



Vejforum 2024
Bilfri bydel fra vision til virkelighed
Ved Filip Zibrandtsen Urban Creators

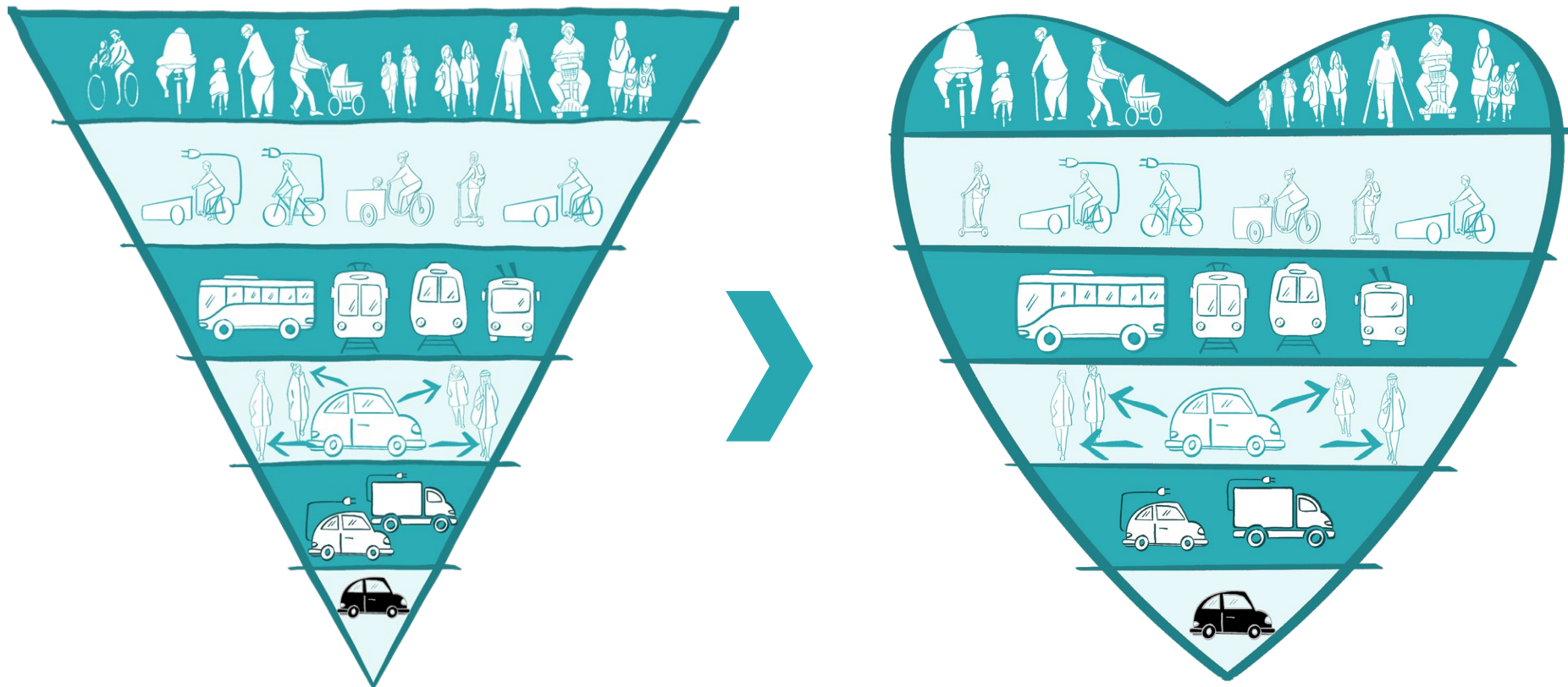
Hvem er Urban Creators?

Vi udvikler levende
bysamfund med høj
livskvalitet for og med
mennesker i bevægelse

urban
creators



Grøn mobilitet kræver ny prioritering af trafik og byens rum



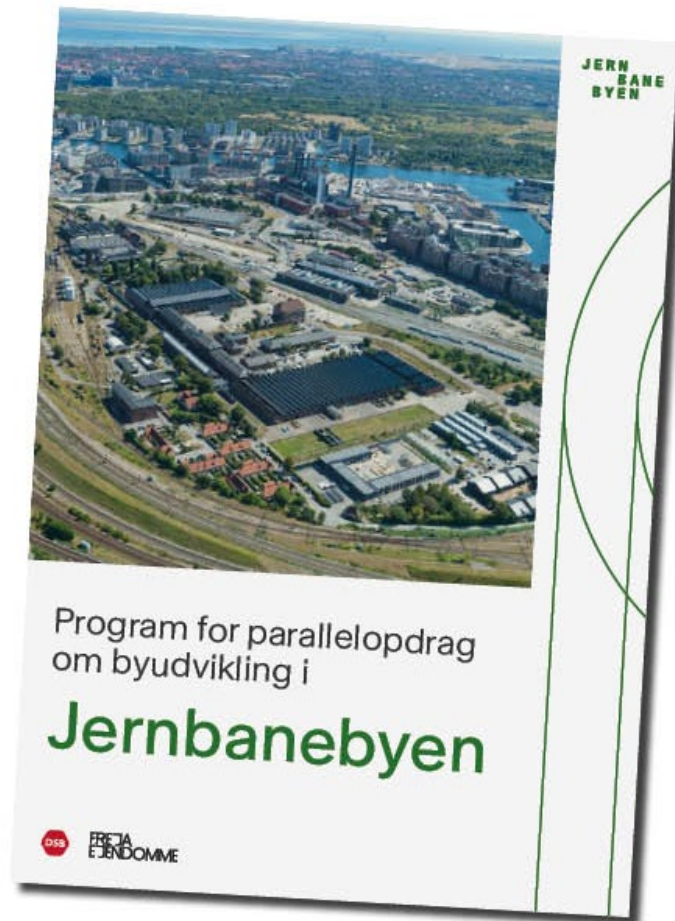
En af de sidste manglende brikker i hjertet af København



Stort team med et spændende, kompleks og multidisciplinær samarbejde



Vision for udvikling af Jernbanebyen



Alt det bedste ved København i én ny bydel

1. Vi vil bygge videre på Jernbanebyens særlige kultur, kant og kreative kræfter
2. Vi vil skabe en grøn og urban bydel midt i København
3. Vi vil udvikle Jernbanebyen i balance mellem byliv og aktive fællesskaber og det rolige hverdagsliv
4. Vi vil udvikle en bydel baseret på klimavenlige og bæredygtige principper
5. Vi vil udvikle Jernbanebyen sammen med københavnernes og sammen med ildsjæle og investorer med langt perspektiv

Kommuneplan
2019

Parallelkonkurrence
2020-21

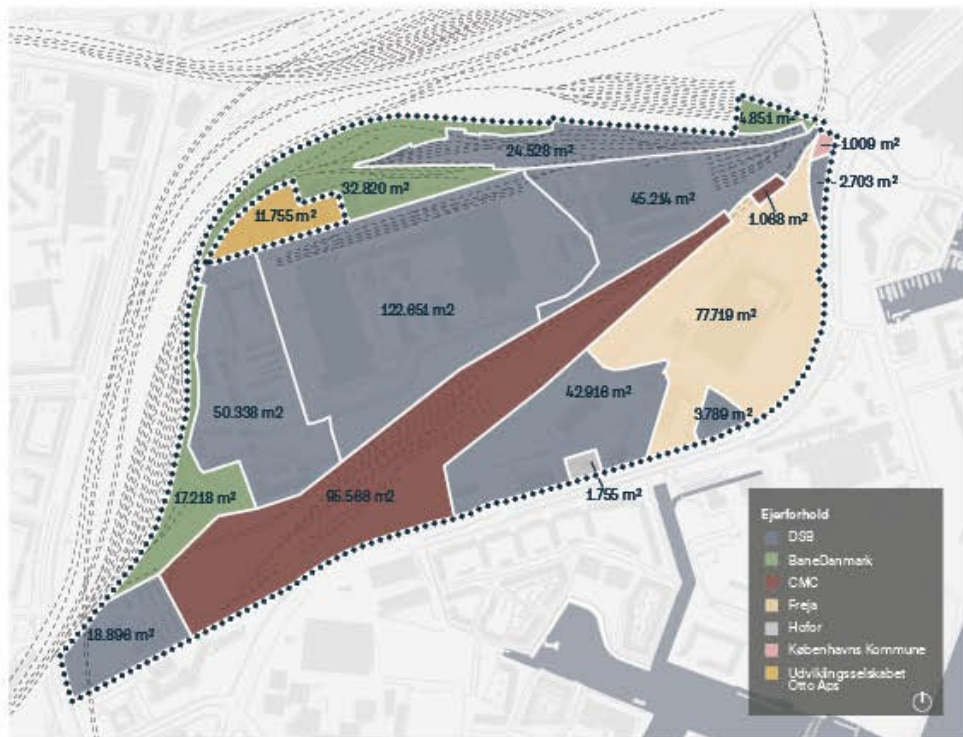
Startredegørelse
2022

Lokalplan
2024

Byggeri og arealudvikling
2025 -

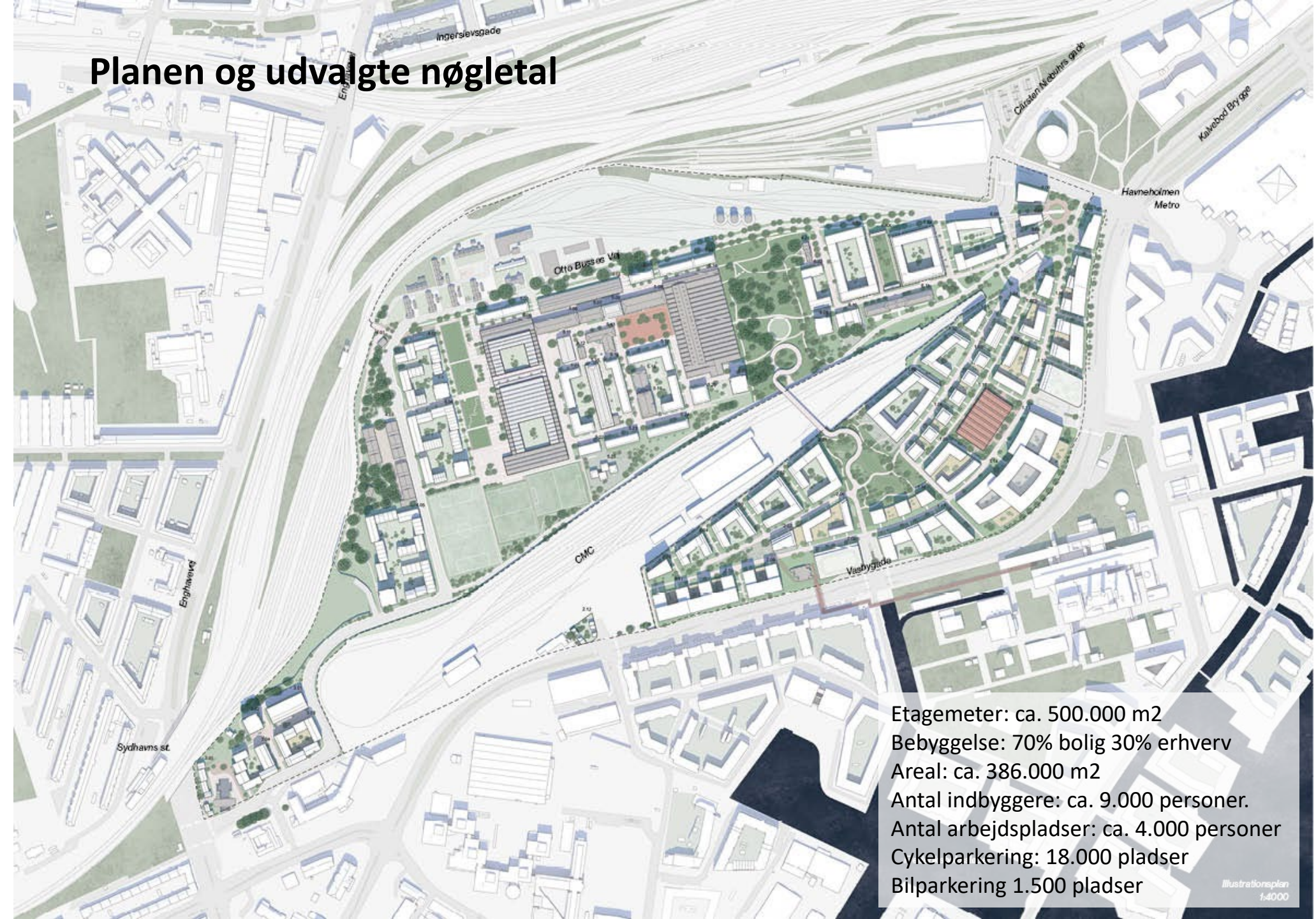


Grundejerne



Afgrensning af konkurranseområdet
 ■ Primære arealer
 ■ Perspektivarealer
 ■ CMC

Planen og udvalgte nøgletal



Etagemeter: ca. 500.000 m²
Bebyggelse: 70% bolig 30% erhverv
Areal: ca. 386.000 m²
Antal indbyggere: ca. 9.000 personer.
Antal arbejdspladser: ca. 4.000 personer
Cykelparkering: 18.000 pladser
Bilparkering 1.500 pladser



1. Lokomotivværkstedet



2. Træladerne



3/4 Hovedlageret (t.h.) og jernmagasinet (t.v.)



5. Vandtårnet

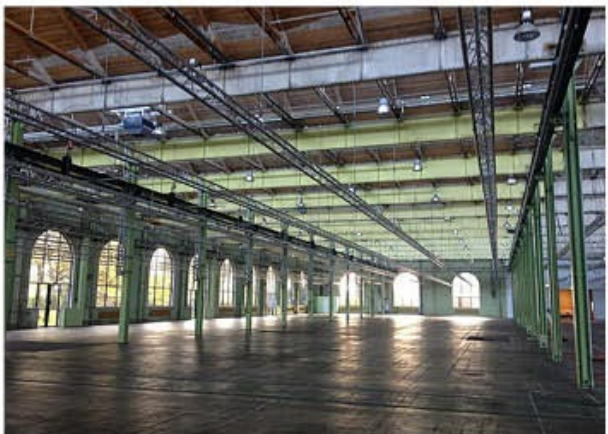


6. Administrationsbygningen

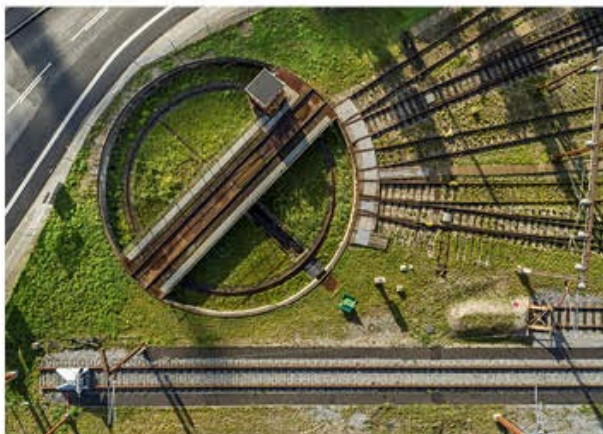


Karakteristisk hestesko-struktur

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



DSBs centralværksted



Drejeskiven danner udgangspunkt for eksisterende togspor og nye grønne gaderum



Variert og mangfoldig beplantning

**Fra Kalvebod's grønne urbane stræk til
Jernbanebyens forgrenede delta
af grønne rum og forbindelser**



Fem udviklingsstrategier

1



Grønne frirum

2



Vævet

3



Perlekæden

4



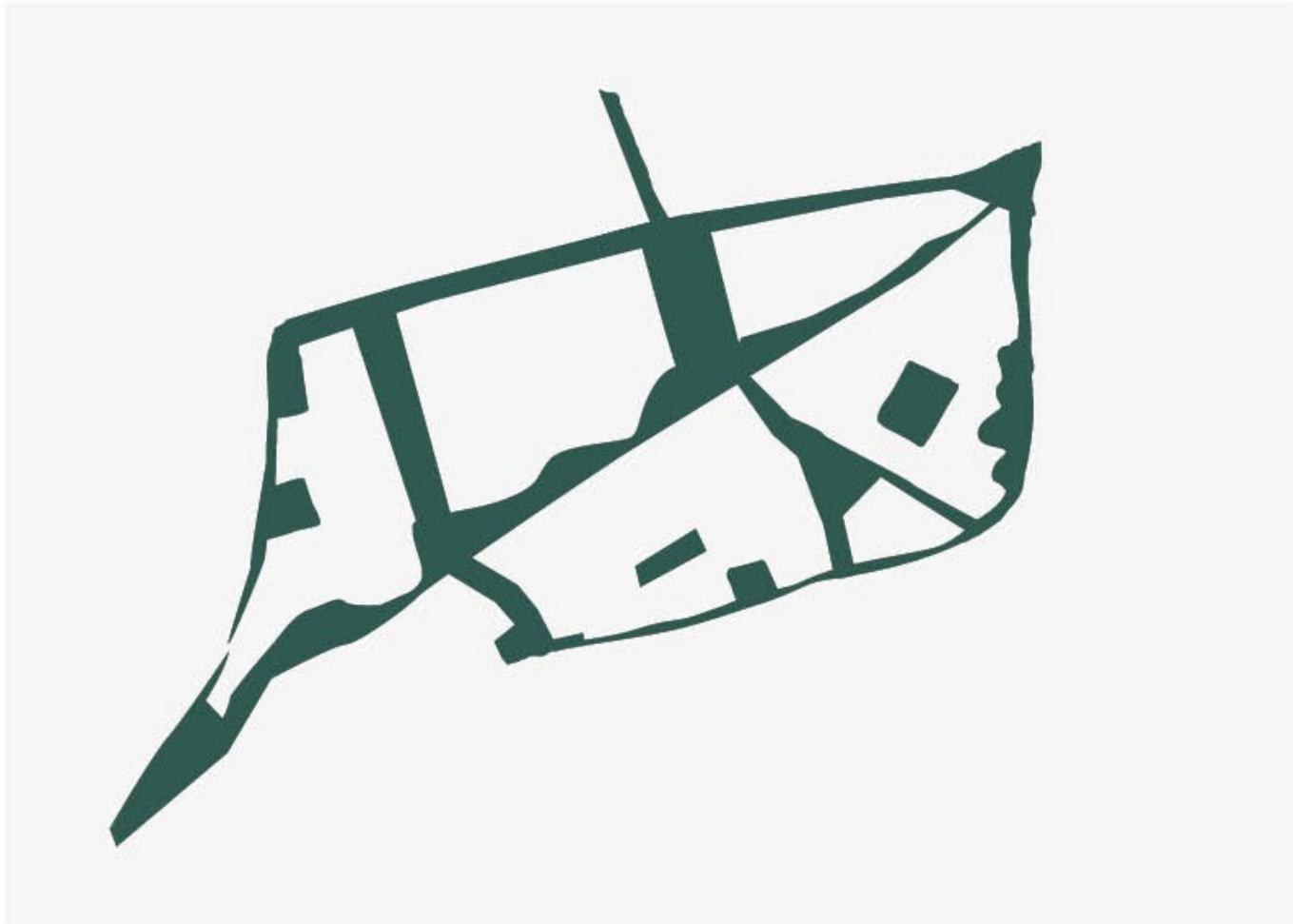
Hverdagsbyen

5

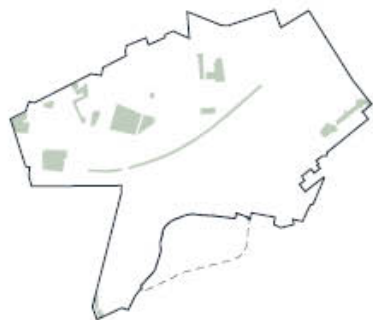


Værkstedbyen

1 Grønne frirum

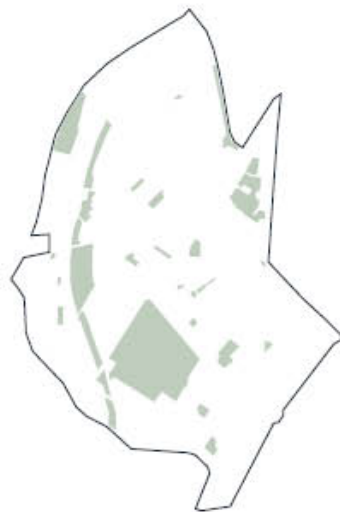


3 x mere grønt end på Nørrebro



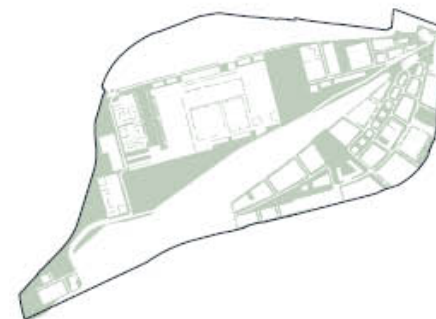
Vesterbro

4,4 m² offentlige grønne områder per indbygger



Nørrebro

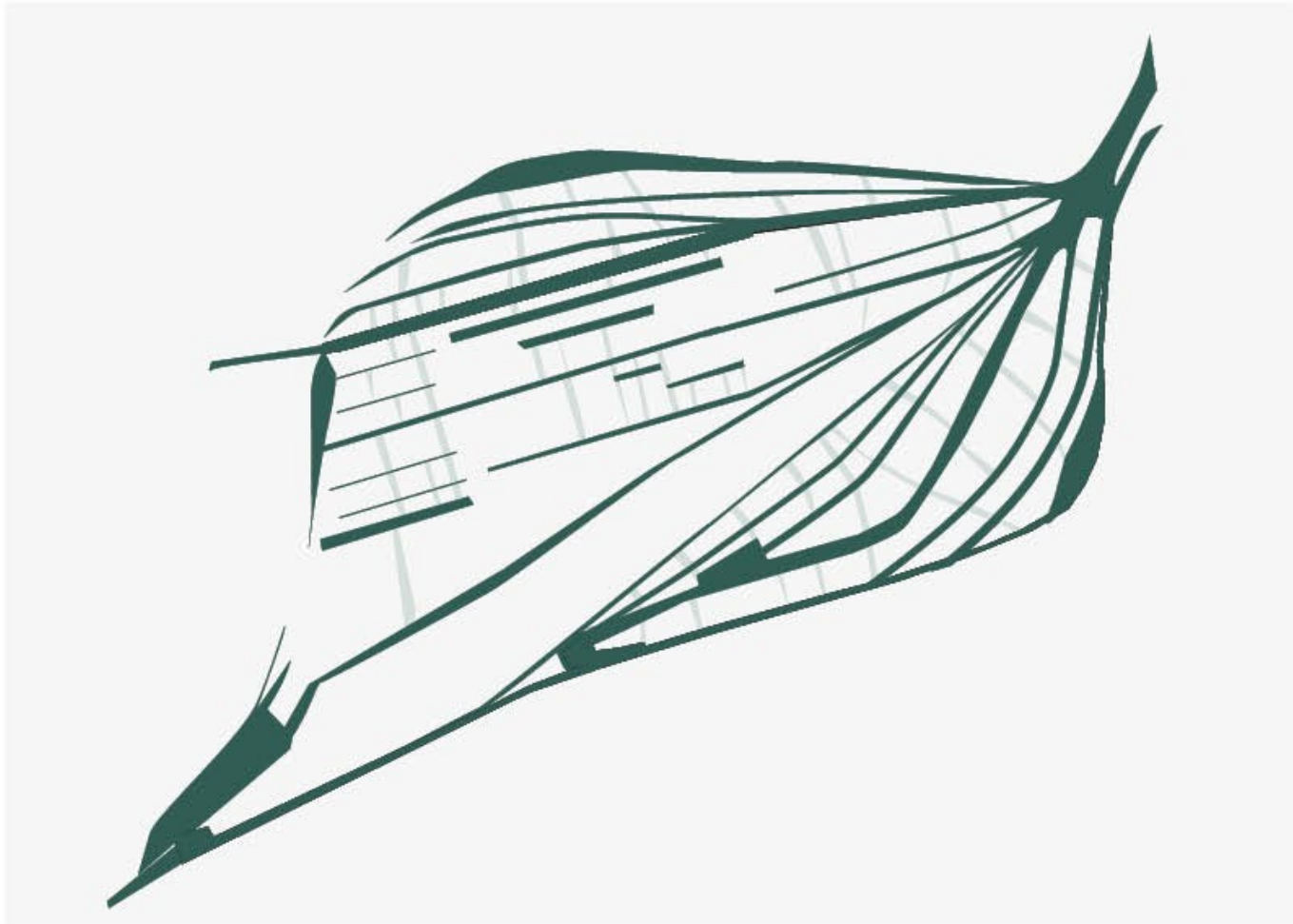
7 m² offentlige grønne områder per indbygger



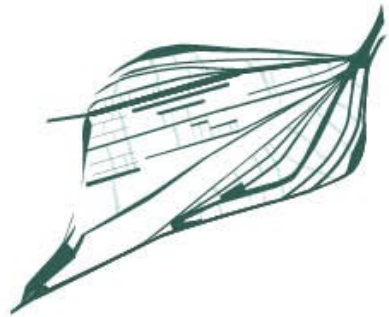
Jernbanebyen

20 m² offentlige grønne områder per indbygger

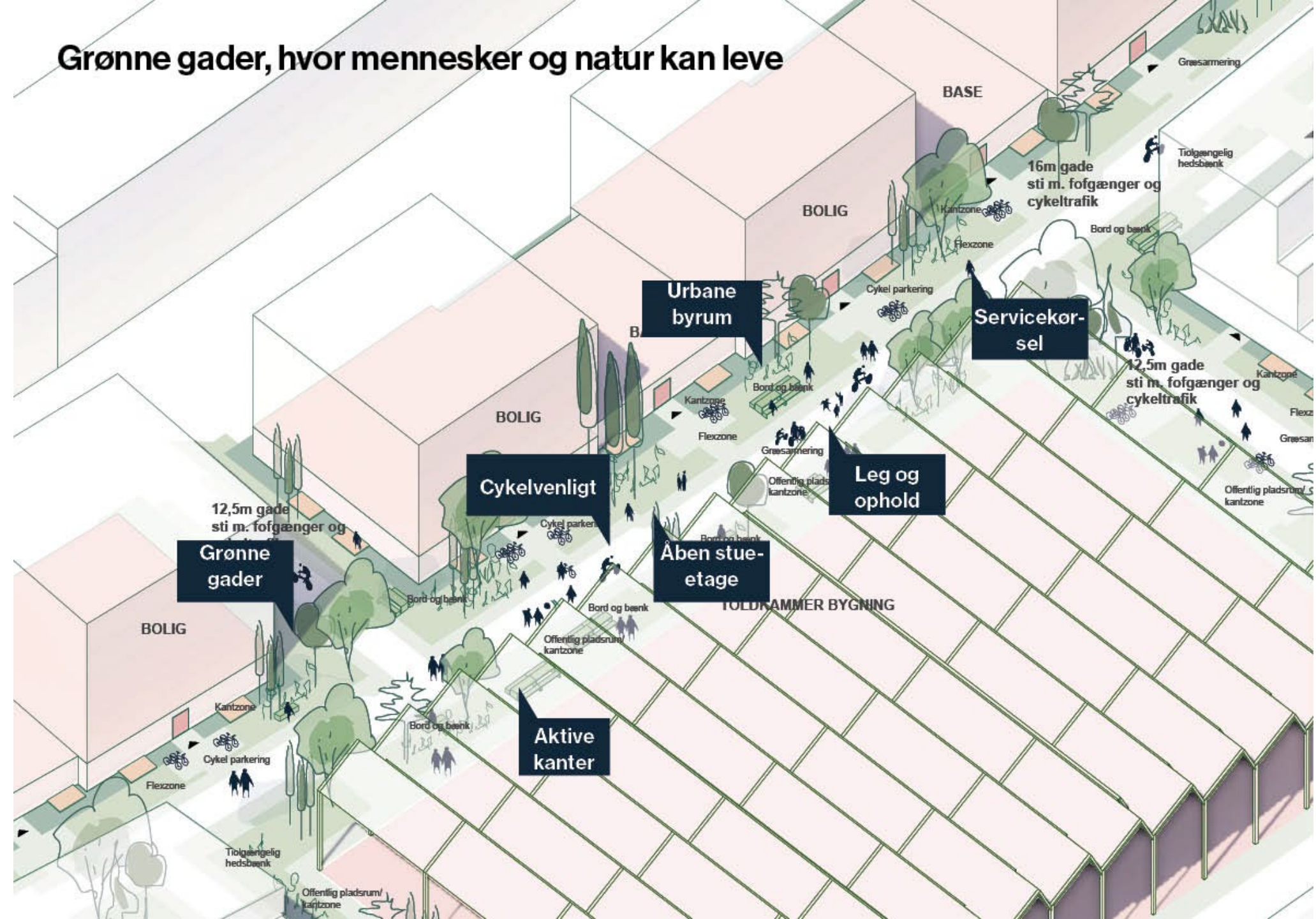
2 Vævet



Spor i byen - Sønder Boulevard



Grønne gader, hvor mennesker og natur kan leve



3 Perlekæden/Støjhåndtering



Programmering og funktioner



- | | |
|---|---|
|  Kontorerhverv |  Bolig |
|  Kreativt erhverv/værkstedsbby |  Offentlig |
|  Detailhandel og udadvendt |  Parkering |

Et langsgående espalier langs Vasbygade



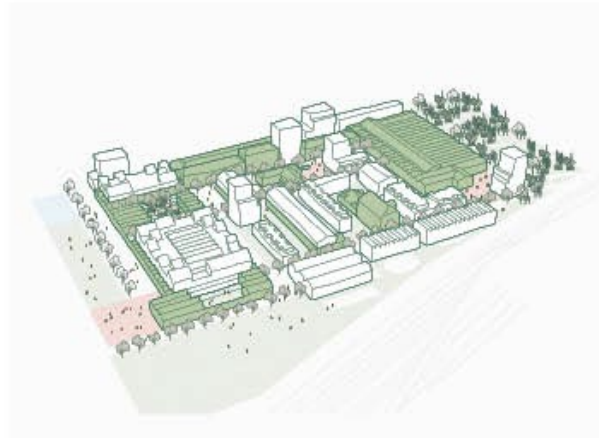
4 Hverdagsbyen/Kvarterne



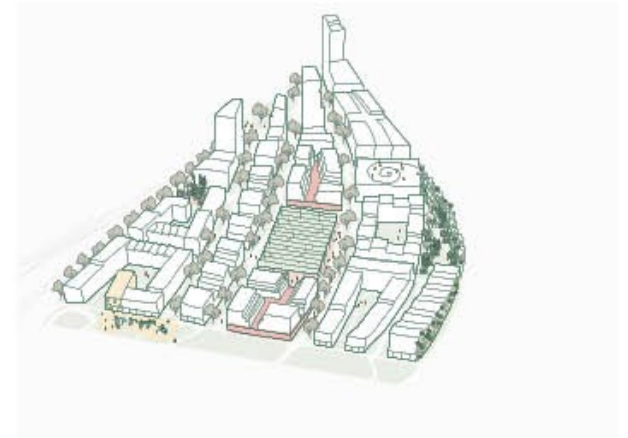
Kvarterene/Egenart og identiteter



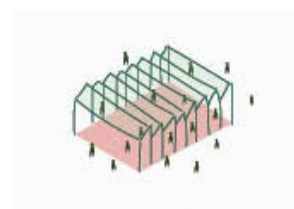
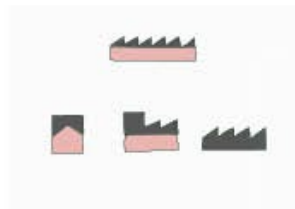
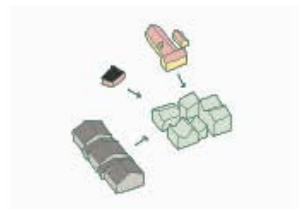
Banegårdskvarteret



Centralværkstedet



Sporkvarteret



Plads til selvbyg



Møder konteksten



Lær af den eksisterende arv



Fortætning og forskydning inden for de store haller



Ny plads i den eksisterende struktur

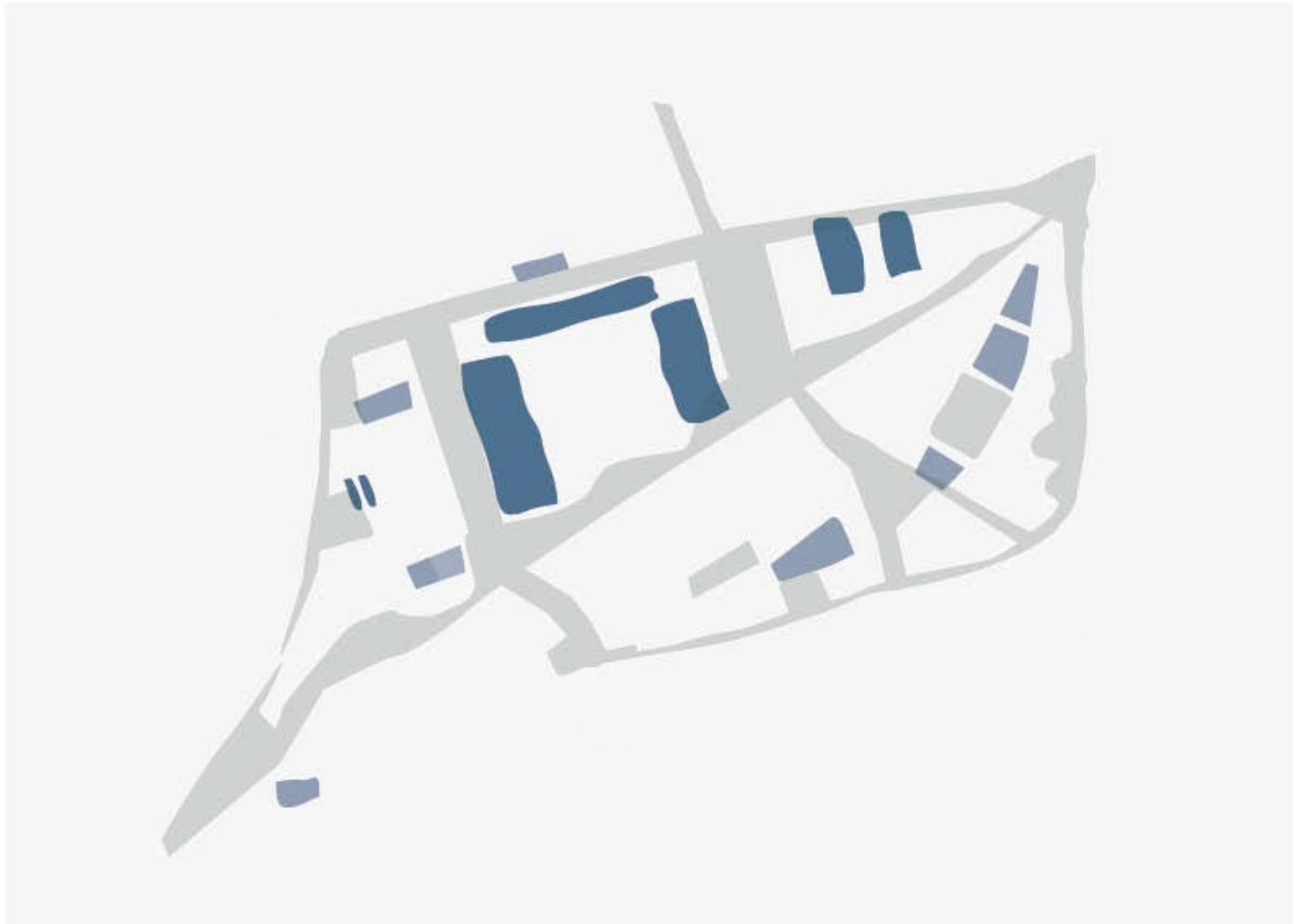


Karakteristiske grønne gader

Ankomst fra Kgs. Enghave...



5 Værkstedbyen/Showroom, kontorer, atelier, butikker & produktionslokaler



Byrum, der fungerer som katalysator for fællesskaber



Banegaarden



Spor 10



Lokomotivværkstedet



Spor10...



Spor10 - Det nye ikon i Sporkvarteret

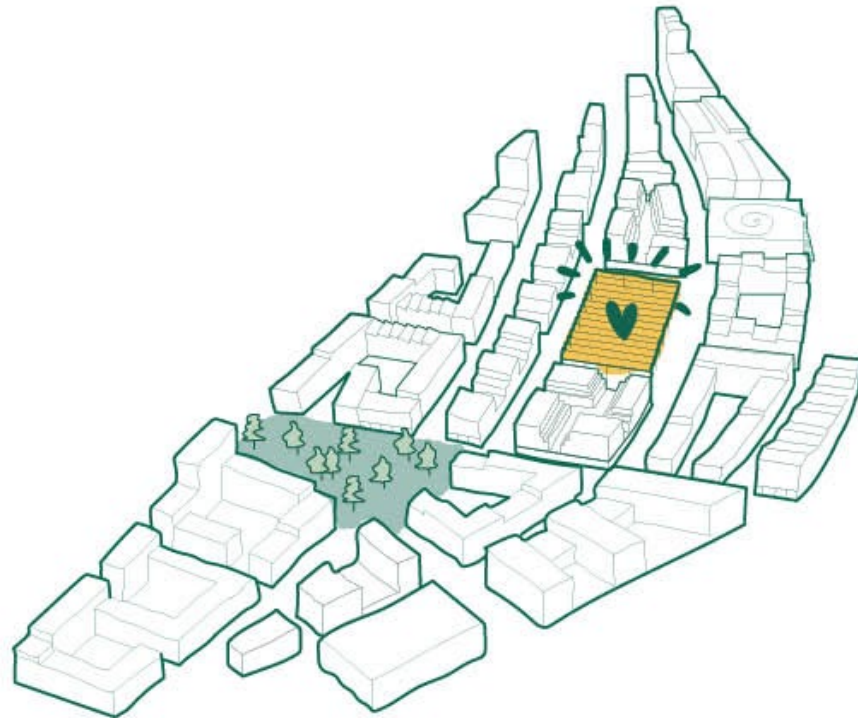
Grøn by



Sund by



Fællesskaber

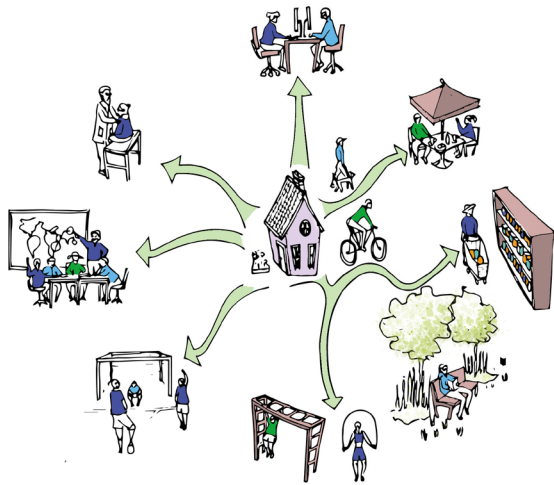


Bilfri bydel fra vision til virkelighed



Vision for et banebrydende mobilitetskoncept for grøn og blomstrende byliv....

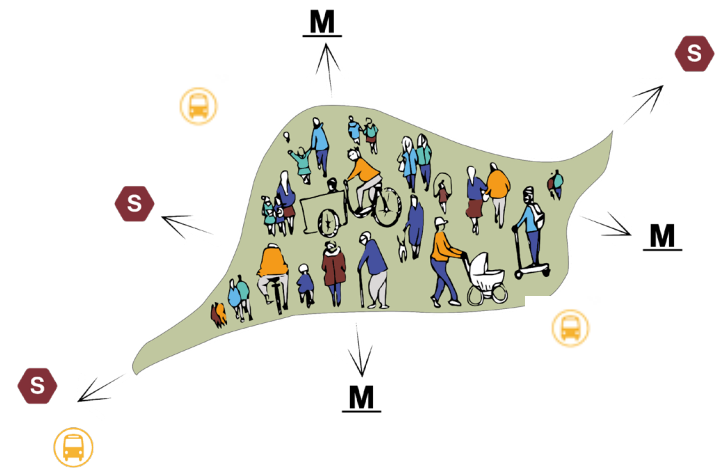
Ambitiøs vision om at skabe et sted, hvor man kan bo og leve uden behov en privat bil, og skriver sig således ind i fremtidens CO2–neutrale hovedstad



15 min byen

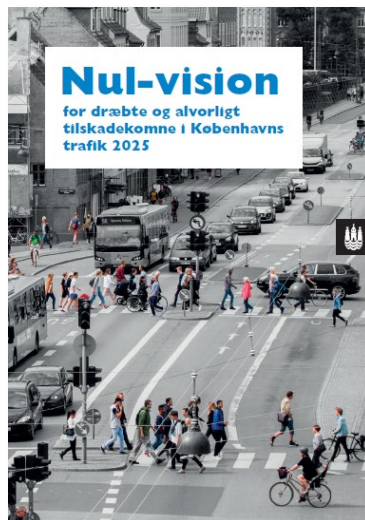
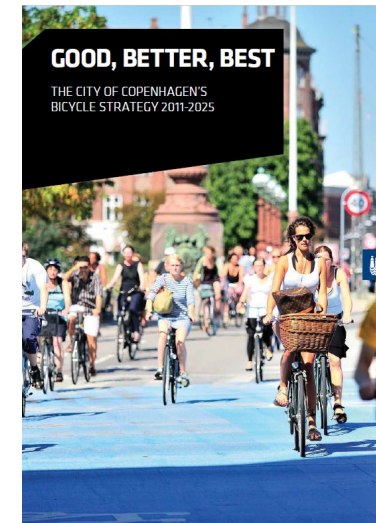
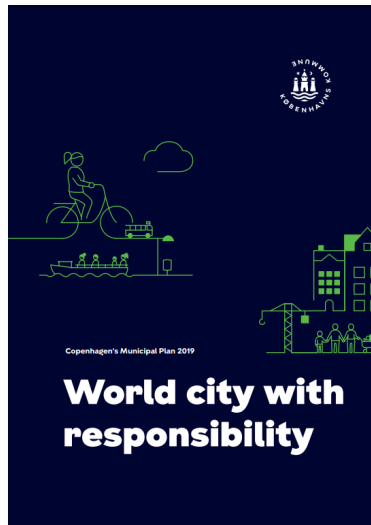


Grønne bylivsgader



Stationsnærhed

Rammesætning & Strategier for mobiliteten



Hvordan kan Jernbanebyen udvikles som bilfri bydel?

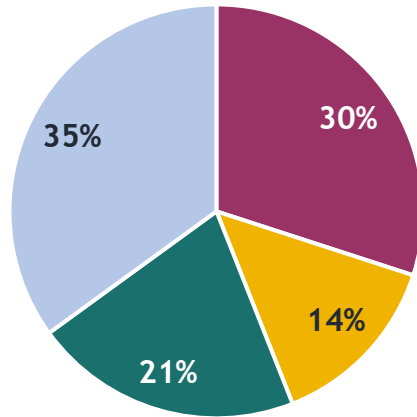
- Optimale forhold for cyklister og gående og gode forbindelser til kollektiv trafik
- Skrue ned for biltrafikken og skrue op for grønne og aktive transportformer
- Gode cykel- og gangforbindelser skaber sammenhæng til den omkringliggende by
- Fleksible og fremtidssikrede parkeringsløsninger
- Skabe gode byrum indrettet til mennesker



Mål for modal split

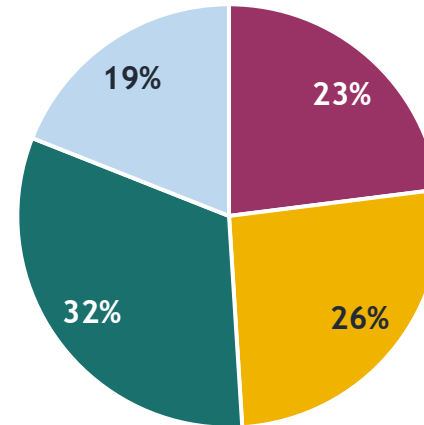
Mindst 75% bæredygtig og aktiv transport

Gennemsnit for København
(Mobilitetsrapport 2022)



■ Car ■ Public transport ■ Bicycle ■ Walk

Jernbanebyen
(OTM trafikmodel Nov. 2023)

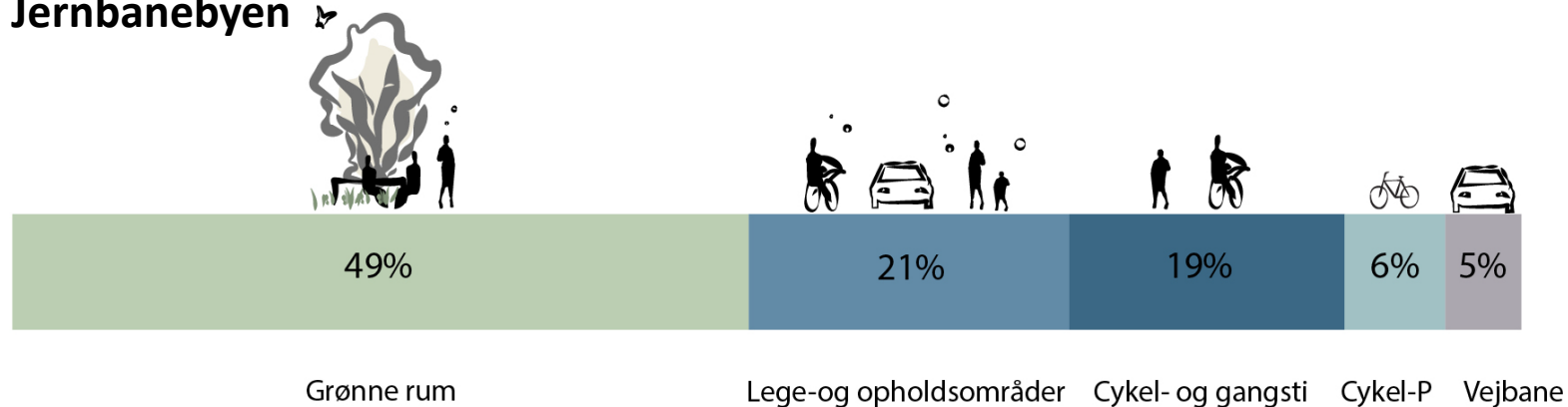


■ Car ■ Public transport ■ Bicycle ■ Walk

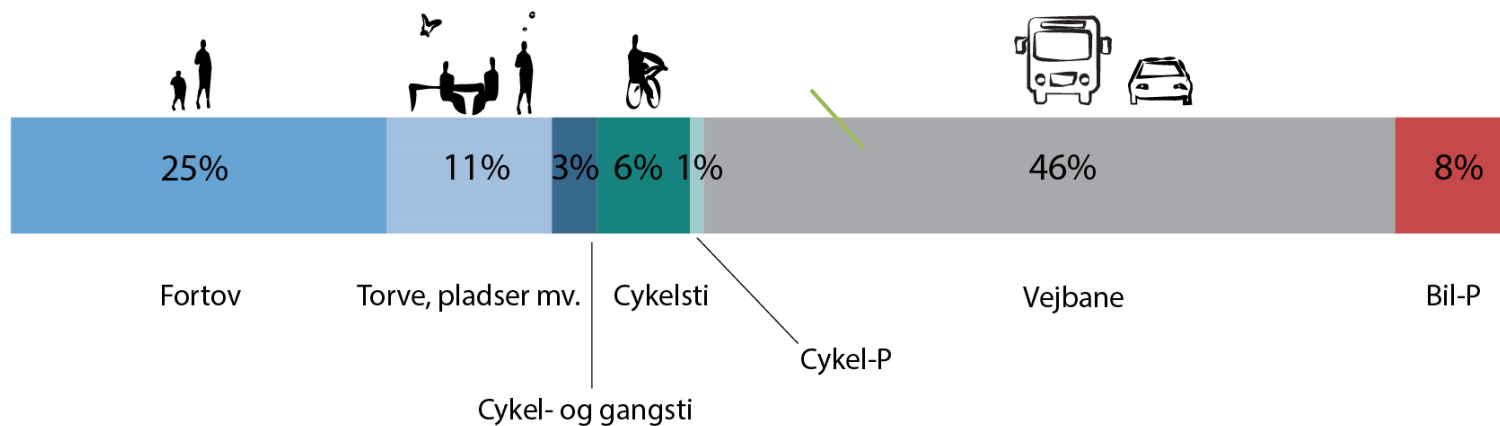
Note: The modal share is post-Covid: Before Covid the walking share was 21%

Gadernes areal mellem bygningerne

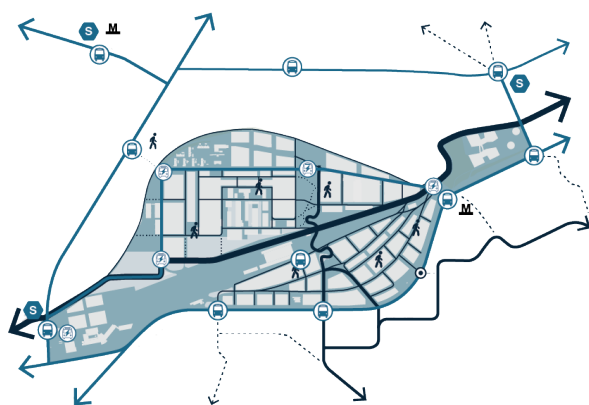
Jernbanebyen



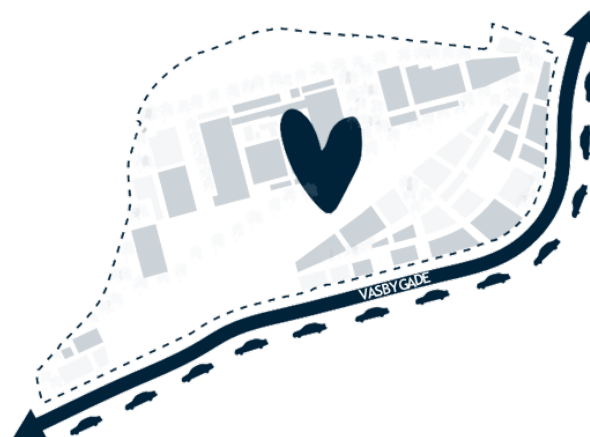
København som helhed



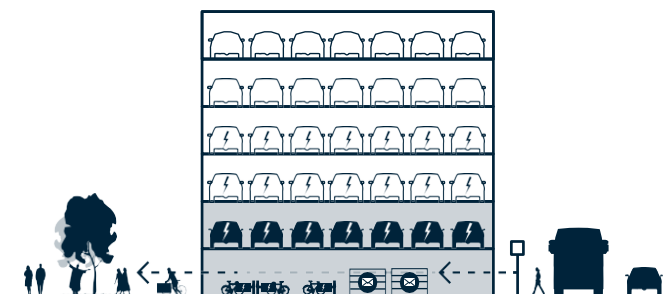
Tre strategier



Attraktive stier og bylivsgader
samt koblinger til den
omkransende by og kollektiv
trafik

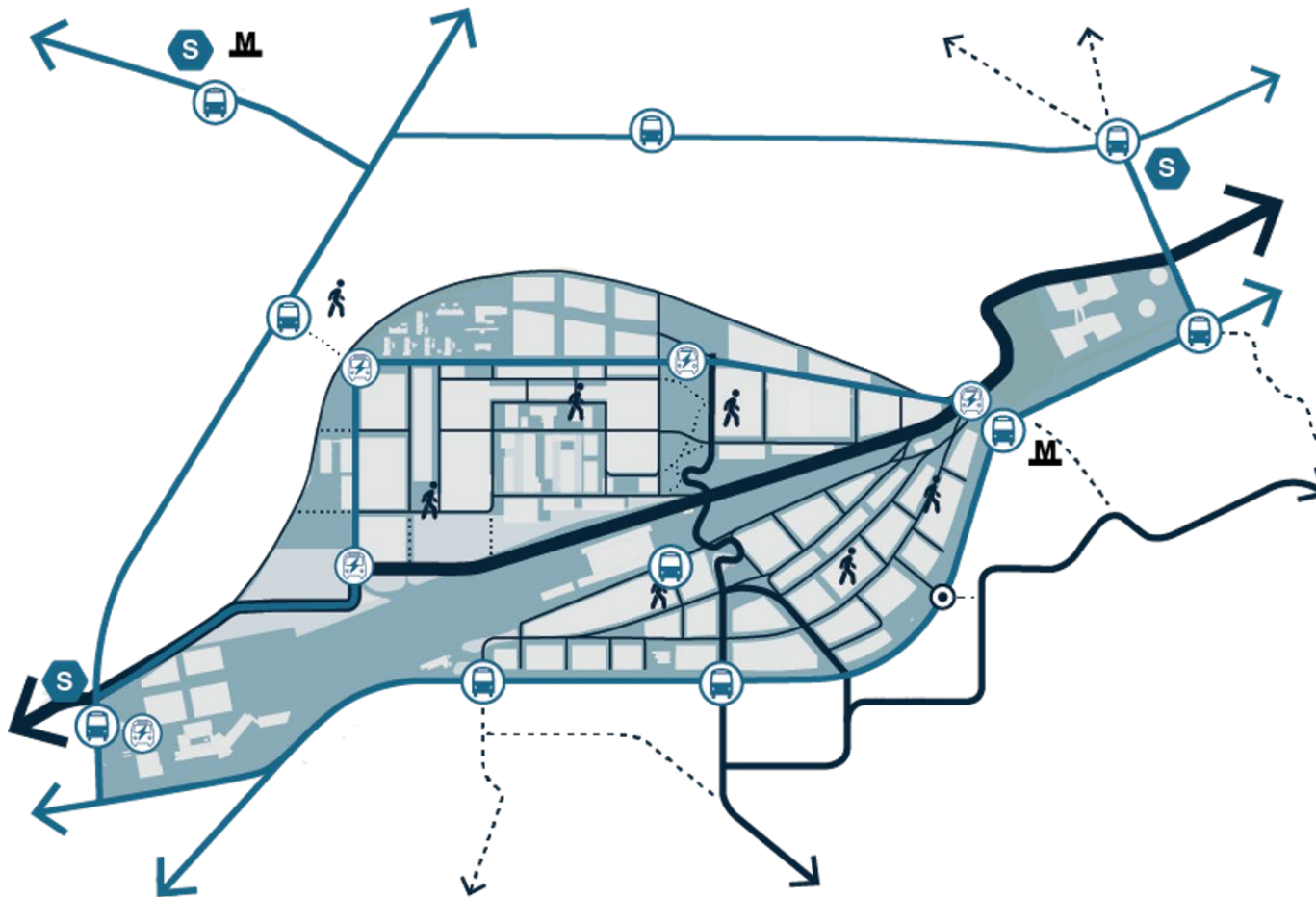


Parkering som værktøj til
den bilfrie by



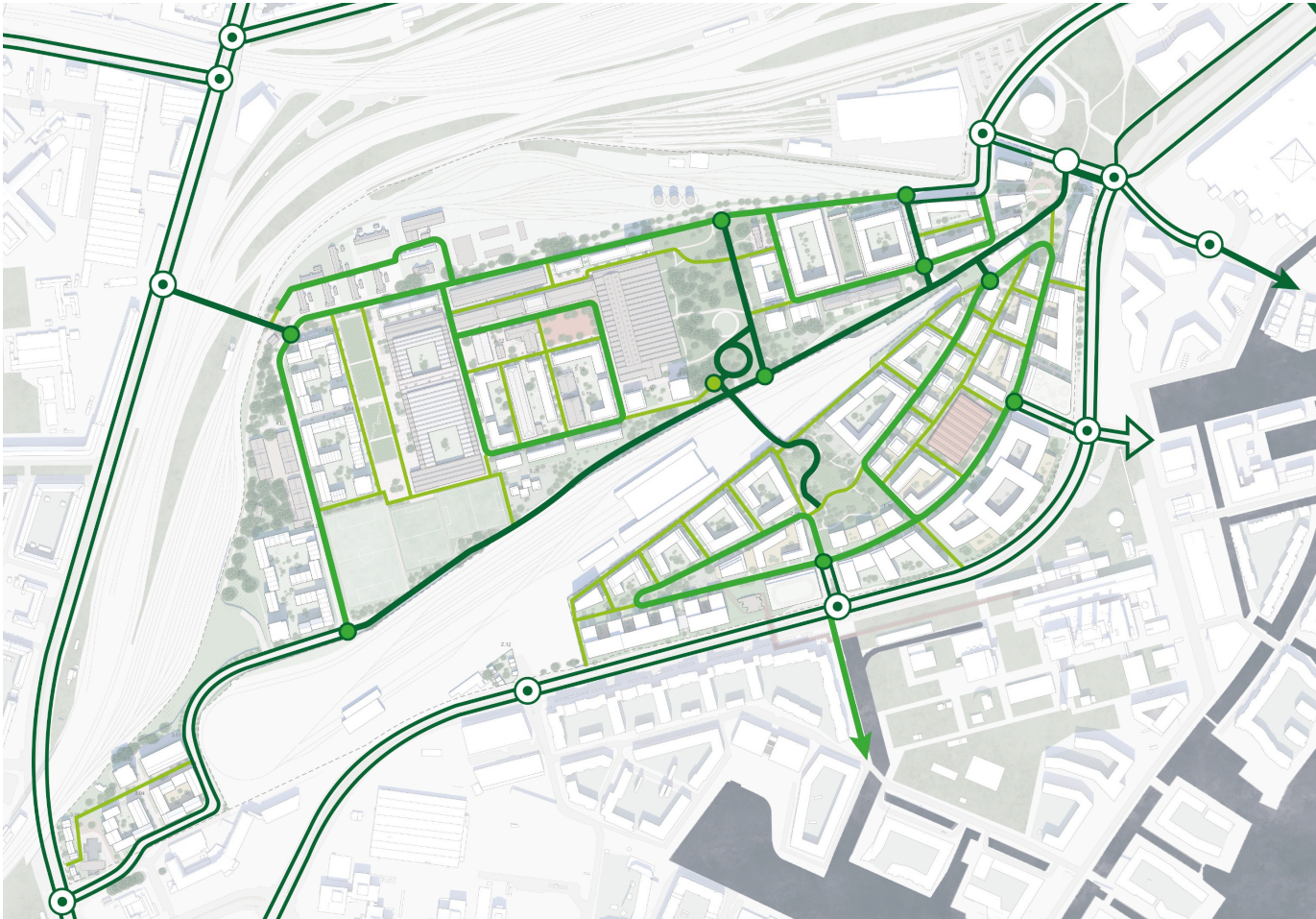
Mobilitetshuse som
bylivsskabende
knudepunkter

Forbindelser og adgang til kollektiv trafik



- Stationsnært kerneområde (<600 m) for størstedel af området
- Omfatter tre S-togsstationer, tre Metro-stationer, én Fjernbusterminal samt omkringliggende bybusnet
- Herunder forbedret krydsningsmuligheder til den kollektive trafik

Grønne bylivsgader og stier



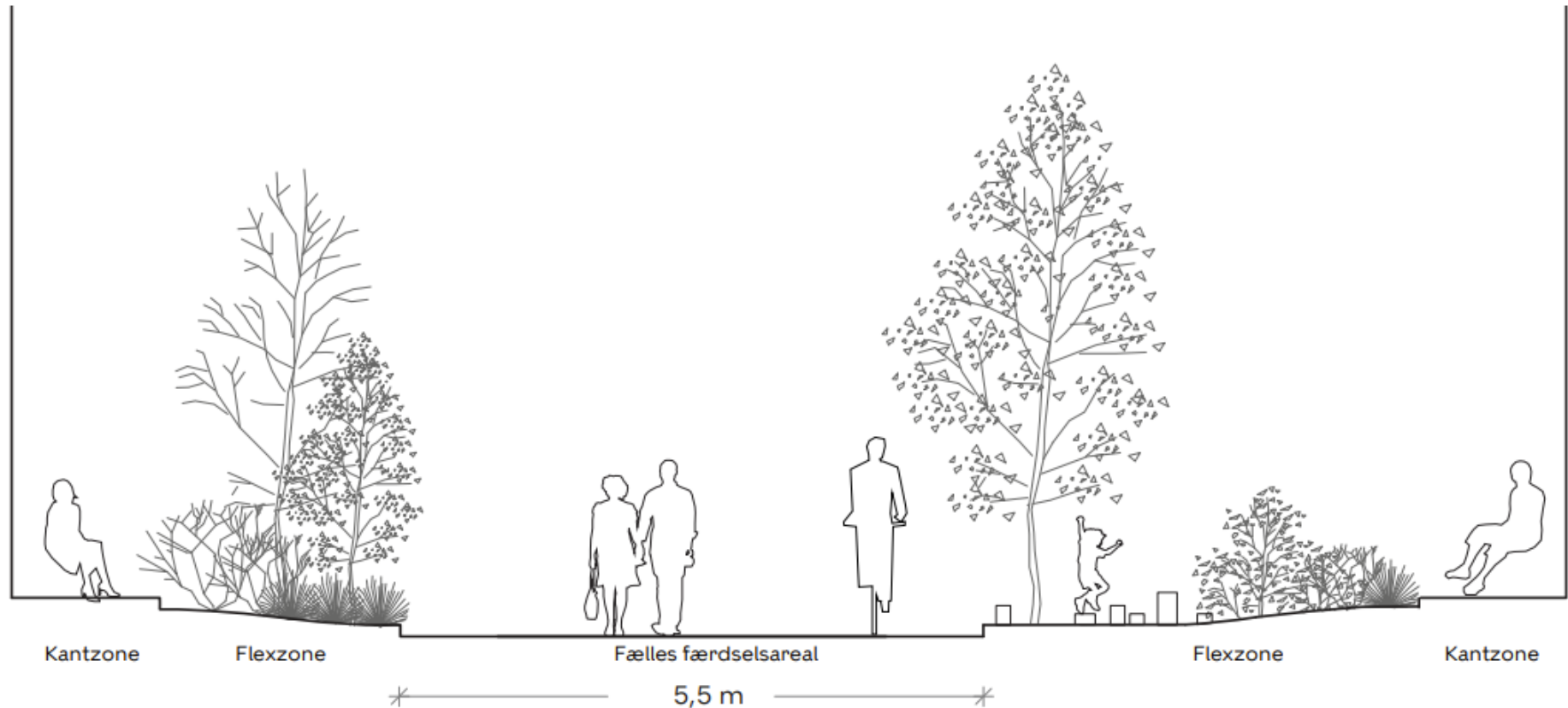
- Cykler og fodgængere kan bevæge sig frit i hele området
- Eksisterende tunnelforbindelse til Enghavevej udvides samt forbedring af stiforbindelsen til Dybbølsbro
- Centralt øst-vestgående cykelrute (en del kommuneplanen siden 2009)
- Ny stibro over CMC, som også binder sig op til Teglholmen og forbedret til ny stibro over havnen.

Vejadgang til parkeringen



- Parkering i periferien i mobilitetshuse og gangafstand til mobilitetshusene på max 600 m
- Cykelgade på Otto Busses Gade og dermed ingen gennemkørsel for bilerne gennem området
- Handicapparkering på terræn tæt på byfunktionerne
- Adgang for servicekørsel i udvalgte loop

Principtværnsnit i bylivsgade



- Mindre plads til bilerne – mere plads til grønne byrum og gader med byliv og fællesskab – ”Bylivsgader”
- Bylivsgaderne bliver skiltet som Lege- og opholdsgade
- Min 20% af gaderne er indrettet med beplantning så gaderummene bliver grønne og biodiverse

Principplan for bylivsgader

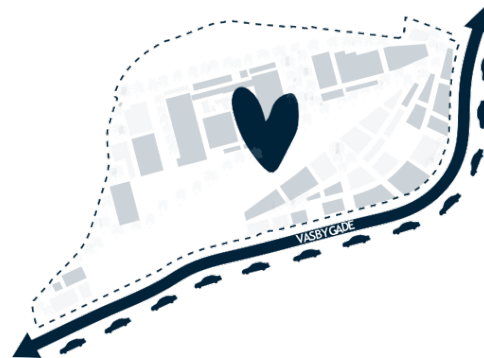


- Udfordring ved indretning af Bylivsgaden som Lege- og Opholdsgade er at finde den rigtige balance mellem cyklisterne/fodgængerne/byfunktionerne samt sikre den nødvendige adgang for brand og redning, servicekørsel og affald (som altid presser de grønne arealer)



Parkering som værktøj til den bilfrie by

Planlægningsprincipper for bilparkeringen



1

Parkeringsnormen reduceres med 20% jf. mulighederne i Kommuneplan 2024 i byudviklingsområder. Det fremgår også af lokalplanforslaget.

2

Bilparkeringen er placeret i konstruktion i mobilitetshuse i periferien af området, samt parkeringskældre i områdets nordlige og vestlige del. Der er maksimalt 600 meters gangafstand til mobilitetshuset, og stiforbindelser gør det attraktivt at gå eller cykle det sidste stykke til den endelige destination. Et mobilitetshus tilbyder effektive skift til mikromobilitet (cykel, løbehjul mm), har p-pladser til elbiler og delebiler, og kan desuden indeholde andre servicefunktioner fx afhentning af pakker mv.

3

Mobilitetshusene mod Vasbygade etableres tidligt, da de også fungerer som effektiv støjafskærmning for de bagvedliggende bebyggelser og byrum, som hermed kan fredeliggøres.

4

Jernbanebyen bliver et delvist bilfrit bykvarter, hvor den nødvendige ærindekørsel i området er mulig til virksomheder, institutioner mv. Standsning er tilladt i hele området til afsætning af varer mv. samt tilstrækkelig antal afmærkede handicap-parkeringspladser tæt ved funktionerne svarende til gældende tilgængelighedsnormer.

Københavns kommuneplans parkeringsnormer reduceres med 20%

Kommuneplan 2024

Funktion/ Bydel	Tætby & byudviklingsområder
Bolig (1)	1:250
Erhverv (2, 3)	1:214
Grundskole (4)	1:607
Daginstitution	1:286
Kollegie- og ungdomsbolig	1:857
Plejecenter/ plejebolig	1:714
Butik (5)	1:143

Lokalplan for Jernbanebyen

Funktion	Parkeringsnorm
Boliger	1 plads pr. 312 m ² *
Kollegie- og ungdomsboliger	1 plads pr. 1.071 m ² *
Grundskoler	1 plads pr. 759 m ²
Daginstitutioner	1 plads pr. 358 m ²
Plejecentre, plejeboliger og botilbud	1 plads pr. 893 m ²
Erhverv	1 plads pr. 268 m ²
Kontorer	1 plads pr. 268 m ² **
Butikker	1 plads pr. 179 m ²

* delebiler udgør mindst 20 % ** delebiler udgør mindst 5%

Københavns kommuneplans parkeringsnormer reduceres med 20%

Jernbanebyen

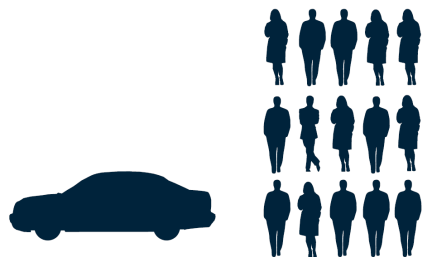


1 p-plads pr. 4. bolig (ca. 25%)

København



1 bil pr. 2. bolig (ca. 45%)

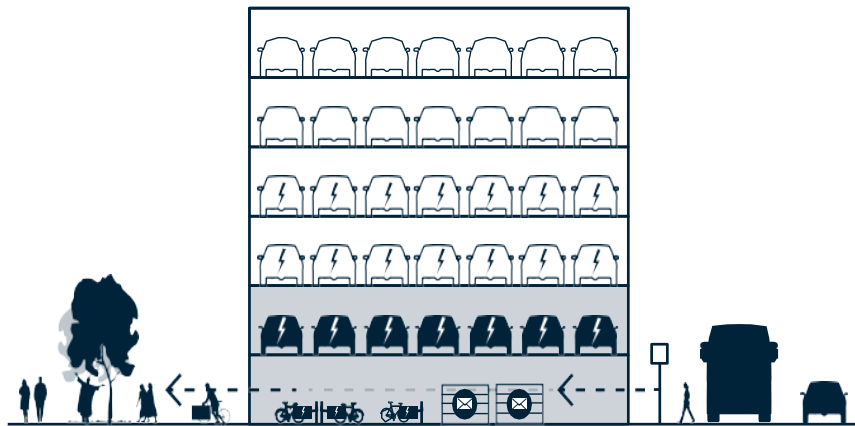


1 p-plads per 15 ansat (ca. 7%)

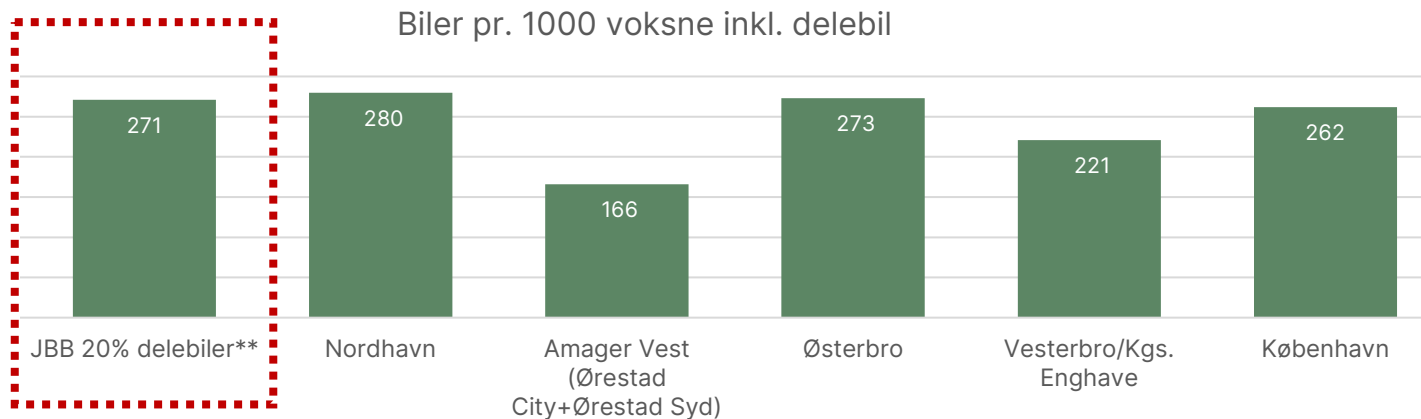


1 ud af 4 pendler køre bil til København

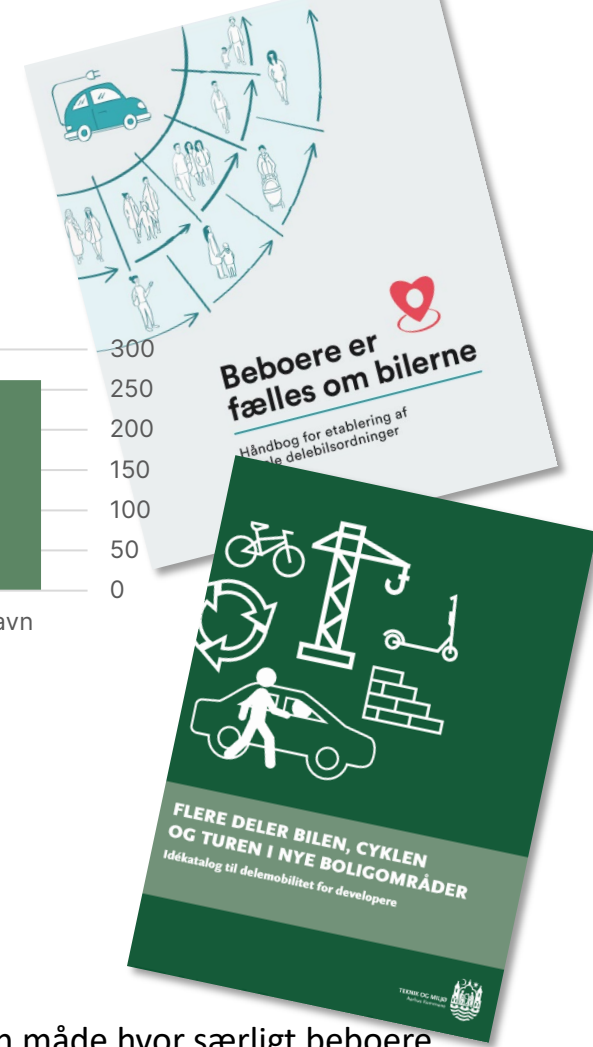
Mobilitetshuse som bylivsskabende knudepunkter



20% delebiler til boliger 5% til erhverv



** 200 delebiler med fast stamplads udgør 1000 biler



- Biltilgængelighed kan opfylde det samme behov som i resten af byen, men på en anden måde hvor særligt beboere deler om bilerne til at dække kørselsbehovet.
- Delebiler kan understøtte brugen af den restriktive P-norm, samt øge adgangen til bil.
- Jernbanebyen kommer til at sætte nye standarder for parkering og mobilitet i nye byområder
- Delebiler skal sikrer beboere og medarbejdere adgang til bil, på trods af den lave P-norm.
- Delebil fra start – give mulighed for bilfri tilværelse, ændre vaner.
- Derfor skal delebilstilbuddet være til stede fra start, inden de nye beboere får nye vaner.

Cykelparkering i den bilfrie by

Planlægningsprincipper

1 Placering

Cykelparkering er placeret tæt på indgange og funktioner med hensyn til det naturlige cykelflow, så cyklen bliver det nemme og intuitive valg af transportmiddel.

2 Plads

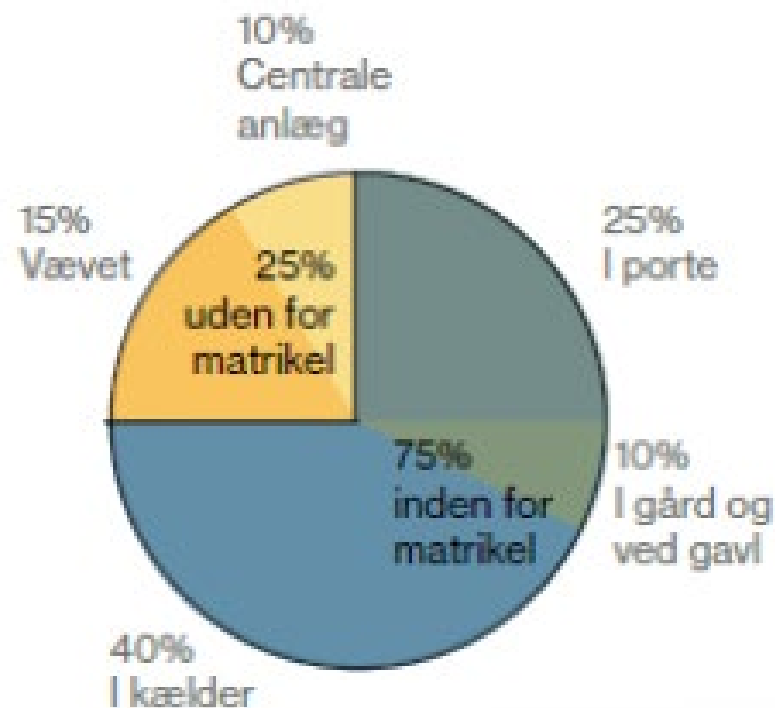
Der er nemt at finde en dedikeret plads til cyklen (også de pladskrævende), og et fåtal af cykler er parkeret uden for de anviste områder.

3 Faciliteter

Cykelparkering imødekommer forskellige typer cykler og parkeringsbehov. Der bør sikres tilstrækkeligt manøvreareal, samt faste og jævne belægnings. Derudover kan ekstra faciliteter som luftpumpe/reparationsværktøjer, opladning af elcykler mv. lette hverdagen for cyklister

4 Funktion

Cykelparkering i byrum skaber merværdi og er indpasset i byrummet med flere funktioner, fx mulighed for ophold, klimatilpasning, grønne og rekreative elementer.



Eksempler på bognær cykelparkering



God adgang og tryk parkering, Java Island, Amsterdam



Overdækket cykelparkering i gårdrum, Nordhavn



Ladcykelevator, Valby Maskinfabrik



Integreret overdækning, Sluseholmen

Eksempler cykelparkering i gade- og byrum

Gaderum



Plads til alle typer cyklister, Nordhavn



Cykelparkering i lege- og opholdsgade, Nordhavn



Grøn kantzone med cykelparkering, Nordhavn

Byrum



Cykelparkering med dobbeltfunktion. Mærsk Tårnet



Cykelparkering integreret i landskabet, Karen Blixens Plads



Cykelparkering i mindre byrumsskala, Meny Nordhavn

5 vigtige læringspunkter

1

Skab stærke målsætninger i kommuneplanen for byudviklingen – grundlaget for planlægningen

2

Få cykelinfrastruktur og – cykelparkering på plads fra starten

3

Find den rigtige balance mellem de forskellige trafikanter og skab et grønt væv af bylivsgader

4

Placér mobilitetshuse og parkering så de muliggør mere grønt byrum

5

Husk ledningsplacering, brand og redning, for det kan udfordre drømmen om de grønne bylivsgader

Mulige diskussionsspørgsmål

Parkeringsnormen bliver en anden end i resten af byen – hvordan vil det fungere i praksis?



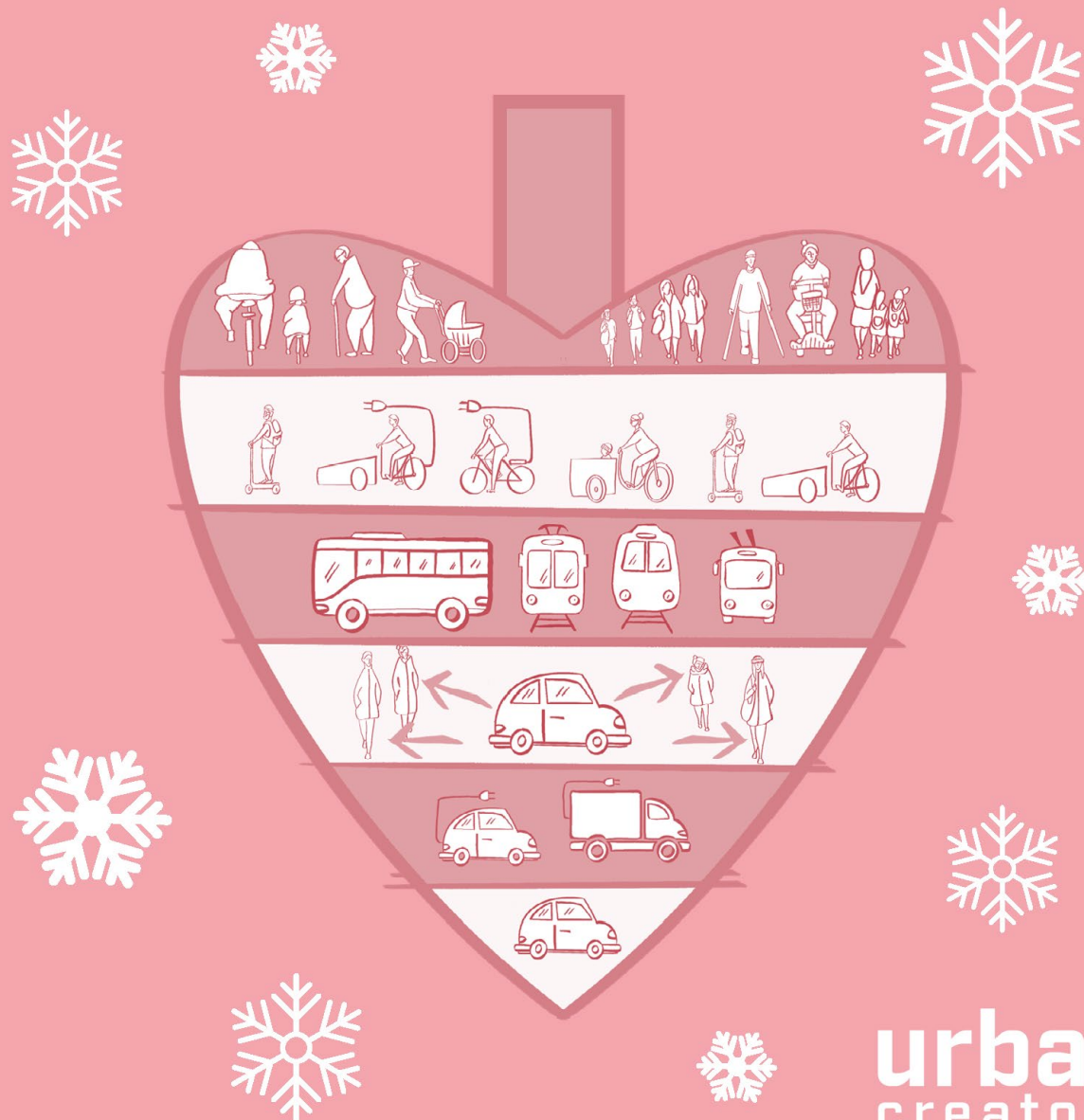
Hvordan kan servicefunktioner som f.eks. renovation opretholdes i en bilfri by?



Hvad betyder visionen i dagligdagen i forhold til cyklister og gående?



Tak



Filip Zibrandtsen
fz@urbancreators.dk
Tlf. 3046 5056
www.urbancreators.dk

urban
creators