt udtryk. Torvet vil rumme muligheder for forskellige legeaktiviteter for større børn, herunder boldbaner, indendørslegeplads, selvorganiseret idræt mm. , og vil desuden rumme opholdsmuligheder, midlertidig kulturudfoldelse og fællesfunktioner som fx markedshal, daginstitution og byttehal.

Vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at mulighederne for at udøve boldspil og andre former for motion og fysisk udfoldelse tilgodeses ved realisering af lokalplantillægget.

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 (LBK nr. 1427 af 04/12/2009). Derudover kan der være sket forurening af jord og grundvand på en række ejendomme, som forvaltningen ikke er bekendt med.

Ved realisering af lokalplanen skal der i forbindelse med anlægsarbejderne håndteres jord, herunder forurenede jord.

Forvaltningen vil stille krav om oprensning til de enkelte byggerier i forhold til deres fremtidige anvendelse. Skal der for eksempel 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. Håndtering og bortskaffelse af forurenede jord skal ske i henhold til Jordforureningsloven og jordflytningsbekendtgørelsen (BEK nr. 1479 af 12/12/2007).

I henhold til jordflytningsbekendtgørelsen 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. Anmeldelse kan ske via jordweb.dk.

Hvis der i forbindelse med byggeriet skal bortledes mere end 100.000 m³/år grundvand, eller hvis en grundvandssænkning står på i mere end 2 år, skal Teknik- og miljøforvaltningen ansøges om bortledningstilladelse. Her skal der endvidere indhentes tilladelse til udførelse af boringer og udledning af forurenede vand fra byggegruben. Skal der udledes oppumpet grundvand til kloak, Teknik- og miljøforvaltningen tillige søges om udledningstilladelse. Skal oppumpet grundvand udledes til recipient (vandløb, åer, søer, havnen mm) skal Teknik- og miljøforvaltningen søges om tilladelse.

Der gives ikke tilladelse til permanent dræning af grundvand i Københavns Kommune. Regler, retningslinjer og anmeldeskema kan hentes på Teknik- og Miljø's hjemmeside eller ved henvendelse til forvaltningen.

Vurdering

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

Regnvand

Global opvarmning og deraf følgende 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 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 belægninger, tøjvask etc. Kommunen har udarbejdet et katalog over LAR-løsninger, der kan anvendes som inspiration i forbindelse med bygge- og anlægsprojekter (findes på www.kk.dk/lar). I lokalplantillægget stilles krav om indarbejdelse af vandhåndterende elementer i byrummene og separat kloakering.

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 der i lokalplantillægget fastlægges tiltag til at imødekomme øgede regnmængder i henhold til kommunens krav omkring skybruds løsninger ved nybyggeri.

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.

Området opbygges med et klassificeret vejnet, hvor alle veje som udgangspunkt afvikler trafik i begge retninger, og hvor vejenes udformning afpasses i forhold til vejens trafikale funktion. Fra Retortvej etableres to primære adgangsveje, der vejbetjener hovedparten af områdets parkeringspladser og som anlægges i strategisk placerede parkeringshuse.

Ligeledes etableres en vejadgang fra Gl. Køge Landevej via Torveporten, der dog også fungerer som butiksgade. Herudover etableres hhv. allér og stræder. Alléerne udlægges med en bredde på minimum 14 m med gangzoner i begge sider. Stræder er korte, lokale veje hvor trafikken er meget begrænset og i øvrigt afvikles på de lette trafikanters præmisser. Herudover vil området blive etableret med et sammenhængende og fintmasket stinet til fodgængere og cykelister.

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 stiforbindelse over banen og med de øvrige naboområder: 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.

I lokalplan nr. 462 sigtes der på at der i videst muligt omfang skabes forbindelser og overgange mellem grønttorvet og de forskellige områder og bykvarterer, som området grænser op til. Det handler i vid udstrækning om de forbindelser, der kan skabes for de lette trafikanter, ud over dem som vejene naturligt skaber for både biler og lette trafikanter, eller vejforbindelser, der ønskes forstærket for at understrege deres trafikale betydning.

Det handler konkret om fire ekstra forbindelser. Mod vest ønskes forbindelsen mellem Grønttorvet og Nøddehaven på tværs af Retortvej forstærket som den vigtigste forbindelse til Grønttorvet fra vest. Her etableres en sikret krydsning for cykler og gående. Mod øst ønskes en supplerende og stærk funktionel stiforbindelse langs banen fra Grønttorvet, under Gammel Køge Landevej og frem til Ny Ellebjerg Station, en forbindelse der skal understøtte områdets stationsnærhed og dermed de bæredygtige transportformer. Mod syd og mod nord handler det om de to forbindelser, der skabes, såfremt der anlægges en ny højklasset hovedsti over jernbanen, parallelt med Gammel Køge Landevej.

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 nuværende Ringbane og drejer herfra mod syd kort før Vigerslev Allé Station. Vigerslevområdet vil blive et krydsningspunkt, hvor den nye bane København-Ringsted skærer Øresundsbanen mellem Kastrup og Hvidovre. Øresundsbanen benyttes i dag til godstog til og fra Sverige, men forventes i fremtiden også benyttet til togbetjening mellem Roskilde og Kastrup.

Der etableres således en niveaufri udfletning mellem de to stationer enten som en jernbanebro eller tunnel, som Øresundsbanen kan benytte til at passere enten over eller under de spor hvor højhastighedsbanen København-Ringsted skal forløbe. Udover at der skal anlægges en ny jernbanebro eller en jernbanetunnel, skal der lægges to nye spor. Vigerslev Allé krydses i dag af to fjernbanespor på hver sin bro. Det ene spor og brofag fjernes. I broløsningen erstattes brofaget af en bro til to spor, der kommer til at ligge omtrent samme sted. I tunnelloøsningen erstattes den af en jernbanetunnel til to spor under Vigerslev Allé. Efter krydsning af Retortvej dykker København-Ringstedbanen i en lav grav langs Kulbanevej.

Grønttorvet er beliggende i gangafstand til Ny Ellebjerg Station. Afstanden som gående, eller som cyklist, vil for mange være 600-700 meter og de længste gangafstande vil være maksimalt 1.000 meter. Ny Ellebjerg Station er et vigtigt trafikalt knudepunkt, der betjener både S-tog og regionaltog. Herudover er Ny Ellebjerg forventet endestation for den kommende Sydhavnsmetro, og en central station for intercitytogene, i forbindelse med København-Ringsted-banen, der pågår. De kommende boliger på Grønttorvet, vil derfor have en rigtig god kollektiv togbetjening, der vil kunne medvirke til at begrænse bilejerskabet i området. Grønttorvet ligger i nogenlunde samme afstand fra Vigerslev Allé S-togs station, der på positiv vis supplerer det kollektive tilbud, og dermed også kan understøtte de bæredygtige transportformer. Desuden forventes der også etableret Metro til Ny Ellebjerg inden for de næste 10 år. Herudover er der rutebusser på det omkringliggende vejnet og endelig er der, om end langsigtede, planer om at området kollektivt trafikbetjenes med en letbane.

Vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at området ved en hensigtsmæssig bebyggelsesplan som fastlagt i forslag til lokalplantillægget, vil kunne indrettes til et attraktivt byområde trods beliggenheden langs overordnede veje og jernbaner. De foreslåede forbedringer af krydsningsmulighederne over Retortvej og Gammel Køge Landevej samt stibro/tunneller 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. Der skal i udarbejdelse af de enkelte konkrete projekter tage hensyn til de omkringliggende bebyggelser og friarealer ift. evt. støjkast, især i forbindelse med opførelsen af langehus bebyggelser i den nordlige del af loklapanområdet.

Kulturarv

Bevaringsværdige bygninger

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

Vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at realiseringen af lokalplanen ikke vil have en negativ indvirkning på de bevaringsværdige bygninger i Håndværkerbyen.

Visuel effekt

Arkitektonisk udtryk i de nye bebyggelser

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

Polyform Arkitekter har udarbejdet en helhedsplan for et nyt attraktivt og levende boligområde på Grønttorvsområdet.

Helhedsplanens hovedgreb bevarer dele af Grønttorvets gamle torvehal og skaber her et grønt centrum fyldt med aktiviteter. Torvehallen opretholdes som kulturspor og omdannes til central plads', Grønttorvshallens areal, der skal være en destination og et samlingspunkt for bydelen.

Grønttorvshallens areal skal være et sted hvor folk mødes, er fysisk aktive, nyder godt af nyttetræer og et udflugtsmål med aktiviteter. Den industrielle baggrund med de tidligere bygningers tilbageværende konstruktioner forventes at give bydelen et unikt udtryk.

Grundstrukturen udgøres af nogle enkle og retningsgivende elementer, som tilsammen sikrer den grønne by med et klart hierarki af byrum og gaderum. Bygningsmassen er opstået fra en struktur af karrébebyggelser, som definerer den blandede bys masse. Herudover placeres enkelte tårne på strategiske steder, der skaber særlige kig og oplevelser, som man kender det fra resten af København.

Grønttorvet skal være en tæt, mangfoldig og varieret bydel. Udlægningen af byggefeltene, deres udformning og indbyrdes størrelser skal medvirke til at understøtte denne målsætning. Derved skabes en fleksibel struktur med bebyggelser i varierende skalaer.

Dette gøres med en række tilpassede karreer, som til sammen skaber stor variation i typologi og højder og derved enkelt og fleksibelt kan optage forskellige boligtyper og ejerformer.

Lokalplantillægget er udarbejdet i overensstemmelse med intentionerne i helhedsplanen.

Vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at lokalplantillægget bidrager til at omdanne det nuværende engros-markedsområde til et integreret boligområde. 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.

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 Københavns Kommunes generelle trafiktællinger.

Endvidere overvåges forurenede virksomheder via miljølovgivningen.