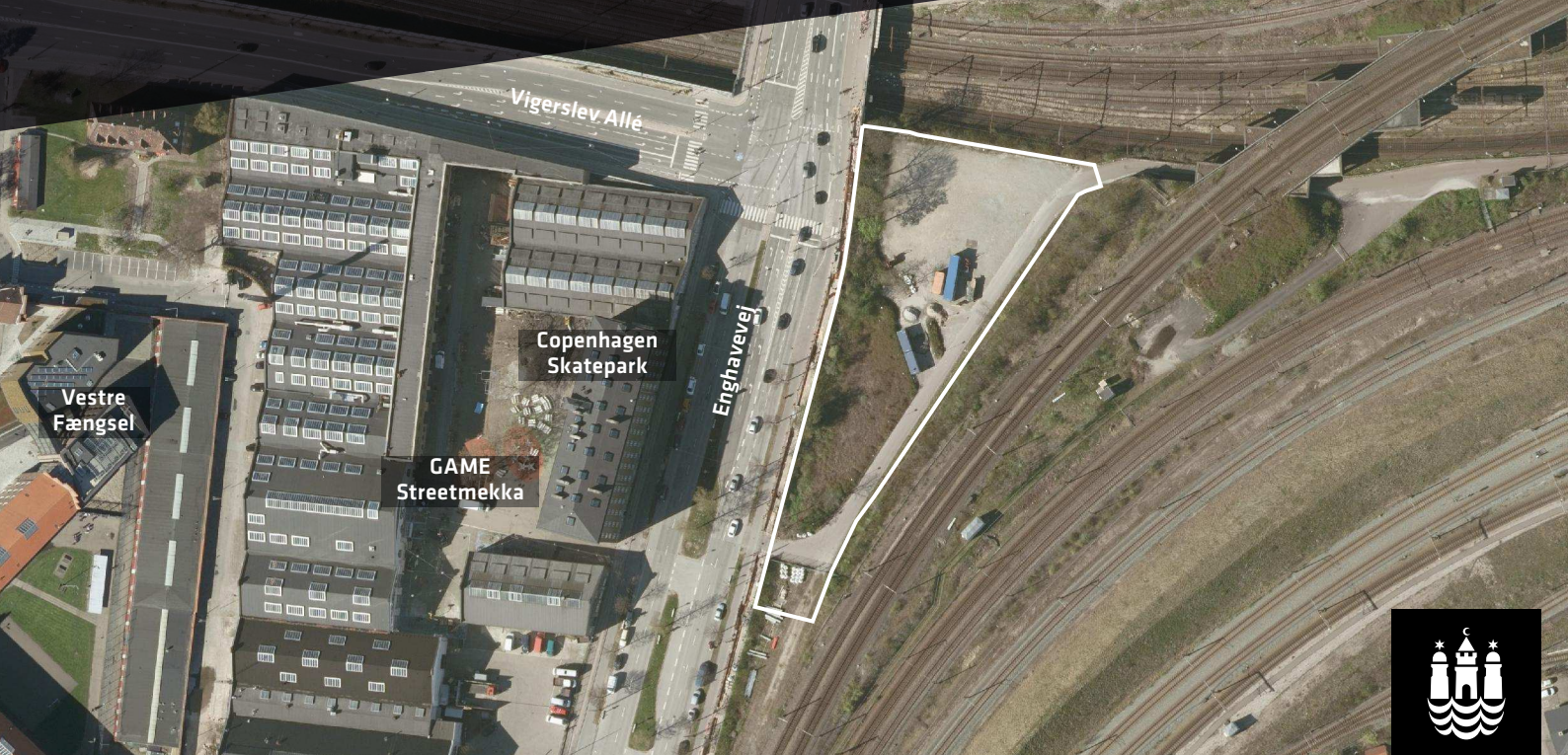


ENGHAVEVEJ 81

Startredegørelse

Principper for udarbejdelse af forslag til lokalplan Enghavevej 81 med tilhørende forslag til kommuneplantillæg



Luftfoto over området. Lokalplanområdet er vist med hvid markering.

Projektet

Bygherre	KAB
Arkitekt	Henning Larsen Architects
Hovedgreb	Der ønskes opført en ny bygning på ubebygget grund Enghavevej 81, der grænser op til jernbanens terræn. Bygningen, der skal rumme hovedsædet for en almen boligorganisation, skal arkitektonisk leve op til den meget synlige placering.
Etageareal og højde	7.400 m ² og op til 24 m
Bebyggelsespct.	185
Parkering - cykler og biler	Parkeringsnormen i Kommuneplan 2015 - biler: 1:150 Efter en konkret vurdering maks. 1:100 og min. 1:200, såfremt der kan påvises højere/lavere parkeringsbehov Parkeringsnormen i Kommuneplan 2015 - cykler: Arbejdspladser generelt: 4:100 Kommuneplanrammen – pladskrævende cykler: arbejdspladser: 2:1000

Baggrund

Den almene boligorganisation, KAB, har anmodet kommunen om en lokalplan for ejendommen Enghavevej 81, der er afgrænset af Enghavevej og jernbanens terræn. KAB ønsker at opføre et nyt hovedsæde med et etageareal på 7.400 m² og dermed har byggeriet et omfang, der forudsætter lokalplan. Der ønskes en bebyggelsesprocent på 185, og der forudsættes derfor samtidigt et tillæg til Kommuneplan 2015, idet ejendommen i dag ligger i et område for serviceerhverv med en maksimal bebyggelsesprocent på 110 (S1-område). Området ligger stationsnært i forhold til Carlsberg Station.

Området består af en ejendom, der tilhører DSB Ejendomme og henligger ubebygget, samt tilstødende arealer, herunder en vej, der tilhører Banedanmark. Bygherren har indgået en betinget aftale om køb af ejendommen og forhandler om køb af en mindre del af Banedanmarks areal.

Der er udarbejdet et foreløbigt volumenstudie til det ønskede nybyggeri bestående af én stor bygning med et etageareal på ca. 7.400 m². En niveauforskel mellem grunden og Enghavevej foreslås udnyttet til at etablere parkering i den nederste etage og således, at der bliver direkte adgang

til den overliggende etage fra Enghavevej. Bygningen er vist rykket lidt tilbage fra vejen, så der bliver plads til et bredere fortov og en mindre vejudvidelse, hvilket giver mulighed for at forlænge Enghavevejs allébeplantning frem til krydset ved Vigerslev Allé. Der ønskes et hus, der inviterer byen indenfor, og et hus, der signalerer kvalitet og innovation. Det landskabelige anses for en vigtig del af projektet, og bygherre arbejder med at etablere grønne tagterrasser med væksthuse.

Bebyggelsen har ikke fundet sin endelige udformning, og i arbejdet frem mod lokalplanforslaget skal der være fokus på udmøntning af anbefalingerne til den videre planlægning i samarbejde med bygherren og dennes rådgivere med hensyn til den arkitektoniske indpasning på stedet.

Stedet

Området ligger på Vesterbro ved Enghavevej på det sted, hvor Vigerslev Allé udmunder og ved grænsen til Kongens Enghave. Enghavevej er lige nord for området anlagt på en bro over banen, og vejen har derfor et stigende forløb ud for byggegrunden med en niveauforskel på op til 5 m. Mod øst og nord grænser området til store baneanlæg. Nord for banen ligger Vesterbros karréby og mod vest et område med blandet erhvervsbebyggelse, der er indrettet til kommunale formål, herunder Copenhagen Skatepark og GAME Streetmekka, samt Vestre Fængsel.

Egenart

Lokalplanområdet er en del af det åbne baneterræn, der står i kontrast til de tætte bebyggelser mod nord og vest. Der er store niveauforskelle i området og baneterrænet ligger som en fysisk barriere mellem Vesterbro og Sydhavn. Lange kig forbinder visuelt på tværs. Baneterrænet fremstår delvist grønt, og på Enghavevej er der vejtræer. Bybilledet præges af trafikerede veje. Karrébebyggelsen



Situationsplan med det foreløbige volumenstudie.
Ill. Henning Larsen Architects

Fakta

Bruttoarealer jf. bygningsreglementet (Kælder - medregnes ikke)	7.400 m ²
Stueetage	ca. 1.800 m ²
Etage 1.-5.	ca. 5.600 m ²
Bebyggelsesprocent	185
Friarealprocent erhverv	10



Visualisering af det foreløbige volumenstudie set i luftperspektiv.
Ill. Henning Larsen Architects.

langs Ingerslevsgade fremstår homogen i 5 etager, mens bebyggelsen vest for Enghavevej fremstår varieret med lave halbygninger og en 4-etagers bygning. På baneterrænet ligger bebyggelsen som 'øer' eller 'enklaver i et hav'.

Mobilitet

Enghavevej, Vigerslev Allé og Ingerslevsgade er fordelingsgader. Carlsberg Station ligger i en gangafstand på ca. 350 m, og der kører flere buslinjer ad Enghavevej, Vigerslev Allé og Ingerslevsgade. Tilkørsel til ejendommen finder sted fra Enghavevej, og her foreslår bygherre, at den nuværende indkørsel rykkes lidt mod syd til en placering over for et hul i midterrabatten. I den østlige del af området ligger en privat fællesvej, der giver adgang til Banedanmarks værksteds- og personalefunktioner på baneterrænet. Desuden er der adgang hertil via en trappe fra Enghavevej og en sti langs banen. I forbindelse med nybyggeriet skal vejen forsynes med fortov i vestsiden, og der skal fortsat være en sti langs banen.

Sol, vind og skygge

Området ligger i stor afstand fra de nærmeste bebyggelser, og der forventes derfor ikke gener fra skyggevirksomheder i forhold til omgivelserne. I forbindelse med videreudvikling af projektet vil der være fokus på nærmiljøet i forhold til solorientering og vindpåvirkning.

Mål, planer og politikker

Kommuneplan og kommuneplantillæg

I Kommuneplan 2015 er området udlagt til serviceerhverv med en maksimal bebyggelsesprocent på 110 og en maksimal bygningshøjde på 20 meter (S1-område). Kommuneplanrammen foreslås ændret til serviceerhverv med

en maksimal bebyggelsesprocent på 185 og en maksimal bygningshøjde på 24 m (S3-område) på grund af områdets stationsnære beliggenhed. Desuden forventes der en mindre justering af grænsen mellem S-området og det tilstødende område fastlagt til offentlige tekniske anlæg, baneformål mv. (T1-område).

Fællesskab København

Fællesskab København er en vision med pejlemærker for teknik- og miljøområdet frem til 2025. Pejlemærkerne - en levende by, en by med kant og en ansvarlig by - skal realiseres på basis af kommuneplanen.

Ved udvikling af 'En levende by' prioriteres hverdagslivet først. Det betyder, at når man cykler, skal der være plads til alle, også de uerfarne. Der skal være steder, hvor cyklerne kan parkeres og bynatur skal flettes ind, hver gang der er mulighed for det. I projektet er det tanken at de nye byrum skal indrettes, så skabes rammer om mange forskellige aktiviteter som transport, arbejde, afslapning, sport, møder, fordybelse, fejring, kultur og debatter mv. Nærheden til GAME Streetmekka og Copenhagen Skatepark på den anden side af Enghavevej ses som en oplagt mulighed for at skabe sammenhæng.

Ved udviklingen af 'En by med kant' er målet et mere fleksibelt og dynamisk København, så byen passer til det levede liv. Sammenhængen mellem byens områder skal styrkes og sikre, at alle typer af mennesker har mulighed for at bo i København. Det er byherrens tanke, at projektet skal skabe grobund for, at de, der har viljen, kreativiteten og visionerne, får lov til at skabe fællesskaber og eksperimenterere i et aktivt byrum.

Ved udviklingen af 'En ansvarlig by' er målet, at København i 2025 er verdens første CO₂ - neutrale hovedstad. Derfor skal byens affald udnyttes som en ressource, og København sikres mod fremtidens klima, jf. afsnittene om Bæredygtighed og miljø samt Klima.

Byliv

Bygherre foreslår, at stueetagerne etableres med en åbenhed mod Enghavevej og pladsen syd for bygningen, der sikrer kontakt mellem mennesker udenfor og indenfor i stueetagen. Det øger bylivet og trygheden i byrummene. Bygherre arbejder endvidere med muligheden for at give offentlig adgang til huset, fx ved at have café på taget eller andet.

Bæredygtighed og miljø

Der arbejdes med bæredygtighed i form af bl.a. energioptimering, opsamling af regnvand og beplantning. Ved støjisolering tages der hensyn til beliggenheden ud til stærkt trafikerede baner og veje.

Klima

Det er byherrens ønske at genbruge så meget regnvand som muligt på grunden. Da der ligger et lerlag under området, vil det ikke være muligt at nedsive regnvand i større

Kommuneplan 2015:

Rammeområde

Maks. bebyggelsesprocent

Maks. bygningshøjde

Friarealprocent erhverv

Gældende rammer

(S1)

110

20 m

15

Foreslået tillæg

(S3)

185

24 m

10



B, B2-5	Områder til boliger (3-6 etager)	O, O2-5	Områder til institutioner
S, S1-3	Områder til serviceerhverv	O1	Områder til fritidsområder m.v.
C, C1-3	Områder til boliger og serviceerhverv	*	Områder med særlige bestemmelser
T, T1-4	Områder til tekniske anlæg		Det aktuelle lokalplanområde

omfang. Vand fra tage og terræn vil blive opsamlet og anvendt til vanding af planter på tagterrasserne. Desuden vil der blive etableret et underjordisk forsinkelsesbassin.

Bynatur og træpolitik

København skal være en grønnere by. Det handler om at muliggøre flere gadetræer, flere grønne byrum, grønne facader, flere taghaver eller grønne tage og om at skabe incitamenter til at bruge grønne elementer på nye måder. Det landskabelige er en vigtig del af projektet. Området grænser mod øst og nord til grønne baneskrånninger, og Enghavevej har allébeplantning. Det grønne bælte omkring grunden bevares i videst mulige udstrækning, og der plantes nye træer på en foreslået pladsdannelse syd for bygningen. Desuden begrønnes tagterrasserne. For at realisere projektet kan det være nødvendigt af fælde træer, der i henhold til træpolitikken må anses for værdifulde, men ikke ikoniske. I det videre arbejde skal det vurderes, om et eller flere af træerne kan bevares. Fjernes der værdifulde træer, vil blive erstattet af nye træer.

Arkitektur

Bygningen vil være meget synlig fra alle sider, og den skal leve op til denne placering i såvel formgivning som



Luftfoto med markering af vigtige kig, sigtelinje, vej- og stiftorhold samt grønne arealer.

detaljering. I henhold til byggeønskerne er bygningen planlagt til at skulle fortælle om KAB's 100 år lange historie om at bygge boliger til almindelige københavnere. Den skal bygges som en destination, som giver mulighed for udendørs fællesskab på terræn og på tagterrasser, hvor der er udsigt til den eksisterende Vesterbro samt udviklingsområder som Carlsberg og baneterrænet.

Andre planer

Der foregår p.t. forundersøgelser om mulighederne for udvikling af de områder på baneterrænet, der kan frigives til andre formål efterhånden som de hidtidige banefunktioner ophører. I den sammenhæng er opgradering og nyetablering af stiftorbindelser vigtig. Det undersøges herunder om, hvorvidt der kan skabes forbindelse til den sti/vej, der i dag giver adgang gennem lokalplanområdet til Banedanmarks værksteds- og personaleaktiviteter.

Anbefalinger til den videre planlægning

Forvaltningen anbefaler, at der udarbejdes et lokalplanforslag, idet der i det videre forløb bl.a. skal arbejdes videre med særligt fokus følgende forhold:

- Byliv, byrum og trafik: Den eksisterende stiftorbindelse langs banen skal udvikles til en attraktiv sti for gående

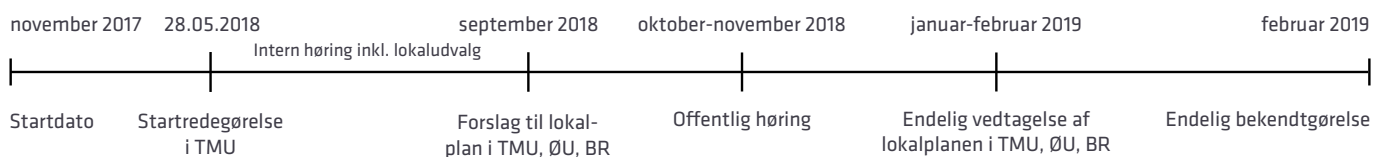
og cyklister, som måske på sigt ved krydsning af sporanlæg kan give adgang til et kommende nyt byområde på godsbanen- og værkstedsområdet ved Otto Busses Vej. Byrum, kantzoner og funktioner i stueetagen skal understøtte bylivet på Enghavevej. Tagterrasser skal bidrage med opholds- og udsigtsmuligheder for de ansatte og gerne for offentligheden.

- Bynatur: De karakteristiske grønne 'kanter' omkring baneterrænet og grunden skal videreudvikles og flest mulige træer skal bevares, og der bør tilføres flere vejtræer på Enghavevej. Der skal desuden ske en begrønning af eventuelle byrum og tagterrasser. Der forventes indgået en udbygningsaftale om plantning af træer på Enghavevej i forlængelse af de eksisterende allétræer.
- Arkitektur: Ny bebyggelse skal opfattes som en del af baneterrænet og ikke som en del af karrébebyggelsen. Den bør derfor være solitær i form og udtryk ved at stå på baneterrænet og ikke danne et klart markeret hjørne mod krydset, og den bør være retningsløs i sin orientering. Det solitære skal også udtrykkes i facadebearbejdning og materialevalg. Niveauforskellene skal udnyttes til at skabe et stedsspecifikt projekt, og der skal tages hensyn til kig og sigtelinjer.

Tidsplan

Samlet lokalplanproces: 64 uger

MILEPÆL



LEVERANCER

