

UDKAST  
NR. 2. 01-02-11



# "Indertoften II"

## Startredegørelse

Indstilling om redegørelse for igangsætning af forslag til lokalplan "Indertoften II"

# Baggrund for startredeegørelse "Indertoften II"



Luftfoto af planområdet og dets omgivelser set fra nordøst (JW Luftfoto oktober 2010).

## Baggrund

Holberg Fenger Invest A/S har ladet arkitektfirmaet Christensen & Co arkitekter a/s udarbejde forslag til projekt for bebyggelse til kombineret kontorerhverv, serviceerhverv og butikker ved Jernbane Allé i Vanløse -'V 360'. Byggeriet skal erstatte randbebyggelse mod Jernbane Allé, som allerede er nedrevet.

Bebyggelsesprocenten bliver 175 med opførelse af den nye bebyggelse i området.

Projektet medfører, at der skal udarbejdes ny lokalplan, at kommuneplanens rammer for området ændres og at detailhandelsrammen for Vanløse bymidte udvides.

## Lokalplan 412

Området, der afgrænses af Jernbane Allé, Jydeholmen, bagskel for ejendommene langs Indertoften, Klingseyvej og banedæmningen er omfattet af lokalplan 412 "Indertoften" fra 2007. Bebyggelsesprocenten fastsættes til 110. På den aktuelle grund må der opføres bebyggelse i 2 - 3 etager.

Lokalplanen blev udarbejdet med henblik på at udvikle området til et blandet bolig- og serviceområde efter at medicinalvirksomheden Ferring havde flyttet sine aktiviteter. Ferring havde i den forbindelse udarbejdet skitseprojekt for fremtidig omdannelse og bebyggelse af området. Formålet med lokalplanen er, ud over omdannelse og udvikling af områdets tidligere erhvervsfunktioner, at styrke Vanløse Bycenter, at understøtte en hensigtsmæs-

sig trafikbetjening af erhvervene langs Jernbane Allé, og at fastlægge offentlige stier og passager, der sikrer sammenhæng med de omgivende byområder.

Lokalplan 412 er delvist realiseret, idet der er opført ny boligbebyggelse langs Indertoften, to bygninger er under istandsættelse og bebyggelsen langs Jernbane Allé er nedrevet med henblik på opførelse af nybyggeri.

## Hebsgårds Have Indertoften 3 - 11

Et projekt bestående af 56 ældre- og handicapegnede boliger med mulighed for at indrette butik eller serviceerhverv i stueetagen mod Jydeholmen er næsten færdiggjort.



Indertoften 3 - 11 "Hebsgårds Have".

Bebyggelsen er opført som randbebyggelse i 2 - 5 etager mod Jydeholmen og Indertoften.

Bygherre er Holberg Fenger Invest A/S.

### Indertoften 10

Den tidligere administrationsbygning for Ferring kunne i henhold til lokalplan 412 nedrives og erstattes af bebyggelse til boliger og serviceerhverv. Bygningen er nu ombygget og istandsat og der er tilføjet en penthouse-etage. Bygningen er indrettet til serviceerhverv og administration, herunder bl.a. kommunalt sundhedshus. Bygningen fremtræder hvidpudset. Bygningen forbindes med Indertoften 12 via en gangbro.

Ombygningen er næsten afsluttet.

Bygherre er Holberg Fenger Invest A/S.



Indertoften 10.

### Indertoften 12

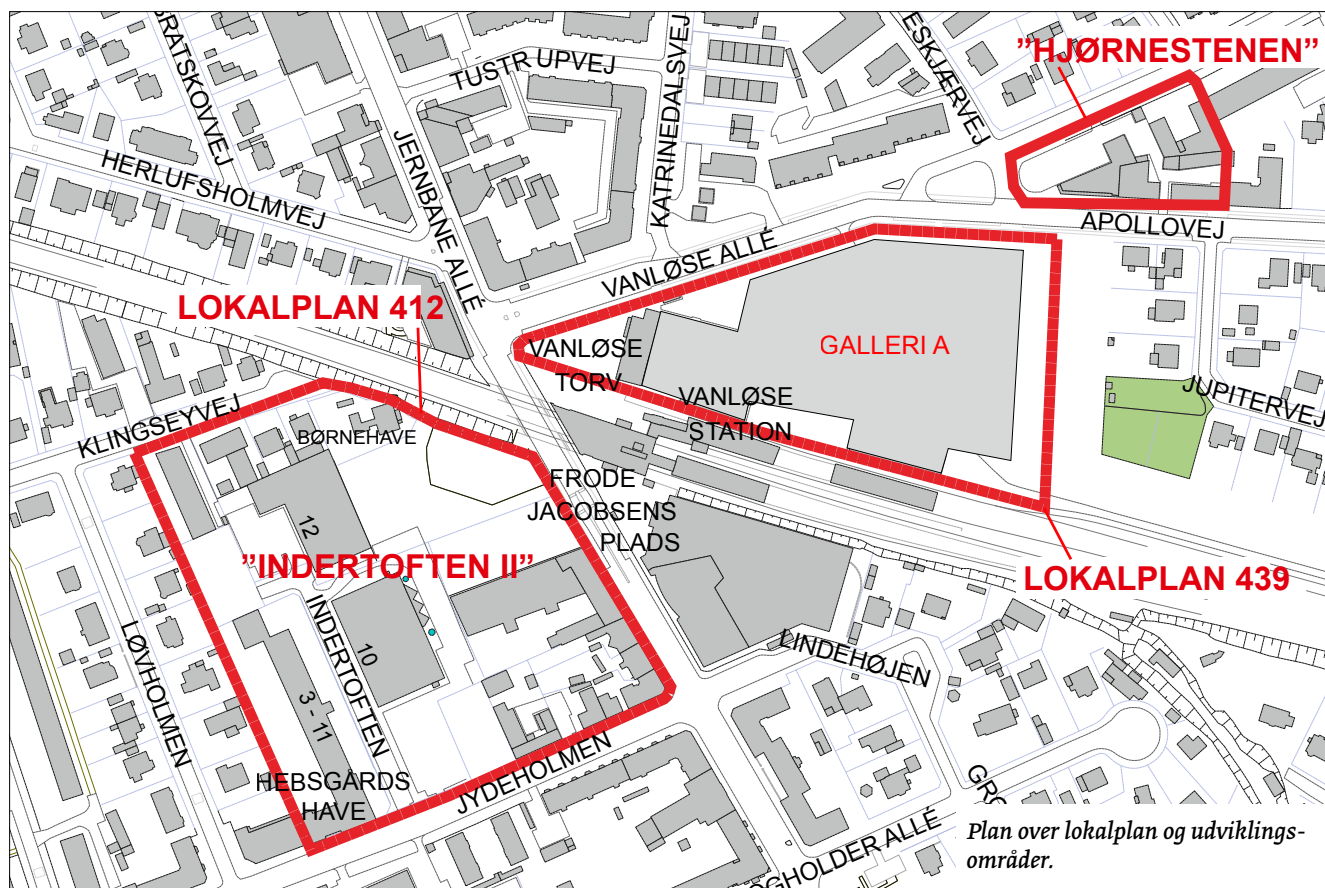
Den tidligere lager- og produktionsbygning ombygges og istandsættes. I lokalplan 412 er bygningen forudsat nedrevet og erstattet af boligbyggeri. Bygningen tænkes anvendt til serviceerhverv, idet der lægges et etagedæk ind, ligesom tagformen ændres. Samtidig pudses bygningen, hvorved den ændrer karakter, så den får samme udtryk som Indertoften 10. De to bygninger Indertoften 10 og 12 forbindes som nævnt via en gangbro.

Med den gennemgribende istandsættelse af bygningen er det ikke længere realistisk at forvente gennemførelse af det i lokalplan 412 forudsatte boligbyggeri på stedet. Byggeriet er under udførelse.

Bygherre er Holberg Fenger Invest A/S.



Indertoften 12



Plan over lokalplan og udviklingsområder.

## Beskrivelse af projektet - 'V360'

### Omfang og placering

Projektet omfatter ca. 15.500 som nybyggeri og det samlede byggeri bliver inklusiv Indertoften 10 og 12 i alt ca. 26.000 m<sup>2</sup>.

Den nye bebyggelse tænkes placeret, hvor de nu nedrevne Jernbane Allé 41-43 lå. Bebyggelsens base tænkes sammenbygget med Jernbane Allé 39 og Indertoften 10 og 12. Bebyggelsen placeres tilbagetrukket i forhold til Jernbane Allé, så der opstår en stor forplads nordøst for bebyggelsen.

### Bebyggelsens udformning

Bebyggelsen tænkes opført med en base i to etager, en tilbagetrukket tredje etage og to tårne, der er henholdsvis 6 og 11 etager. Det højeste tårn bliver 41 m højt, mens det mindre tårn bliver 29 m højt, begge inklusiv teknikhuse. Mod Jernbane Allé rykkes 2. etage lidt tilbage, så der kan indrettes en tagterrasse. Denne får direkte adgang via en trappe fra den nye forplads samt fra virksomhederne på 2. etage. Den organisk formede, indrykkede tredje etage giver plads for en større tagterrasse mod syd, vest og nord. Denne tagterrasse tænkes benyttet til ophold for områdets ansatte og beboere.

### Materialer

Facaderne kommer til at fremtræde overvejende i glas. Som øvrige facadematerialer tænkes anvendt sort, forpatineret zink på teknikhuse på basen og på tårnene. Øvrige facader tænkes udført i sorte, hårdtbrændte teglsten. Vinduer tænkes udført i sortlakerede aluprofiler. Bebyggelsen udføres med flade tage.

### Anvendelse

Bebyggelsens toetagers base tænkes anvendt til butikker, primært større dagligvarebutikker, og der lægges op til, at der indrettes café ud mod forpladsen mod Jernbane Allé. Tredje etage tænkes anvendt til kontorareal. Tårnene kommer også primært til at indeholde kontorfunktioner, mens 10/11 etage i det højeste tårn planlægges indrettet til en roterende restaurant med udsigt over Vanløse Bymidte.

Den ønskede anvendelse medfører behov for en udvidelse af kommuneplanens detailhandelsramme med 4.000 m<sup>2</sup>.

### Byrum

Den nye forplads, som opstår med bebyggelsens tilbagetrukne placering i forhold til Jernbane Allé vil korrespondere med Frode Jacobsens Plads. Her udgør trafikken på Jernbane Allé dog en fysisk og støjmæssig barriere.

Nord for bebyggelsen foreslås en eksisterende børneinstitution nedrevet/flyttet for at give plads til et nyt byrum, der foreslås indrettet med en skaterbane. Samtidig åbnes op mod den eksisterende sti langs banen til Klingseyvej, som i øjeblikket kan opleves lidt utryk af færdes på. Denne del af projektet kan dog ikke umiddelbart realiseres.

### Adgang og parkering

Der foreslås etableret adgang for biler fra Indertoften til parkeringskælder under byggeriet, mens parkering for cykler foreslås etableret 'overdækket', idet den bygges ind i baneskråningen. Det forudsætter dog en aftale med DSB. Adgang for varer foreslås at ske dels fra en ny vejadgang fra Jydeholmen dels fra Indertoften (til Indertoften 12). Ankomsten for fodgængere kan foregå via den anlagte forplads mod Jernbane Allé. Forpladsen danner rammen for hele bebyggelsens indgang til butikker og tagterrassen på 1. etage. Der er adgang til de to tårne via to hovedindgange i terræn. Der etableres niveaufri adgang ved alle indgange, og der etableres elevatorer flere steder bl.a. til tagterrasserne.

### Planmæssige konsekvenser

Projektet forudsætter, at der udarbejdes ny lokalplan, samt at kommuneplanens rammer for området ændres, ligesom detailhandelsrammen for Vanløse Bymidte skal udvides, hvis den ønskede anvendelsesfordeling skal imødekommes.

### Vurdering

Overordnet vurderes projektet at kunne bidrage til en modernisering og styrkelse af Vanløse Bymidte som bydelens centrum med koncentration af butikker, servicefunktioner, kulturelle funktioner og arbejdspladser tæt på station og metro.

Byggeriet adskiller sig arkitektonisk og volumenmæssigt fra den omgivende bebyggelse, men det vil komme til at spille fint sammen med de to andre kommende, markan-



3D-perspektiv af projektet set fra Vanløse Allé



3D-illustration af nyt torv mod Jernbane Allé



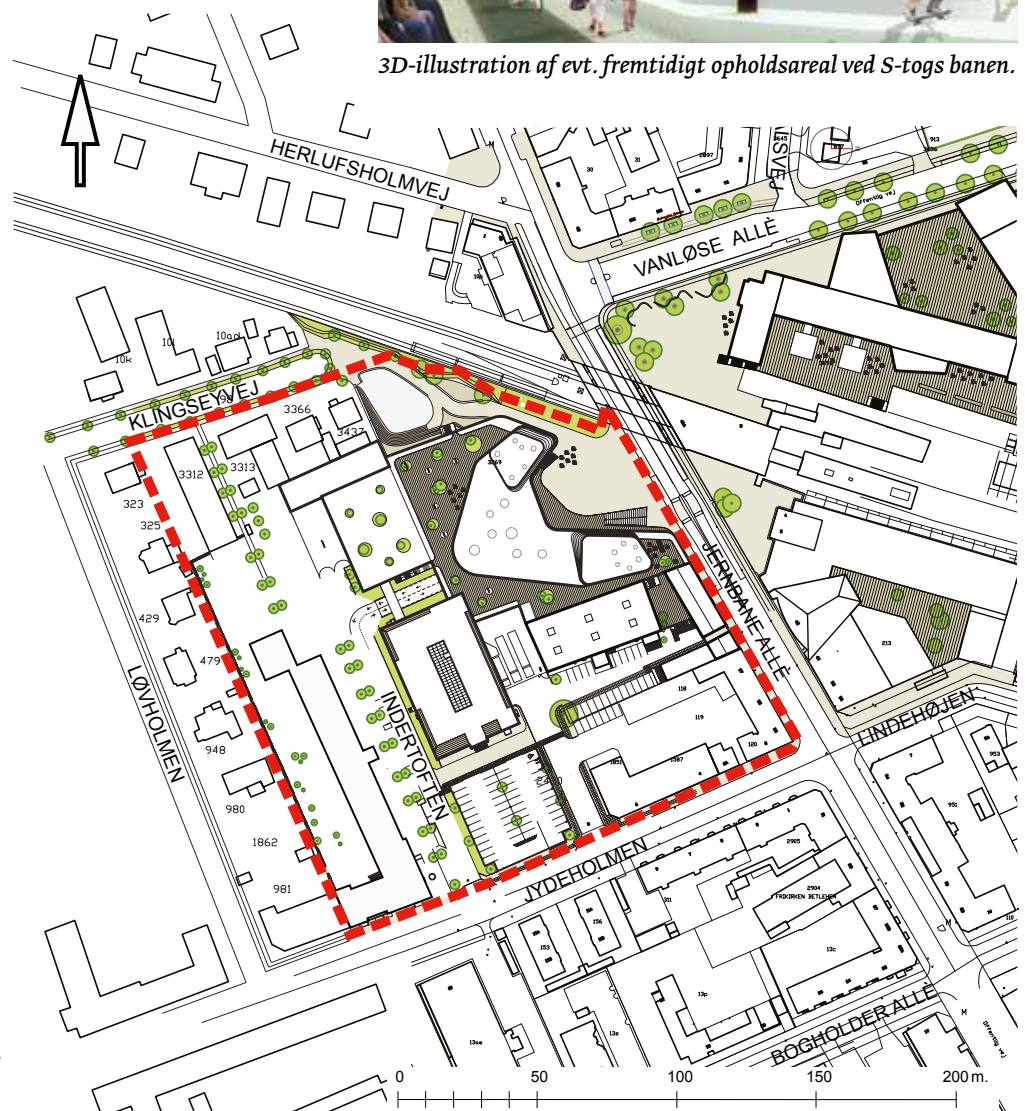
3D-illustration af natstemning set fra Frode Jacobsens Plads.



3D-illustration af evt. cykelparkering i baneskråningen.



3D-illustration af evt. fremtidigt opholdsareal ved S-togs banen.



Situationsplan og områdeplan.  
Forslag til ny bebyggelse.

te byggerier, som beskrives neden for, nemlig Galleri A, der bl.a. omfatter et 40 m højt tårn og Hjørnesteinen, der også hæver sig i forhold til den omliggende bebyggelse - se illustrationerne.

Med bebyggelsen åbnes der mulighed for etablering af nye offentlige byrum som supplement til de eksisterende Vanløse Torv og Frode Jakobsens Plads.

## Området og kvarteret

Området ligger stationsnært i Vanløse bymidte, hvor Jernbane Allé udgør en af de primære handelsgader. Området indeholder en blanding af boliger, administration og serviceerhverv. Langs del Jernbane Allé og Jydeholmen består bebyggelsen af ældre randbebyggelse i 3½ til 4½ etager med butikker og lignende i stueetagen og boliger på de øvrige etager. Langs Jydeholmen og Indertoften er opført en ny boligbebyggelse dog med mulighed for serviceerhverv i stueetagen langs Jydeholmen. Langs Klingseyvej er der enkelte villaer samt en daginstitution med 44 børn. Der er tale om en idrætsbørnehave, som Københavns Kommune ingen aktuelle planer har om at nedlægge.

Inden for området er der tre erhvervsbygninger langs Indertoften. Mellem erhvervsbygningerne og Jernbane Allé er der et større ubebygget areal. Området har tidligere huset bl.a. en dagligvarebutik.

Vanløse Bymidte er centreret omkring Vanløse Station og har et lidt provinsagtigt stationsbypræg.

Bymidten omfatter foruden del af Jernbane Allé, Vanløse



Jernbane Allé med den ubebyggede grund til venstre..

Torv, Frode Jakobsens Plads del af Jydeholmen og Apollovej.

Uden for bymidten består Vanløse fortrinsvis af boligområder og ældre villa- og etagehusbebyggelser er dominerende.

Vanløse er en velafgrænset, grøn bydel med sin egen identitet. Bydelen er præget af private haver og alléer og omkranset af store sammenhængende rekreative områder.

## Andre projekter i Vanløse

Der er to andre projekter på vej i Vanløse Bymidte



Frode Jakobsens plads med den ombyggede biogafbygning.

### Apollovej 31-33, Galleri A

Området er omfattet af lokalplan 439 vedtaget januar 2010. Det afgrænses af Vanløse Station og banen, Vanløse Torv, Vanløse Allé, Apollovej og villaområdet ved Jupitervej. Der er tale om et nyt centerbyggeri på ca. 34.500 m<sup>2</sup>, heraf 18.000 m<sup>2</sup> til butikformål bl.a. en dagligvarebutik på 3.500 m<sup>2</sup>. En stor del af bebyggelsen tænkes anvendt til kulturelle formål, bl.a. et børneteater.

Arkitektonisk kommer bebyggelsen til at fremtræde meget markant i bybilledet med sin store volumen, facader med store glaspartier, karnapper, og udsmykninger, vifteformede tage samt et markant tårn ud mod Vanløse Torv

Byggeriet er ikke påbegyndt, idet bygherre i henhold til udbygningsaftale skal indgå en aftale med Metroselskabet om etablering af en broforbindelse fra centret til



metroperronen, før der kan meddeles byggetilladelse. Bygherre forventer, at byggeriet vil stå færdigt i efteråret 2012.

Bygherre er Holberg Fenger A/S.

## Vanløse Allé 75/Apollovej 24, Hjørnestenen

Området er ikke lokalplanlagt, men omfattet af kommuneplanens rammebestemmelser for B3-områder, det vil sige boligformål og en bebyggelsesprocent på 110.

Området består af en hjørnegrund, som afgrænses af Vanløse Allé og Apollovej. Den eksisterende bebyggelse består af erhvervsbygninger. Projektet omfatter nedrivning af eksisterende erhvervsbebyggelse og nyopførelse af ca. 4.500 m<sup>2</sup> til serviceerhverv.

Der bliver tale om en solitær bygning, der tilføjer stedet en markant afslutning. Bygningen hæver sig op over en stor opholdstrappe og den har åbning og retning mod Vanløse Torv.

Projektet kan kun realiseres, hvis kommuneplanens rammer for området ændres fra boliganvendelse B3-område til serviceerhverv S3-område. En sådan ændring forventes indarbejdet i forslag til Kommuneplan 2011. Et lokalplanforslag er under udarbejdelse.

Bygherre er Holberg Fenger A/S.



## Trafik- og adgangsforhold

### Kollektiv trafik

Området har god kollektiv trafikbetjening med kun 100 m til Vanløse Station med S-tog, Metro samt en række buslinjer.

I projektet 'ByNet 2018' planlægges der for ændrede/forbedrede buslinjeføringer og frekvenser for bedre at understøtte metro(cityring)en og Flintholm Station som trafikalt knudepunkt. Dette får bl.a. konsekvenser for Vanløse Bymidte, idet der kommer flere buslinier og mere hyppige busafgange. Samtidig medfører det bedre tilgængelighed til området.

De busbetjente gader er Jernbane Allé med 6 buslinjer, Jydeholmen med 4 buslinjer, Ålekistevej med 3 buslinjer og Apollovej med 1 buslinje.

### Biltrafik

Jernbane Allé har status som Strøggade mens Jydeholmen er bydelsgade og Indertoften er lokalgade/privat fællesvej.

Jernbane Allé har syd for Vanløse Allé en årsdøgntrafik på ca. 9.000 køretøjer (2008) og Ålekistevej nord for Peter Bangs Vej har en årsdøgntrafik på ca. 15.000 køretøjer (2008) Del af Jernbane Allé er en central handelsgade med butikker og andre servicefunktioner. Den er samtidig en vigtig cykelforbindelse i Københavns Kommune. I dag er der cykelsti/cykelbane på dele af Jernbane Allé, og der anlægges i øjeblikket cykelstier på strækningen Vanløse Allé - Jyllingevej.

Det nye bycenter, som planlægges på Apollovej (se oven for) vil generere ekstra trafik i området (primært Apollovej/Vanløse Allé og Jernbane Allé). For at øge kapaciteten ombygges krydset Jernbane Allé/Vanløse Allé. Den forbedrede busbetjening beskrevet oven for betyder, at der stilles nye krav til krydssets udformning.

Med nærværende projekt V360 øges trafikmængden yderligere i forhold til forudsætningerne i lokalplan 412, hvorfor der foretages en samlet trafikl vurdering for lokalområdet.

### Parkering

I Kommuneplan 2009 fastsættes parkeringsnormen til højst 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> for boliger og serviceerhverv og til en plads pr 100 m<sup>2</sup> for butikksformål.

I Kommuneplan 2009 fastsættes parkeringsnormen for cykler til 2,5 plads pr 100 m<sup>2</sup> for boliger, 1,5 plads pr 100 m<sup>2</sup> for kontorarbejdspladser og 4,5 pladser pr 100 m<sup>2</sup> for butikker.

For biler skal parkeringsdækningen være i størrelsesordenen, og ikke større end 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal.

I forslag til lokalplan for området vil der blive stillet krav om, at parkering til bebyggelsen skal etableres i konstruktion.

Der vil også blive stillet krav om, at mindst 50 pct. af cykelparkeringen overdækkes.

### Adgangsveje til lokalplanområdet

Der er adgang til eksisterende parkering for erhverv fra Jernbane Allé og via Jydeholmen undtagen til Indertoften 12, som betjenes fra Indertoften. Til boligerne langs Indertoften er adgang til parkering via Indertoften. I dag er adgangen til boliger således stort set adskilt fra adgangen til erhverv.

Lokalplan 412 angiver vejadgang til erhvervene langs Jernbane Allé fra en ny vejadgang fra Jydeholmen - en løsning der også findes mest hensigtsmæssig i den fremtidige udvikling af området.

### Trafikale fokusområder

De trafikale forhold i lokalplan 412 er fastlagt på baggrund af en bebyggelsesprocent på 110 og et samlet bruttoetageareal til butikksformål på højst 8.000 m<sup>2</sup>. Hvis

nærværende projekt realiseres bliver bebyggelsesprocenten 175, og der ønskes et samlet bruttoetageareal til butikker på 12.000 m<sup>2</sup>. En sådan udvidelse af bebyggelsesprocenten og etageareal, herunder yderligere 4.000 m<sup>2</sup> til butikker, medfører behov for en samlet trafikal vurdering af Vanløse Bymidte - kapacitet, sikkerhed m.m. I forbindelse med vedtagelse af lokalplan 439 Apollovej II blev der indgået udbygningsaftale, som bl.a. betød, at bygherre i forbindelse med realiseringen af centeret iht. bestemmelserne i lokalplanen forpligtede sig til at etablere en ombygning af krydset Jernbane Allé/Vanløse Allé. Siden lokalplanens vedtagelse har Københavns Kommune som beskrevet oven for påbegyndt et busprojekt ByNet 2018. Projektet medfører, at kommunen i krydset Jernbane Allé/Vanløse Allé vil fremme bussernes fremkommelighed, hvorfor krydset skal udformes på en anden måde end hidtil forudsat. Der arbejdes i øjeblikket med en analyse, der bl.a. omfatter en trafiksimulering,

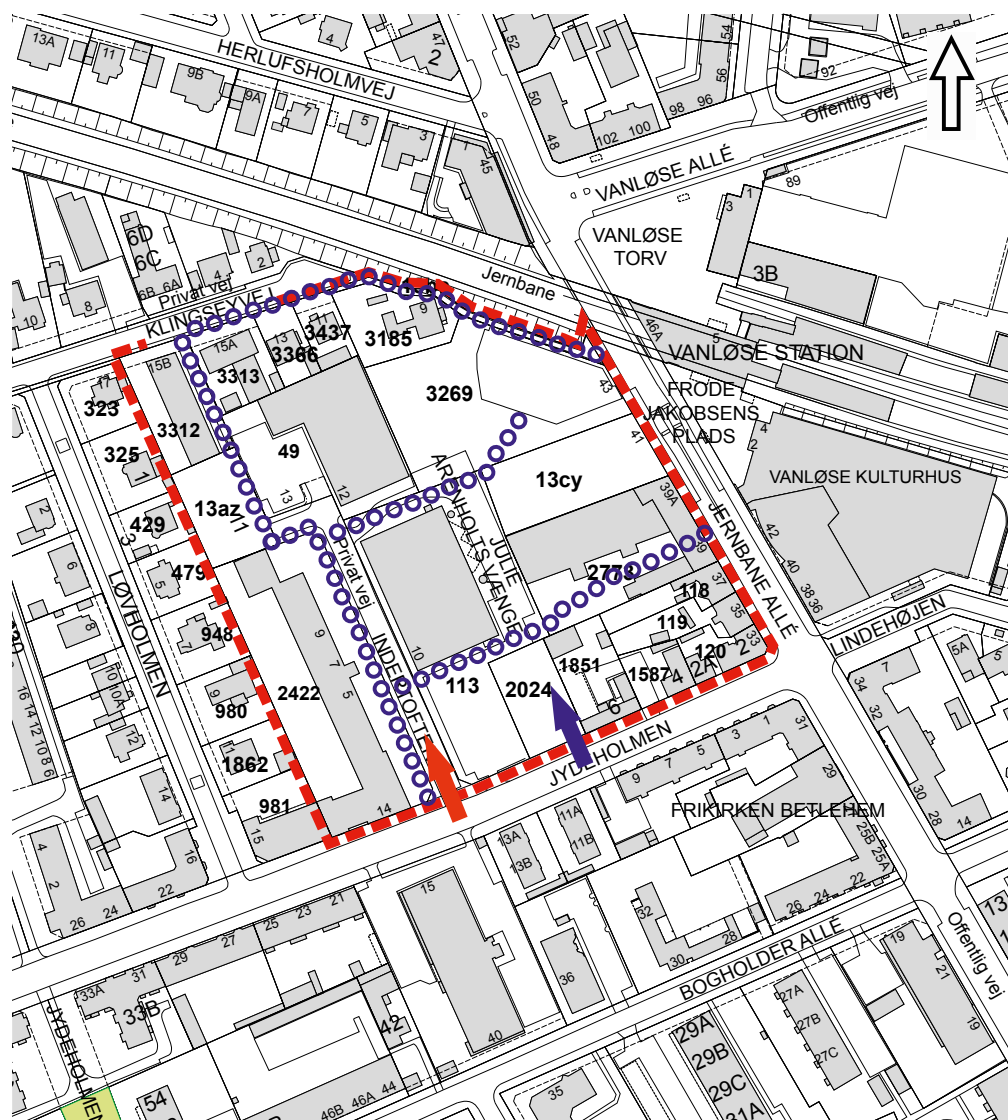
som belyser konsekvenserne af byudviklingsprojekterne og den forbedrede busbetjening. Resultatet af analysen vil være afgørende for, om der kan planlægges for detailhandel ud over den nugældende ramme.

Internt i området anses det for hensigtsmæssigt at adskille trafikken til boliger fra trafikken til erhverv, så den afvikles ad to adskilte veje.

### Stiforhold

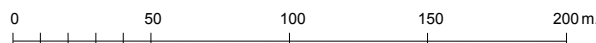
I lokalplan 412 planlægges der for stiforbindelse gennem området langs Indertoften, så der er forbindelse fra Jydeholmen til Klingseyvej. Samtidig planlægges der for stiforbindelser fra Indertoften gennem bebyggelsen til Jernbane Allé og en forbindelse til stien langs banen i den nordlige del af området.

Der bør stilles krav om tilsvarende stiforbindelser i nyt forslag til lokalplan for området. Stiadgangene er med til at styrke bylivet på den nye plads.



Principskitse for trafik- og adgangsforhold.

- - - Grænse for lokalplanområde
- ○ ○ ○ Stiforbindelser/passager
- ➔ Vejadgang til erhverv/varer
- ➔ Vejadgang til boliger





- Strøggader, potentielle
- Pladser, eksisterende og vedtagne
- Pladser, potentielle
- ⋯ Gågader/promenader, eksisterende og vedtagne
- Forbindelser, potentielle
- M Metrostationer, eksisterende
- S S-togs-stationer, eksisterende

## Byrum

Projektet åbner mulighed for at skabe nye byrum.

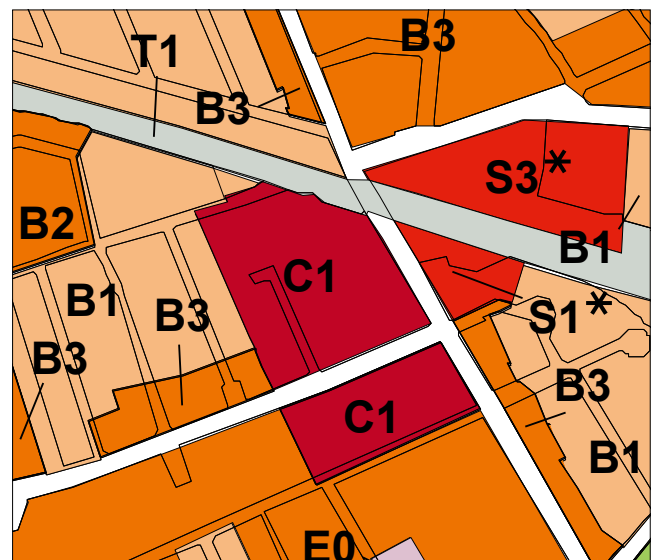
- Mod nord foreslår bygherren, at den eksisterende børneinstitution nedlægges, og at der skabes et nyt byrum. Samtidig åbnes stiforbindelsen fra Klingseyvej til Jernbane Allé med henblik på at skabe bedre overblik. I projekt foreslås arealet indrettet til skaterbane. Dele af området vil dog på grund af orienteringen rammes af slagskygge en stor del af dagen. Kommunen har ingen planer om at nedlægge institutionen, hvorfor denne del af projektet ikke umiddelbart forventes realiseret.
- Mod Jernbane Allé åbner projektet mulighed for at anlægge en forplads nordøst for bebyggelsen. Pladsen vil visuelt og til dels fysisk korrespondere med Frode Jacobsens Plads. Jernbane Allé er imidlertid en trafikal barriere, der gør tværgående færdsel besværlig. En del af pladsen vil på grund af orienteringen være i skygge en stor del af eftermiddagen.
- Internt i området skaber Indertoften et byrum, hvor bebyggelsen mod vest består af randbebyggelse i 3 - 5 etager, mens den mod øst består af de to bygninger Indertoften 10 og 12, som begge har et stor volumen og derfor virker rumdannende. Indertoften 10 har facade mod Indertoften. Bygningerne er i henholdsvis 4 og 2 etager. Samtidig vil de to tårne i nye bebyggelse mod Jernbane Allé også blive del af byrummet, idet de rager op over den øvrige bebyggelse. Der åbnes mulighed for stiforbindelse til Klingseyvej. Byrummet bør bearbejdes, idet vestfacaderne på de eksisterende erhvervsbygninger og den nye bebyggelse samt de foreslåede trafikale løsninger vurderes at medføre, at Indertoften vil opleves som et noget uafklaret byrum.

- Projektet indeholder to tagterrasser med offentlig adgang - begge med direkte adgang af trappe fra forpladsen mod Jernbane Allé. Den ene og mindste på første sal orienteres mod nordøst, mens den største strækker sig rundt om del af bygningens 3. etage mod syd, vest og nord, altså ind mod Indertoften. Det skal nærmere vurderes, om der kan skabes tilstrækkelig mange publikumsorienterede funktioner til at befolke både de ovenfor nævnte pladser og disse tagterrasser. Disse kan evt. konverteres til ophold for ansatte i bebyggelsen.

## Anden planlægning

### Kommuneplan 2009

Området er i kommuneplan 2009 omfattet af rammebestemmelser for C1-område dvs. område til boliger og



serviceerhverv med en bebyggelsesprocent på 110, men vil i forslag til kommuneplan 2011 blive ændret til C3\*-område med en bebyggelsesprocent på 185 og mulighed for at opføre dele af bebyggelsen med en højde på op til 40 m.

### **Detailhandel**

Vanløse Bymidte er bydelens primære indkøbssted. Området er derfor udpeget som bymidte i kommunens detailhandelsstruktur. Kommuneplan 2009 giver mulighed for at øge arealet til butiksmål i Vanløse Bymidte med 23.000 m<sup>2</sup>. Af disse er 18.000 m<sup>2</sup> disponeret i lokalplan 439 Apollovej II og 4.000 m<sup>2</sup> i lokalplan 412 (der hermed muliggør i alt 8.000 m<sup>2</sup> butikker). De resterende 1.000 m<sup>2</sup> er disponibel i bymidten i øvrigt. Hermed er der skabt grundlag for at sikre en bedre butiksforsyning i bydelen, der hidtil har haft en relativt dårlig forsyning med dagligvarer og særligt udvalgsvarer (jf. analysen af detailhandlen i Københavns Kommune 2008).

Projektet i sin nuværende form omfatter 12.000 m<sup>2</sup> butikker. Det forudsætter således en udvidelse af detailhandelsrammen med 4.000 m<sup>2</sup>. Bygherre har ladet ICP A/S udarbejde en rapport, der belyser konsekvenserne af at udvide butiksarealet med yderligere 4.000 m<sup>2</sup> i området mellem Jernbane Allé og Indertoften i Vanløse. ICP A/S konkluderer, at udvidelsen samlet set vil styrke Vanløse Bymidte, og vil have relativt begrænsede negative konsekvenser for omsætningen i nærliggende områder.

Forvaltningen vurderer, at der med de eksisterende udvidelsesmuligheder er skabt et godt grundlag for en butiksforsyning i Vanløse, der afspejler borgernes forbrug. Det er således ikke hensigten at skabe et mere regionalt orienteret centermiljø, der tiltrækker et væsentligt overskud af kunder fra andre bydele og kommuner. Det vil bl.a. skabe yderligere pres på vejforbindelserne i Vanløse. Forvaltningen gennemfører derfor i øjeblikket supplerende analyser af detailhandlen samt de afledte trafikale konsekvenser.

### **Grønne tage**

TMU har besluttet, at der skal implementeres retningslinjer for grønne tage i forslag til kommuneplan 2011. Retningslinjerne betyder, at der i forbindelse med udarbejdelse af nye lokalplaner skal tages stilling til om der er grundlag for at stille krav om grønne tage.

### **Vanløse Bydelsplan**

Det er målsætningen, at der skal ske en styrkelse af bymidten, som skal være Vanløses naturlige midtpunkt og derfor tænkes i sammenhæng med Jernbane Allé med hensyn til handel og trafik. Den kollektive trafik skal udvikles, så bymidten (for)bliver et trafikknudepunkt. Kunst og kultur skal også indgå som en integreret del af bymidten for at styrke de kulturelle netværk i bydelen. Stationsnærheden og mulighederne for at bo og arbejde i og omkring bymidten gør det oplagt at bygge højere og tættere her. Flere faktorer indgår i skabelsen af attrak-

tive byrum, herunder særligt de trafikale forhold. Der er behov for forbedrede forhold for cyklister og fodgængere og lokalt er der et stort ønske om at omdanne Jernbane Allé på del af strækningen til en grøn strøggade, hvor biltrafikken sker på de bløde trafikanters præmisser.

### **Byrumsplan**

I handlingsplan for Københavns byrum indgår del af Jernbane Allé og del af Vanløse Allé som potentielle strøggader, mens Klingseyvej og Herlufsholmsvej samt også Jernbane Allé og Vanløse Allé i øvrigt indgår som potentielle forbindelser.

### **Den bæredygtige by**

Området er placeret centralt i bydelen i forhold til såvel kollektiv som anden transport. Fortætning og placering af bymidtefunktioner, arbejdspladser mv. er derfor i overensstemmelse med stationsnærhedsprincippet og ønsket om at reducere transportsektorens CO<sub>2</sub>-bidrag.

### **Byen for alle**

Projektet er i tråd med kommuneplanens mål om at skabe blandede bykvarterer med et bredt udbud af boliger og arbejdspladser samt øvrige byfunktioner. Projektet indeholder ikke boliger, men Vanløse er en bydel præget af boligområder, og projektet kan medvirke til at skabe et koncentreret erhvervsudbud.

### **Byliv**

Projektet vurderes overordnet set at medvirke til at styrke bylivet i Vanløse Bymidte. Fortætningen og udformningen af de offentlige rum bør tage udgangspunkt i Vanløses egenart samt i trygge forbindelser inden for og til/fra området. Byrummene skal udformes så de supplerer og understøtter de eksisterende byrum. Vægten bør lægges på at skabe byliv i de offentlige byrum på terræn.

### **Arkitekturpolitik**

Københavns Kommunens arkitekturpolitik har fire hovedmålsætninger, nemlig styrkelse af byens egenart(er) gennem både bevaring og udvikling, fremme af god og bæredygtig arkitektur, udvikle nye byrum og urbane landskaber, samt udvikle og fremme processer, der sikrer arkitektonisk kvalitet og bæredygtige løsninger. Projektet vurderes at leve op til intentionerne i kommunens arkitekturpolitik, idet det kan medvirke til at udvikle Vanløse Bymidte positivt både arkitektonisk og byrumsmæssigt.

### **Bæredygtighedsanalyse**

Med henblik på en helhedsvurdering er der udført en bæredygtighedsanalyse af projektet.

Følgende emner er analyseret: trafik, energi, vand, grønne og blå områder, social mangfoldighed, byens rum, teknik i øvrigt. Vurderingerne indgår i udarbejdelsen af denne startredegerelse og vil indgå i en kommende lokalplan.

## Miljømæssige forhold

### MPP (Miljøvurdering af planer og programmer)

Hvis planarbejdet igangsættes, vil forvaltningen foretage en screening med henblik på at vurdere, om der skal udarbejdes en miljøvurdering i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer.

### VVM (Vurdering af Virkninger på Miljøet)

Forvaltningen vil foretage en screening af projektet med henblik på at vurdere om der er behov for udarbejdelse af VVM. En konklusion på screeningen fremlægges med lokalplanforslaget.

### Jord

Den foreliggende viden om jordforureningen i området, samt hvilke tiltag denne vil medføre, vil indgå i udarbejdelse af lokalplanforslaget.

### Vand

Krav til vandafledning mv., bl.a. jævnfør Københavns Kommunes Spildevandsplan 2008 vil indgå i udarbejdelsen af planforslaget.

### Støj

Hverdagsdøgntrafikken på Jernbane Allé er på ca. 9.000 biler. Trafikstøjniveauet på Jernbane Allé ud for bebyggelsen er vurderet til 65-70 dB.

## Særlige temaer for den videre proces

Projektet er langt i bearbejdningsprocessen, så i det videre forløb frem mod lokalplanforslaget vil temaerne for bearbejdning være trygge forbindelser, attraktive byrum og trafikale løsninger.

- Bygningen har et meget stort volumen. Det er derfor vigtigt, at der arbejdes med passager gennem bygningen og at bygningens facade mod Indertoften får et udtryk, der medvirker til at danne trygge, afklarede byrum i tilknytning til Indertoften. Dette skal ses i sammenhæng med den tætte sammenbygning med de bevarede erhvervsbygninger bl.a. sammenbygningen med Indertoften 10, Vanløse Sundhedshus, som i forhold til sammenbygning er den mest komplicerede.
- Den nye forplads ved Jernbane Allé rummer fine muligheder for at supplere de eksisterende torve, men den nordøstvendte placering betyder, at en del af pladsen vil ligge i skygge særligt om eftermiddagen. Ved en bearbejdning af projektet bør det derfor overvejes at dreje bebyggelsen.
- Der skal arbejdes med interne forbindelser/passager og forbindelser til naboområder, herunder især forbindelse til stationsområdet, for fodgængere og cyklister. Der kan tænkes i en (visuel) pladsdannelse på tværs af Jernbane Allé.
- Internt i området skal trafikken justeres, så Indertoften friholdes for erhvervstrafik. Trafik til erhverv skal ske fra en ny forbindelse fra Jydeholmen.
- I projektforslaget foreslås cykelparkering indpasset i baneskråningen. En løsning, der på en positiv måde kan udnytte en dæmning, der i øjeblikket opleves som en barriere. Løsningen kræver imidlertid at der kan indgås en aftale med DSB herom. Der bør udarbejdes en alternativ løsning, som kan træde i stedet, hvis forslaget ikke kan realiseres.
- I forbindelse med lokalplan 439 Apollovej II blev der indgået en udbygningsaftale om ombygning af krydset Vanløse Allé/Jernbane Allé, og der foreligger

et godkendt projekt. Der arbejdes i øjeblikket på en justering af projektet med henblik på at tilgodese den fremtidige bustrafik. Forvaltningen undersøger om de trafikale konsekvenser af nærværende projekt får betydning for bl.a. trafikafviklingen i krydset.

- En daginstitution med 44 børn er placeret ved Klingseyvej umiddelbart op til den kommende bebyggelse. Der er ingen planer om at nedlægge institutionen. Projektet skal derfor bearbejdes med henblik på bevaring af institutionen og samspil med denne, herunder skyggegener for institutionen.

## Intentioner i lokalplanen

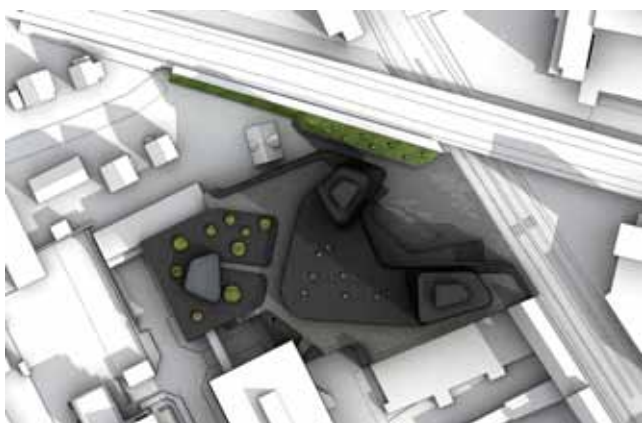
Det er intentionen med lokalplanen at åbne mulighed for at færdiggøre omdannelsen af det tidligere område til lettere industri, boliger og serviceerhverv til et område med boliger og serviceerhverv, men med en større vægt på andelen af serviceerhverv end i den gældende lokalplan. Der er ikke for tiden basis for privat boligbyggeri, og området risikerer at komme til at ligge mere eller mindre øde hen, hvis den hidtil planlagte anvendelse fastholdes. Vanløse Bymidte vil blive styrket funktionelt med opførelse af en bebyggelse, som kommer til at rumme en blanding af servicefunktioner, butikker og arbejdspladser og visuelt med tilføjelse af (endnu) et arkitektonisk markant, moderne byggeri.

Lokalplanen skal sikre arkitektonisk kvalitet for såvel bygninger som byrum og fremme kommuneplanens mål for byliv ved udformningen og anvendelsen af underetage, stueetager og offentlige tilgængelige forbindelser mv.

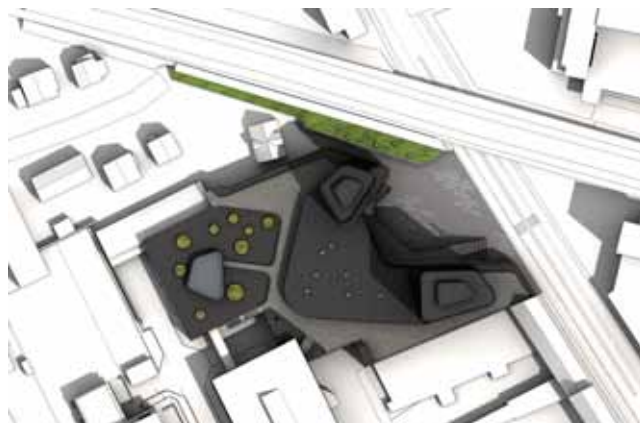
## Tidsplan

Tidsmæssigt forventes et parallelt forløb mellem lokalplan Indertoften II og kommuneplan 2011, idet lokalplanen er afhængig af, at der vedtages ændrede rammer samt udvidelse af detailhandelsrammen i kommuneplanen. Kommuneplan 2011 forventes vedtaget med udgangen af 2011.

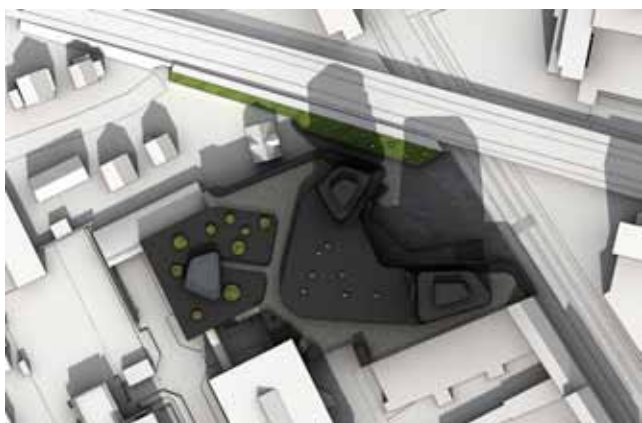
## Skyggediagrammer for projekt



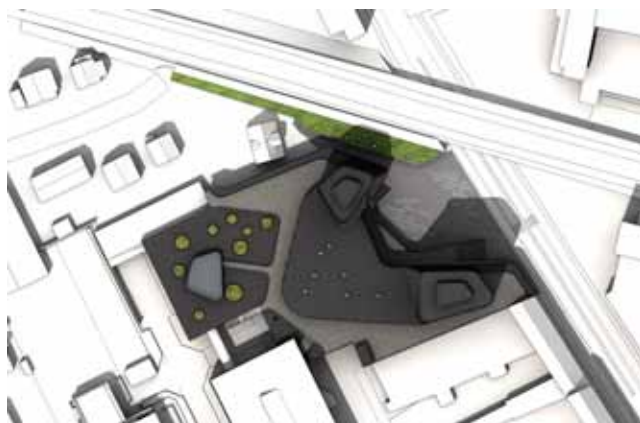
Marts kl. 9:00



Juni kl. 9:00



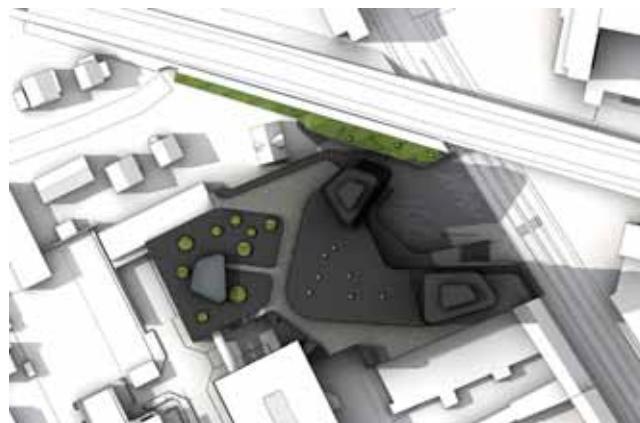
Marts kl. 12:00



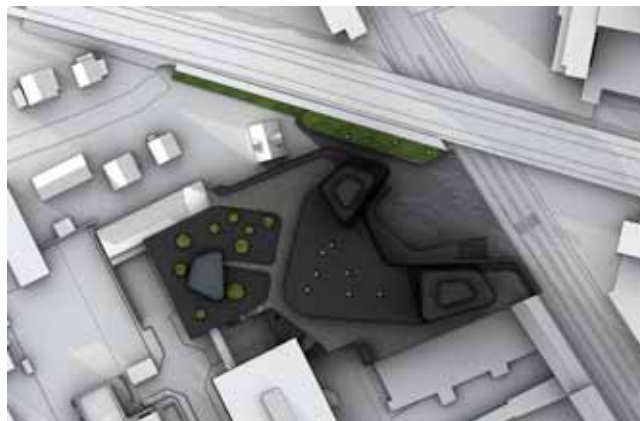
Juni kl. 12:00



Marts kl. 16:00



Juni kl. 16:00



Juni kl. 19:00

**SAMMEN  
OM BYEN**

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen