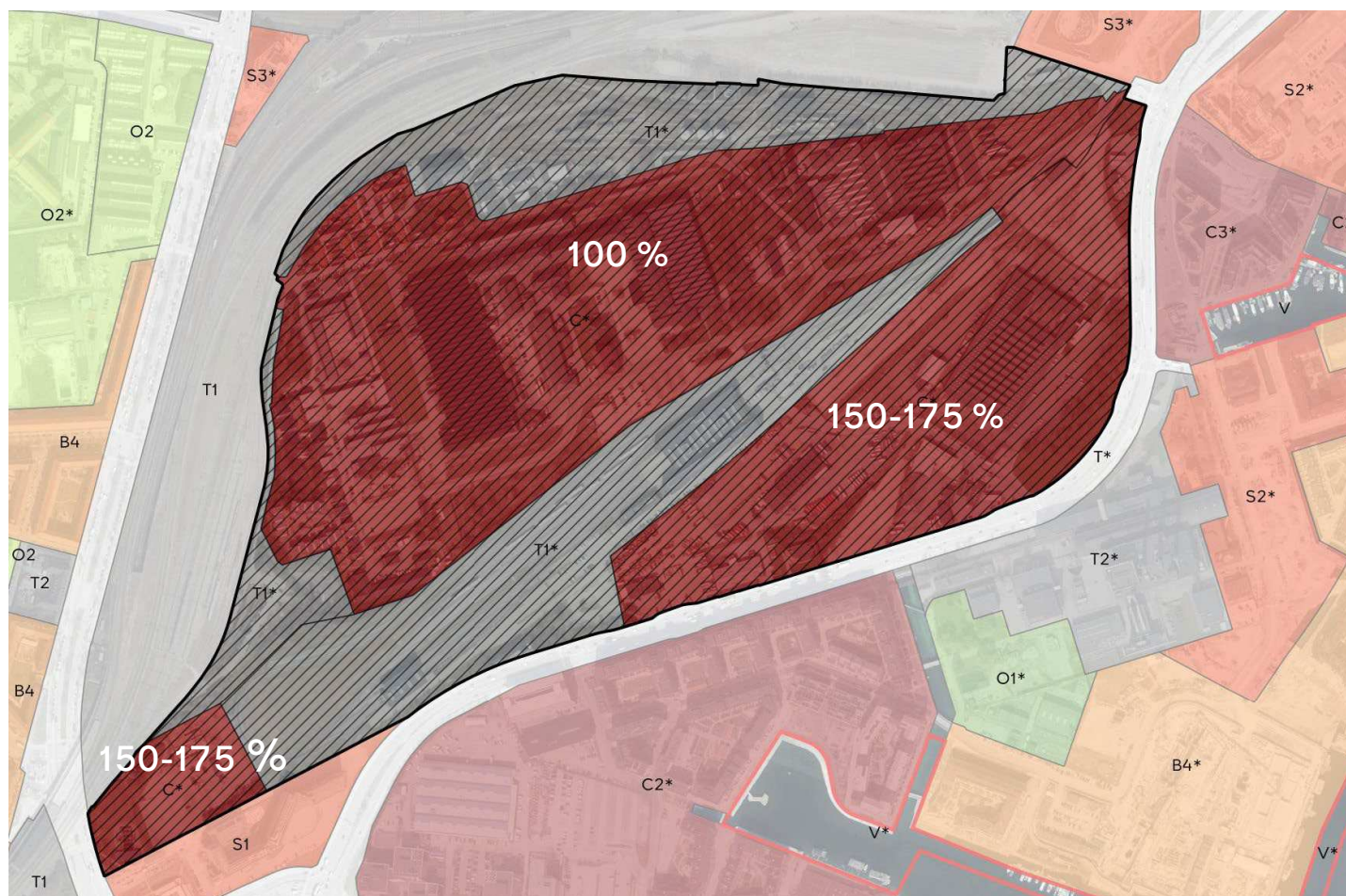


Godsbane- terrænet

Oplæg for TMU om rammer
for planlægningen



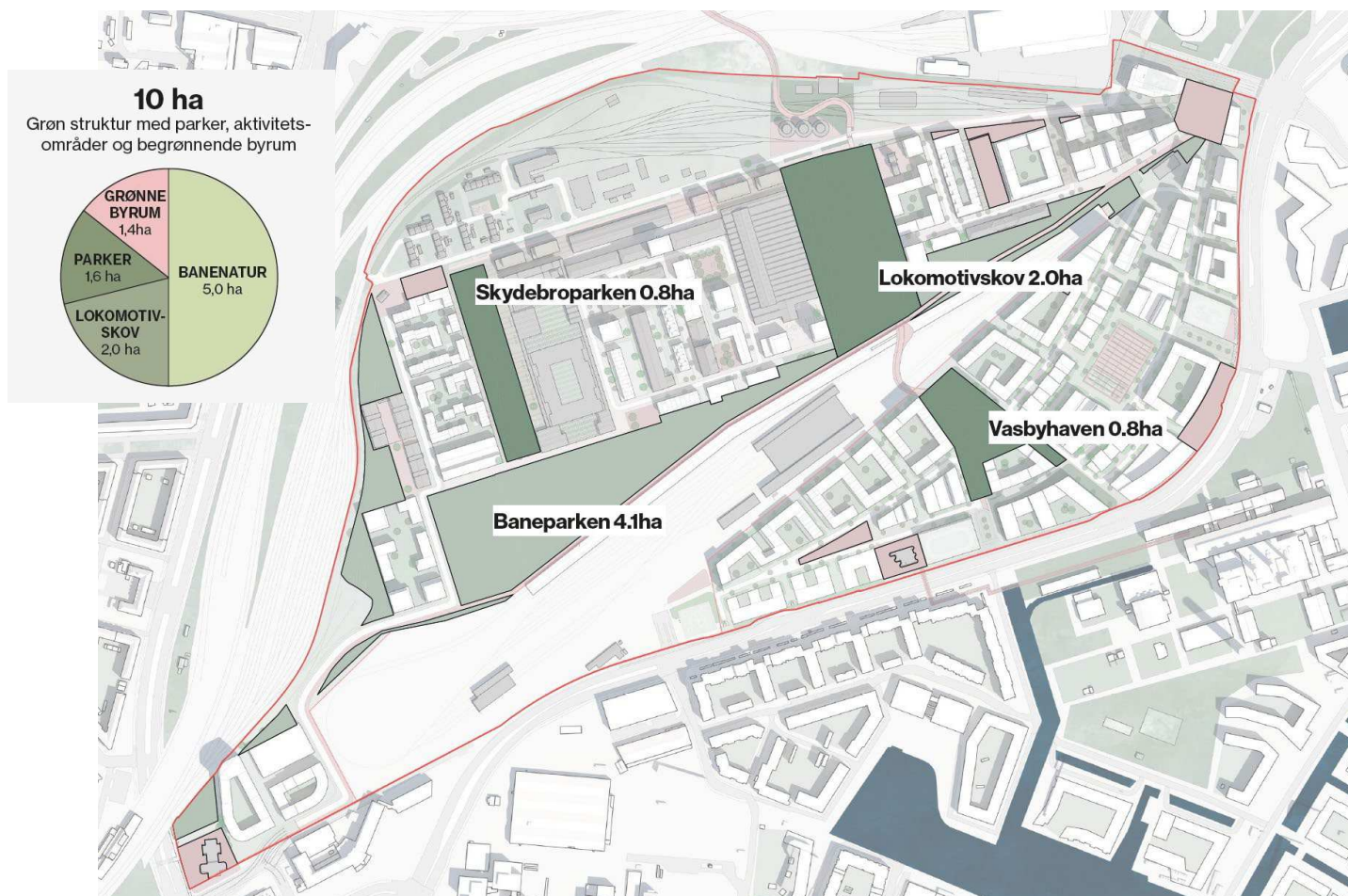
Bebyggelsesprocent i Kommuneplan 2019



Vision i kommuneplanens hovedstruktur:

- 100 % i nord (inkl. bevaringsværdige bygninger)
- 150-175 % i syd
- Bebyggelsesprocent fastlægges endeligt i kommuneplantillæg i forbindelse med lokalplanen.

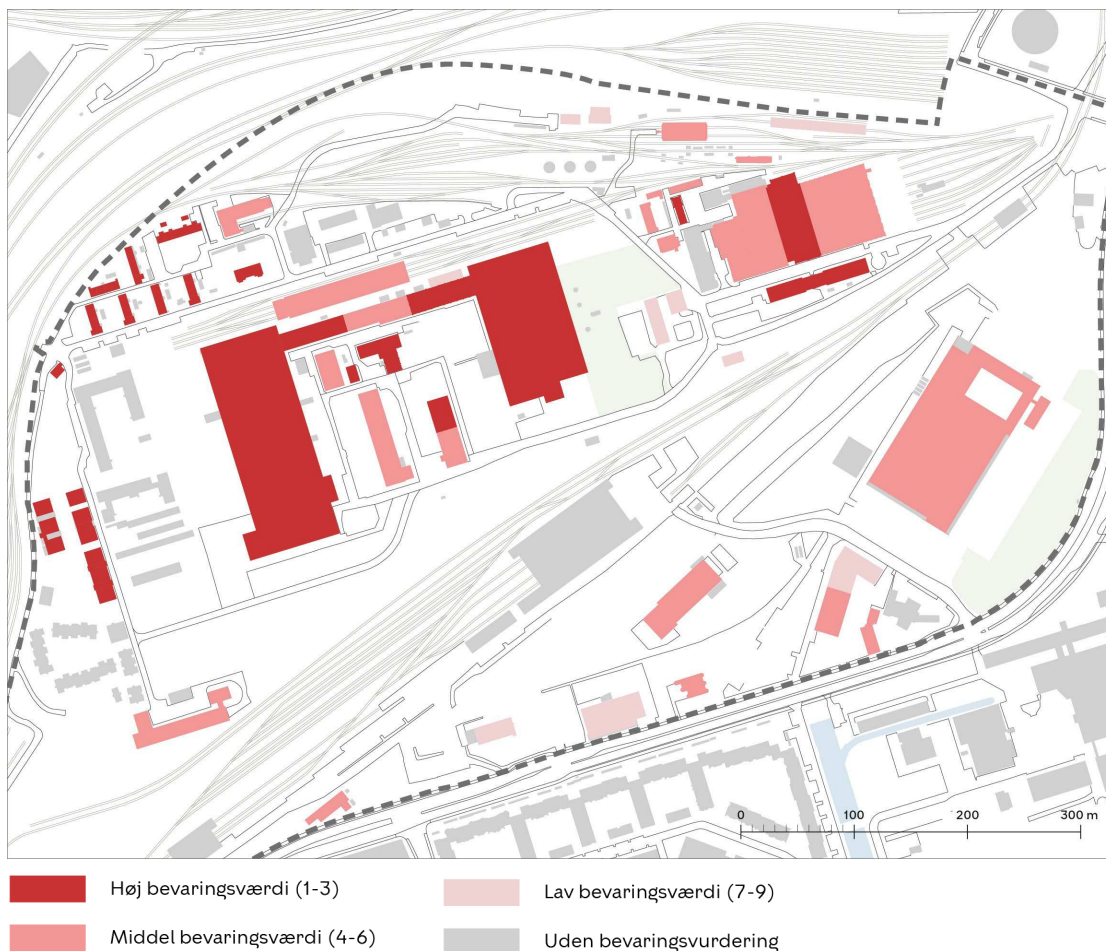
Grøn struktur



Vision i kommuneplanens hovedstruktur:

"Københavns Kommune ønsker, at Godsbaneterrænet bliver et fyrtårn for, hvordan kommunen fremover vil have fokus på det grønne, når nye byområder udvikles. Derfor skal der på Godsbaneterrænet etableres en grøn struktur med en offentlig park, begrønnede byrum og grønne offentligt tilgængelige private friarealer i størrelsesordenen 9-12 hektar. Desuden skal den vilde natur, der findes på Godsbaneterrænet så vidt muligt bevares. (...) I tillæg til 11 mandsfodboldbane opføres to 7 mands fodboldbaner, som placeres inden for den aftalte 9-12 hektar grønne struktur, så der for alvor tilføres ny banekapacitet til bydelen"

Bevaring

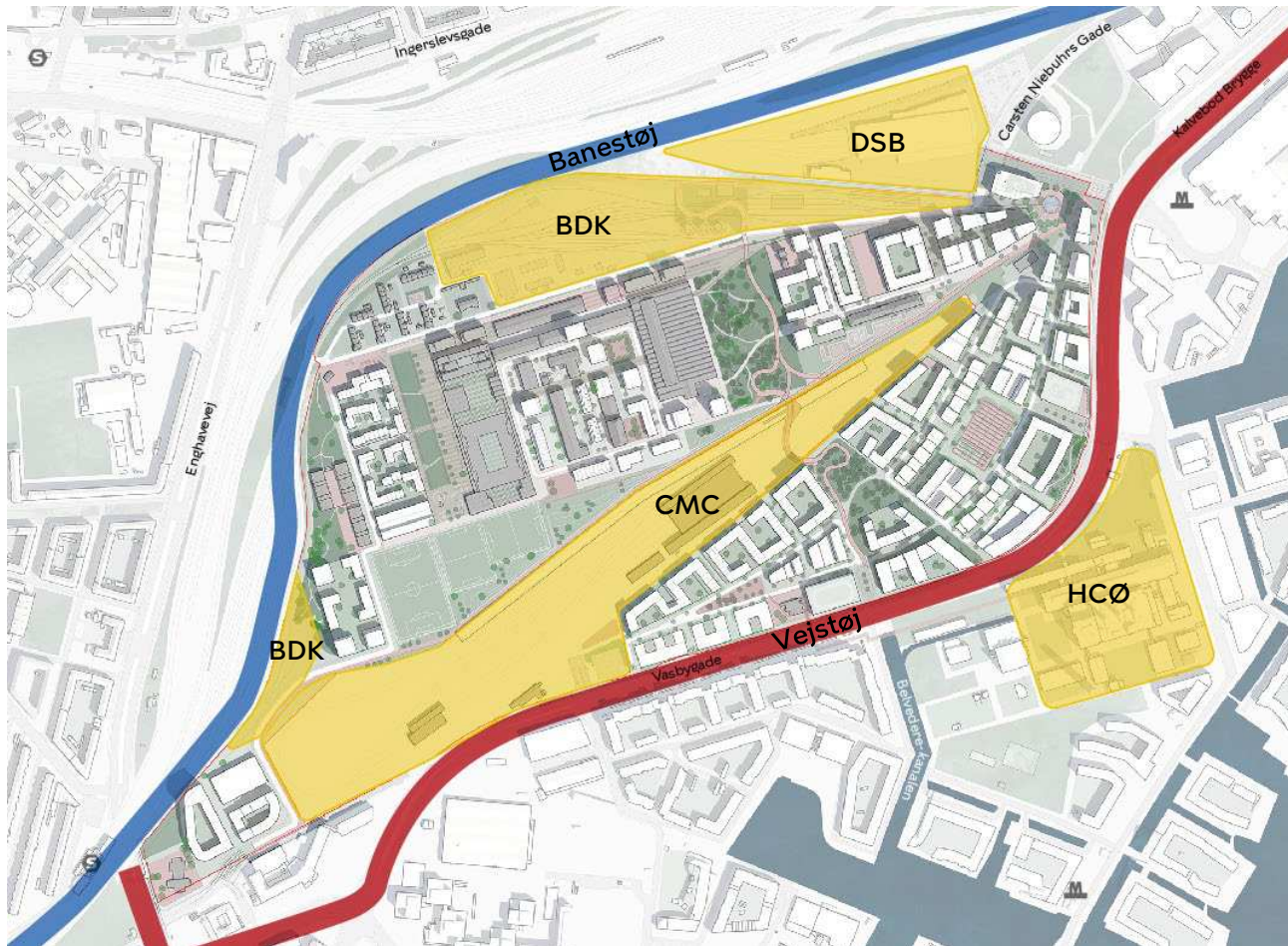


- I Kommuneplan 2019 er området udpeget som et samlet kulturmiljø og som et område med bebyggelser af særlig kvalitet og med et bevaringsværdigt helhedspræg. Nybyggeri skal ske under hensyntagen til at bevare kvaliteten og helhedspræget.
- Området er udpeget af Slots- og Kulturstyrelsen som en del af det nationale industriminde 'Jernbanen mellem København og Korsør'

Vision i kommuneplanens hovedstruktur:

"Københavns Kommune ønsker at bevare de interessante gamle bygninger relateret til jernbanen og Den Gule By, og det er ønsket, at en del af den særlige ånd herfra kan leve videre i nye fællesskabsboliger til unge, børnefamilier, singler og ældre. De gamle træladere i projektet Banegaarden er et stort aktiv for den nye bydel, hvor bæredygtighed, sundhed og økologi er omdrejningspunktet. I området er der en særlig selvgroet stemning, som skal bevares. De mange bevaringsværdige ejendomme er en unik kvalitet i området, som med byudviklingen kan få nyt liv til eksempelvis offentlige og kulturelle formål, erhvervsliv, detailhandel og restaurationer."

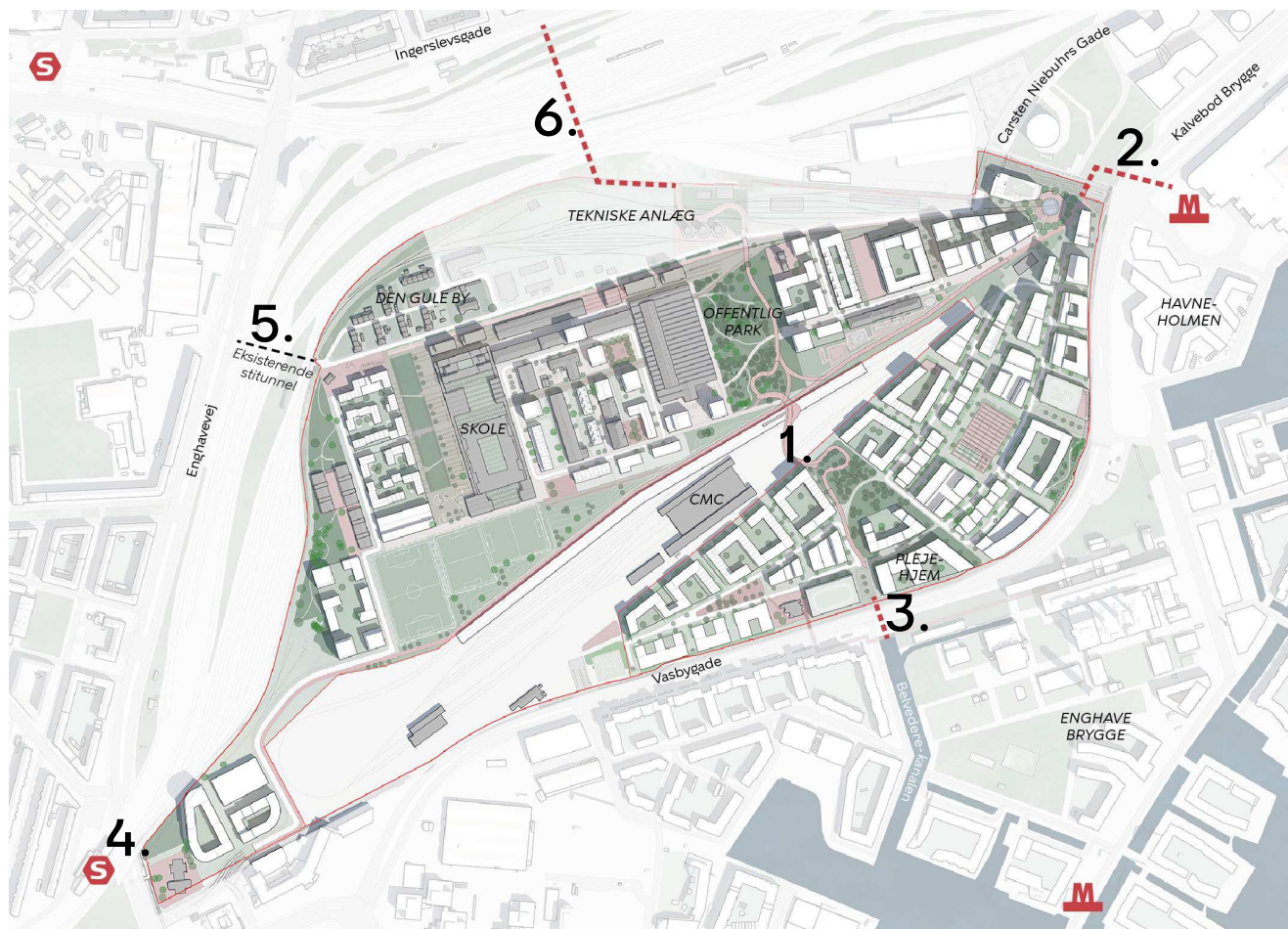
Støj



Støjklender

- Vejstøj
- Banestøj
- CMC
- Banedanmark aktiviteter (BDK)
- DSB nye værksteder
- H.C. Ørstedværket (HCØ)

Forbindelser



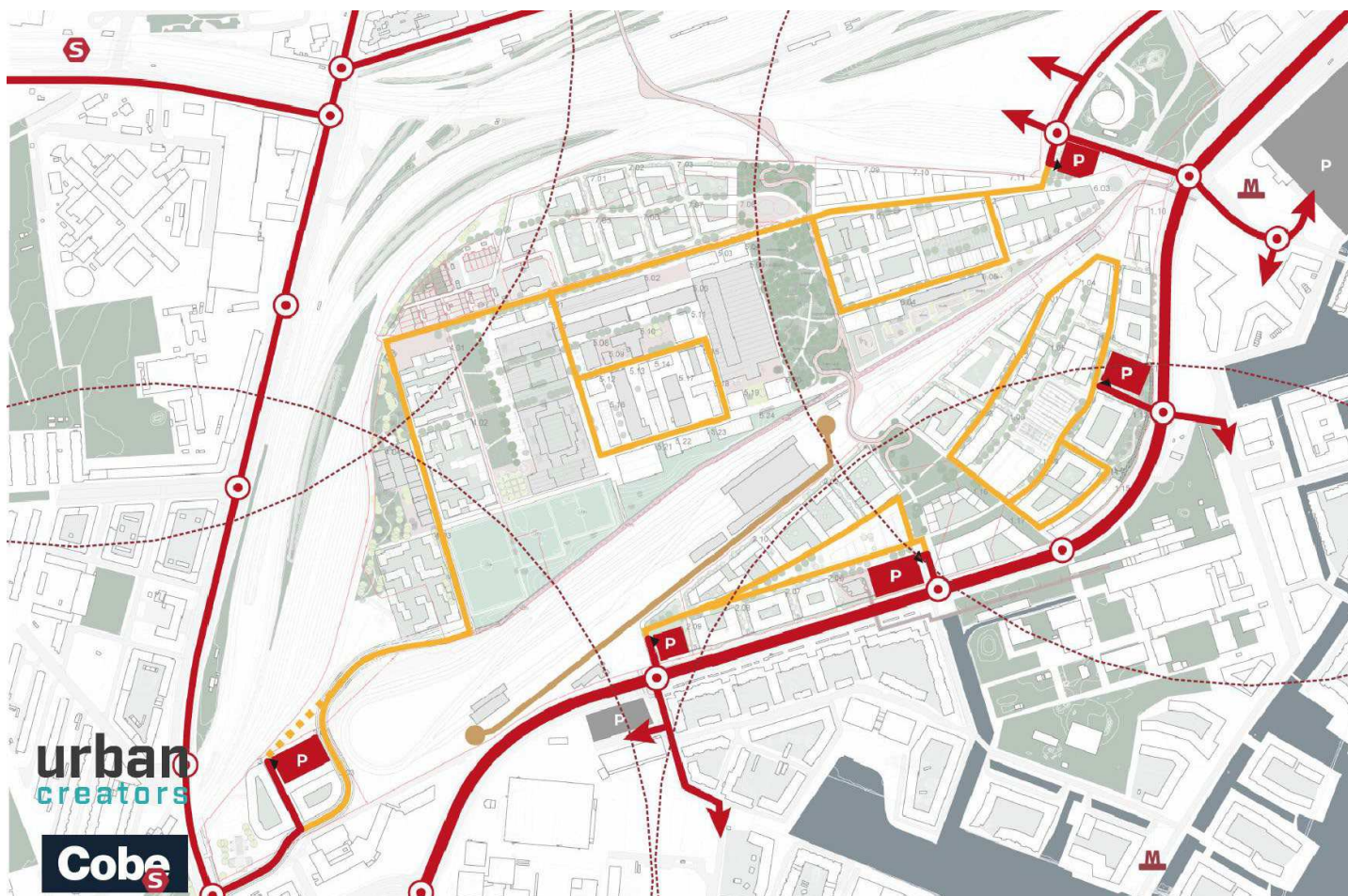
Fra kommuneplanens hovedstruktur:

"For at sikre borgerne adgang til hele Godsbaneterrænet, skal der etableres et stisystem igennem området fra Vesterbro til Havneholmene."

Potentielle forbindelser

1. Forbindelse over CMC
2. Forbindelse til Havneholmen Metrostation
3. Forbindelse over Vasbygade
4. Adgangsvej til Sydhavn Station
5. Udvidelse af eks. gangtunnel til Enghavevej
6. Bro til Ingerslevsgade

Bilfrihed



Kommuneplan 2019:

I alle byudviklingsområder kan parkeringsdækningen efter en konkret vurdering i lokalplan fastsættes med lavere parkeringsnorm for alle funktioner.

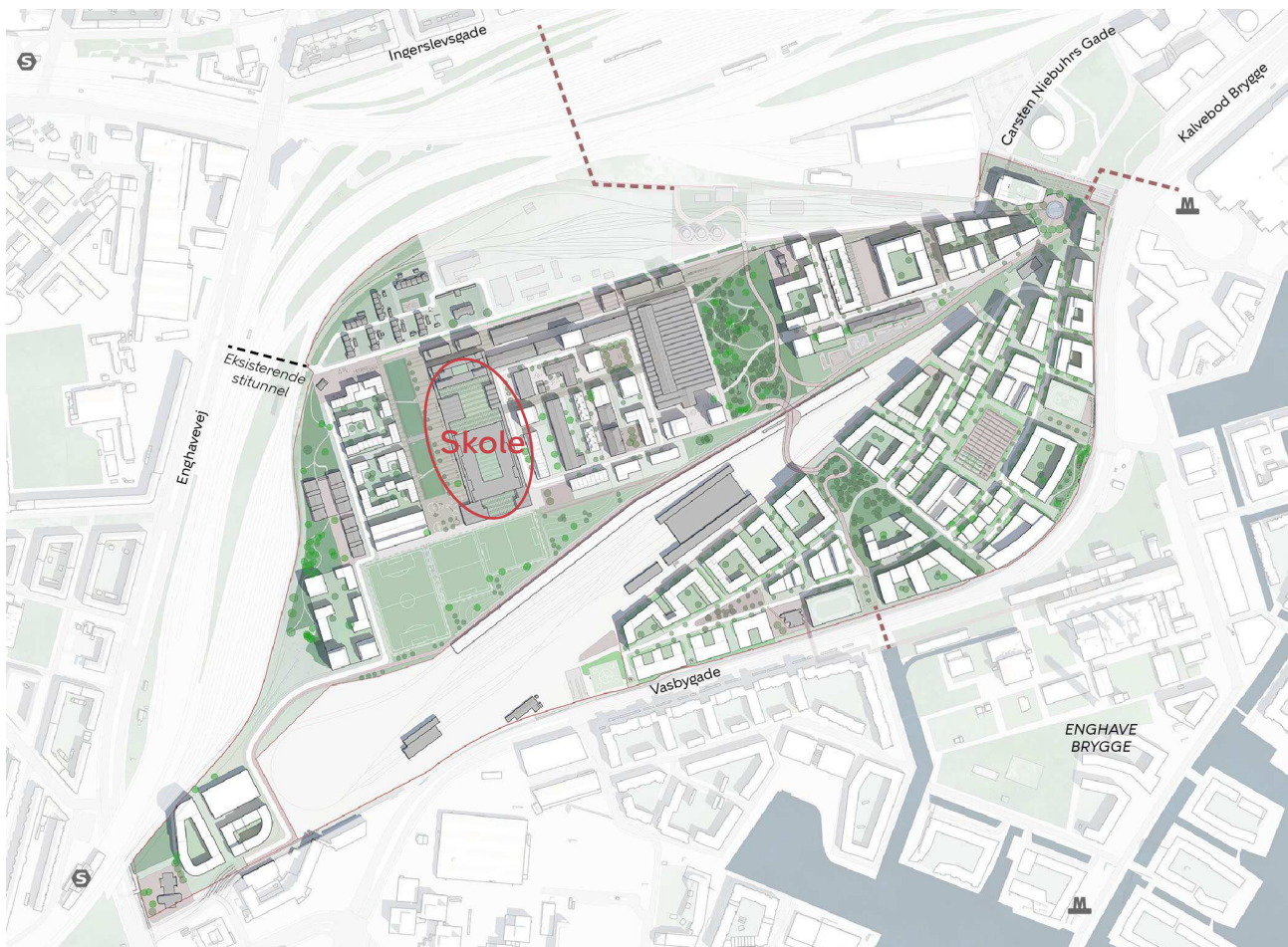
Administrationsgrundlag for bilfri byudviklingsområder:

"Hvis 1/3 af lokalplanområdet ligger i det såkaldte stationsnære kerneområde, dvs. indenfor 600 m cirkelslag til en station, kan parkeringsdækningen reduceres til et minimum".

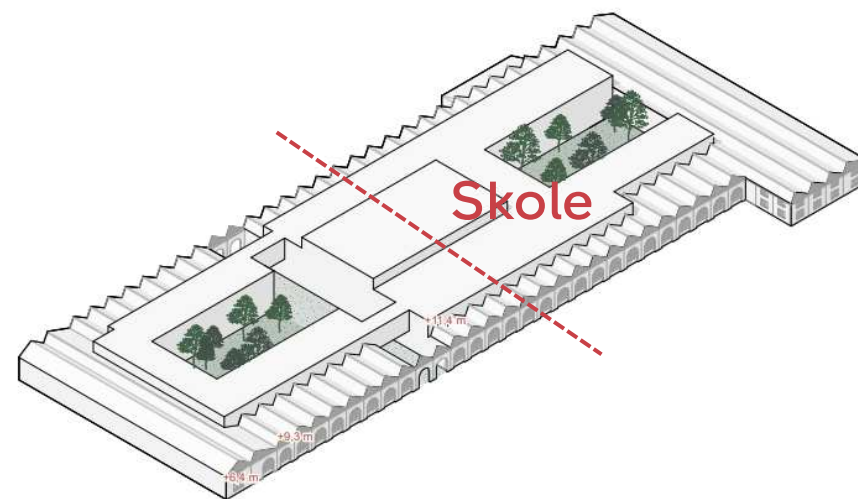
I helhedsplanen:

- Parkeringshuse placeres i periferien af området

Dilemmaer



- Parkeringsnorm vs. bilfrihed
- Etablering af skole i hele Vognværkstedet eller en del af bygningen
- Bebyggelsestæthed vs. hensyn til bevaringsværdige bygninger, kulturhistoriske spor og grøn struktur



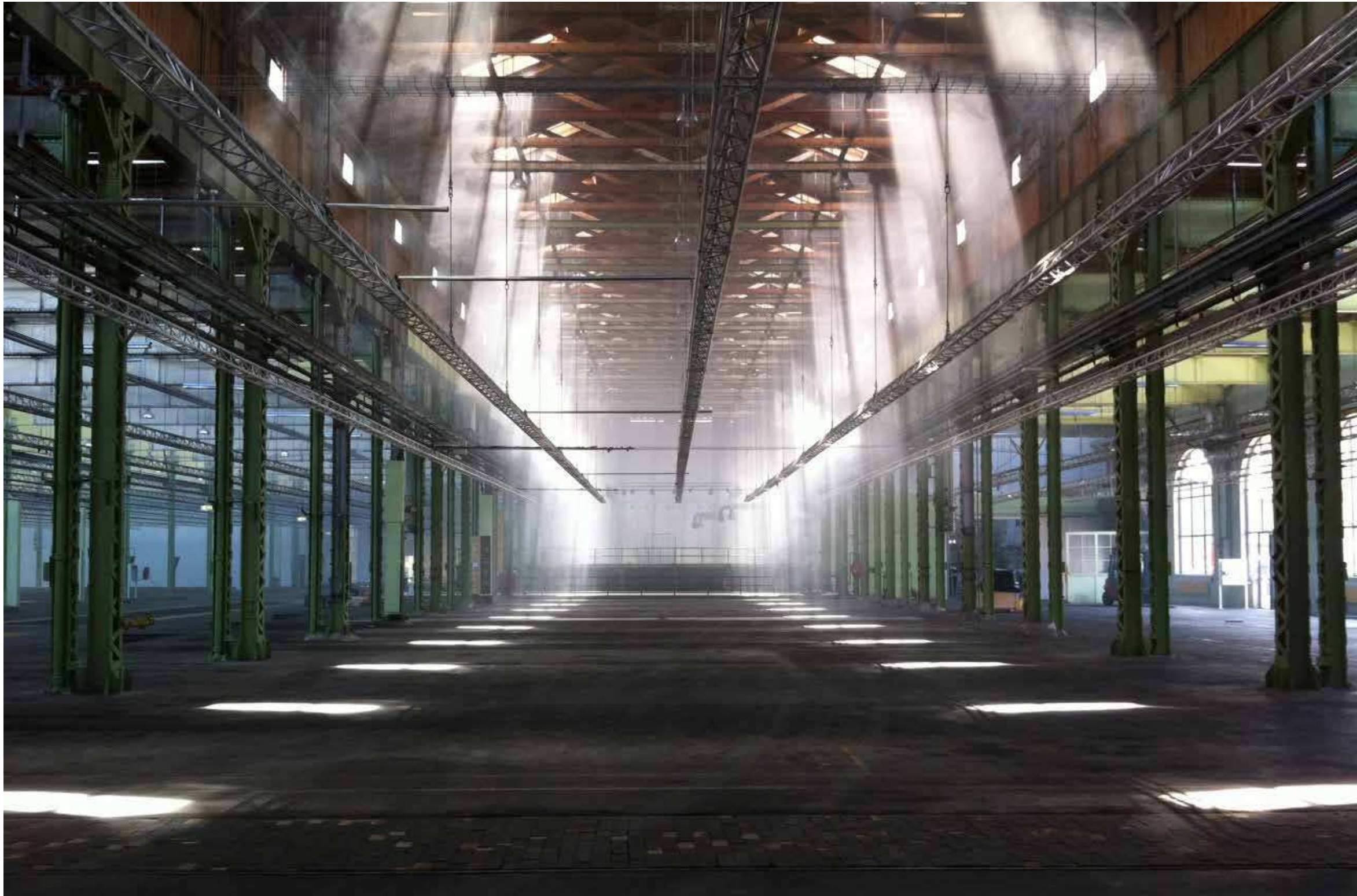
Proces



Jernbanebyen









Cobe

Jernbanebyen

På sporet af en grøn, bæredygtig bydel



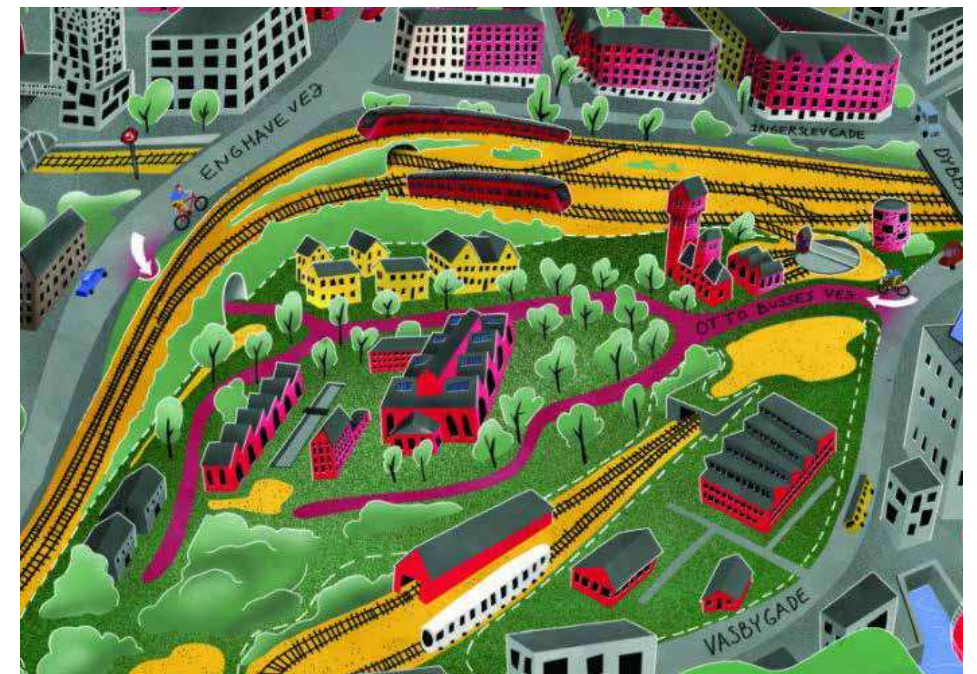
Fortid og fremtid mødes, og danner rammen om en bydel med en unik egenart



DSBs centralværksted



Jernbanebyens baneterræn, værksteder og kolonihaver set fra luften i 1940'erne



Vesterbro lokaludvalgs illustration af Jernbanebyen

En grøn bydel

En sund bydel

En social blandet bydel

En delvis bilfri bydel

En bæredygtig bydel

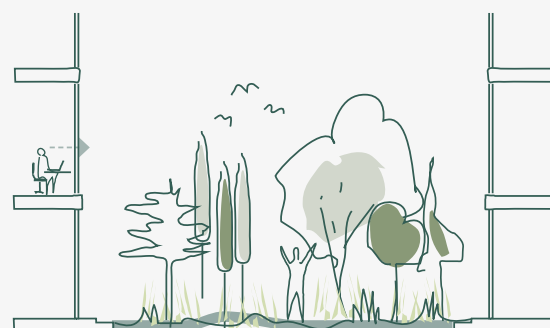


En bæredygtig bydel frem mod 2030

KP19
PUNKT



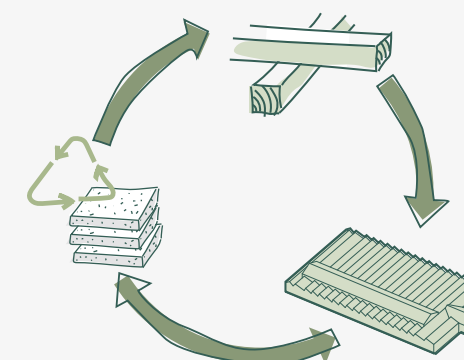
Økonomisk kvalitet:
**Delvis bilfriby og
Arealudnyttelse**



Miljømæssig kvalitet:
Biodiversitet og byklima



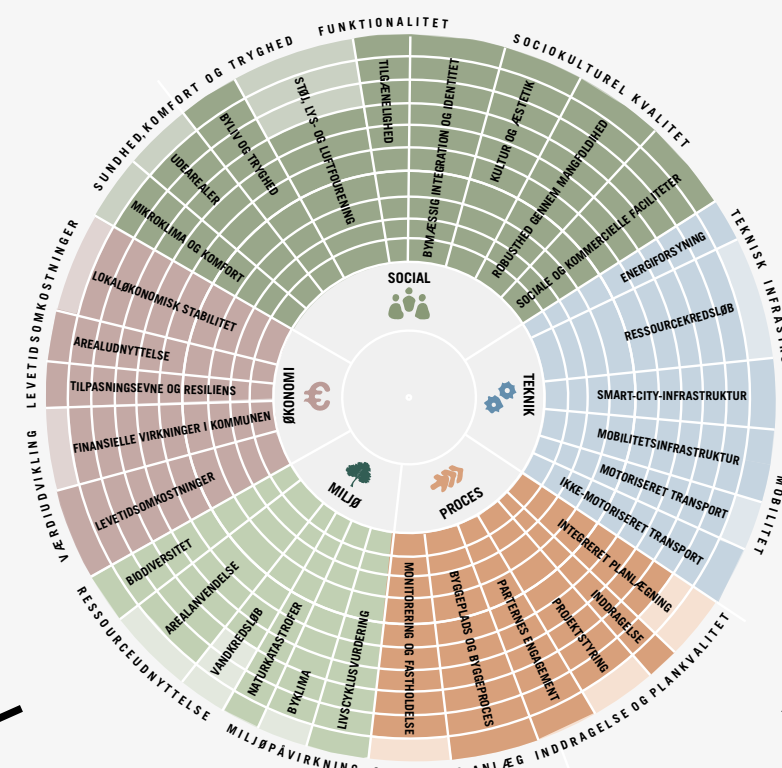
Sociokulturel og funktionel kvalitet
Støj, Byliv og tryghed



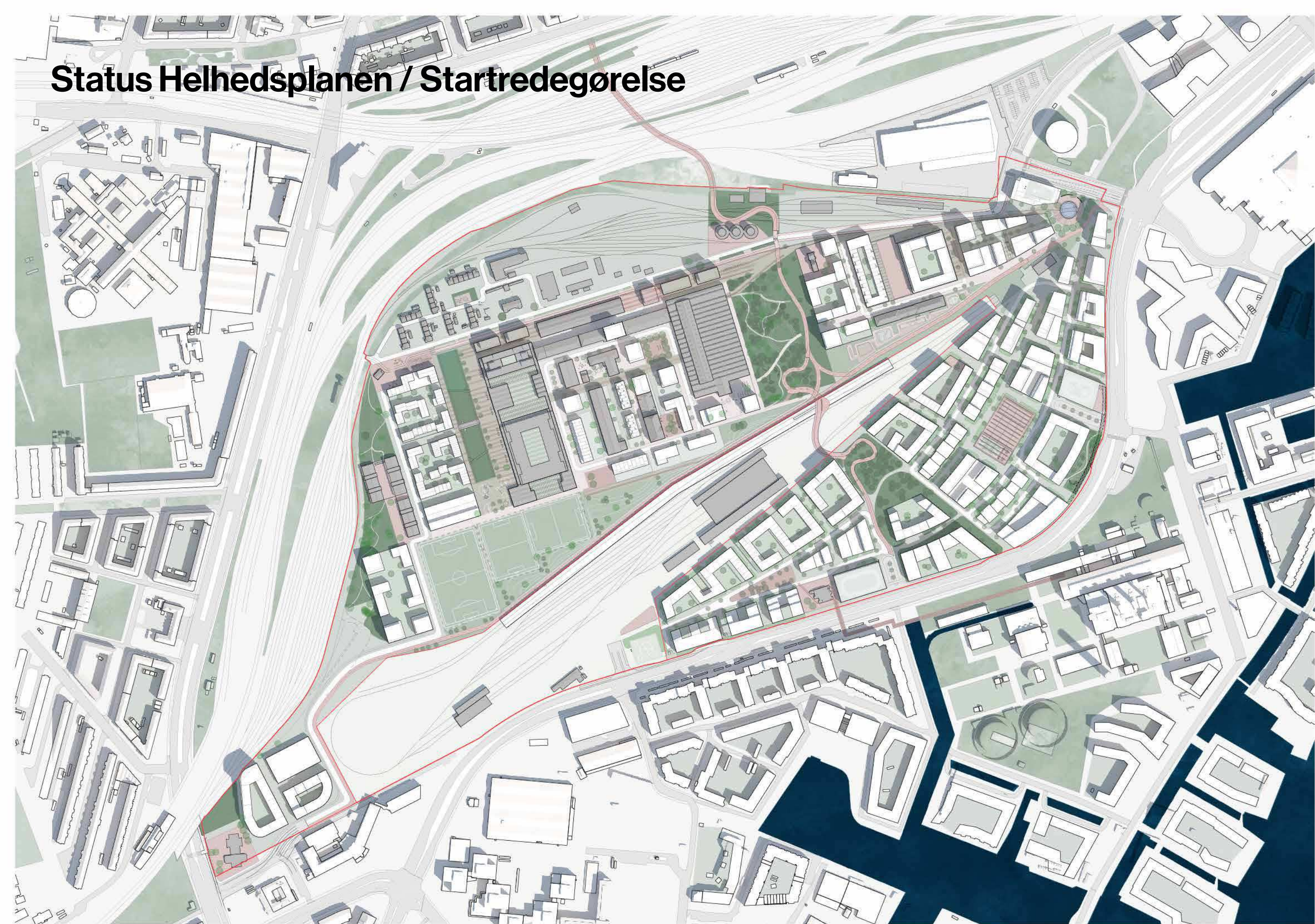
Teknisk kvalitet:
**Energiforsyning og
Ressourcekredsløb**



Proceskvalitet:
**Inddragelse og
Byggeproces**



Status Helhedsplanen / Startredegørelse



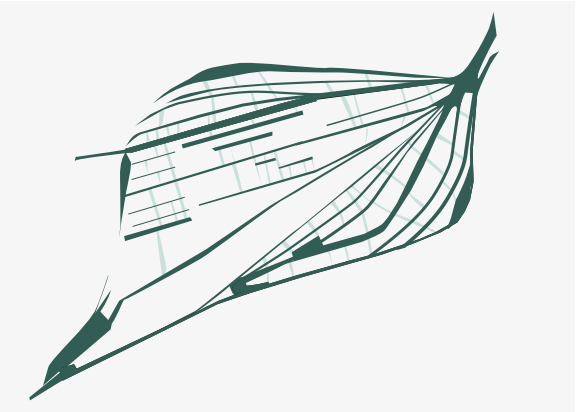
Fem udviklingsstrategier

1



Grønne frirum

2



Vævet

3



Perlekæden

4



Hverdagsbyen / Kvartererne

5



Værkstedsbym

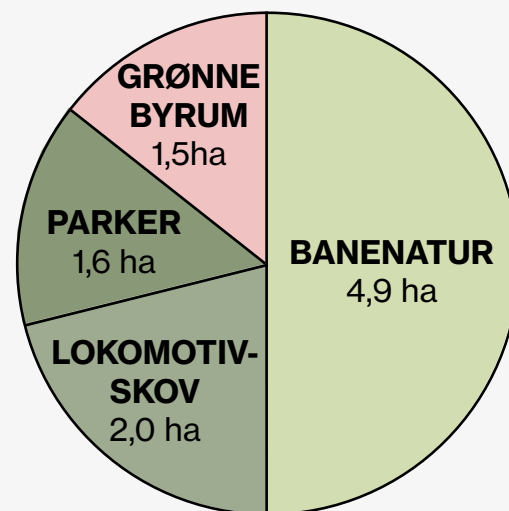
Jernbanebyens Parker

Redegørelse af 9-12 Ha grønt i planen. KP19 fastlægger et krav om 9-12Ha grønt inden for Godsbaneterrænnets ca.55Ha. Der gøres opmærksom på at denne opgørelse kun dækker over de 35Ha som er den byggeretsgivende del af lokalplanen. Grønne gårdrum, kantzoner mm. indgår ikke i opgørelsen.

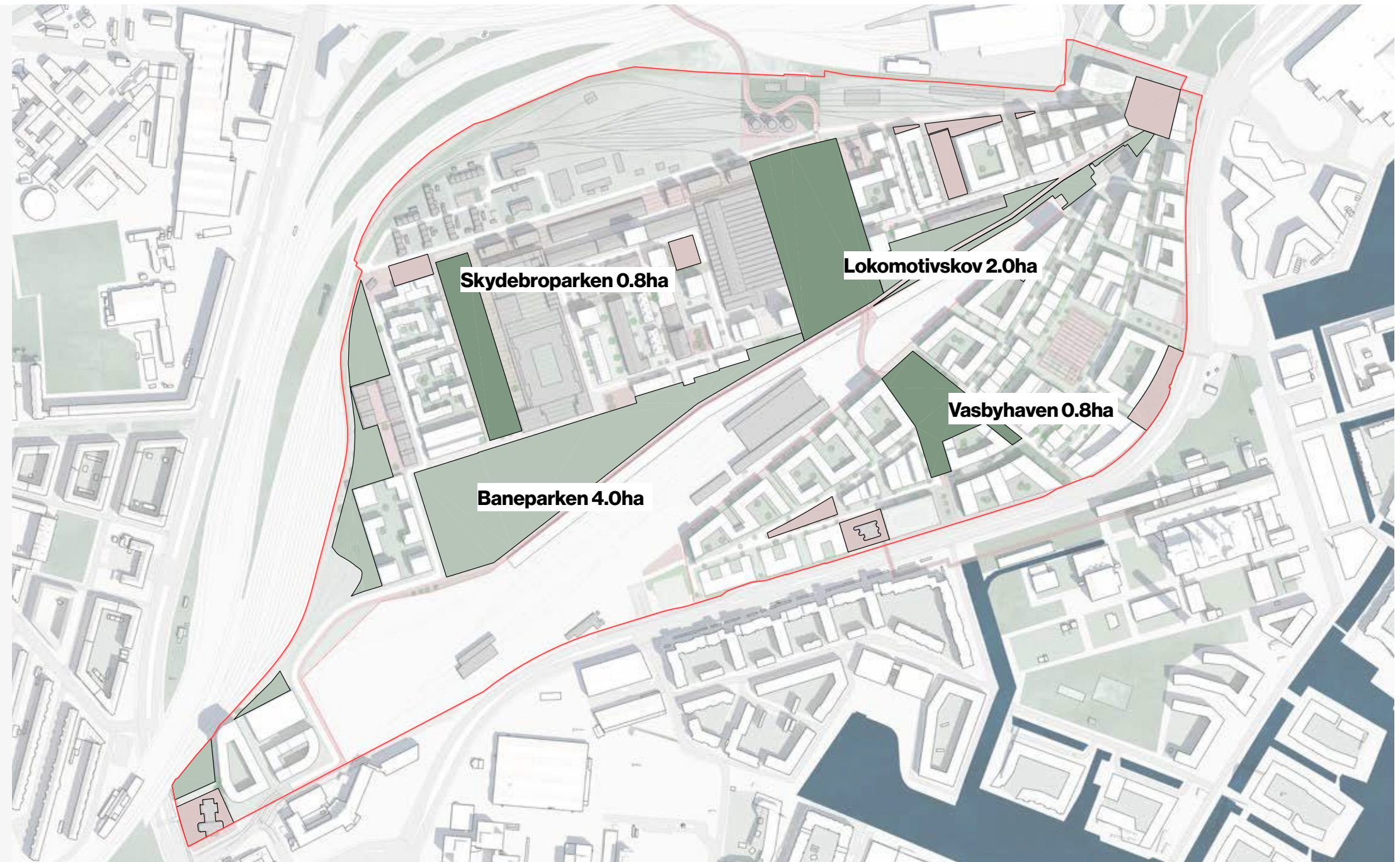
**KP19
PUNKT**

10 Ha

Grøn struktur med parker, aktivitets-
områder og begrønnende byrum

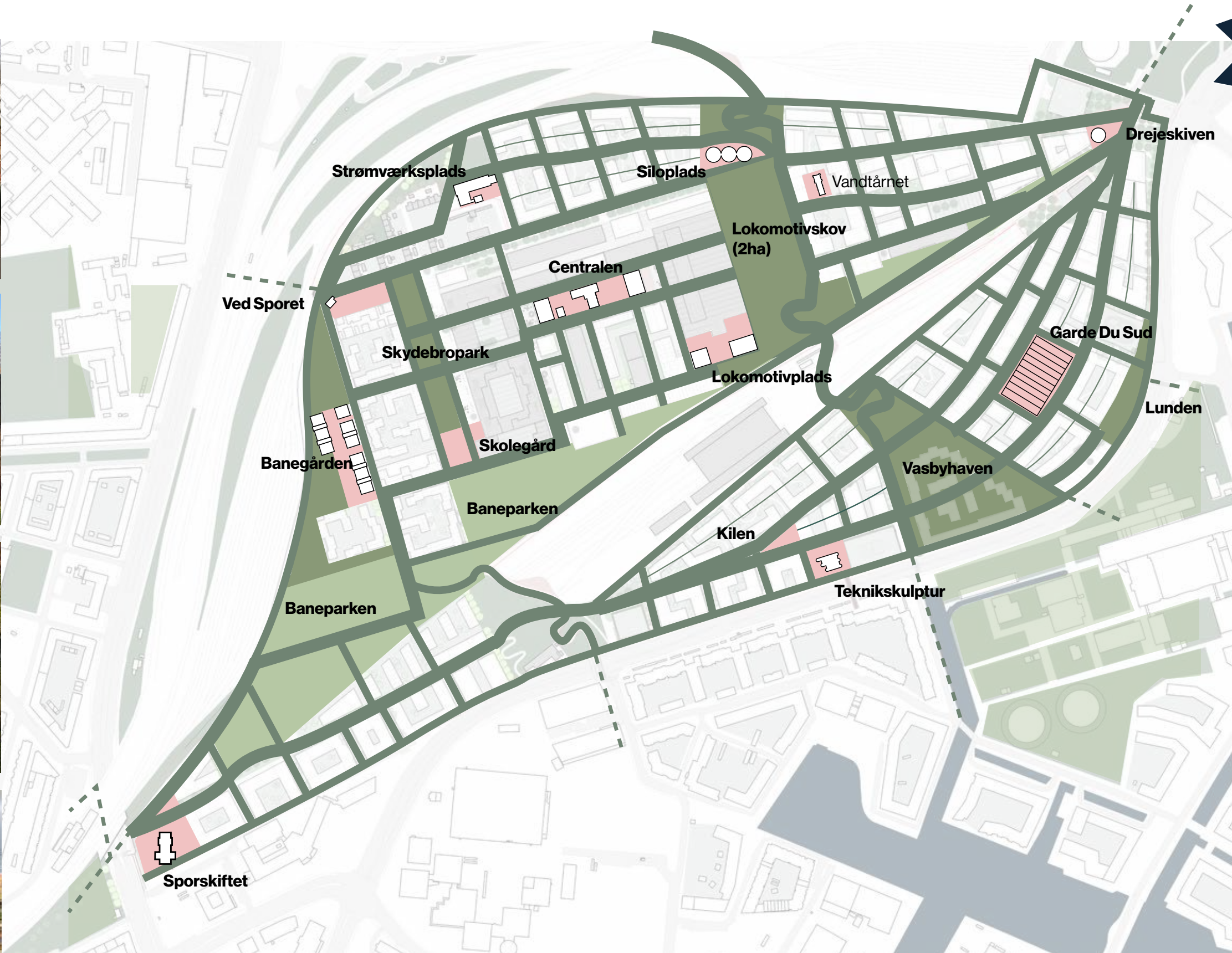


op til 8,2 ha friarealer i vævet
ca 300-400 træer



1 Grønne frirum

KP19
PUNKT



KulturNatur

BaneNatur

InfraNatur

LokalNatur



Broforbindelse

Eksempel 7-10 m Cykel-og gangbro med beplantning/grønne
lommer forbinder de to parker og nord og syd



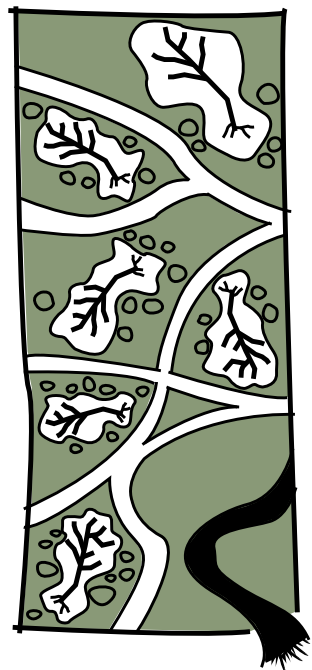
Forbindelser



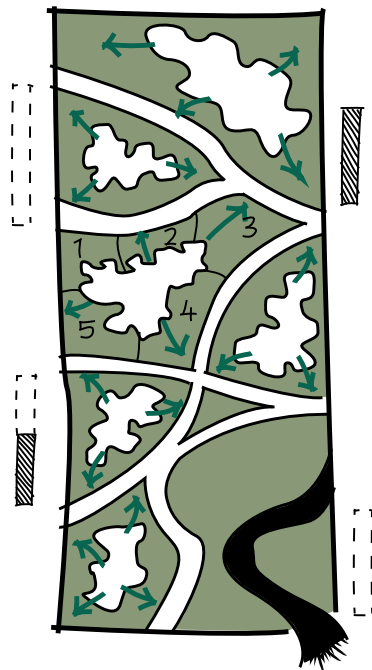
**Kronerne på de statelige gamle
træer danner ramme om
ankomsten til Jernbanebyen**



KulturNatur / Lokomotivskoven



Vækstdiagram 1: 2022



Vækstdiagram 2: 2025



Vækstdiagram 3: 2030



Lokomotivskoven i Jernbanebyen



Lindevangsparken



Landbohøjskolens Have i Frederiksberg



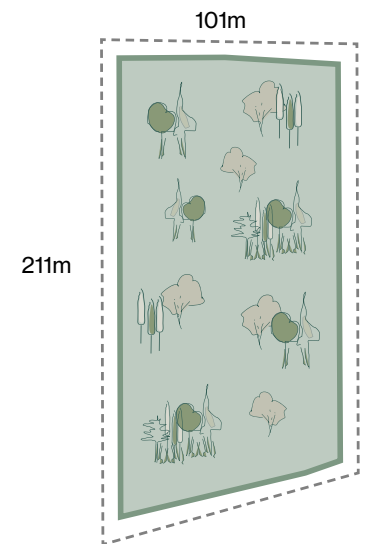
Landbohøjskolens Have i Frederiksberg



Planudsnit 1:1500

Lokomotivskoven

Sammenligning af størrelser



Skydebanehaven

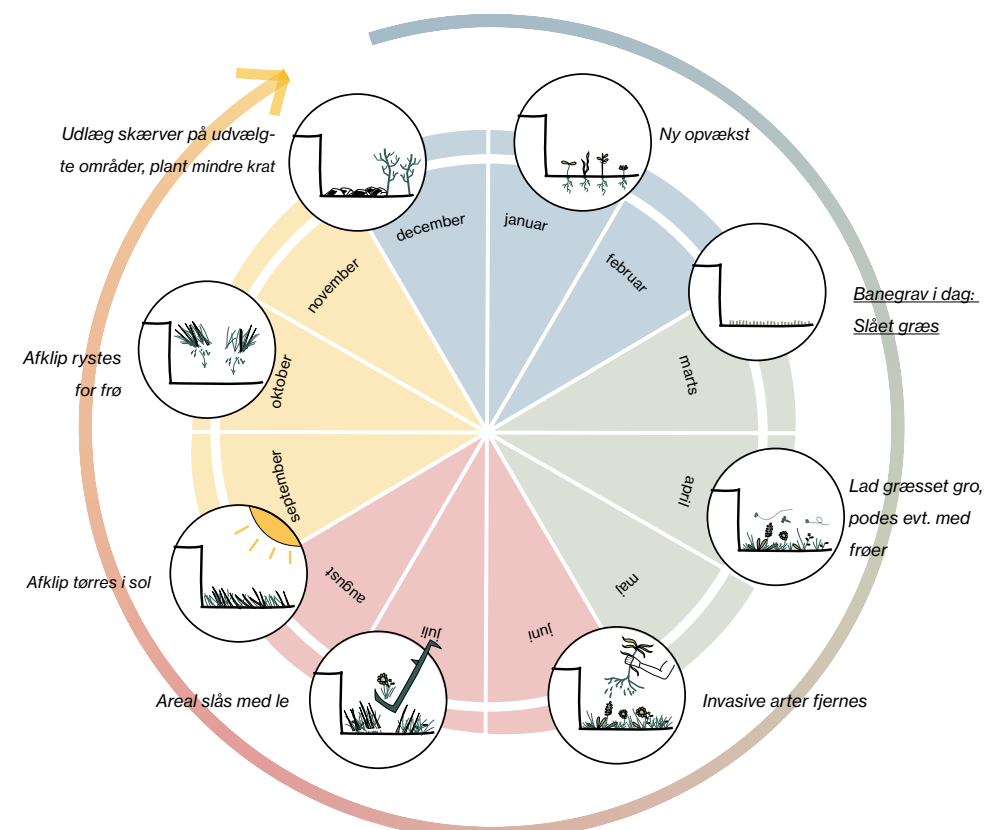


Hans Tavsens Park



Mimers parken

KulturNatur / Skydebroparken



Årshjul for etablering og drift af Skydebroens natur



Skydebroparken - så bredt som Litauensplads (ca. 55m)



Skydebroparken - så langt som Enghaveparken (ca. 210m)



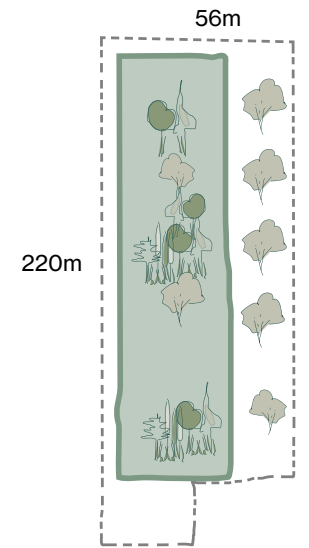
Visualisering: Det grønne bassin i skydebroparken



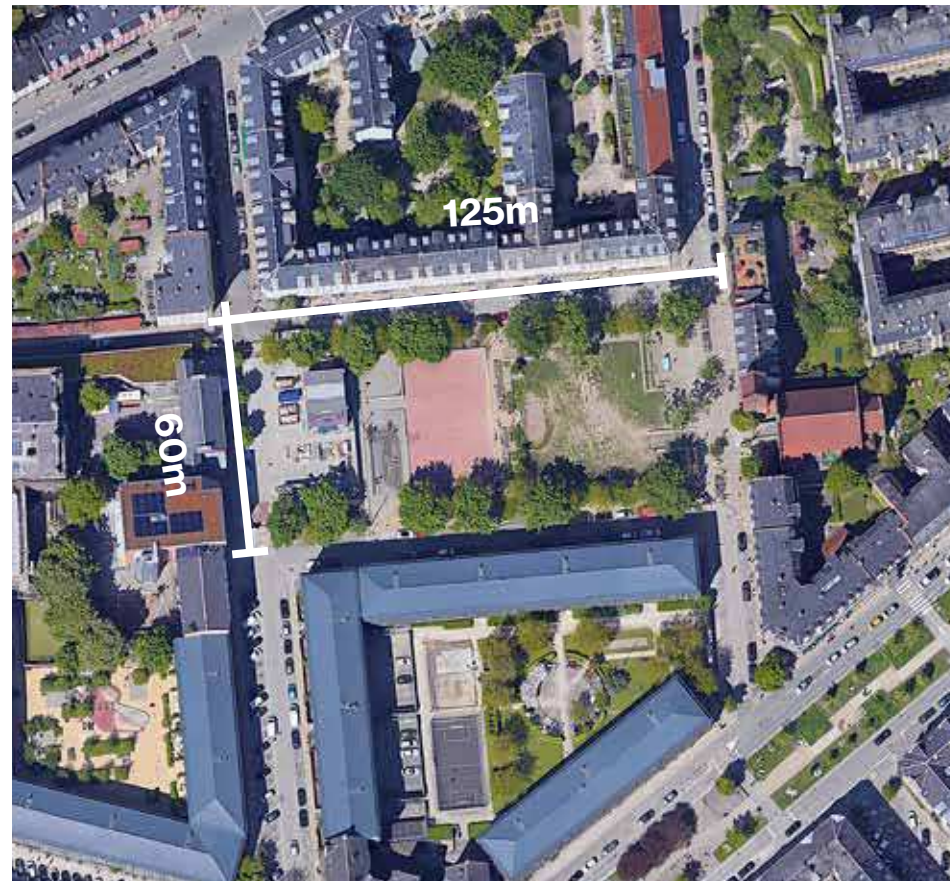
Planudsnit 1:1500

Skydebroparken

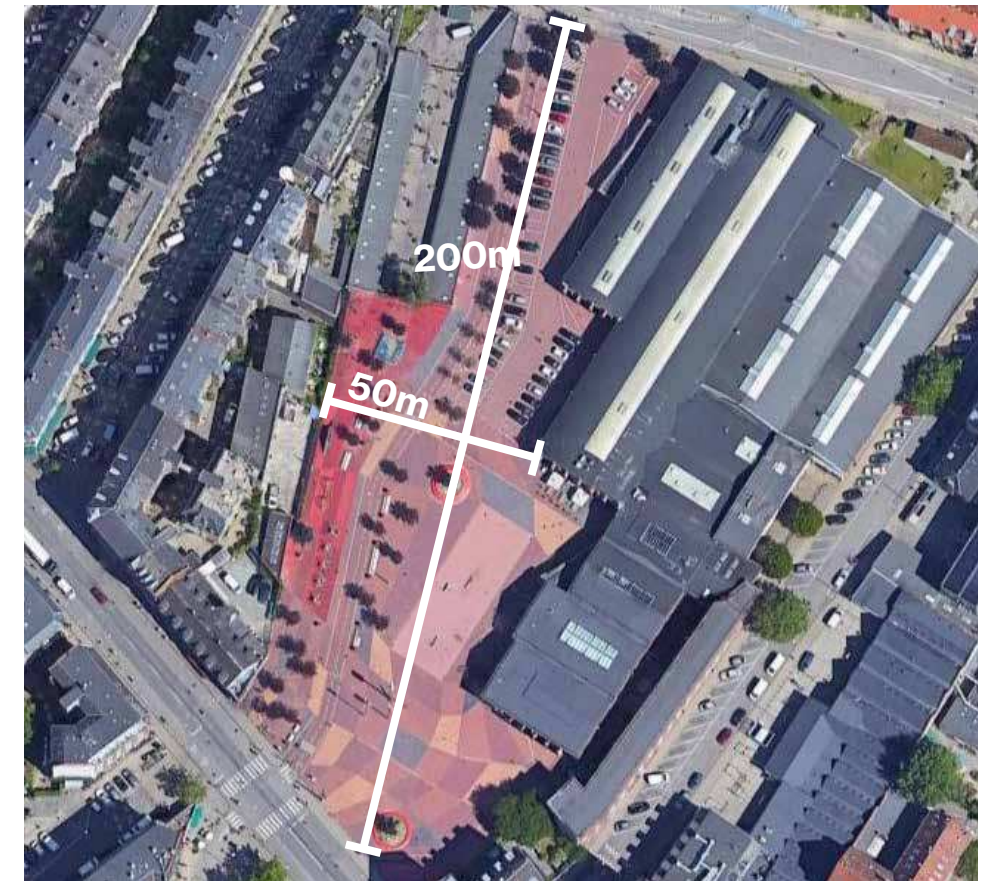
Sammenligning af størrelser



Skydebanehaven

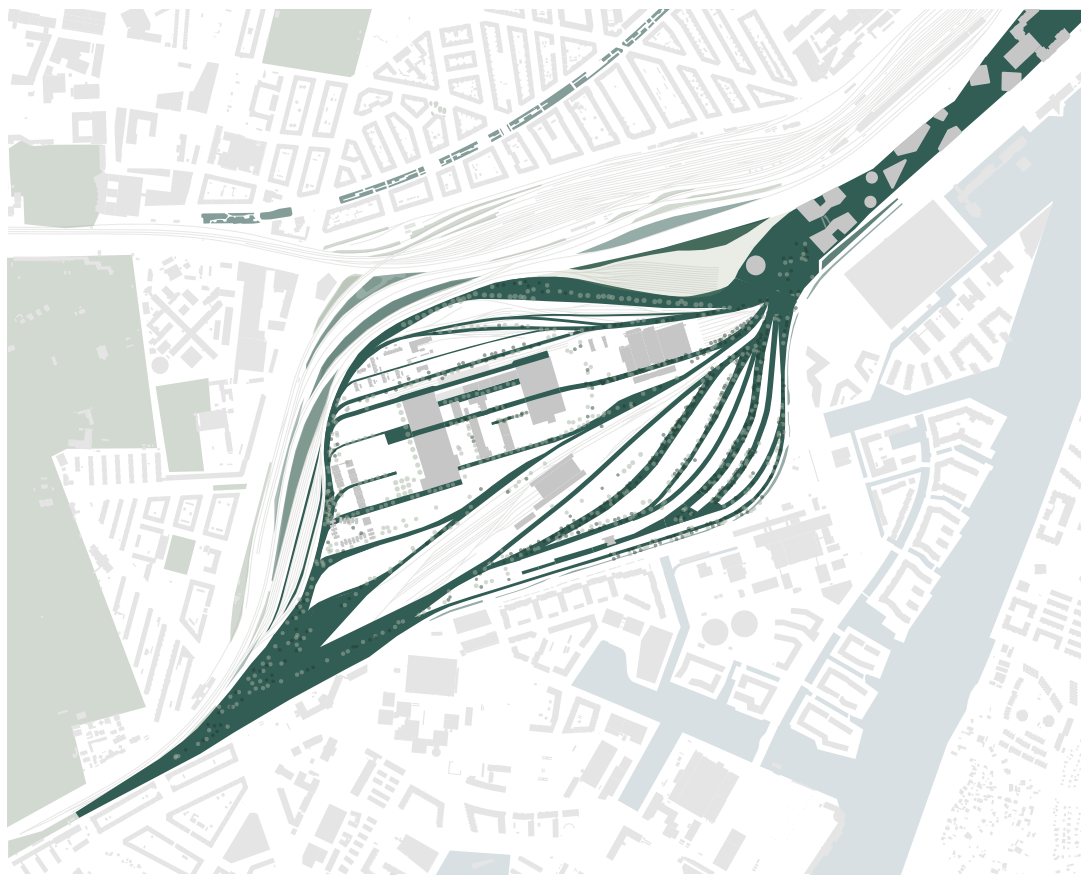


Litauens plads

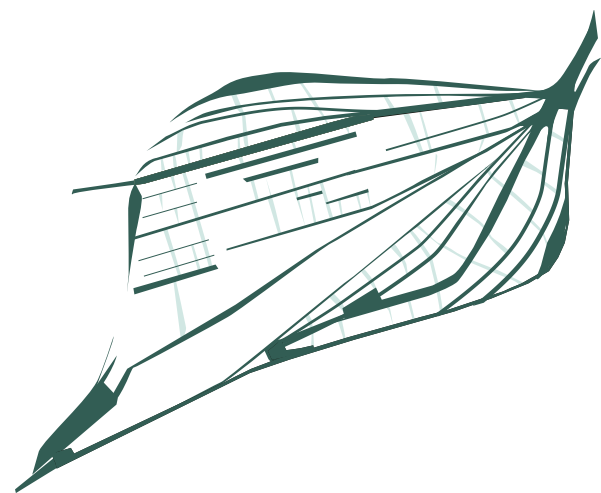


Superkilen, Nørrebro

2 Det grønne væv - delvis bilfri by



Spor i byen - delvis bilfri by





Planudsnit 1:500

3 scenarier for parkering

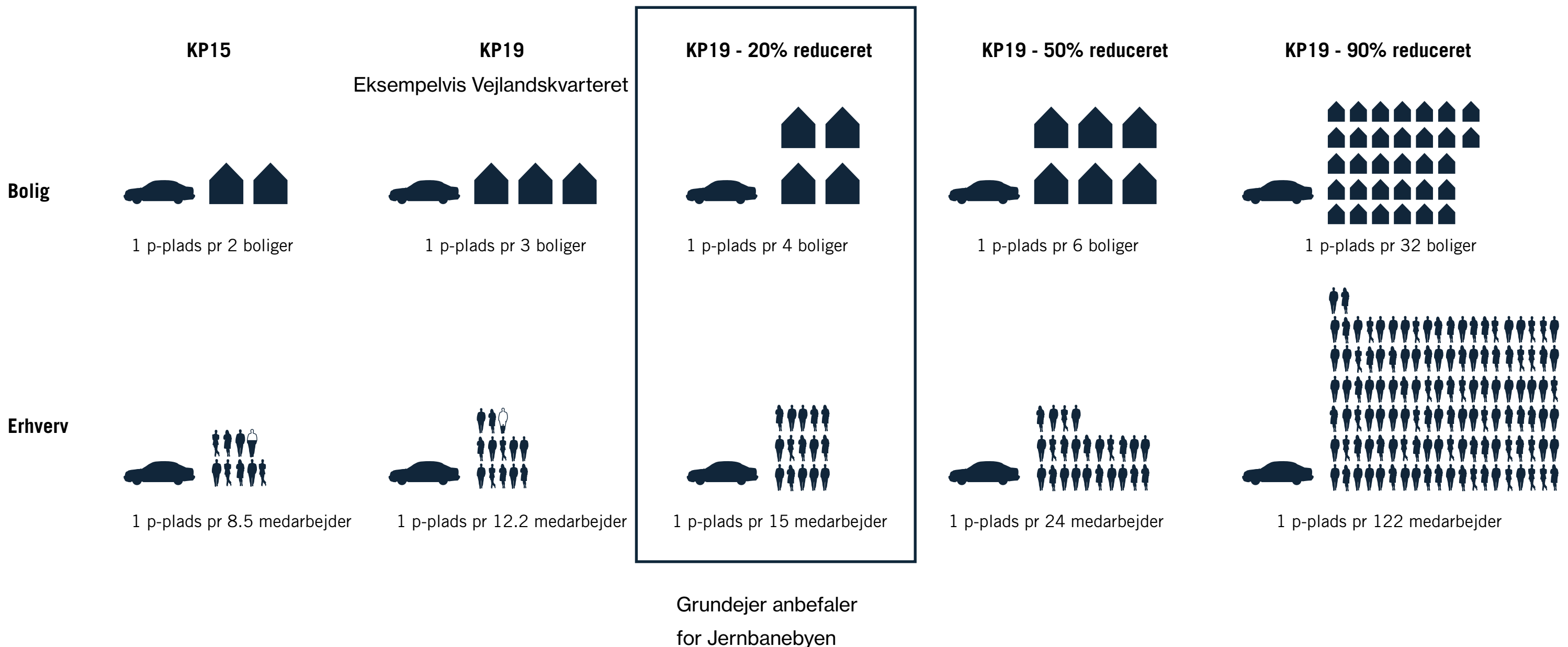
Et blandet bykvarter

København har en af de mest ambitiøse og restriktive parkeringsnormer i Europa, når man sammenligner med tilsvarende hovedstæder som fx Oslo, Amsterdam mfl.

Jernbanebyen planlægges til et delvist bilfrit bykvarter og kravet til parkering for Jernbanebyen tager udgangspunkt i Kommuneplan

2019 p-normer for tætby-områder. Det foreslåede niveau for parkeringsnorm er baseret på en afvejning af flere forhold, herunder det politiske fokus på bilfri bydele, at understøtte et blandet bykvarter med mange kvaliteter og skabe et markedsfølsomt robust område.

Statistik er det knap 30% af husstandene i København, der råder over en bil.



3 Perlekæden / Støjhåndtering



Støjkilder

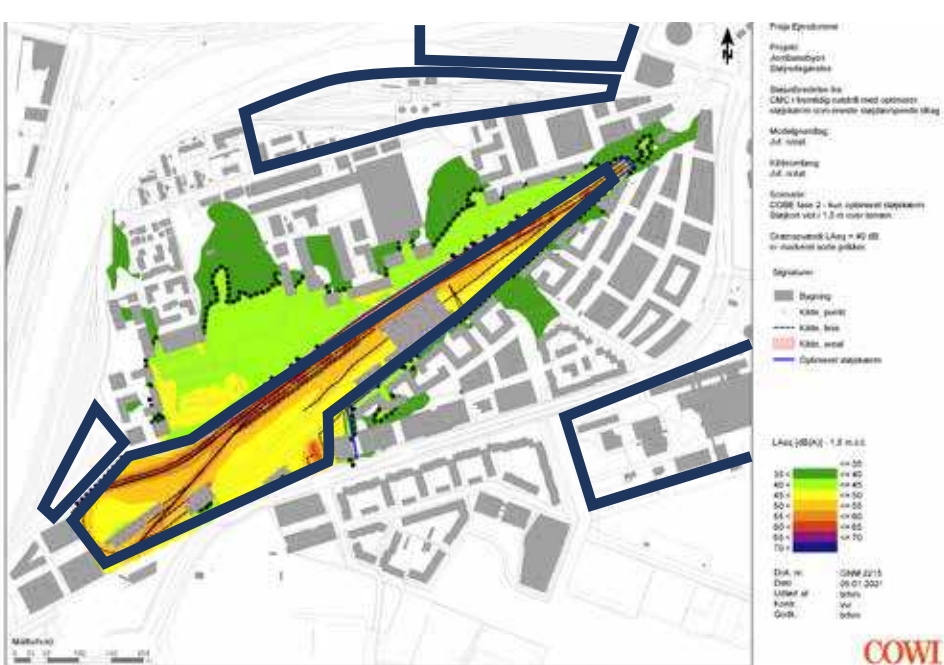


Banestøj



Vejstøj

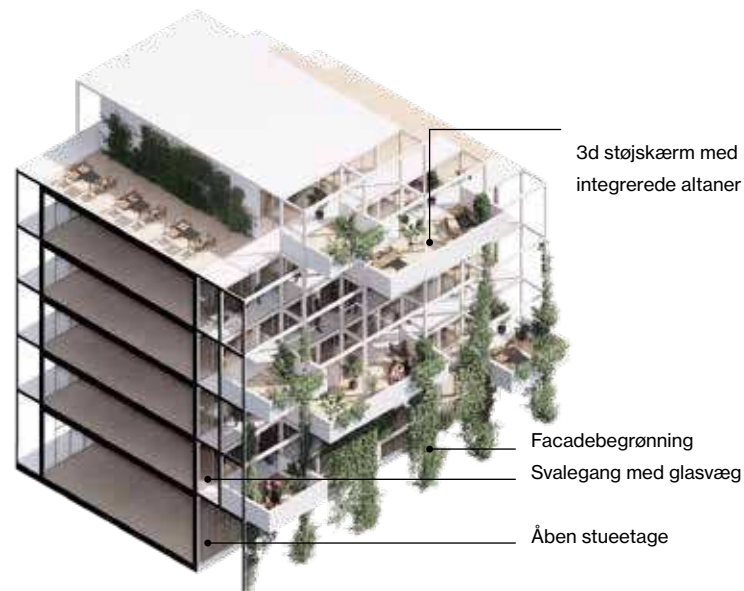
Vasbygade
Enghavevej



Erhvervsstøj

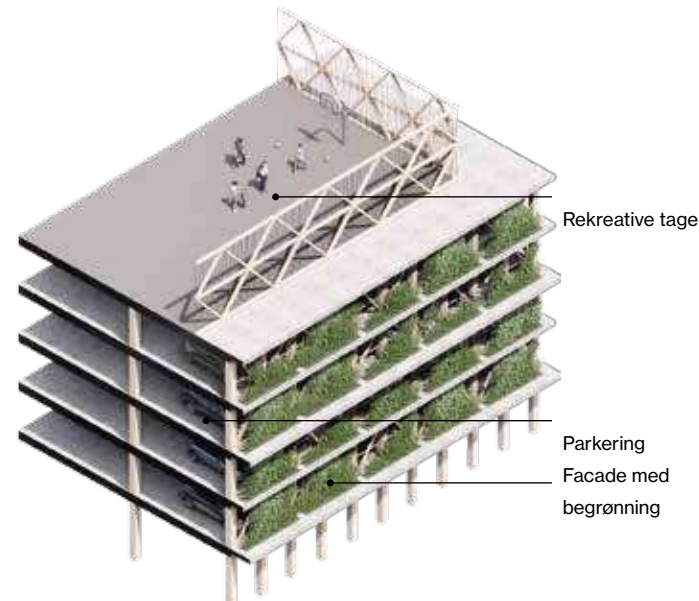
CMC
Banedanmark
HC Ørsted værket
DSB nye værksteder

Et langsgående espalier langs Vasbygade



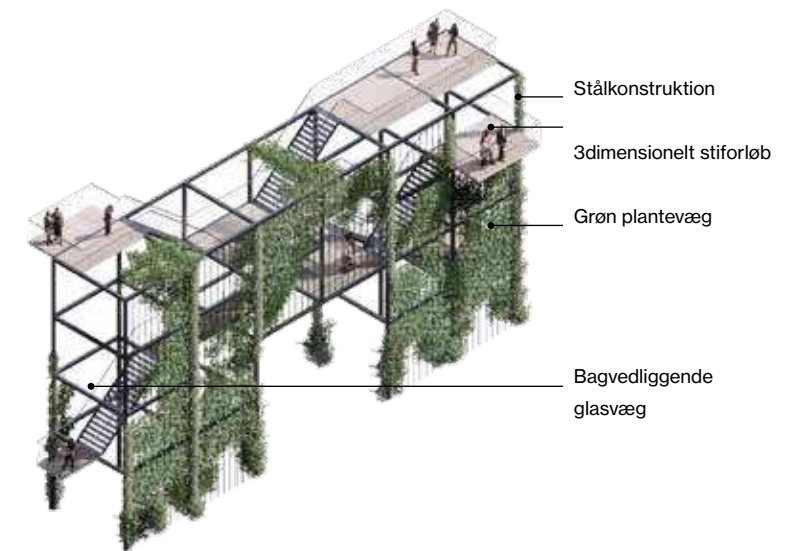
Boliger

En fælles svalegang der ikke forbinder mere end eksempelvis 4-6 lejligheder, kan skabe et lokalt fællesskab og en grøn støjskærm imod Vasbygade



Grønt P hus

P-huset skærmer områder bagved mod støj, og de grønne vægge giver plads til biodiversitet



Det vertikale parkrum

Skaber en attraktion for hele nærområdet med en vertikal park mellem træerne

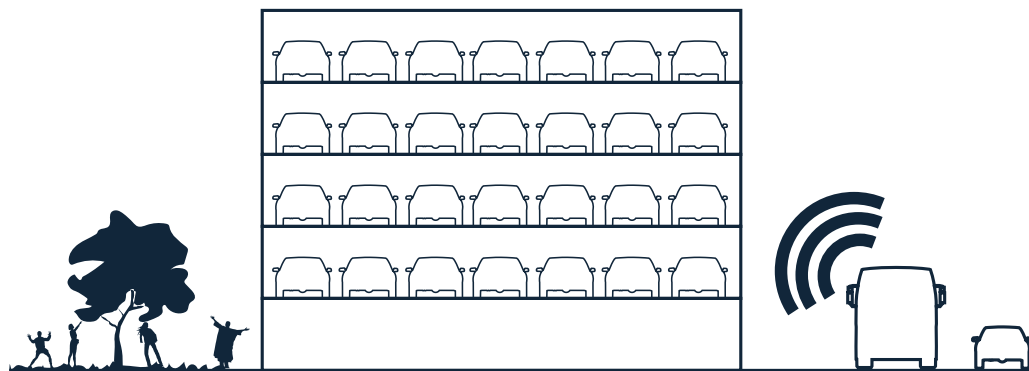




Fremtidssikret mobilitet

P huse som støjskærme, delebiler og el-ladestandere

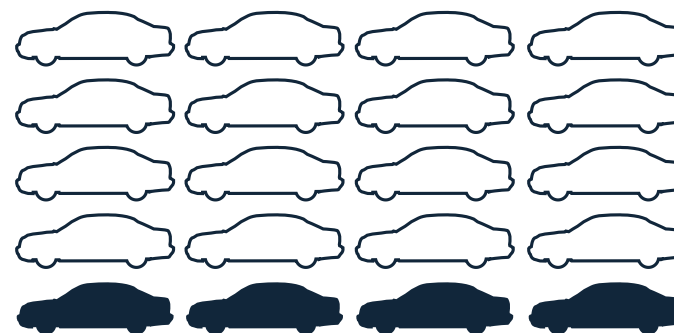
KP19
PUNKT



P Huse skærmer for støj

Mobilitetshusene med parkering ud mod Vasbygade fungerer som støjskærm og fredeliggør de bagvedliggende byrum og boliger

Desuden har de en vigtig funktion i bydelen ved at samle deleservices indenfor mobilitet.

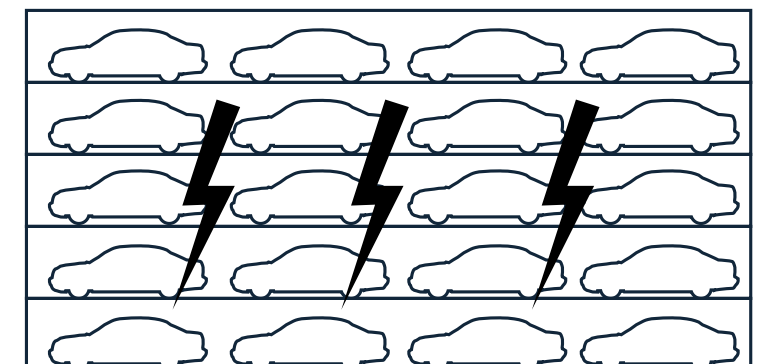


Reservation for delebiler på op til 20%

Op til 20% af pladserne i p-husene afsættes til delebiler, dvs. i alt 290 pladser ved 20% scenariet. Baseret på den nuværende brug af delebiler skønnes dette antal delebilspladser at kunne servicere 2.000 husstande.

Undersøgelser viser at delebiler i større byområder kan erstatte ca. 5-10 privatejede biler med én delebil.

Delebiler kan reducere behovet for egen bil med omkring 70-80%.



P Huse forberedte for el-opladning

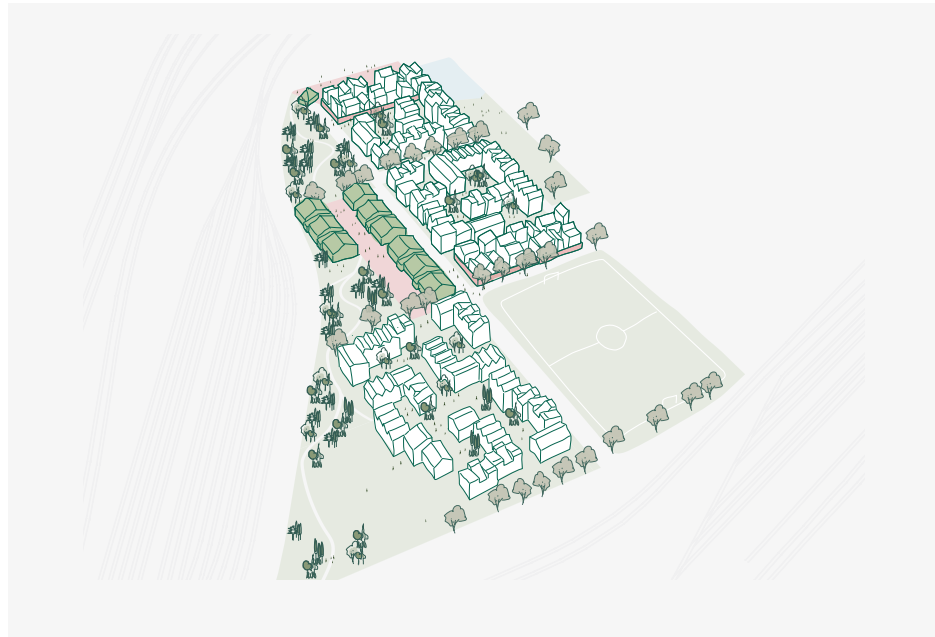
Området planlægges fra start til el-opladning for alle parkerede biler i de fremtidige mobilitetshuse, hvilket vil bidrage med at reducere CO2-udledningen.

4 Hverdagsbyen / Kvartererne



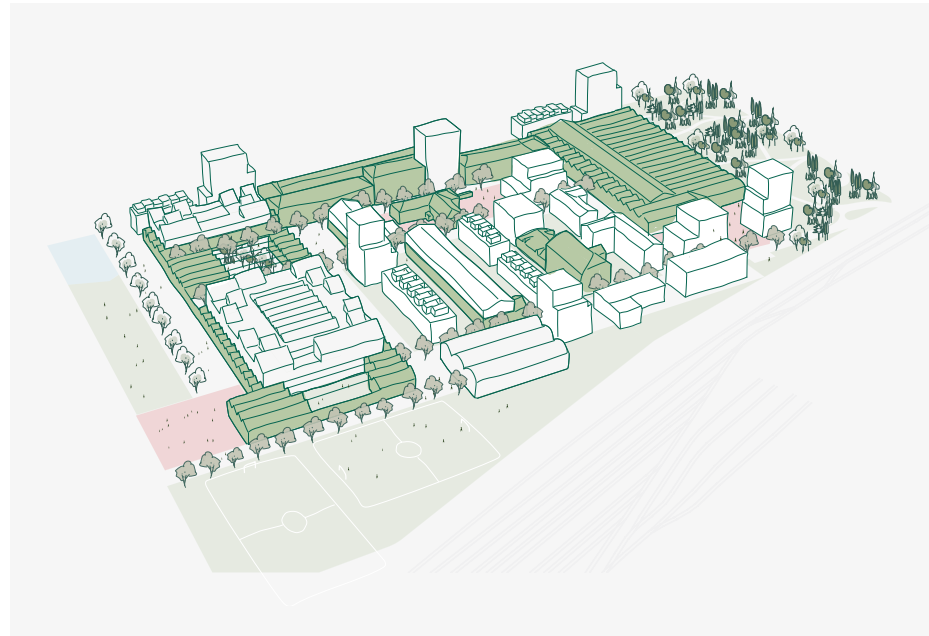
Kvarterene / Egenart og identiteter

En blandet by



Banegårdskvarteret

Skæve og selvgroede bebyggelser.



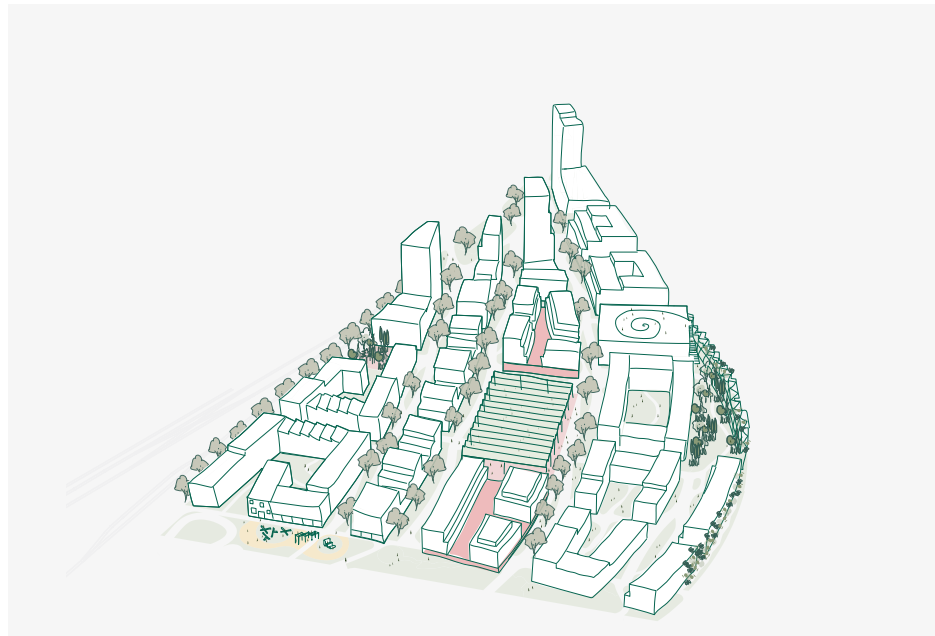
Centralværkstedet

Hjertet af Jernbanebyen, urbane værksteder.



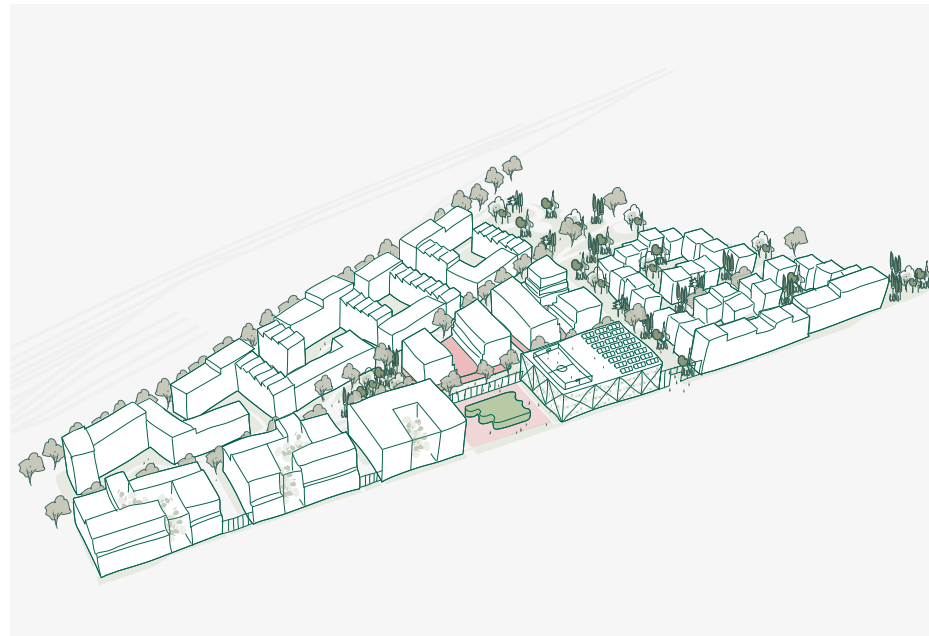
Bygkvarteret

En blandet bydel, ny og gammelt står side om side.



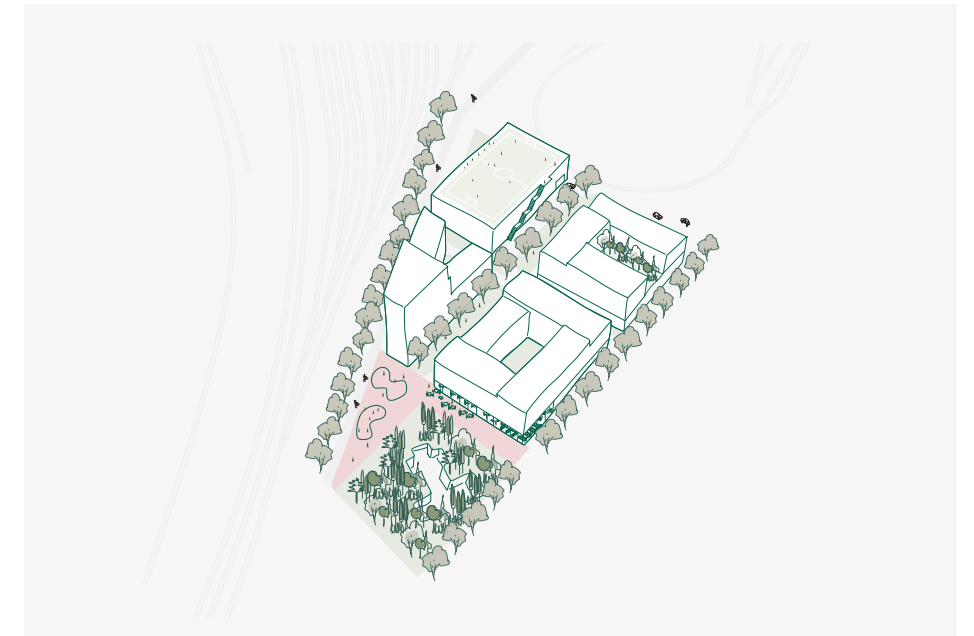
Sporkvarteret

De grønne kurvede gader og varierede sammensætninger af typologier.



Kilen

Det grønne kileformede rum der samler kvarteret, varierede kanter.



Diamanten

Bæredygtigt eksperimentarium

Ankomst fra Kgs. Enghave



Ankomst fra vognværkstedet



Ankomst fra Kalvebod Brygge



5 Værkstedsbym / Showroom, kontorer, atelier, butikker, produktionslokale



Værkstedsbymen skaber grobund for lokal produktion og arbejdspladser



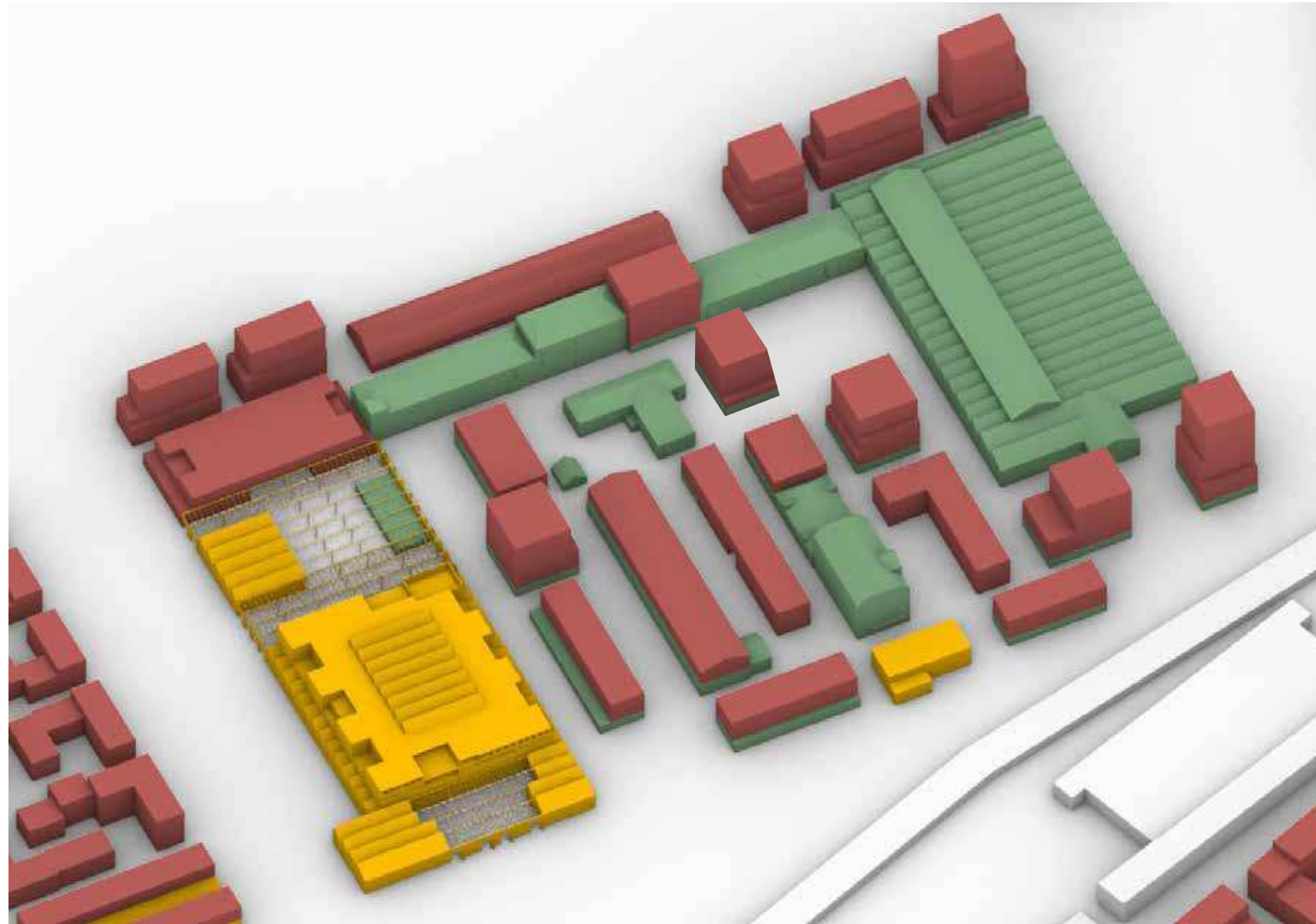
Centralværkstedet

Volumener og anvendelse - et mix af funktioner der understøtter bylivet

Fra KP19

"De mange bevaringsværdige ejendomme er en unik kvalitet i området, som med byudviklingen kan få nyt liv til eksempelvis offentlige og kulturelle formål, erhvervsliv, detailhandel og restauranter"

KP19
PUNKT

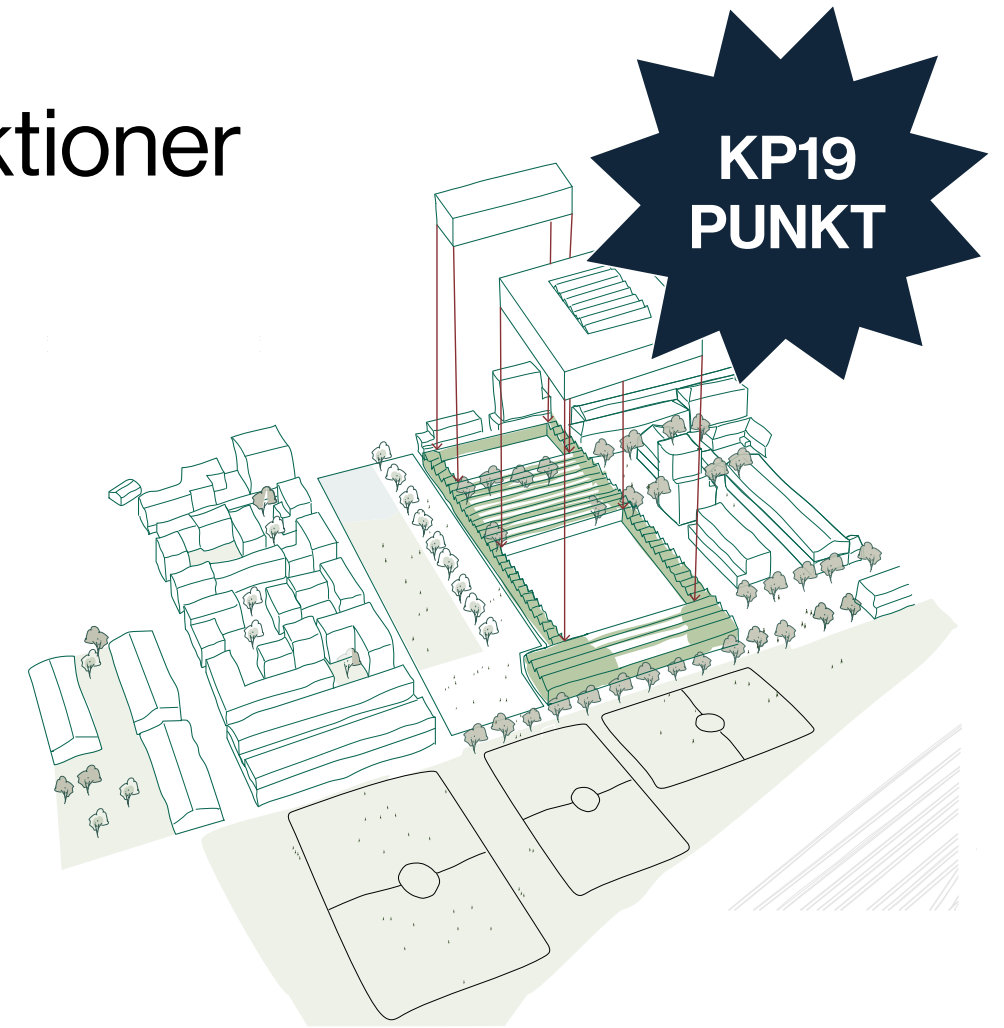
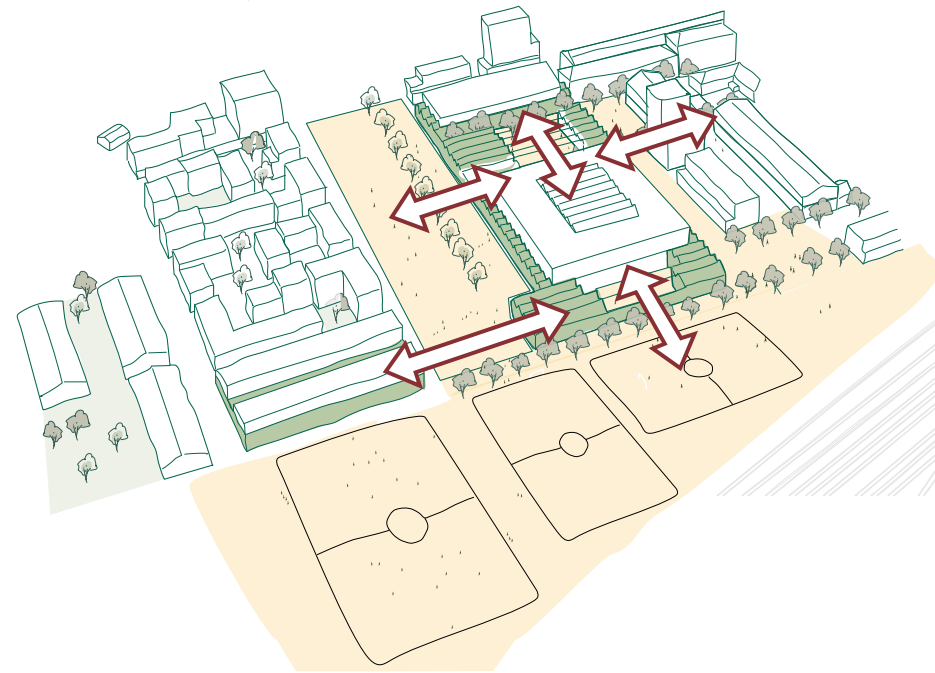
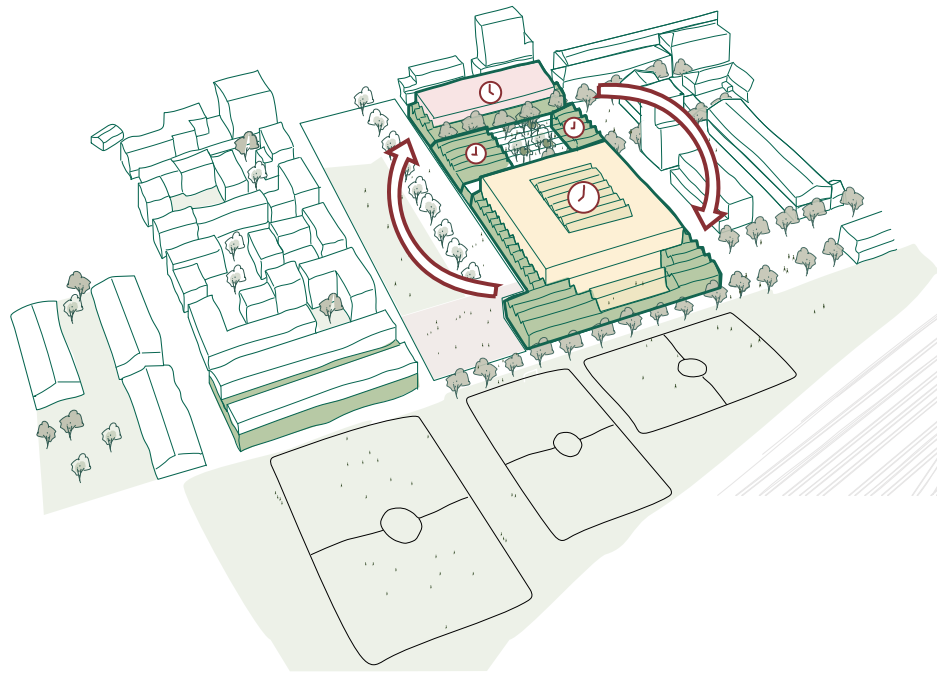


- Boliger
- Udadvendte funktioner
- Offentlige funktioner



Jernbaneskolen

Vognværkstedet med et mix af programmer og funktioner



Blandede funktioner - en aktiv bygning hele dagen

Blandede funktioner giver liv i bygningen og området over hele dagen og tiltrækker en bred brugergruppe.



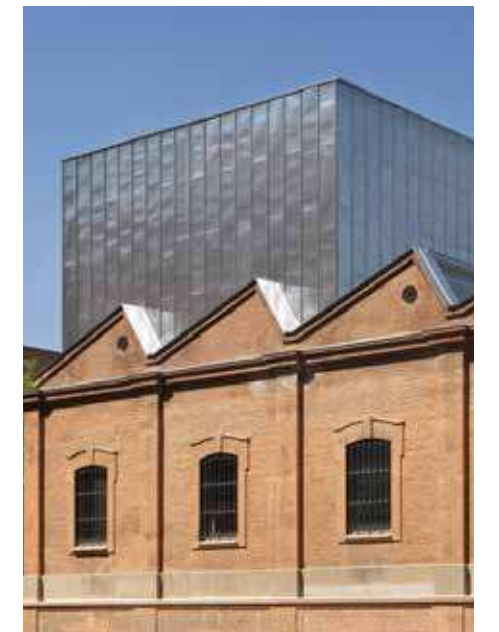
Bylivsynergi

Skolens rum er byens rum og om aftenen kan skolens faciliteter bruges af borgerne.



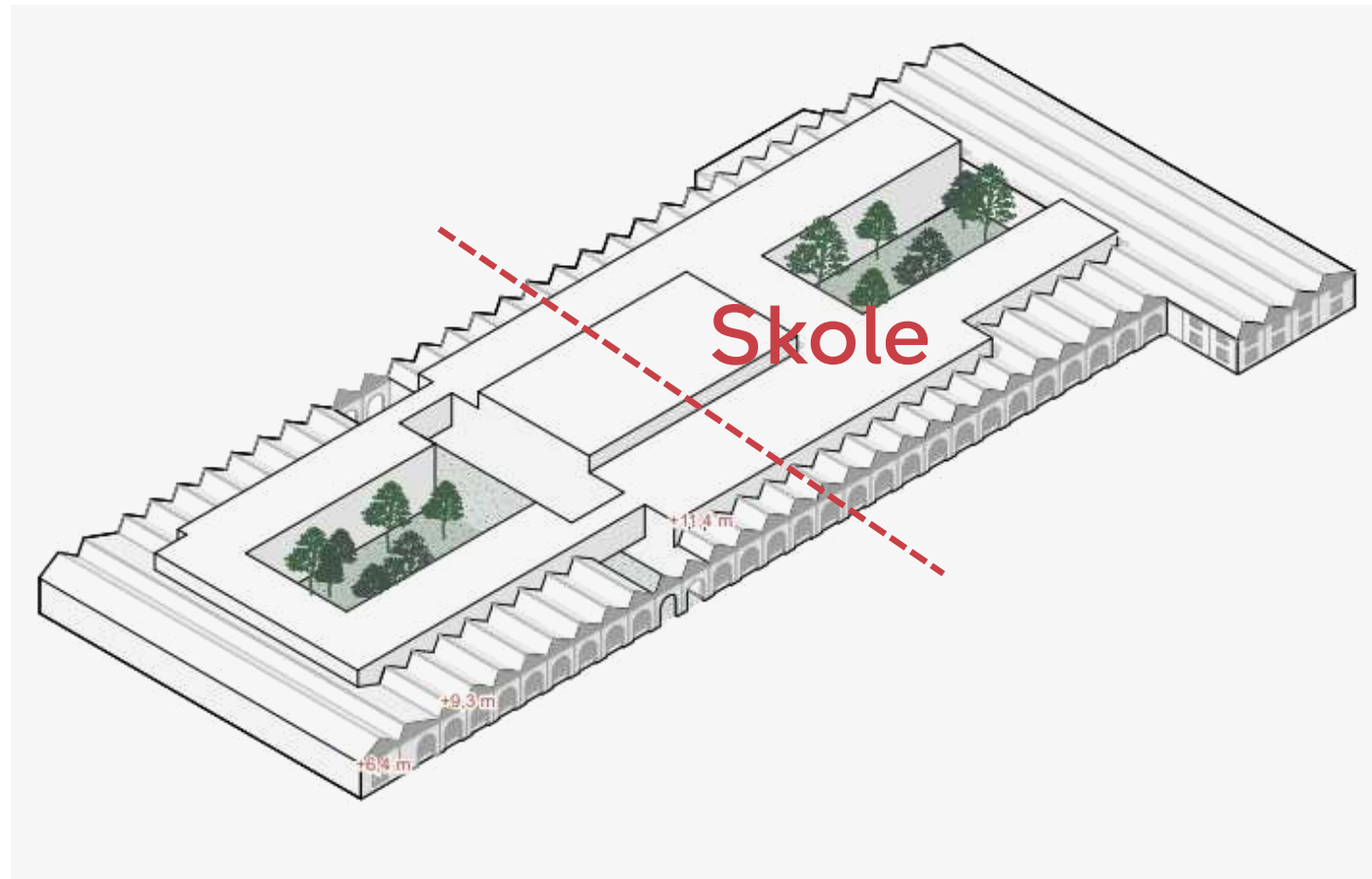
Bevaring og transformation

Oplevelsen af historien i mødet mellem Vognværkstedet og den nye "bygning i bygningen".

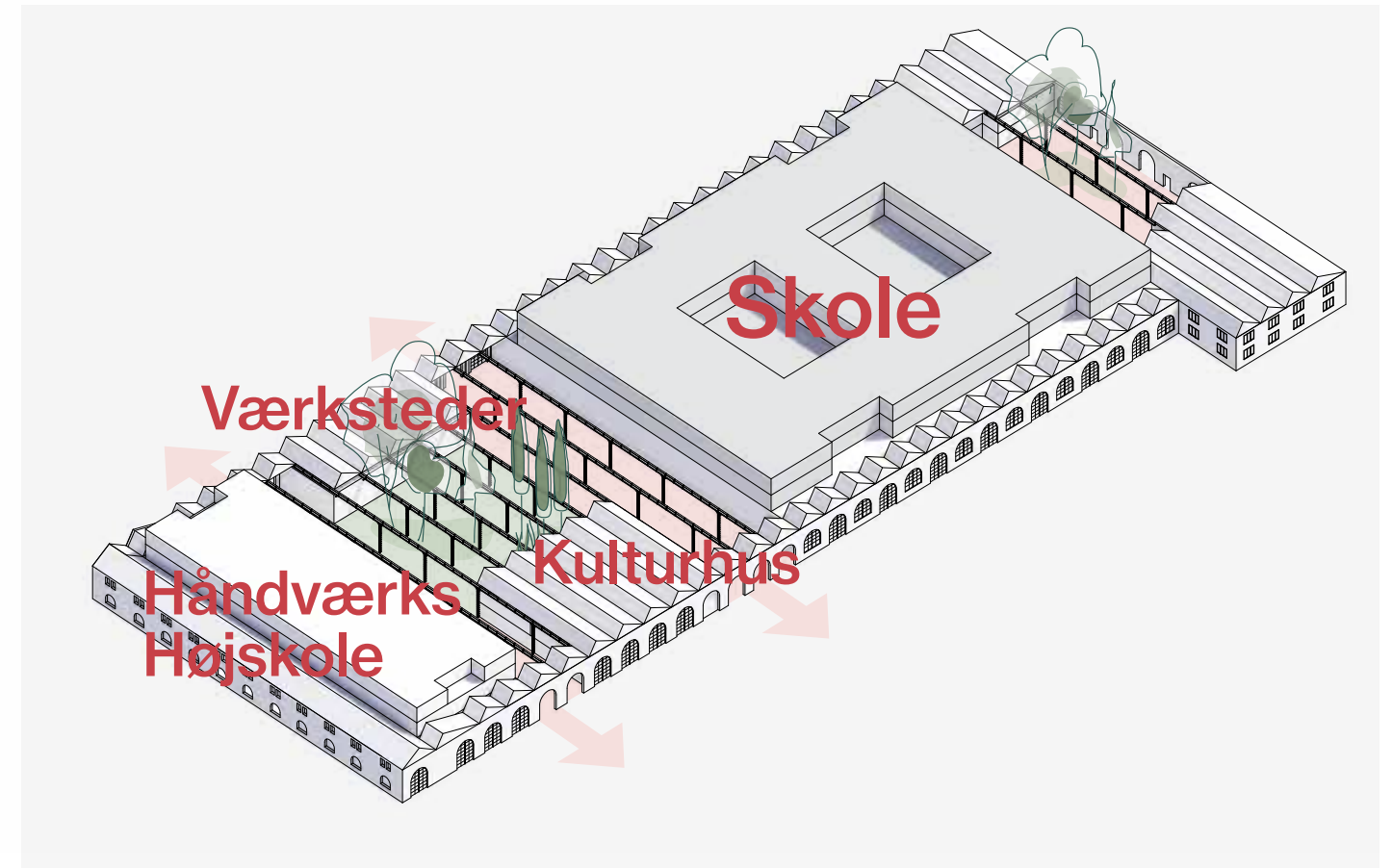


Jernbaneskolen

I hele bygningen eller i del af bygningen



Et program i hele Vognværkstedet

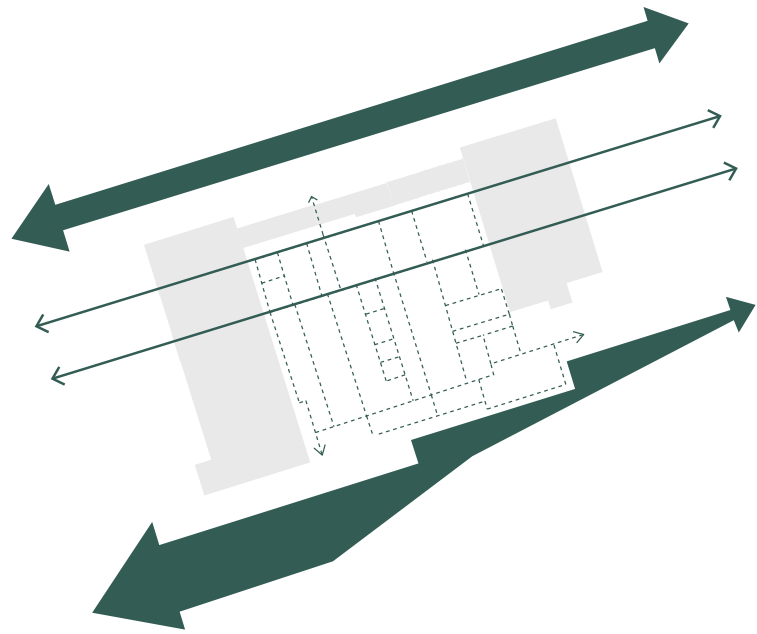


Et mix af programmer

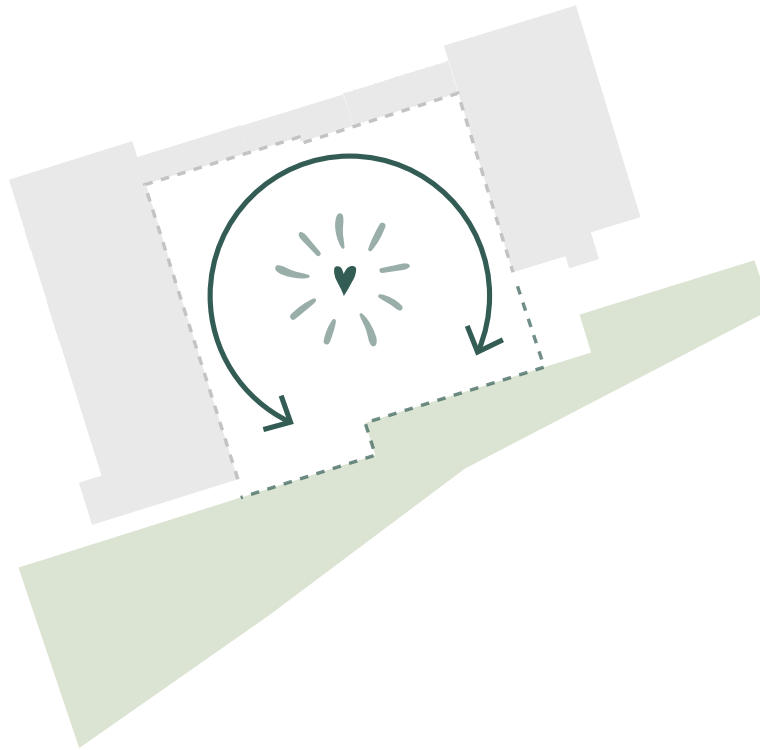
Centralværkstedet

Et center for udfoldelsen af Jernbanebyens liv

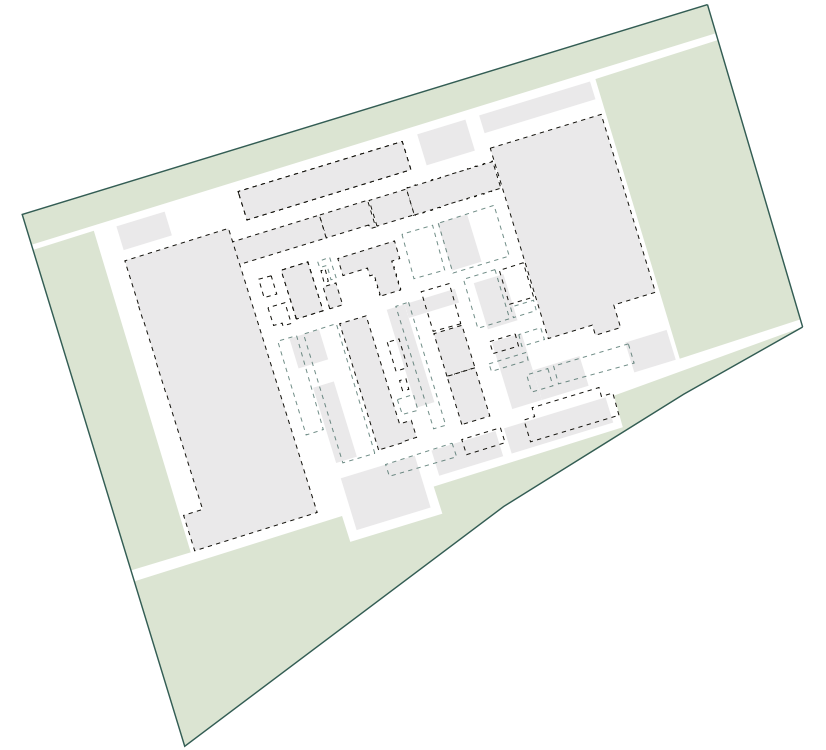
KP19
PUNKT



Omgivet af store åbne rum og flow



Hesteskoen - Jernbanebyen centrum



Området var pakket og fyldt af liv



Udvikling af planen

Fra konkurrencen frem til i dag

KONKURRENCE

Tæthed i centralværkstedet: 99%

Max højder: 38m

Kvadratmeter: 116.000 m²



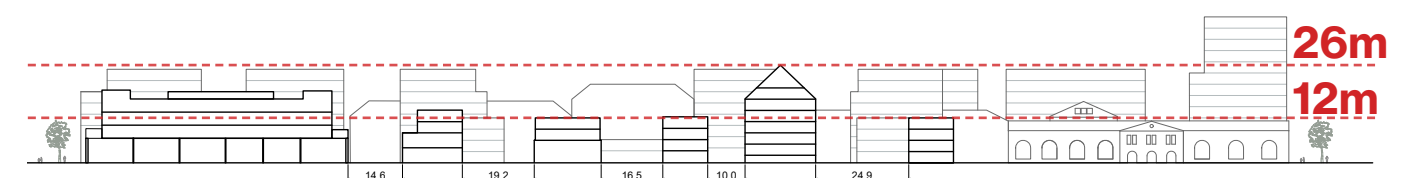
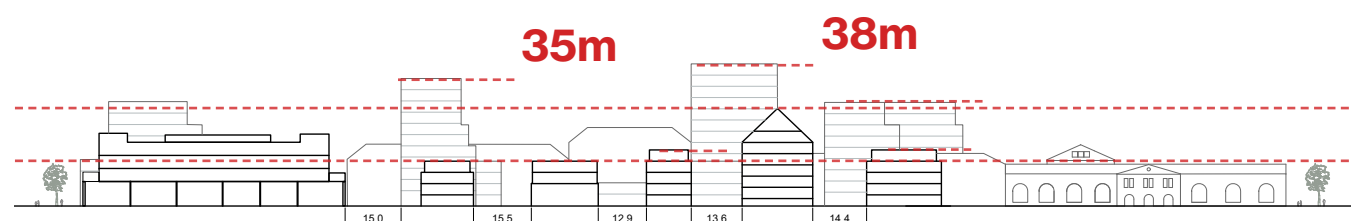
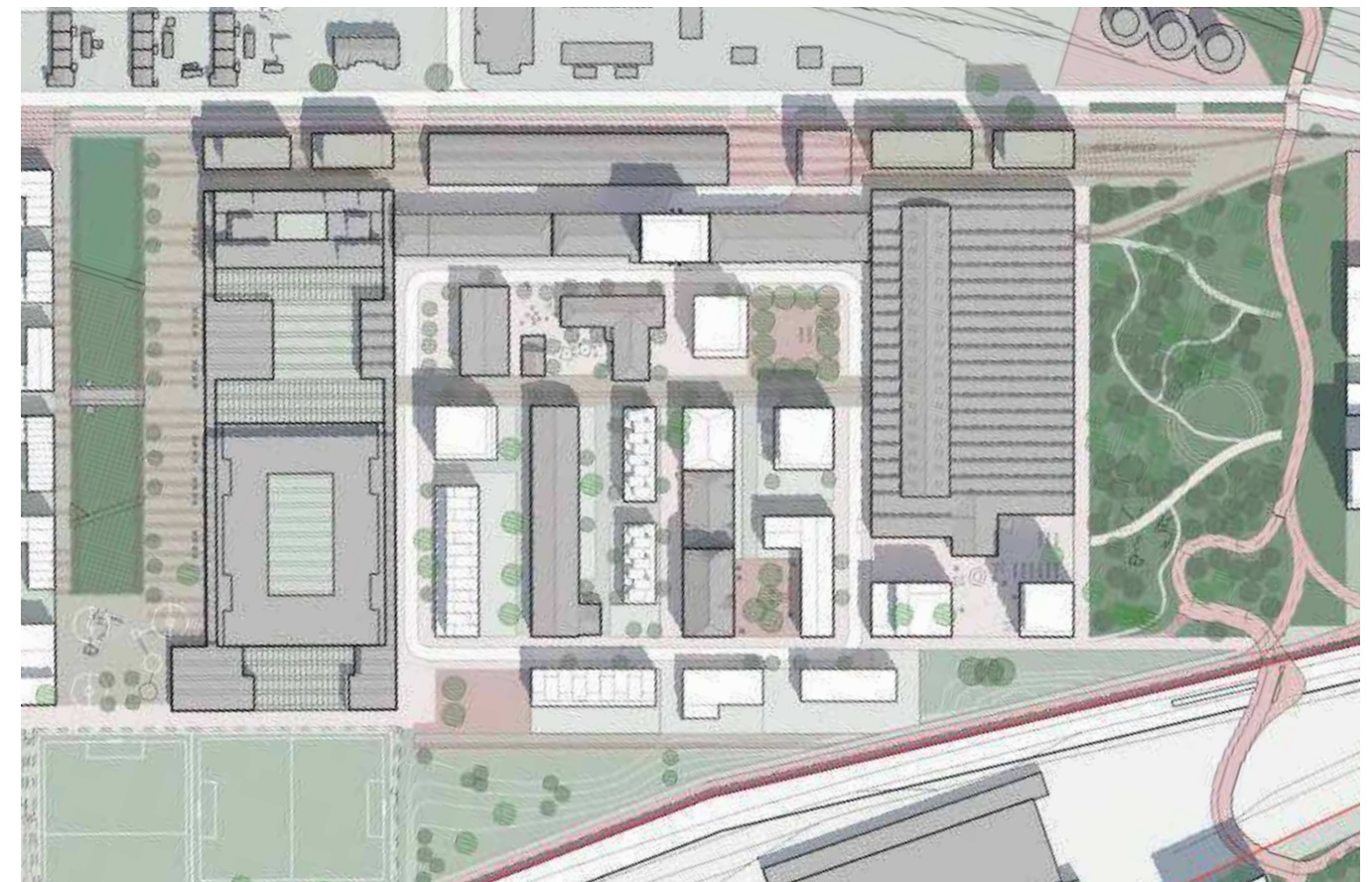
Status

Tæthed i centralværkstedet: 92% (-7%)

Max højder: 25m (-13m)

Kvadratmeter: 104.000 m² (-12.000m²)

Større park og luft omkring centralværkstedet



Sammeligning af tætheder

Centralværkstedet tæthed sammenlignet med Københavnerkvarterer



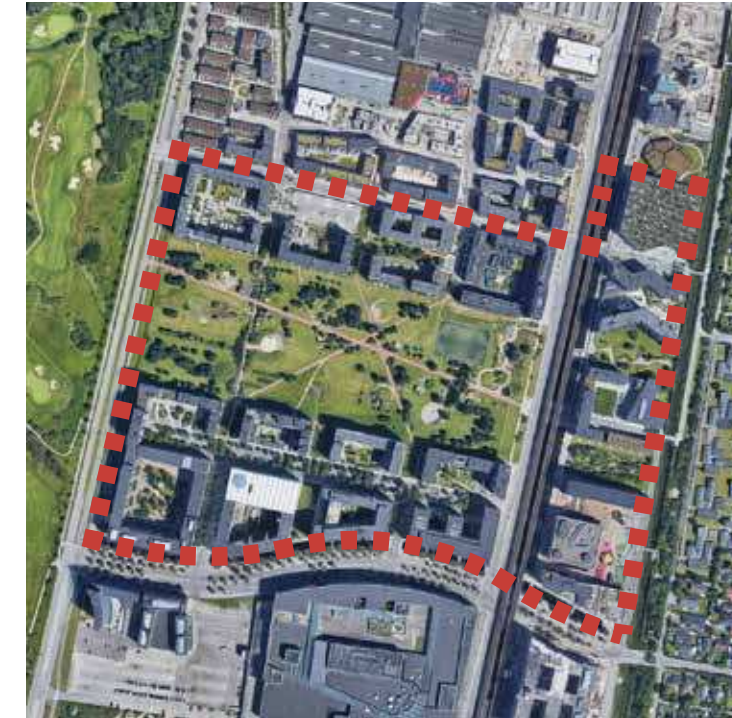
Århusgadekvarteret:

Tæthed: 185%



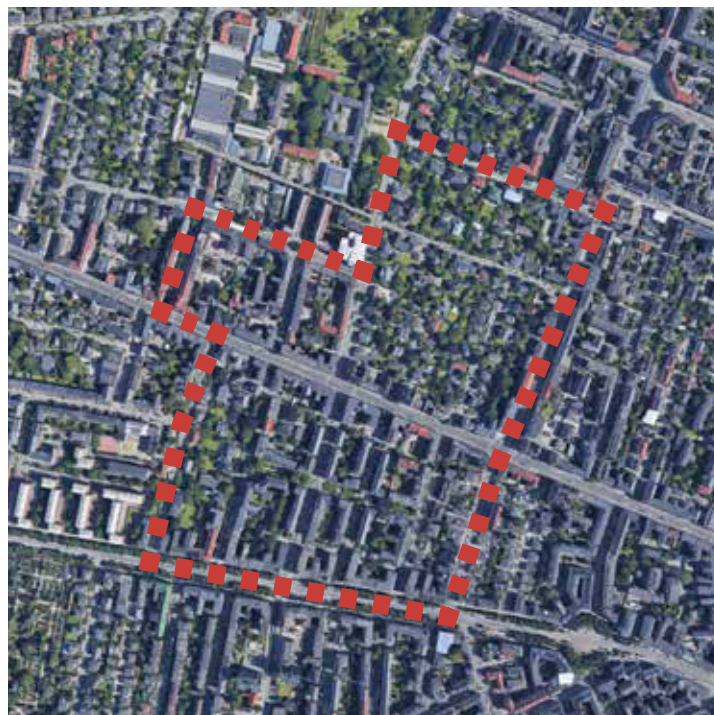
Vesterbro:

Tæthed: 225%



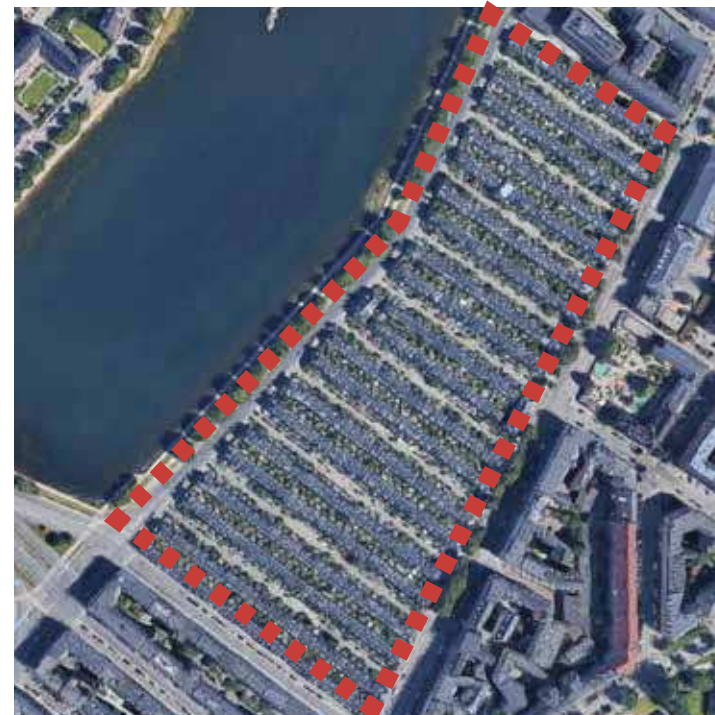
Ørestad:

Tæthed: 115%



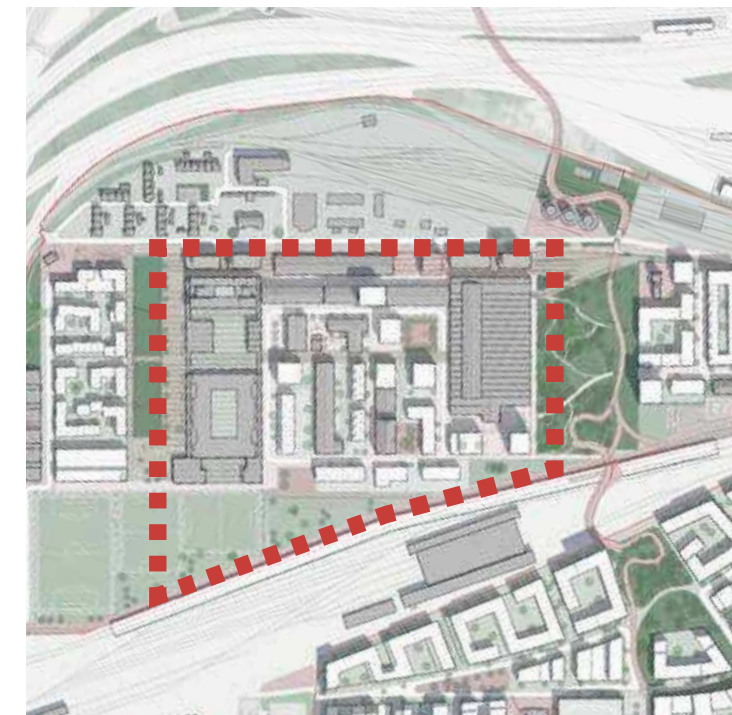
Frederiksberg:

Tæthed: ca. 125 pct.



Kartoffelrækkerne:

Tæthed: 120 pct.



Centralværkstedet

Tæthed: 92 pct.

Planstatus

