

# "NY ELLEBJERG- OMRÅDET"

Lokalplan nr. 448

Borgerrepræsentationen har den 23 september 2010 vedtaget lokalplanen  
Lokalplanen er bekendtgjort den 27. oktober. 2010



# INDHOLD

## Baggrund for lokalplanen

Lokalplanens formål .....	3
Baggrund .....	3
Lokalplanområdet og kvarteret .....	3
Planlægning .....	4
Fingerplan 2007 .....	4
Kommuneplan 2009 .....	4
Valby Bydelsplan 2009 .....	5
Byrumsanalyse for det sydlige Valby .....	6
Gældende lokalplaner .....	9
Aktuelle planinitiativer .....	9
Bevaringsværdier .....	11
Forslag til helhedsplan .....	11
Planmæssig og arkitektonisk vurdering .....	12
Intentioner i lokalplanen .....	13
Byrum .....	14
Bæredygtighed .....	14
Trafik .....	15
Miljøvurdering .....	15
Skyggediagrammer .....	18

## Lokalplanen

§ 1. Formål .....	20
§ 2. Område .....	20
§ 3. Anvendelse .....	20
§ 4. Vejforhold .....	22
§ 5. Bebyggelsens omfang og placering .....	23
§ 6. Bebyggelsens ydre fremtræden .....	25
§ 7. Ubebyggede arealer, byrum og parkering .....	28
§ 8. Foranstaltninger mod forureningsgener .....	36
§ 9. Bæredygtighed .....	37
§ 10. Særlige fællesanlæg .....	37
§ 11. Retsvirkninger .....	37
§ 12. Bortfald af lokalplaner .....	37
Kommentarer af generel karakter .....	37
Tegning nr. 1 .....	39
Tegning nr. 2 .....	40
Tegning nr. 3 .....	41
Tegning nr. 4 .....	42
Tegning nr. 5 .....	43
Tegning nr. 6 .....	44
Tegning nr. 7 .....	45

*Forsidefoto: Lokalplanområdet med den eksisterende jernbanestation set mod øst.*



Lodfoto med indramning af lokalplanområdet og gadenavne.

## BAGGRUND FOR LOKALPLANEN

### Lokalplanens formål

Lokalplanen skal muliggøre, at de tidligere industriejendomme omkring Ny Ellebjerg Station kan omdannes til et tæt bykvarter med en blanding af boliger og erhverv, herunder kreative erhverv og butikker. Der skal tages særligt hensyn til sammenhæng med de tilstødende områder, udnyttelse af stationsnærheden, bevaringsværdier, attraktive og trygge byrum samt bæredygtighed.

### Baggrund

Den nordlige del af Ny Ellebjerg-området er i dag fastlagt til industri i lokalplaner. I Kommuneplan 2005 var hele området fastlagt til blandet erhverv, herunder 2 enkeltområder med fokus på kreative erhverv, samt, for så vidt angår banearealerne, til offentlige tekniske anlæg (trafikanlæg mv.). Størstedelen af grundejerne har ønsket om, at området ændrer status, og flere arbejder med planer om nybyggeri. Området er centralt placeret i forhold til den igangværende og kommende byomdannelse af Valbys tidligere industriområder og i forhold til Ny Ellebjerg Station. For at få belyst mulighederne for den fremtidige udformning af området har Københavns Kommune, Valby Lokaludvalg og grundejerne gennemført et paralleloppdrag om idéforslag til en helhedsplan for området. I programmet tages der udgangspunkt i, at størstedelen af området ændrer status til blandet bolig

og serviceerhverv med en boligandel på mindst 25 pct., og at de vigtigste dele af den kreative zone fastholdes. Grundejerne har haft Hasløv og Kjærsgaard tilknyttet som byplankonsulent i hele forløbet. På baggrund af paralleloppdraget besluttede grundejerne, at idéforslaget fra Tegnestuen Vandkunsten skulle danne grundlag for det videre planarbejde. Tegnestuen har efterfølgende sammen med de enkelte grundejere og kommunen viderebejdet forslaget parallelt med udarbejdelse af forslaget til Kommuneplan 2009. Grundejerne har herefter anmodet om, at det reviderede forslag danner grundlag for udarbejdelse af en lokalplan, der er i overensstemmelse med rammerne i Kommuneplan 2009.

### Lokalplanområdet og kvarteret

Lokalplanområdet, der ligger ved Ny Ellebjerg Station ud til Gammel Køge Landevej, Carl Jacobsens Vej og Følager, har et samlet areal på ca. 18 ha. De byggeretsgivende grundarealer udgør ca. 2,6 ha syd for banen og ca. 9,2 ha nord for banen, mens resten er bane- og vejarealer. Området er en del af det gamle Valby Industriekvarter, og den del, der ligger nord for banen, er domineret af nogle af Københavns ældste bevarede industrianlæg. Disse anlæg udgør et markant bygningsmiljø med høj arkitektonisk og kulturhistorisk kvalitet. Sukkertoppen, der er ombygget og indrettet til en afdeling af Københavns Tek-

niske Skole, er et eksempel på et vellykket genbrug af industribygninger. Den er samtidig et værdifuldt fikspunkt i denne del af Valby. Henkels anlæg, der er under afvikling som industri, er et andet vigtigt bygningskompleks. Den ca. 19.000 m<sup>2</sup> store bebyggelse Carl Jacobsens Vej 16 er også et bevaringsværdigt tidligere industri anlæg, der har skiftet anvendelse primært til kreative erhverv. Mod nord grænser området op til medicinalvirksomheden Lundbeck og boligområdet ved Kløverbladsgade og Tre kronergade med bevaringsværdige huse i 1½ og 2½ etage. Den del af området, der ligger syd for banen, er præget af uensartet lav bebyggelse, hvilket bl.a. skyldes, at areaerne gennem en årrække var reserveret til et overordnet vejanlæg. Den største grund ejes af statens ejendoms-selskab Freja ejendomme A/S, og bebyggelsen på denne grund forudsættes nedrevet. Op til området ligger bl.a. autovirksomheder, et dyrehospital, et byggeområde og 15 træhuse, der en del af A/B Lejren. Andelsforeningens øvrige 60 træhuse ligger på den anden side af Køge Bugt-banen ved Ellebjergvej, Pilestykket og Ellestykket. Ny Ellebjerg Station, der åbnede i januar 2007, er station på Køge Bugtbanen og endestation for Ringbanen. Den forventes opgraderet væsentligt med anlæg af Ringsted-banen og genetablering af persontogstrafik på Øresundsforbindelsens godsbane, nu med stop på Ny Ellebjerg. Hovedadgangen sker fra den busbetjente forplads mod nord med adgang fra Carl Jacobsens Vej. Der er sekundære adgange fra forpladsen mod syd og vest, der er forbundet via en gennemgang under Køge Bugtbanen. Forbindelsen til forpladsen mod nord er mere kompliceret og sker via trapper/eleveratorer og perronerne langs Køge Bugtbanen. Øst for området ligger et boligområde med villaer samt etageboliger langs Sjøelør Boulevard. Her ligger der også skoler og institutioner. Vest for ligger F.L. Smidth-området, der er under omdannelse til boliger og serviceerhverv, samt Grønttorvsområdet, hvor der er planlagt en omdannelse ligeledes til boliger og serviceerhverv.

## Planlægning

### Fingerplan 2007

Ifølge Fingerplan 2007, der er Miljøministeriets landsplandirektiv for planlægning i hovedstadsområdet, skal stationsnære kerneområde udnyttes med bebyggelse

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

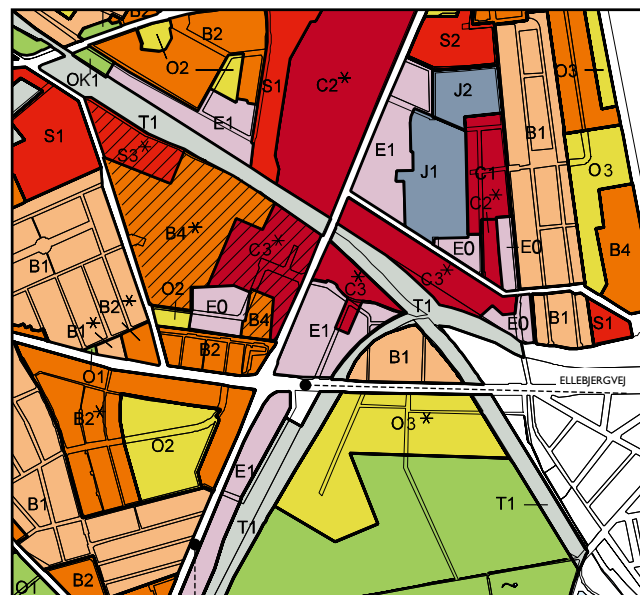
Kort, der viser rammerne i Kommuneplan 2009.

sesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Kerneområder afgrænses med udgangspunkt i gangafstande på op til 600 m fra stationen. Hele Ny Ellebjerg-området ligger inden for denne afstand omkring Ny Ellebjerg Station, der er udpeget som knudepunktstation. Ved knudepunktstationer skal det tilstræbes, at byggemulighederne forbeholdes regionale funktioner, herunder kontorerhverv og detailhandel.

### Kommuneplan 2009

I Kommuneplan 2009 er området udpeget som byudviklingsområde, og rammerne er ændret til et C2\*-område, to C3\*-områder og tre E0-områder. C3 er en ny områdekategori med en maksimal bebyggelsesprocent på 185, der anvendes, hvor der ønskes en fortætning i stationsnære områder for at styrke grundlaget for den kollektive trafik. For hvert af C2\* - og C3\*-områderne gælder, at mindst 25 pct. af etagearealet skal være boliger. For 2 af områderne - Ny Ellebjerg nord og Ny Ellebjerg syd - gælder, at den maksimale bebyggelsesprocent beregnes for hvert af områderne under ét. For Ny Ellebjerg Syd gælder, at boliger kan opføres som kollegieboliger. E0-områder er en kategori, der opretholdes ud fra ønsket om at tilgodese kreative erhverv. Her gælder, at den maksimale bebyggelsesprocent på 60 kan fraviges ved fastlæggelse af bebyggelsen som bevaringsværdig og som bebyggelsesplan i en lokalplan. Der fastlægges nye normer for parkering. I C2- og C3-områderne skal parkeringsdækningen være af størrelsesordenen og må ikke overstige 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal, dog 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal i forbindelse med byggeri til butiksmål. I E0-områderne skal parkeringsdækningen være af størrelsesordenen og må ikke overstige 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal. Gammel Køge Landevej er fordelingsgade, og Carl Jacobsens Vej er bydelsgade. Ny Ellebjerg Station er udpeget som knudepunktstation.

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



Området udpeges som lavenergiområde efter lavenergi-klasse 1.

Forslaget til lokalplan er i overensstemmelse hermed.

### **Valby Bydelsplan 2009**

Valby Bydelsplan er udarbejdet i et samarbejde mellem Valby Lokaludvalg og Økonomiforvaltningen. Desuden har fagforvaltningerne løbende deltaget 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. Bydelsplanen er vedtaget af Borgerrepræsentationen i juni 2009, og den vil indgå som bilag til Kommuneplan 2009 med status som handlings- og temaplan. Bydelsplanen angiver lokaludvalgets og forvaltningernes fælles retningslinjer og principper for udviklingen af Valby, men uden at der er tilknyttet økonomi eller lovmæssige kompetencer.

Bydelsplanen 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 karakter-

fulde 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 parallelopdrag for både Grønttorvet og Ny Ellebjerg.

*De bevaringsværdige industribygninger mellem jernbanen og Carl Jacobsens Vej med Sukkertoppen som et vigtigt fikspunkt. Et andet markant byggeri er Skandinavisk Henkel med tårnet i baggrunden.*



*Bebyggelsen Carl Jacobsens Vej 16 er bevaringsværdig og anvendes bl.a. til kreative erhverv.*

## 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 til de omgivende områder. Byrumsanalysen er et internt arbejdsdokument, som bearbejdes løbende af Teknik- og Miljøforvaltningen. Valby er et trafikknudepunkt, hvor det er nemt at komme til og fra med offentlig transport eller bil. Men trafikken er også den største udfordring. Valby gennemskæres af stærkt trafikerede veje og jernbaner. Hertil kommer Ringstedbanen, der er under planlægning med et forløb gennem det sydlige Valby.

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, overgange i lyskryds, broer og tunneler. Det skal være nemt at komme rundt på cykel og til fods uden at skulle tage store omveje. Byudviklingen forstærker ønsket om etablering af flere broer og tunneler, der forbinder på tværs af jernbanestrækningerne, især for at sikre forbindelser mellem de ny 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 formes med fokus på grønt indhold og rekreativ værdi. Eksempelvis kan en række stier gøres grønnere og fremstå som 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 tillukkende. Små byrum kan indrettes for uorganiseret udeliv og skabe rammer for "mødet i byrummet".

Centrale 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, der hvor Ny Ellebjerg Station og Grønttorvsgrunden 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. Alle borgere i Valby skal have nem adgang til grønne områder. Længs banestrækningerne kan grønne korridorer opretholdes. 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 flyde, samtidig med at alléplantninger 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.



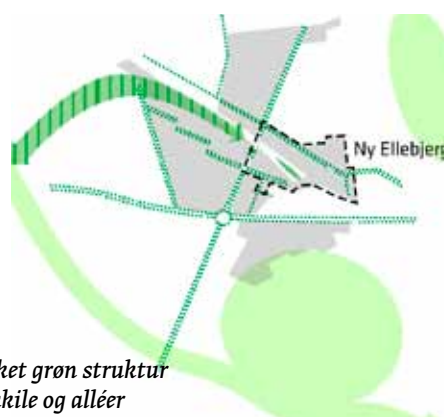
Eksisterende barrierer: Jernbaner og store veje samt nye passager på tværs



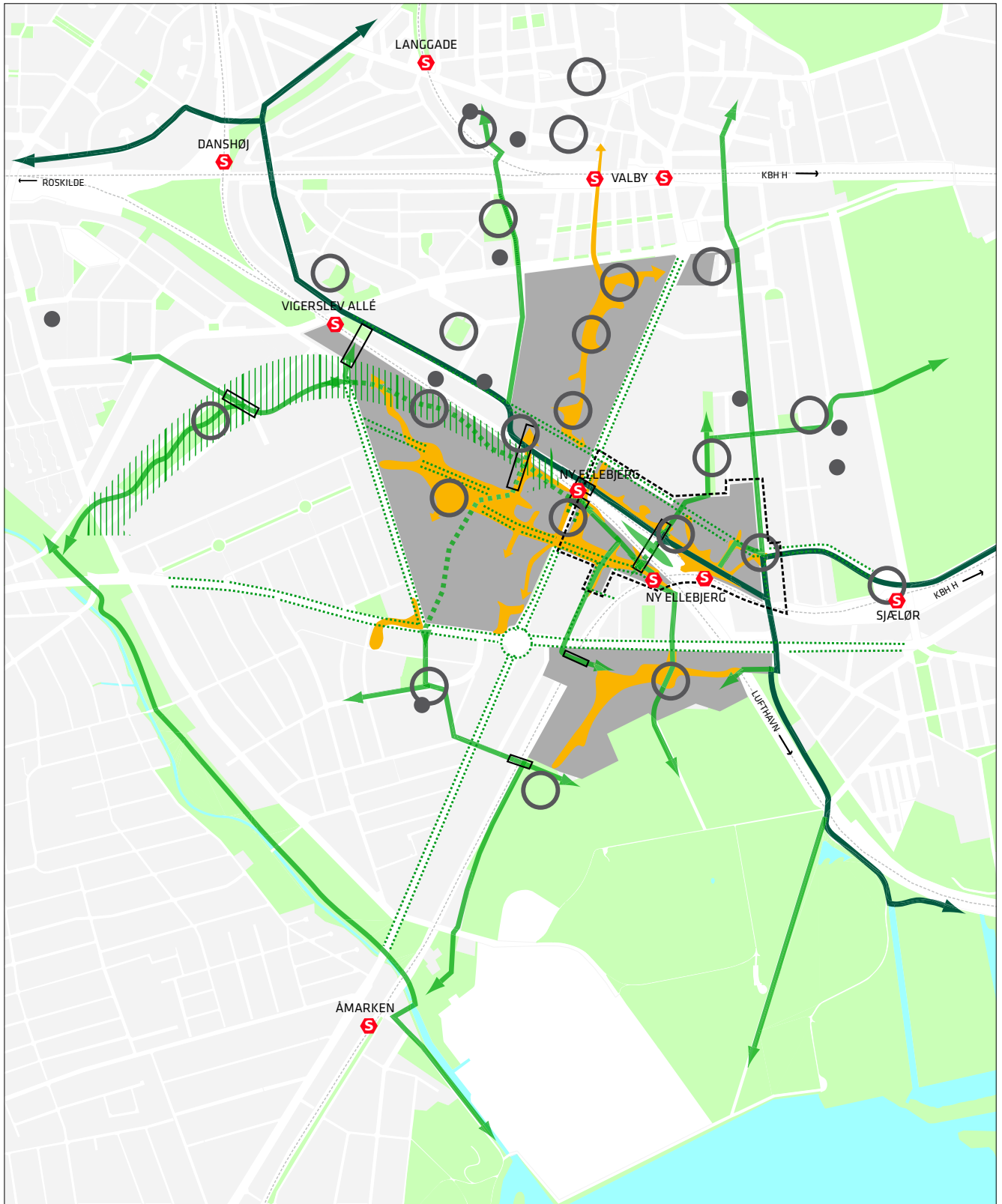
Forbindelser med skoler, attraktioner og grønne områder











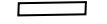



Nye strøg i udbygningsområderne

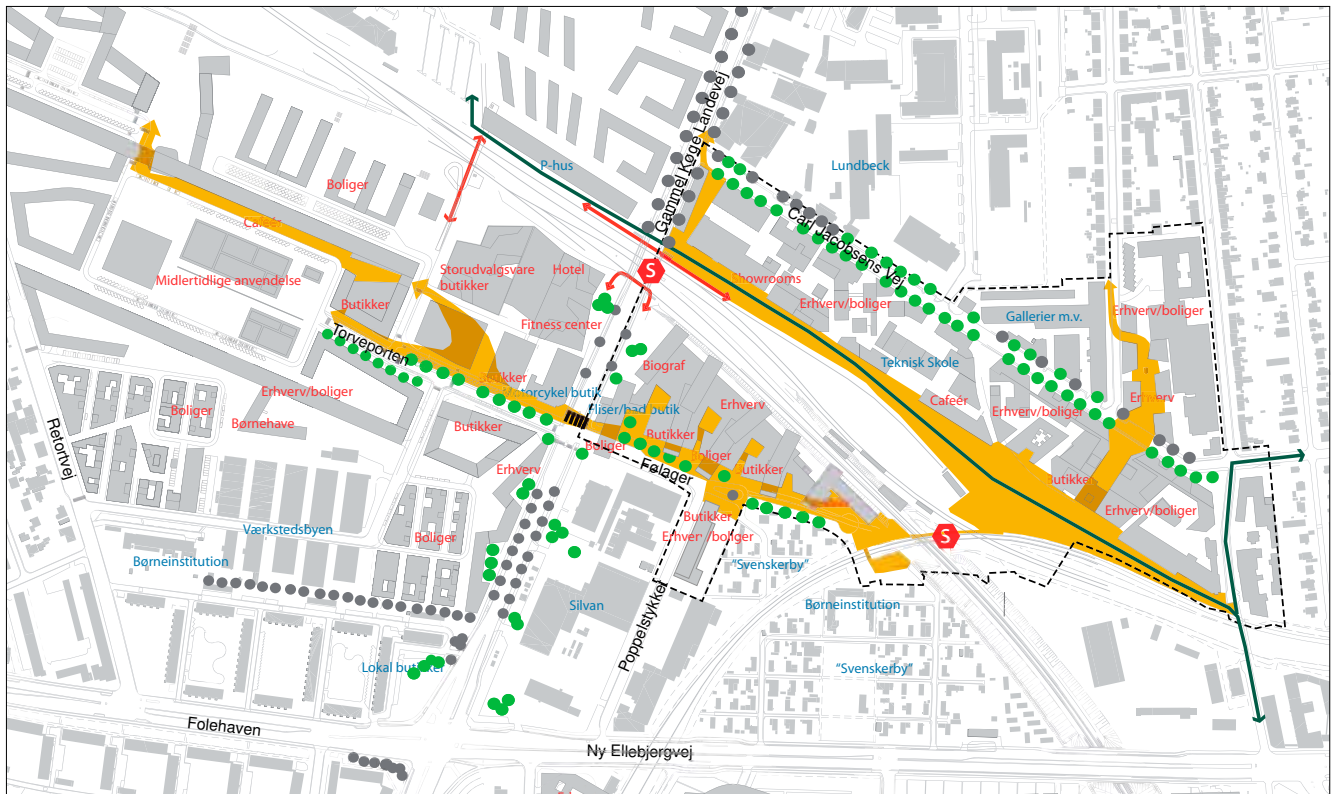


Styrket grøn struktur  
Parkkile og alléer



Byrumsanalyse for det sydlige Valby - vision for byrum og forbindelser

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







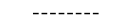



**Byrumsanalyse for det sydlige Valby med fokus på Ny Ellebjerg-området.**

Det er vigtigt at skabe nye forbindelser samt forbedre de eksisterende til de nuværende og kommende attraktioner i det sydlige Valby. Banearealer og indfaldsveje skal kunne passeres, og kvarterets dele skal kunne fungere sammen.

Central i udviklingsplanerne er den nye "strøggade" Torveporten og Følager, der er placeret mellem to af de nye udviklingsområder. Der vil være en blanding af handel, erhverv, service og boliger, og muligheder for midlertidige funktioner, kreative erhverv og kultur, der kan udnytte ombyggede haller og gamle industrilokaler. Trykke adgange til stationen fra vest og syd samt "strøggadens" krydsning af Gammel Køge Landevej skal gives en særlig opmærksomhed.

Derudover er det vigtigt for at kunne binde hele det sydlige Valby sammen, at brede fortove, gode fodgængerfelter og cykelstikryds, nye tunneler under vejbroen og nye stibroer over banearealerne etableres.

-  Fodgængerstrøg med sekvenser af pladser, opholds- og aktivitetsområder samt evt. handel og kultur
-  Vedtagne cykelruter
-  Eksisterende træer ved vejene
-  Nye træer ved vejene
-  Eksisterende anvendelse
-  Mulig fremtidig anvendelse
-  Grænse for lokalplan "Ny Ellebjerg-området"
-  Ønskelige nye forbindelser over banen og under Gammel Køge Landevej



Arealet nord for Ringbanen indgår i det fremtidige fodgængerstrøg med et opholds- og aktivitetsområde og en strækning af den grønne cykelrute "Valbyruten".



## Gældende lokalplaner

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. Disse lokalplaner giver grundejerne problemer, idet de begrænser anvendelsesmulighederne i forhold til kommuneplanens rammer.

## Aktuelle planinitiativer

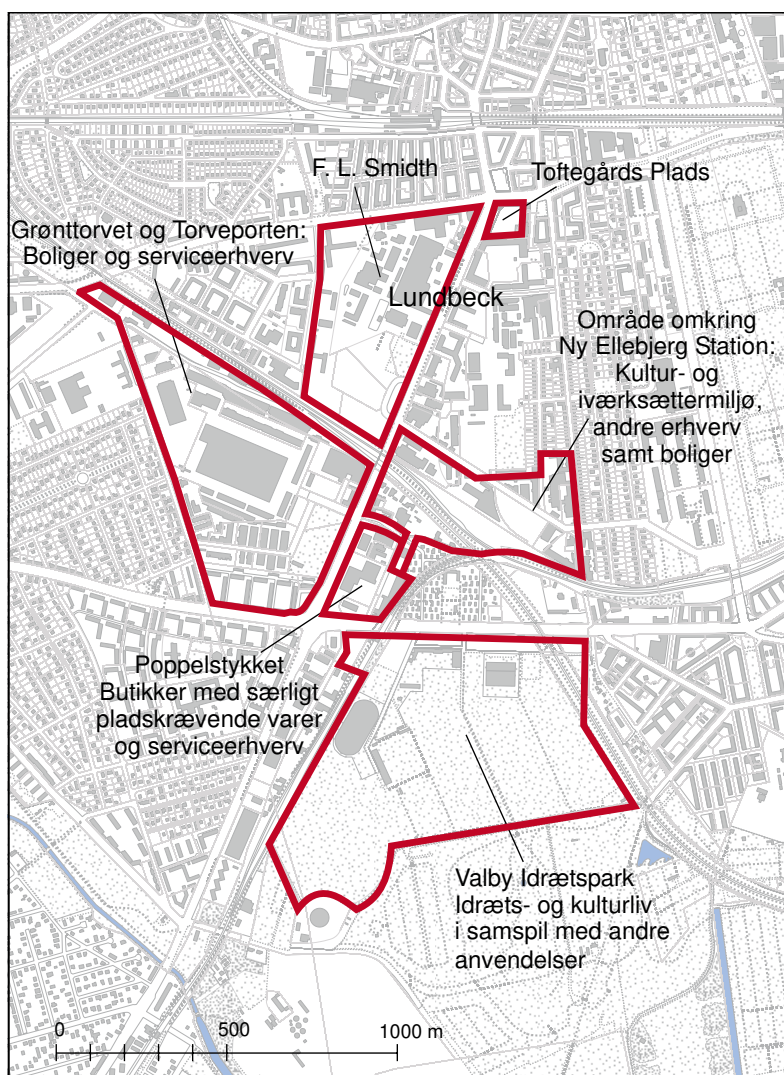
For *F.L. Smidth-området* er omdannelse fra industri til boliger og serviceerhverv godt i gang i den sydlige del af området, hvor opførelse af over 500 boliger, heraf ca. 120 rækkehuse, snart er afsluttet. På den nordlige del af området er en række bevaringsværdige industribygninger ombygget til nye formål. De eksisterende bygninger har et etageareal på ca. 55.000 m<sup>2</sup>, hvoraf en betydelig del bibeholdes. Den samlede rummelighed i de 2 delområder er ca. 210.000 m<sup>2</sup>, hvoraf ca. 125.000 m<sup>2</sup> bliver boliger. På F.L. Smidth's ejendom ved Ramsingsvej er der en restrummelighed til serviceerhverv på ca. 17.000 m<sup>2</sup>.

For *Toftegårds Plads Syd*, der har en meget vigtig placering som bindeled mellem det centrale Valby og det sydlige Valby med de nye udviklingsområder i det gamle indu-

strikkvarter og Valby Idrætspark, er der afsluttet en international idékonkurrence med 4 vindere. Det er endnu ikke besluttet, hvordan der skal arbejdes videre med forslag til nyindretning af pladsen.

*Medicinalvirksomheden Lundbeck* er den helt dominerende virksomhed på østsiden af Gammel Køge Landevej. På det over 17 ha store område, hvor virksomheden har administration og forskningslaboratorier, sker der løbende fornyelser. Desværre er virksomheden af sikkerhedshensyn nødt til at have området indhegnet, hvilket begrænser forbindelsesmulighederne på langs og tværs.

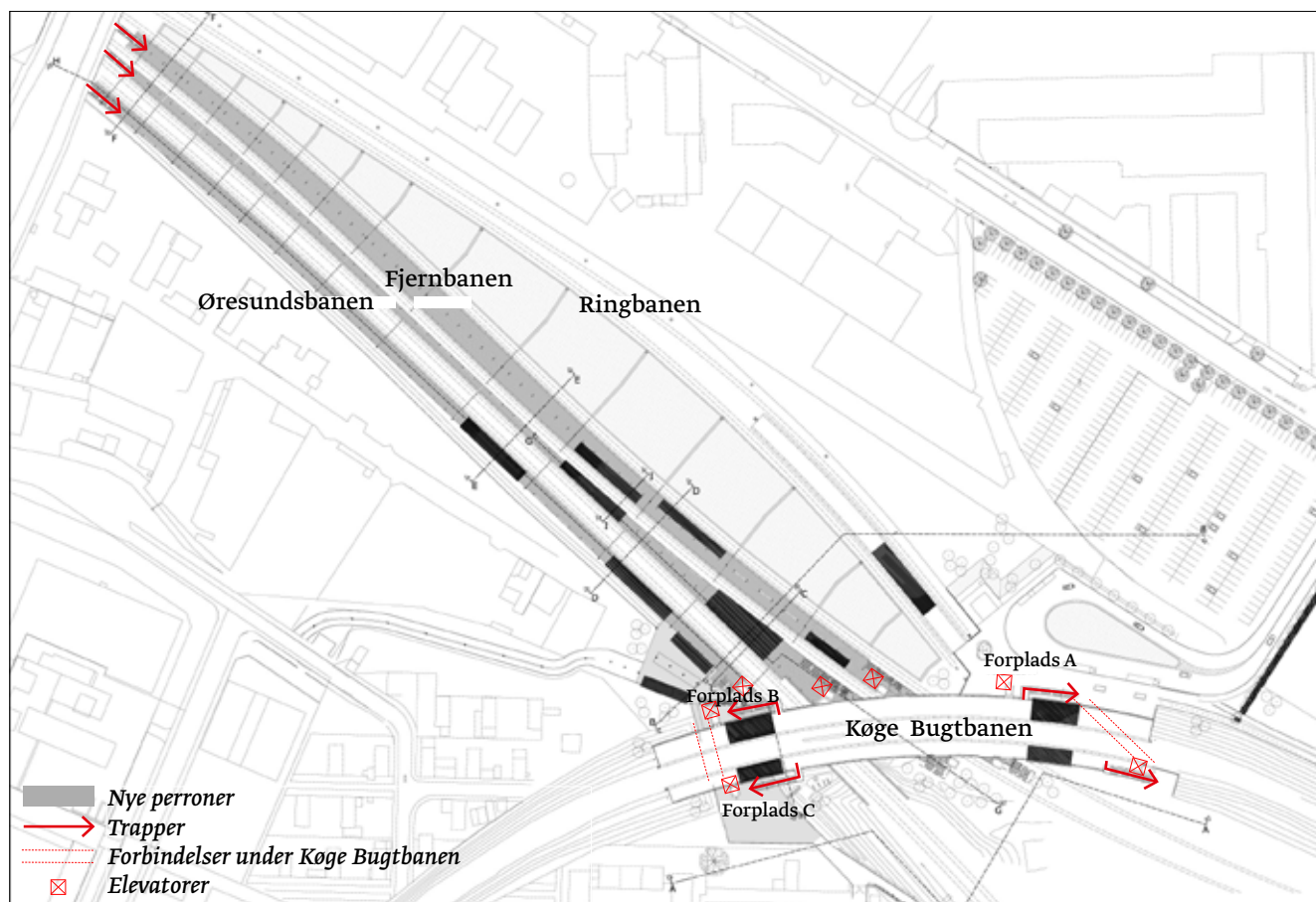
*Grønttorvet* har besluttet sig for at flytte til Taastrup og har indgået en aftale om salg af arealet til CVM Development bestående af Hoffmann Ejendomme og Carlyle Group. For at få belyst udviklingsmulighederne er der gennemført et paralleloplæg. Der ønskes idéoplæg til et helt nyt bykvarter med boliger, erhverv og offentlig service i det ca. 30 ha. store område, der foruden Grønttorvet bl.a. omfatter Værkstedsbyen og det kommunale boldbaneareal syd for Torveporten. Desuden indgår ejendommene nord for Torveporten, hvor der ønskes opført nybyggeri med et hotel i 24 etager, butikker, liberale erhverv og boliger. Samlet forventes der i hele Grønttorvsområdet over en årrække mulighed for nybyggerier med ca. 385.000 m<sup>2</sup> etageareal, hvoraf knap halvdelen skal være boliger. CMV Development har i juli 2009 trukket sig ud



*Kort, der viser områderne i det sydlige Valby, hvor der er eller er ved at blive taget initiativ til planer for omdannelse.*



Foto, der viser forbindelsen under Køge Bugt-banen mellem Ny Ellebjerg Stations vestlige og sydlige forplads.



Det seneste forslag til udvidelse af Ny Ellebjerg Station, udarbejdet af Claus Bjarrum Arkitekter for Trafikstyrelsen. Med rødt er fremhævet eksisterende og nye elevatorer og trapper samt de 2 eksisterende forbindelser under Køge Bugtbanen.

af aftalen, men Grønttorvet fortsætter udviklingsarbejdet med en ny plan og flytning til Taastrup.

For området ved Poppelstykket syd for Følager, der er domineret af butikker med særlig pladskrævende varer, herunder Silvan, er der fremsat ønsker om ny lokalplan.

For de nævnte udviklingsområder i det sydlige Valby under ét, inklusive Ny Ellebjerg-området og de igangværende byggerier på F.L. Smidth-området, er rummeligheden for nybyggeri af størrelsesordenen 700.000 m<sup>2</sup>, hvoraf omkring halvdelen er boliger svarende til ca. 3.500 nye boliger.

For Valby Idrætspark har der været arbejdet med forslag til en helhedsplan og efterfølgende lokalplan i forlængelse af en arkitektkonkurrence og kommunale beslutninger med henblik på her at skabe et nyt bykvarter med idræt, boliger og erhverv. I første fase prioriteres idrætsanvendelsen.

For Ny Ellebjerg Station arbejder Trafikstyrelsen med forslag til udvidelse ved anlæg af perroner på Øresundsbanen, hvis den igen besluttes benyttet til persontog, og på den eventuelle nye bane til Ringsted. Dette vil gøre Ny Ellebjerg Station til højklasset trafikknudepunkt. Desuden arbejder Banedanmark med forslag til fornyelse af broen, der fører Gammel Køge Landevej over banen, hvilket forventes at give mulighed for adgang til perroner fra broen og for etablering af stier under broen på begge sider af banen og dermed forbindelser til F.L. Smidth-området og til Grønttorvsområdet. Tegningen viser Trafikstyrelsens seneste forslag til udvidelse af stationen.

#### Bevaringsværdier

Området er en del af det tidligere Valby Industri kvarter

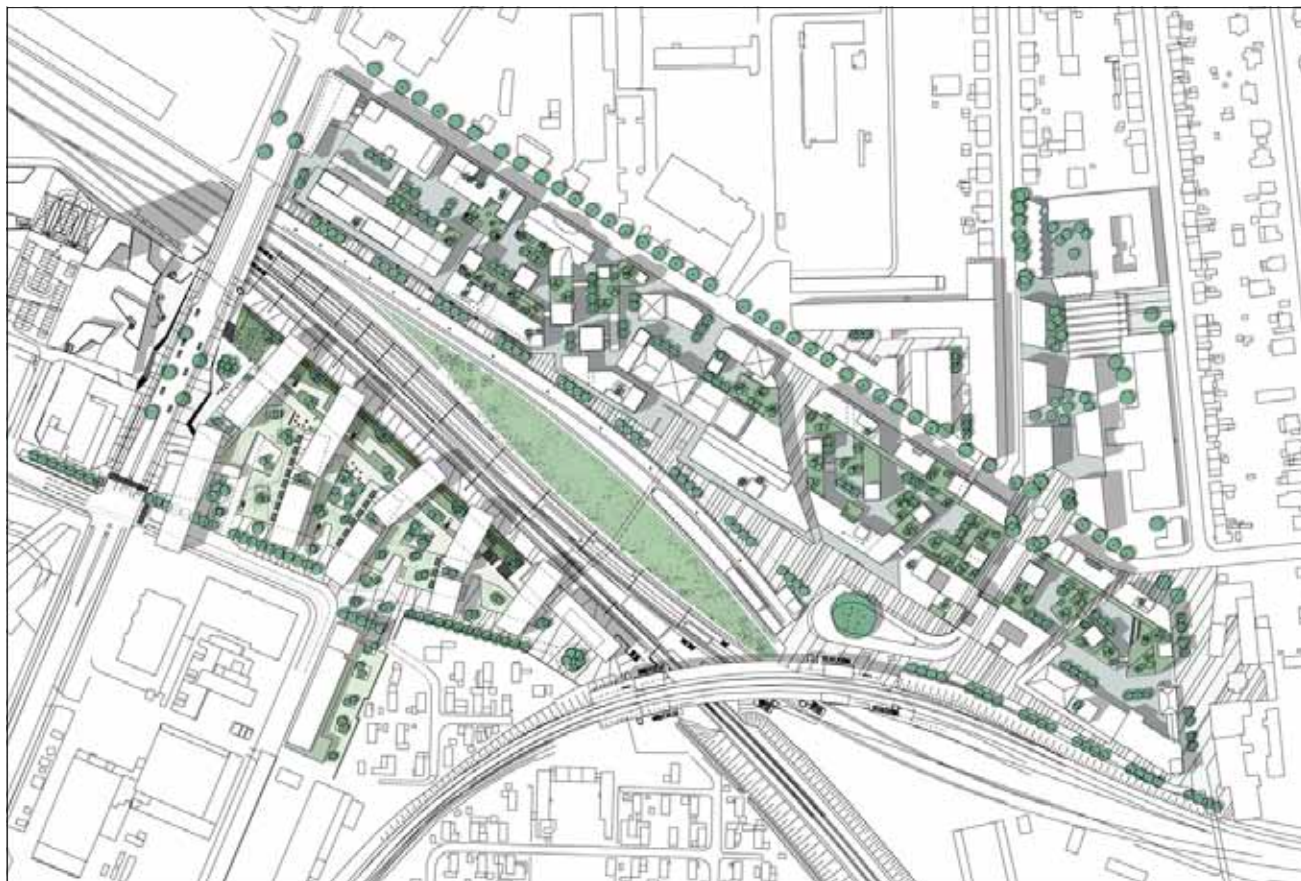
og rummer fra den tid en række bygninger og anlæg, der har arkitektonisk og/eller kulturhistorisk høj værdi, ligesom der findes bevaringsværdige træer.

#### Forslag til helhedsplan

Det fremsendte forslag til helhedsplan opdeler området i 3 kvarterer, der betegnes henholdsvis den grønne bydel syd for banen, den røde bydel ved Carl Jacobsens Vej og SOHO ved Trekronergade.

Den grønne bydel har Følager og dennes forlængelse til den vestlige stationsforplads som det vigtigste strukturerende element og skal ses i samspil med Torveporten på den anden side af Gammel Køge Landevej, hvor den udgør hovedadgangen til det nye bykvarter i Grønttorvsområdet. 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 5-7 etager. Plinten anlægges med opholdsarealer og afskærms mod banen for at forebygge støjgener. I forhold til terrænniveau og den eksisterende bebyggelse på matr.nr. 258 ibid., Gammel Køge Landevej 73, placeres blokkene delvis på søjler/trappetårne, hvorved der opstår et gennemgående portmotiv i byrummet omkring Følager frem til stationsforpladsen. På ejendommen syd for Følager opføres der en kombination af butik, anden serviceerhverv og boliger i 3-4 etager samt i et punkt hus i 10 etager, der skal fungere som landmark i forhold til adgangen til stationsforpladsen. Der etableres træbeplantning for at give området et grønt præg i samspil med haverne ved træhusbebyggelsen, allébeplantningen langs Gammel Køge

Tegning, der viser Vandkunstens forslag til en helhedsplan for området.



Landevej og den planlagte træbeplantning i Torveporten. Opholdsarealerne på plinten begrønnes, ligesom der sker en begrønning af plintens facade mod banen. Det samlede etageareal er angivet til ca. 47.800 m<sup>2</sup>, svarende til en bebyggelsesprocent på ca. 183 fordelt med 185 nord for Følager og 174 syd for. Der bibeholdes ca. 1.800 m<sup>2</sup>, og mindst 25 pct. af etagearealet bliver boliger.

Den røde bydel er domineret af de eksisterende bevaringsværdige industribygninger i røde mursten. Her tilføjes der nye bygninger, der kan skabe tæthed og nye byrum, og som har rød tegl som det gennemgående materiale. Stræder, porte, passager og små torvedannelser opstår i et bevidst labyrintisk mønster, og langs banen etableres der bl.a. en cykelrute. Boliger orienteres, så grænseværdierne for trafikstøj overholdes, og der placeres udadvendte funktioner i stueetager, hvor det kan understøtte bylivet, herunder især ved stationsforpladsen og primære adgange hertil. Det samlede etageareal er angivet til ca. 98.000 m<sup>2</sup>, svarende til en bebyggelsesprocent på 185. Der bibeholdes ca. 39.000 m<sup>2</sup>, og mindst 24.500 m<sup>2</sup> af nybyggeriet bliver boliger svarende til 25 pct. af rummeligheden.

SOHO omfatter arealer langs Kløverbladsgade og tager navn efter tegnestuen COBE's bidrag til parallelopdraget, idet Keops, som ejer den grund, der rummer potentiale for omdannelse, har engageret denne tegnestue til at udarbejde forslag hertil. Den eksisterende bebyggelse på den nordlige del af ejendommen bevares, og der suppleres med 8 nye meget forskellige bygninger. Byrummet mellem bygningerne er udformet i sammenhæng med

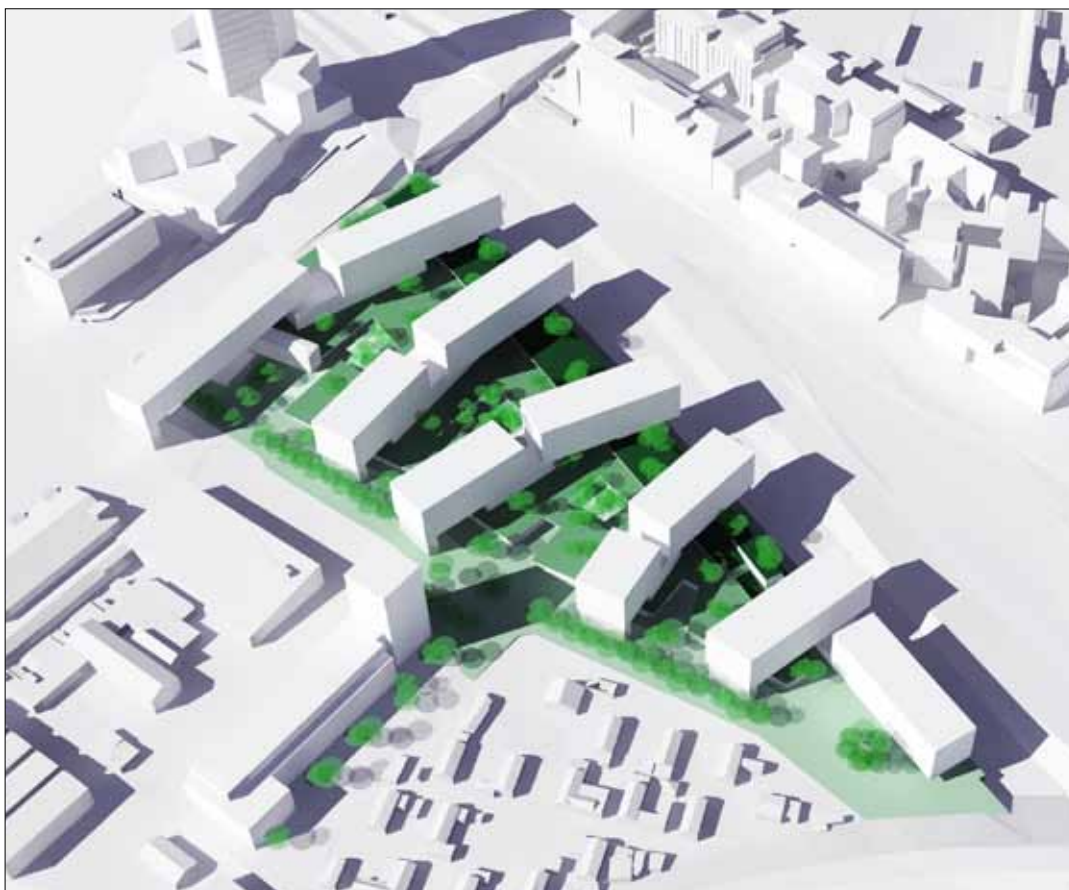
Vandkunstens forslag om en bredere adgang til stationsforpladsen. Nybyggeriet er på ca. 12.100 m<sup>2</sup>, hvilket sammen med eksisterende bebyggelse på ca. 1.300 m<sup>2</sup>, der bibeholdes, svarer til en bebyggelsesprocent på 150 for den vestlige del af ejendommen, hvor mindst 25 pct. af etagearealet bliver boliger.

For alle 3 områder forudsættes parkering til nybyggeri med én plads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal, dog én plads pr. 100 m<sup>2</sup> butiksetageareal, helt overvejende etableret i konstruktion i plint og kældre, eventuelt som fællesanlæg. Der vil være mulighed for at etablere en ny stibro over banen, især hvis det kan kombineres med den udvidelse af stationen, der forventes med anlæg af perroner på Ringstedbanen og på Øresundsbanen. Af lokalplantegning nr. 6 fremgår de stiforbindelser, der indgår i forslaget til helhedsplan.

### Planmæssig og arkitektonisk vurdering

Planen rummer en attraktiv blanding af boliger og erhverv, herunder butikker og andre udadvendte funktioner, der skal understøtte ønsket om byliv og tryghed ikke mindst langs adgangsstrøgene til stationsforpladserne. Området rummer en række tidligere industribygninger af høj arkitektonisk og/eller kulturhistorisk værdi, der fastlægges som bevaringsværdige, og som er velegnede til kreative erhverv, hvilket allerede afspejles især i brugen af bebyggelsen Carl Jacobsens Vej 16-20. Boligerne placeres, hvor der ikke er problemer i forhold til støj fra vej og jernbane, og hvor der er de bedste lysforhold. Bebyggelsen mod Gammel Køge Landevej er i den grønne

*Illustration fra Vandkunsten med fokus på den grønne bydel med det vigtige strøg langs Følager, der skaber forbindelse mellem Torveporten/Grønttorvet og stationen.*



*Den røde bydel med dens mange bevaringsværdige industribygninger i røde mursten. I forgrunden det brede baneterræn, hvor der ønskes en landskabsmæssig bearbejdning i forbindelse med stationens udvidelse.*



bydel trukket tilbage for at give plads til et nyt byrum i samspil med hotelprojektet på den modsatte side af vejen. Plintløsningen sikrer, at friarealerne kan beskyttes mod støj fra banen, og portmotivet i længehusene på tværs af byrummet langs Følager frem til stationsforpladsen vil give området sin egen identitet. Der er sket en bearbejdning af de landskabelige og grønne tiltag bl.a. for at skabe sammenhæng på tværs af Gammel Køge Landevej til Torveporten og Grønttorvsområdet. Med den røde bydel kan der skabes et unikt område, hvor de bevaringsværdige bygninger indgår i et tæt samspil med nybyggerier. Mellem og langs bygningerne skabes der spændende offentligt tilgængelige byrum, der varierer i størrelse og karakter. SOHO rummer også varierede byrum, hvor de meget forskellige nye bygninger opføres i samspil med eksisterende bygninger, der bevares.

### Intentioner i lokalplanen

Lokalplanen skal udgøre det planmæssige grundlag for at omdanne industriejendommene omkring Ny Ellebjerg Station til et tæt og funktionelt blandet bykvarter i samspil med de tilgrænsende områder i det sydlige Valby. Tætheden og funktionsblandingen er begrundet i beliggenheden op til Ny Ellebjerg Station, der som nævnt forventes udvidet til et højklasset trafikalt knudepunkt. Der ønskes mange arbejdspladser, boliger og besøgsmaal for at styrke den kollektive trafik og dermed den bæredygtige by. Tre underområder (IA, IB og IC) fastlægges derfor til boliger og serviceerhverv. Samtidig fastholdes 2 underområder (IIA og IIB) til blandet erhverv med mulighed for bl.a. kreative erhverv og boligfunktioner i tilknytning til den enkelte virksomhed. Det sidste underområde (III) fastlægges til baneformål, herunder station. Krav om udadvendte funktioner i stueetager, herunder



*3D-illustration fra Vandkunsten, der viser Følager set fra Gammel Køge Landevej ved Torveporten. Der opstår et portmotiv ved at bygge over vejen og eksisterende bebyggelse.*

Illustration fra SLA, der viser et eksempel på udformning af plinten langs nordsiden af banen i den røde bydel. Cykelruten placeres parallelt med plinten og afgrænses med en mur/hegn mod banen. Træer plan-tes mellem plint og cykelrute.



butikker, skal understøtte ønsket om at skabe byliv og trykthed i de byrum, der skaber forbindelser til stationen. Med lokalplanens bestemmelser lægges der således vægt på gode forbindelser mellem stationen og de omgivende eksisterende bykvarterer og de kommende udviklingsområder, såsom Grønttorvsområdet og Valby Idrætspark. Grundene langs Carl Jacobsens Vej, Trekronergade og Kløverbladsgade rummer mange eksisterende bygninger, der har høj arkitektonisk og/eller kulturhistorisk værdi som vidnesbyrd om Valbys industrielle udvikling, og de fastlægges som bevaringsværdige. For de enkelte underområder fastlægges der principielle bebyggelsesplaner, hvori de bevaringsværdige bygninger indgår. Som udgangspunkt er den maksimale bebyggelsesprocent 185 i område IA og IB beregnet for hvert af områderne under ét, som fastlagt i kommuneplanforslaget, men bebyggelsesplanen for område IA indebærer en lidt lavere bebyggelsesprocent. Bebyggelsesplanerne indebærer, at der skal overføres byggeret fra nogle ejendomme til andre efter nærmere aftale mellem grundejerne, jf. skemaet på side 15. I område IC er den maksimale bebyggelsesprocent 150.

For område IIA og IIB gælder en maksimal bebyggelses-



3D-illustration fra COBE's skitseforslag til nybyggeri i Soho set fra det indre byrum mod Kløverbladsgade.

procent på 60. For bebyggelse, der i lokalplanen udpeges som bevaringsværdig og fastlægges som bebyggelsesplan, kan det tillades, at den ombygges til formålet, uanset at den maksimale bebyggelsesprocent på 60 herved overskrides. Bestemmelserne vil muliggøre ombygning, herunder mindre forøgelser af etagearealet ved indskud af dæk eller udnyttelse af eventuelle tagetager.

I overensstemmelse med Kommuneplan 2009 ændres kravene til parkering i forhold til de tidligere gældende bestemmelser med henblik på dobbeltudnyttelse og styrkelse af den kollektive trafik.

### Byrum

Beliggenheden ved Gammel Køge Landevej som hovedfærdselsåren, der binder det centrale og det sydlige Valby sammen, og sammenhængen på tværs til de nye byudviklingsområder F.L. Smidth og Grønttorvsområdet er særlig vigtige og understreges ved krav til bebyggelse, vejanlæg og friarealer langs hermed.

I området syd for banen er det byrummet omkring Følager og adgangen til og selve den vestlige stationsforplads, der er særlig vigtig. Friarealerne på den hævede plint er de halvprivate opholdsarealer for beboere og brugere med mødesteder, legepladser, adgange og beplantning. I området nord for banen er det Carl Jacobsens Vej, arealet langs banen, herunder cykelruten, og adgangen til og selve stationsforpladsen, der er de vigtigste offentlige byrum, der skal gives en kvalitativ behandling. Også de indre byrum mellem bebyggelserne har stor betydning med deres varierede forløb og udadvendte funktioner. Som private opholdsarealer etableres der adskillige tagterrasser.

### Bæredygtighed

Udnyttelse af stationsnærheden, bevaringsbestemmelser samt bestemmelser om lavenergiklasse 1 og om opsamling og genbrug af regnvand er de vigtigste elementer i krav, der skal tilgodese ønsket om bæredygtighed. Andre elementer er reducerede parkeringskrav, prioritering af fodgængere og cyklister ved krav til vej- og stinettet samt krav om bevaring

og nyplantning af træer og anden beplantning, om begrønning af tage og om udformning af facader og tage med henblik på mulighed for at udnytte solenergi.

## Trafik

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 forårsaget af byudviklingen i Valby og i høj grad også af den generelle trafikudvikling. Dette forudsætter en 4-sporet vej på hele strækningen. Der er tilstrækkelig bredde til 4 spor, fortove, cykelstier og træbeplantning. Med fremskrivningen er der ikke taget hensyn til eventuelle begrænsninger som følge af trængselsafgifter mv. Carl Jacobsens Vej, der fortsat skal være bydelsgade, har i 2007 en døgntrafik på 3.000 køretøjer. Ved fuld udbygning af Ny Ellebjerg-området vil trafikken stige op til ca. 6.000. Det er besluttet, at forholdene for cyklister skal forbedres på Carl Jacobsens Vej. Dette skal ske ved etablering af cykelsti i nordsiden af vejen og cykelbane i sydsiden. Projektet, der gennemføres i 2009, indebærer nedlæggelse af ca. 270 parkeringspladser, indsnævring af kørebanearealet og nedsættelse af hastigheden til 40 km/t. Eksisterende træer i nordsiden bibeholdes, og det forventes, at der på et senere tidspunkt kan plantes flere træer, ligesom cykelbanen i sydsiden forventes erstattet af en egentlig cykelsti. Desuden vil vejen blive forsynet med støjdæmpende asfalt, når der skal ske en fornyelse. For Følager/Poppelstykket, der er lokalgader, foreligger der ikke tællinger. Planen indebærer, at der skal ske en ombygning af vejene bl.a. med etablering af cykelstier, og der arbejdes med muligheden for etablering af et signalreguleret kryds ved Ellebjergvej. Herfra vil der også være adgang til Blushøjvej-området og for bløde trafikanter til Valby Idrætspark, eventuelt via en gang- og cykeltunnel ved den nu nedlagte Ellebjerg Station. En sådan signalregulering ved Poppelstykket/Ellebjergvej vil gøre det muligt at nedlægge eller begrænse brugen af overkørslerne

til Gammel Køge Landevej ved f.eks. Silvan. Dette vil give en bedre trafikafvikling på Gammel Køge Landevej og en mere sikker afvikling af trafikken til og fra bl.a. Silvan. Mulighederne herfor vil blive belyst i forbindelse med en kommende ny lokalplan for Silvan-området. Det skønnes, at den fremtidige døgntrafik på Følager/Poppelstykket vil blive af størrelsesordenen 2-4.000 køretøjer. Som opfølgning på analysen "Trafikplan for Valby" vil der i løbet af 2010 i dialog med lokaludvalget og borgerne blive udarbejdet en samlet strategi for udviklingen af trafiksystemet i Valby.

## Miljøvurdering

Københavns Kommune har på baggrund af en screening af lokalplanen afgjort, at der skal gennemføres en miljøvurdering af planen i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer. Miljøvurderingen findes i "Rapport om de miljømæssige konsekvenser af lokalplan nr. xxx "Ny Ellebjerg-området", der offentliggøres sammen med lokalplanforslaget.

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

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

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

Den 'grønne' by	Matr.nr	Ejer	Eks. grundareal	Fremtidigt grundareal	Bevarede bygninger	Nye bygninger	Byggeri totalt	B%
Følager 5	9a	Freja Ejendomme A/S	18.093	18.753	0	34.600	34.600	185%
GI Køge Landevej 71	439	Crispen Holding Aps	1.213	1.213	0	2.600	2.600	214%
GI Køge Landevej 73	258	Ejendomselskabet Ari Aps	2.109	2.109	1.760	1.900	3.660	174%
i alt nord for Følager			21.415	22.075	1.760	39.100	40.860	185%
Poppelstykket 12	2109	Poppelstykket 12 Aps	3.964	3.964	0	6.900	6.900	174%
i alt område IA			25.379	26.039	1.760	46.000	47.760	183%

Den 'røde' by	Matr.nr.	Ejer	Eks. grundareal	Fremtidigt grundareal	Bevarede bygninger	Nye bygninger	Byggeri totalt	B%
Trekronergade 124	164+del af 535	Sonate Holding+EFTrekronergade	3.040	3.040	0	5.620	5.620	185%
Carl Jakobsenvej 17	1312	Houfa Aps	3.923	3.923	0	8.250	8.250	210%
Carl Jakobsenvej 23	1242	Lønmodtagernes Dyrtidsfond	12.191	13.221	0	25.000	25.000	169%
Carl Jakobsenvej 25K	1083	Københavns Tekniske Skole	15.382	13.042	18.425	5.600	24.025	184%
Carl Jakobsenvej 29 + 35	1471+1317	EAS Real Estate ApS	17.072	18.382	20.700	14.200	34.900	190%
DSB pladsareal		DSB	1.581	1.229	0	0	0	0%
i alt område IB			53.189	52.837	39.125	58.670	97.795	185%
Trekronergade 92 vest	del af 1953	Keops Development	8.916	8.941	1.293	12.081	13.374	150%
i alt område IC			8.916	8.941	1.293	12.081	13.374	150%

De ejendomme, der får en bebyggelsesprocent på over 185, skal have tilført andel af fælles friarealer således, at den maksimale bebyggelsesprocent på 185 iagttages. Da de fælles friarealer, der indgår heri, skal udstykkes særskilt, forudsættes der at ske yderligere metriklære ændringer. I skemaet indgår arealer, der senere forventes overtaget som offentlig vej, men som fortsat giver byggeret, idet den maksimale bebyggelsesprocent må overskrides med den del af grundarealet, der afgives til offentlig vej, jf. § 5, stk. 1, sidste afsnit.

# Fremtidige trafikmængder



- |                            |  |                                |               |  |
|----------------------------|--|--------------------------------|---------------|--|
| <b>EKSISTERENDE VEJNET</b> |  | Signalreguleret kryds ombygges | <b>55.000</b> | Fremtidig trafik (ÅDT)                   |
|                            |  | Signalreguleret kryds          |               | Primære adgangsveje til Grøntorvsområdet |
|                            |  | Mulighed for signalregulering  |               |  |
|                            |  |                                |               |  |

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



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

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

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

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

Et udbygget Ny Ellebjerg-område vurderes at få konsekvenser i form af en øget trafikbelastning og heraf afledt øget støj- og luftforurening, der må påregnes ved en udbygning med op til 117.000 m<sup>2</sup> nyt etageareal. Delområderne i lokalplanen er i varierende grad belastet af støj fra Gammel Køge Landevej og Carl Jacobsens Vej, fra banestrækningerne og fra virksomheder i de tilgrænsende områder, hvilket er undersøgt i en særskilt støjrapport. Heri indgår, at den forventede stigning i biltrafikken og i antal tog (Øresundsbanen, Ringbanen, Køgebugtbanen og den kommende Ringstedbane) vil medføre en øget støjbelastning af området.

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



*Sukkertoppen, der i dag huser Teknisk Skole, har høj bevaringsværdig og fungerer som vartegn*



*Området ved Følager set fra Ny Ellebjerg Station. Her opføres der ny bebyggelse med boliger og serviceerhverv, herunder butikker*

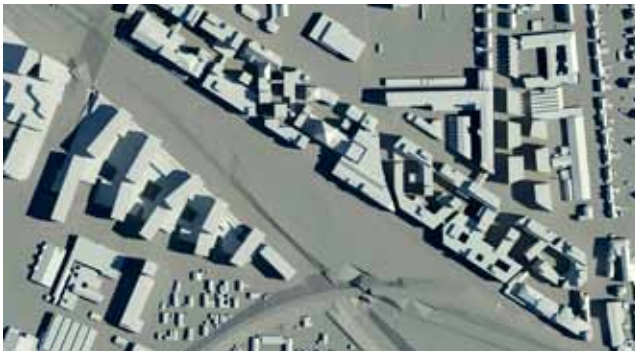


*Carl Jacobsens Vej her set mod vest omlægges og forsynes med cykelsti / cykelbane, der tager hensyn til de bevaringsværdige træer*

## Skyggediagrammer



21. marts kl. 9



21. juni kl. 9



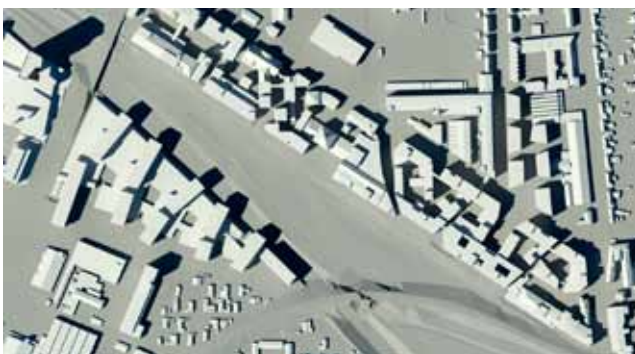
21. marts kl. 12



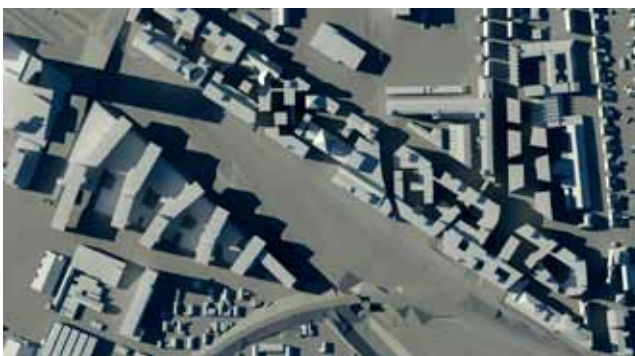
21. juni kl. 12



21. marts kl. 16



21. juni kl. 16



21. juni kl. 19

