

Idéer til udvikling af  
Jernbanebyen

# Idé- katalog

## **IDÉKATALOG**

### **Udvikling af Jernbanebyen**

November 2020

Idékataloget er udarbejdet af  
Freja Ejendomme A/S, DSB  
Ejendomsudvikling A/S.



FREJA  
EJENDOMME

# Indhold

<b>Idéudviklingsforløb</b>	4
<b>Grundejernes vurdering af idéerne</b>	6
<b>Idékatalog</b>	8
<b>1.</b> Kulturspor, kant og kreative kræfter	10
<b>2.</b> Grøn og urban bydel	24
<b>3.</b> Byliv, aktive fællesskaber, privatliv og ro	36
<b>4.</b> Klima og bæredygtighed	54
<b>5.</b> Ildsjæle og investorer	59
<b>6.</b> Øvrige	60

# Idéudviklingsforløb

Startfløjtet til udviklingen af Jernbanebyen  
lød 27. august 2020, da grundejerne DSB  
Ejendomsudvikling A/S og Freja  
Ejendomme A/S inviterede til at indsende  
idéer.

Jernbanebyen skal udvikles over mange år, og som grundejere ønsker vi, at livet i Jernbanebyen skal modnes sammen med københavnere og de foreninger, institutioner, kulturaktører, erhverv eller andre, der gerne vil være med til at skabe liv i bydelen.

Idéerne til områdets udvikling er kommet fra mange kanter – såvel fra naboer til området og københavnere i almindelighed, som kreative erhverv, fra foreninger, interesseorganisationer, og andre aktører.

Det åbne idéforløb er et led i en udviklingsproces, der bl.a. omfatter en arkitektkonkurrence, som er målrettet arkitekter, byplanlæggere, landskabsarkitekter og andre, der beskæftiger sig professionelt med byudvikling.

I dette katalog, kan man dykke ned i alle indkomne idéer. Idéerne er indsendt i perioden 27. august-13. oktober 2020. Idéerne er nummereret i vilkårlig rækkefølge, og de er sorteret efter, hvordan de passer sammen med hovedprincipperne, som er en del af grundejernes vision for Jernbanebyen:

1. Vi vil bygge videre på Jernbanebyens særlige kulturspor, kant og kreative kræfter
2. Vi vil skabe en grøn og urban bydel midt i København
3. Vi vil udvikle Jernbanebyen med blik for balancen mellem byliv, aktive fællesskaber, privatliv og ro
4. Vi vil udvikle en bydel med et skarpt fokus på klima og bæredygtighed
5. Vi vil udvikle Jernbanebyen i dialog med københavnere og sammen med ildsjæle og investorer med langt perspektiv

Nogle af idéerne passer sammen med flere af kategorierne. I idékataloget har vi valgt at placere dem i én af de kategorier, de passer sammen med.

Læs hele visionen på [www.jernbanebyen.dk](http://www.jernbanebyen.dk)



# Grundejernes vurdering af idéerne

Grundejerne vil gerne sige mange tak til alle, der har indsendt en idé til udvikling af Jernbanebyen. Vi har modtaget i alt 70 idéer, og vi er glade for, at så mange har indsendt idéer og har haft lyst til at være med!

Alle de indkomne idéer er samlet i dette idékatalog. Idékataloget tager vi med os i den videre projektudvikling, herunder i den kommende arkitekt-konkurrence, hvor vi vil sørge for, at de konkurrerende får stillet idékataloget til rådighed. Vi glæder os til at se, hvordan nogle af idéerne fra den åbne idéfase kan indarbejdes og videreudvikles i arkitekternes forslag, hvor de skal balancere de mange ønsker og hensyn, der i øvrigt er til områdets udvikling.

Alle idéerne er gennemgået og drøftet af repræsentanter fra DSB Ejendomsudvikling A/S og Freja Ejendomme A/S. I det følgende vil vi fremhæve idéer eller elementer af idéer, som vi vurderer på en overbevisende måde vil kunne bidrage positivt til realisering af visionen for Jernbanebyen:

## 1. Kulturspor, kant og kreative kræfter

Idéen om **en legeplads med jernbanetema**: Idéen vil være et godt åbningstræk, som kan være med til at åbne området op. Idéen om at indbygge elementer fra områdets jernbanehistorie i pladsen, rimer fint på ønsket om at lade udvalgte kulturhistoriske markører stå og bruge dem til at fortælle områdets historie.

Idéen om at indtænke muligheden for etablering af **atelier-er**, hvor kunstnere og andre kreative erhverv kan leje sig ind: Idéen er i tråd med visionen om at transformere nogle af områdets bevaringsværdige bygninger, så de kan blive rammen om at kultur, kreativitet, erhverv og et aktivt hverdagsliv kan smelte sammen.

## 2. Grøn og urban bydel

Idéen om at **bevare lommer af natur og kulturspor på udvalgte steder i området** - og lade det spille sammen med det nye, der kommer: Idéen harmonerer med ønsket om at udvikle en bydel, hvor bynaturen vokser sammen med den tætte by, og hvor Jernbanebyens fremtidige identitet tager afsæt i områdets særegne sjæl og kulturmiljø.

Idéen om **modulære byhaver**, der udvikles forskellige steder i området i takt med bydelens udvikling: Idéen rimer på ønsket om at eksperimentere med byggeri, der har grønne terrasser og haver på hustagene til glæde for de af bydelens beboere, der har grønne fingre. I den videre udvikling af idéen om byhaver skal der være fokus på, hvordan byhaver i Jernbanebyen kan blive noget, København ikke har set før.

**Idéen om spiselige parker**: Idéen giver gødning til den ånd, der i dag særligt spirer frem i området omkring BaneGaarden. Men idéen om spiselig natur kan potentielt også være en del af andre nye grønne områder og byrum i Jernbanebyen.

## 3. Byliv, aktive fællesskaber, privatliv og ro

Idéen om et **sted for street sport** blandt andet for skatere og løbehjul: Idéen kan være et godt åbningstræk, som kan sætte billeder på ønsket om at udvikle rammer for et aktivt og fællesskabsorienteret hverdagsliv i byen.

Hvis idéen kombineres med elementer fra andre idéer - fx **træningsfaciliteter, petanque og dans**, kan stedet være med til at tiltrække en bred skare af københavnere. Stedet kan evt. udvikles i etaper og evt. som et midlertidigt byrum, der kan være med til at aktivere områdets kant.

## 4. Klima og bæredygtighed

Idéen om at udvikle **en bydel med solenergi** er et eksempel på en af de mulige veje at gå for at realisere ønsket om at udvikle en klimabevidst bydel, hvor der afprøves nye teknologier og løsninger i samarbejde med forsyningsselskaber og forskere.

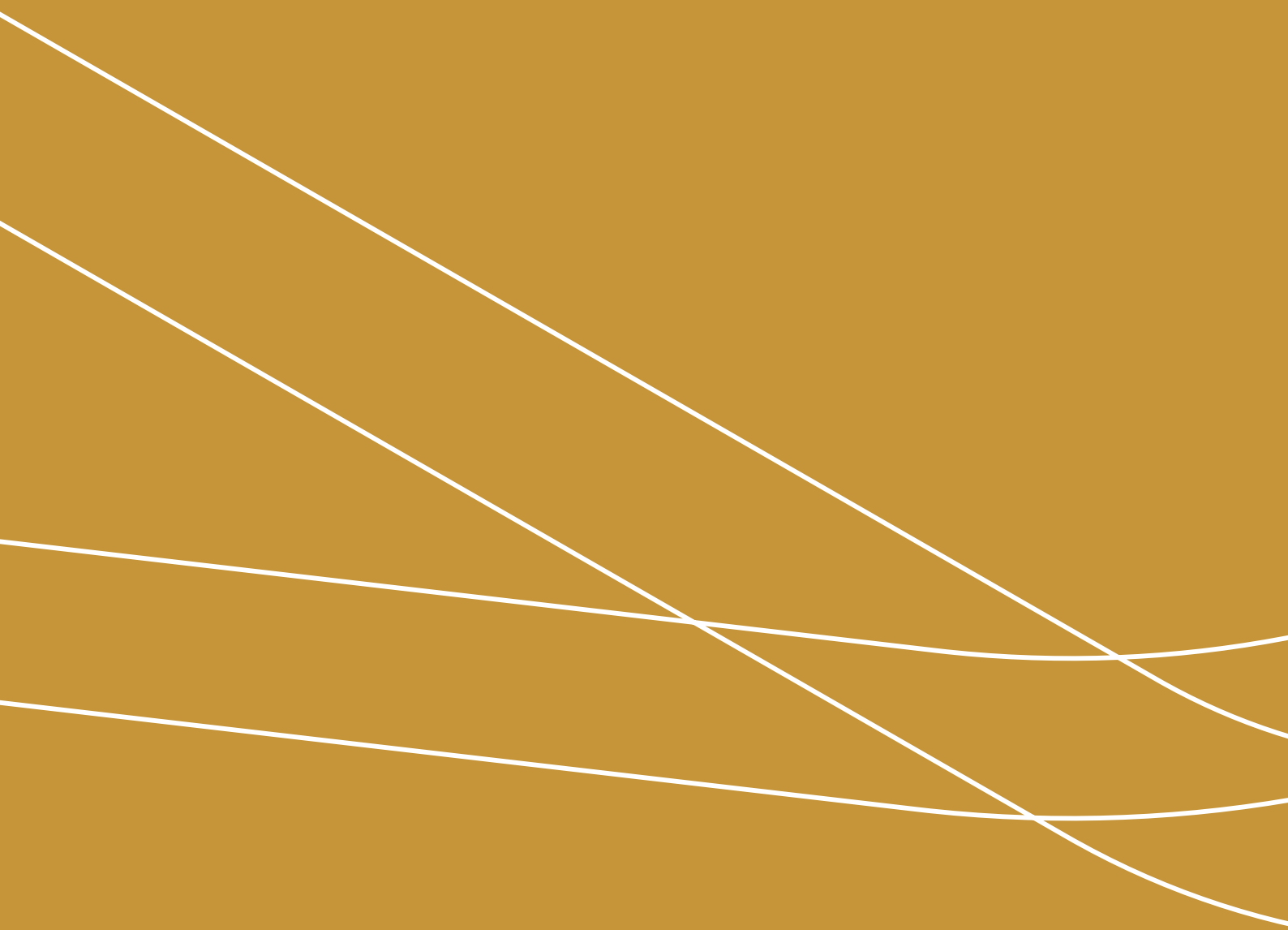
I forhold til grundejernes samarbejde med HOFOR kan lokal elproduktion via sol være interessant, hvorimod lokal varmeproduktion ikke giver mening med den effektive fjernvarme.

## 5. Ildsjele og investorer med langt perspektiv

Idéen om, at helhedsplanen for **dele af området skal rumme små matrikler**, som vil være tilgængelige for små/mellemstore projektudviklere: Idéen harmonerer med ønsket om at udvikle en bydel med et varieret udbud af boligtyper og ejerformer, herunder mindre boliger. Det gælder også for idéerne om at udvikle **en bydel med et godt bymiljø med mange samlingspunkter, en tryk og hyggelig atmosfære, gode gaderum og grønne gårdrum og en variation i husene** - det taler sammen med visionen om at udvikle bykvarterer med forskellige særpræg og med en variation i skala og arkitektonisk udtryk.

Idéen om at integrere **byggefællesskaber** i byudviklingen: Idéen går fint i tråd med ønsket om at have fokus på eksperimenter og nytænkning i byggeri og byudvikling.

# Idékatalog







# Kulturspor, kant og kreative kræfter

## 1. Vi vil bygge videre på Jernbanebyens særlige kulturspor, kant og kreative kræfter

Området, hvor Jernbanebyen skal udvikles, rummer allerede et liv, bygninger og fortællinger, der giver stedet en særlig kant.

I den nordlige del fortæller Lokomotivværkstedet og en række andre bevaringsværdige bygninger historien om det liv, der har været. Samtidig emmer bygningerne af et potentiale for, at kultur, kreativitet, erhverv og et aktivt hverdagsliv kan smelte sammen. Området omkring de gamle værksteder rummer et særligt potentiale for at blive et aktivt knudepunkt til glæde for bydelen og en attraktion for hele København. I den frodige, vestlige del af området spirer det entreprenante, urbane BaneGaarden frem med rødder i de gamle trælader, og mod øst er der klynger af kreative erhverv, værksteder og startups. Den sydlige del af Jernbanebyen, hvor byudviklingen starter,

er til gengæld præget af ubebyggede arealer og dermed uendelige muligheder.

Jernbanebyen bliver en bydel, som er mere end dobbelt så stor som Aarhusgadekvarteret i Nordhavn. Derfor vil vi udvikle kvarterer med forskellige særpræg. Vi vil være tro mod områdets historie og lade Jernbanebyens fremtidige identitet tage afsæt i områdets helt særegne sjæl og kulturmiljø. Det vil vi blandt andet gøre ved at renovere og ombygge eksisterende bygninger og ved så vidt muligt at genbruge materialer fra områdets bygninger, samtidig med at området fortættes med mere byggeri.

### 1. Legeplads med Jernbanetema

Jeg tænkte på om, hvis der planlægges en offentlig legeplads et sted i jernbanebyen, om den kunne have et jernbane-tema?

Trafiklegepladsen på Østerbro er en mini-udgave af trafikken med veje og lyskryds, rundkørsler og busstoppesteder. Det er et meget velbesøgt sted, som tiltrækker både lokale familier og folk der kommer langvejs fra.

Tilsvarende kunne man i Jernbanebyen lave en legeplads med "jernbane" i miniformat, med firhulede lege-cykler (mooncars), hvor det også er muligt at hægte anhængere på. Det vil for et barn med en smule fantasi kunne gøre det ud for et tog. Man kunne male skinner på asfalten, male skiftespor osv. Male fremfor at lave rigtige skinner, for at give muligheden for at overhale en vogn der er blevet efterladt, eller overhale nogen i en vogn der er for langsomme, men samtidig også give mulighed for at køre på skinnerne og lege rigtig togchauffør, hvis det er det man vil.

Der ville kunne tilføjes mini-tog-lyssignaler, en banegård med perroner og to-tre mindre stationer som man kan køre rundt til. Andre tilføjelser kunne være en vendeplads: en drejelig skive - igen bare med skinner malet på, så man kan lege at toget vender rundt. Derudover en jernbaneoverskæring med manuel mulighed for at ringe "ding-ding-ding" på en klokke. En togparkering hvor man afleverer sit tog og vogne.

Legepladsen behøver ikke at udelukke andre almindelige legeredskaber som vipper og gynger osv. som kan stå hvor som helst hvor der ikke er malet skinner. Selvfølgelig med en masse grønt og nogle træer og buske hist og her.

Det er en bylivsskabende aktivitet som danner ramme om nye fællesskaber i bydelen.

Det kan være hvor som helst i nærheden af beboelse og/eller butikker, cafeer mm.

- Nina Mejlhede Jensen

## 2. Værkstedsmuseum

Jeg kom i lære på CVK 2. april 1964 blev udlært 2 april 1968. Var ungsvend indtil jeg skulle aftjene min værnepligt i søværnet. Sejlede Inspektionsskib på Færøerne og Grønland. Skibet (Fylla) havde 4 hovedmotorer magen til motorerne i ME loko. I 1983 søgte jeg og fik en stilling som Værkmester i Lokomotivværkstedet OBV 2. Det blev jeg pensioneret 1. juli 2011.

Lang historie, nu til sagen. Skynd jer at samle ting og sager ind til et Værkstedsmuseum, men det har i allerede nok i tankerne. Vemodigt men det må være et fantastisk projekt. HELD & LYKKE.

- Kjeld Christiansen

## 4. Atelier hvor man kan leje sig ind

Jeg kunne forestille mig at, man i en af de bygninger, hvor der er kæmpe vinduer, kunne lave et stort atelier hvor man for perioder kunne leje sig ind på en plads evt. for en måned af gangen, derved vil der også være en udskiftning af kreative mennesker og man vil kunne lave månedlige udstillinger som alle interesserede kunne komme og se.

Det er vigtigt - for mig - at der er begrænsninger for leje mulighederne, da man ellers kunne komme ud for at alle ikke har mulighed for at komme til.

Herved får vi mulighed for at få et kreativt miljø ind i området.

- Jeanette Sørensen

## 3. Miniature jernbane legeområde

Jeg har tænkt på en idé i forbindelse med projekt Jernbanebyen.

Idéen går ud på at lave en miniature jernbane, hvor man leger at man kører tog. Togene kan udformes både som nye og ældre toge og drivkraften i dem skulle være pedalkraft. For at gøre jernbanen så realistisk som muligt, bør den indeholde en remise, håndkrafts spor skift, stationer for påfyldning af vand og kul, til evt. "damp"tog, og hvad der ellers måtte tilhøre til togdriften. Størrelsen på togene afhænger af om den kun er tiltænkt børn, eller børn og voksne.



Min idé bidrager til at bevare historie om jernbanen ved at man "genetablerer" en miniature jernbane til leg og læring. Miniature jernbane kunne fx ligge på viste grønne areal.

- Nezita Rasmussen

## 5. Jernbanebyen - det kreative hjerte af København

Jernbanebyen bør have et centralt tema som området er kendt for i fremtiden. Det centrale tema kan være en zone som fremmer kreativitet, men som også rummer et museum ved lokomotivværkstedet og selvfølgelig boliger, park og eventuelle institutioner.

Da jeg har boet i Århus, og har oplevet udviklingen af et lignende projekt, som dog bestod af et betydeligt mindre område, vil jeg gerne foreslå at en central del af projektet er at skabe et område for "kreative mennesker" gennem kreative værksteder og lokaler.

I Århus, har man brugt en gammel remise fra DSB til KREATIVE VÆRKSTEDER OG TEATRE. Her er link til det projekt i Århus. Projektet hedder GODSBANEN godsbanen.dk

I Odense er der noget lignende som hedder KULTURMASKINEN kulturmaskinen.com

I Odense er der et andet projekt som hedder SENIORHuset seniorhusodense.dk

For tiden findes et enkelt "kreativt værksted" i København, bl.a. FABlab valby.copenhagenfablab.dk

ellers er der kun Statens Værksteder svfk.dk/en/ som kræver speciel ansøgning og tilladelse.

Kort sagt er mulighederne for kreative mennesker og værksteder mindre end de to andre store danske byer, selv om der er flere mennesker, i alle aldre, og flere skoleelever og flere studerende på højere læreanstalter i København end i Århus og i Odense.

Danmark er kendt for kreativitet og design så netop derfor er det underligt at der ikke i København findes dedikerede områder til inspiration og udvikling af disse kreative aktiviteter.

Nogle af de eksisterende bygninger i Jernbanebyen kan renoveres til kreative værksteder som huser det hele.

Hertil kommer almindelige boliger til alle aldre, med speciel vægt på studenterboliger som er meget tiltrængt. Selvfølgelig skal der også være indkøbsmuligheder, caféer og restauranter som passer til brugerne af området. Selv om der er et togmuseum i Odense kan en del af området, faciliteterne og bygningerne blive et spændende jernbanemuseum i København.

- Michael Heyman



## Atelierer til kunstnere og designere i Jernbanebyen

Fonden FABRIKKEN for Kunst og Design foreslår hermed etableringen af værksteder og atelierer til leje for professionelle kunstnere og designere i Jernbanebyen.

### Hvordan bidrager projektet positivt til realisering af visionen om Jernbanebyen?

I visionen for Jernbanebyen fremhæves kulturmiljøer, som netop er medvirkende til at styrke et områdes liveability og samtidig er jobskabende iflg. internationale undersøgelser.

Der vil være tale om erhvervslejemål primært til professionelle billedkunstnere og designere. For at sikre et miljø for kunstnerisk udvikling og udveksling, vil det være hensigtsmæssigt at oprette min. 35 lejemål af varierende størrelser på et samlet areal á ca. 1.200 m<sup>2</sup> inkl. fællesarealer til formålet. Projektet kan skaleres endog meget op, da der er stor mangel på arbejdsrum til kunstnere og andre kreative virksomheder i København og dermed stor efterspørgsel på området. Årsagen hertil er, at en række af de ejendomme i København, som har huset eller huser erhvervslejemål for kunstnere, de seneste år er blevet opkøbt af typisk kapitalfonde og pensionsselskaber. Dette betyder et markant fald i antallet af tilgængelige lejemål til kunstneriske praksisser til priser, der er overkommelige for faggruppen. Resultatet er, at kunstnere i stigende grad må fraflytte byen og resultatet er en fattigere by kulturelt set.

Inklusiv i fællesarealer påregnes et udstillingslokale, som dels anvendes til skiftende udstillinger og dels til andre udadrettede aktiviteter, som samler og engagerer Jernbanebyen. Hvad enten der inviteres til fernisering, artist talk, workshop eller filmscreening vil dette lokale være et aktiv, der samtidig giver bygningen en åbenhed og forankrer den i Jernbanebyen.

Den årlige lejeindtægt fra det samlede areal vil ligge i omegnen af 1,14 mio. ex moms svarende til en m<sup>2</sup>-pris på ca. 950 kr./pa. Dette tal er baseret på vores erfaring ift., hvad professionelle billedkunstnere og designere i gennemsnit har mulighed for at betale. Vi antager, at dette ligger under det forventede huslejeniveau fra udlejers side. Det findes der flere løsninger på: Enten kan udlejer prioritere at sætte den årlige husleje til de ca. 950 kr. pr. m<sup>2</sup>. Eller der kan rejses tilskud og evt. investeringer fra offentlige og private kilder, hvilket vi har positiv erfaring med. I første omgang ville vi arbejde for at indgå en aftale med Københavns Kommunes Kultur- og Fritidsforvaltning om huslejetilskud, ligesom andre indtægtsgivende projekter og events kan bidrage til driften.

### Hvor i Jernbanebyen tænkes idéen realiseret?

Idéen tænkes realiseret i en af områdets historiske bygninger, men dette er ikke en betingelse for at forslaget kan gennemføres. Ideelt set skal der være min. 35 separate rum samt fællesarealer, som gerne må inkludere et eller flere store rum. Fonden FABRIKKEN for Kunst og Design på Amager

rummer 53 separate atelierer og en 1.000 m<sup>2</sup> produktionshal, i alt 3000 m<sup>2</sup>. Denne skala fungerer optimalt, da kunstnerne har mulighed for at leje områder i hallen til produktionen af større værker. Det er dog ingen betingelse for projektets succes, at et evt. nyt lejemål har samme skala; dog er det væsentligt, at der er tilstrækkeligt mange lejemål, til at der kan etableres kritisk masse og derved opstå et miljø, som er givende og udviklende for både kunstnere og samfund. Vi er interesserede i at udvikle nye lejemål til kunstnere og andre kreative virksomheder efter samme skabelon som Fonden FABRIKKEN for Kunst og Design.

### **Hvem skal bidrage til at realisere idéen – og hvordan?**

Fonden FABRIKKEN for Kunst og Design ønsker at bidrage til at realisere opbygningen af det kunstneriske miljø samt forestå drift, administration og udvikling af en atelierbygning i Jernbanebyen.

Til evt. ombygning og indretning af eksisterende byggeri til kunstneratelierer håber vi at indgå aftaler med større fonde.

Fonden FABRIKKEN for Kunst og Design er i kontakt med et stort antal professionelle kunstnere og designere, som mangler atelierer. Ved vores seneste ansøgningsrunde til to ledige atelierer modtog vi ansøgninger fra 73 kunstnere og designere, hvoraf de 45 var kvalificerede efter vores målestok. Vi ved, at der er flere derudover, der står til at miste deres nuværende lejemål. Derfor er der et solidt grundlag af potentielle lejere at bygge på.

### **Oplysninger på kontaktperson**

Marie Louise Helveg Bøgh  
Direktør, Fonden FABRIKKEN for Kunst og Design

## Idéforslag til Vasbygade 20

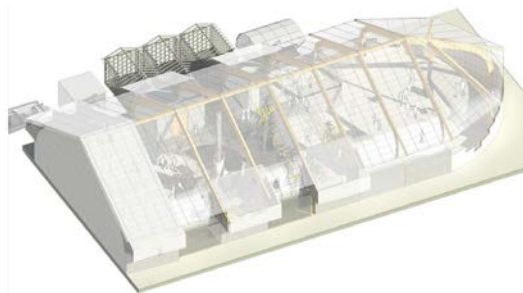
### Vores Idé

Vi foreslår at transformere den gamle transithal på Vasbygade 20 til et kulturelt makerspace, kulturhus og innovationscenter; Et værksted for udvikling af bæredygtige løsninger, upcycling, permakultur og grøn energi - et væksthus for arbejde med bl.a. byudvikling i området og skabelse af borgerdrevne haver.

### Hallen og Haven

Den historiske transithal for godstog på Vasbygade ser vi stort potentiale i at bevare og transformere. Vi har foreløbig glæden af at leje transithallen af Freja Ejendomme med støtte fra blandt andre Københavns Kommunes Kultur- og Fritidsudvalg.

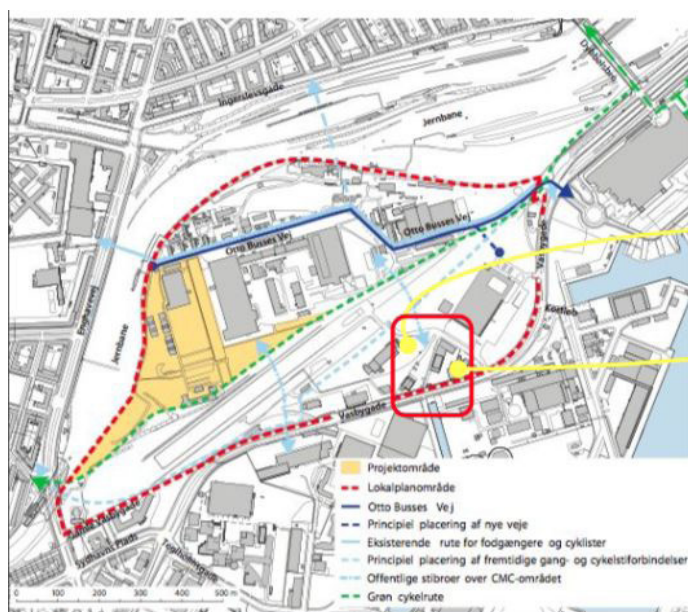
Hallens mange tagvinduer muliggør indendørs dyrkning af grøntsager og urter. Dens unikke, åbne og selvbærende træstruktur muliggør aktiviteter med højt til loftet, og giver plads til etablering af permanente og tidsbevidste installationer, værksteder, mødelokaler, balkoner og andre faciliteter.



Vi samarbejder allerede gennem projektet Blomstrende By med DSB Ejendomsudvikling om at transformere det henlagte naturareal ved Vasbygade 20 til borgerdrevne sans- og oplevelseshaver efter permakultur principper. Vi udvider også løbende vores havearbejde til andre arealer i området omkring os i Jernbanebyen og resten af Vesterbro/Sydhavnen.



Hallen er placeret ved den sydlige del af godsbaneterrænet /Jernbanebyen. Dens umiddelbare nærhed til Belvedere Løbet giver stedet en særlig forbindelse til Havnen og havet i tråd med vores fokus på det maritime.



## Hvem er vi?

Vi er et fællesskab af foreninger, kunstnere og grønne virksomheder, som vi mener passer fremragende ind i visionen om en ny grøn bydel, med vores vision om et samlingspunkt og åbent værkstedsfællesskab med fokus på bæredygtighed. Som sammenslutning har vi stor ekspertise netop med at skabe liv og sjæl i nye byområder gennem bredtfaavnende såvel som unikke kultur-begivenheder.

Vores aktiviteter spænder vidt - fra konferencer, live performances, workshops, cirkus, møder, yoga og ceremonier\* til byggeri af kolossale kunstværker, specialcykler, upcycling af overskudsmateriale fra lokal industri og distributionen af genbrugte varer.

Hallen er allerede et centrum for foreningsliv og vores omkring 200 faste brugere mødes på kryds og tværs, som her med fællesmåltider af lokale råvarer.

## Bæredygtighed og Genbrug

Vores målsætning er at huset bliver selvforsynende med friske grøntsager og urter til internt brug. Med brug af state of the art grønne teknologier vil vi blive netto leverandører af grønt produceret elektricitet til bynettet og i stand til at processere og genanvende al internt affald. Derigennem vil huset være eksemplarisk som model for grøn arkitektur.

Områdets uafklarede fortsatte udvikling gør at vi har valgt at opbygge de indvendige faciliteter som moduler. Det betyder at vi om nødvendigt eller ønsket kan adskille hele bygningens udvendige og indvendige struktur for derefter at genopsætte hele huset på en ny adresse.

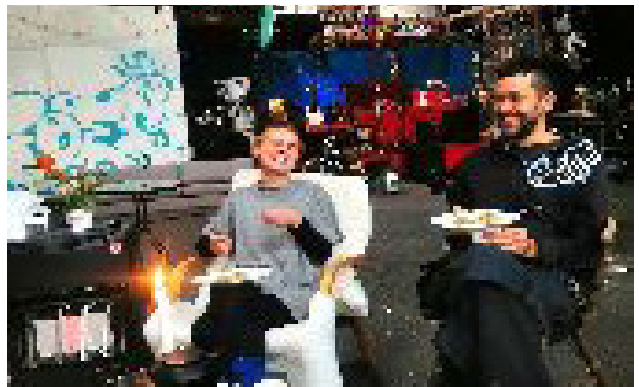
Det er selvfølgelig vores store ønske at blive en integreret del af den fremtidige Jernbaneby og være medskabere af områdets fremtidige identitet som en bæredygtig bydel med international højde. Vi håber, at vi kan være blivende en central del af denne nye, moderne bydel, og at vi kan være medskabende i at udvikle byen i en mere grøn og kulturel retning.

## Samarbejde

Vi arbejder tæt sammen med myndigheder og konsulenter om at skabe sikre rammer for vores unikke kombination af kultur værksteder og foreningsliv, med særligt fokus på coronasikkerhed i forbindelse med arrangementer. Herunder Jacob Hartmann fra TMF, Knud Foldschack fra Ecolaw, Balder Johansen fra Byggefirmaet Logik og Co., samt Henrik Lambreth (FutureLink), Lars Koefoed Jørgensen (EVD Byg) og Martin Kæstel Nielsen (Think.dk).

Flydende By / Sekstanten fungerer som en hub for internationale anerkendte kunstnere og iværksættere, møder på tværs af faggrænser, og som en forbindelse mellem land og by, såvel som land og hav.

Flydende By har som vært forening en tolv år lang historie med søsætning af projekter som Food Sharing Copenhagen, Festival of Lights, Blomstrende By, Trashion Week, og Det Flydende Kursus-Center udgjort af de to største katamaraner i Verden bygget af økologiske og genbrugte materialer.



## Partnerskabet Sekstanten

For at kunne realisere denne vision har vi samlet os fra seks forskellige organisationer med hver vores unikke kompetencer.

SydhavnsCompagniet v. Brian Lenz  
Growing Pathways v. Oleg Kofoed  
1st Production v. Maria Christina Jarltoft  
Planetary Guardians v. Lars A. Engberg  
NaturBy København v. Jakob Ulrik Ahlers  
Flydende By v. Ask Holmsgaard

## Følgegruppe

John Andersen (Adjungeret professor, By, Plan Proces - RUC)  
Permakultur Danmark v. (Ruben Hernandez Romero)  
SAND De Hjemløses Organisation, v. (Kim Allan Jensen, Formand SAND Hovedstaden)  
BYFORNØJELSE, v. (Tina Vilfan)

- Ask Holmsgaard

### 8. Erhvervsuddannelser

Jeg foreslår, at der arbejdes for lancering af flere erhvervsuddannelser i Jernbanebyen.

De historiske betingelser er, at området i mange år var hundredvis af håndværkeres arbejdsplads. Især inden for forskellige fag inden for metal.

En af de bevaringsværdige bygninger i den nordlige del vil være meget egnet til at rumme en uddannelsesinstitution indenfor metal.

Vi mangler veluddannede håndværkere og placering af

erhvervsuddannelse i Jernbanebyen giver også mere status til erhvervsuddannelserne.

Københavns Erhvervsakademi vil være en oplagt institution i denne sammenhæng.

Med de planlagte grønne områder i Jernbanebyen virker det endvidere oplagt at forsøge at få en grøn erhvervsuddannelse i området. Mest oplagt anlægsgartner uddannelsen. Her vil det oplagt være Roskilde tekniske skole som uddannelsesinstitution i Jernbanebyen.

- Erling Ekegren

### 9. Tidsbevidst anvendelse af gruspladsen Vasbygade 26

Vi foreslår, som et led i udviklingen af området, at give mulighed for tidsbevidst anvendelse af gruspladsen.

Vi forestiller os, at pladsen stilles til rådighed for, kulturforenings liv og bæredygtige eksperimenter.

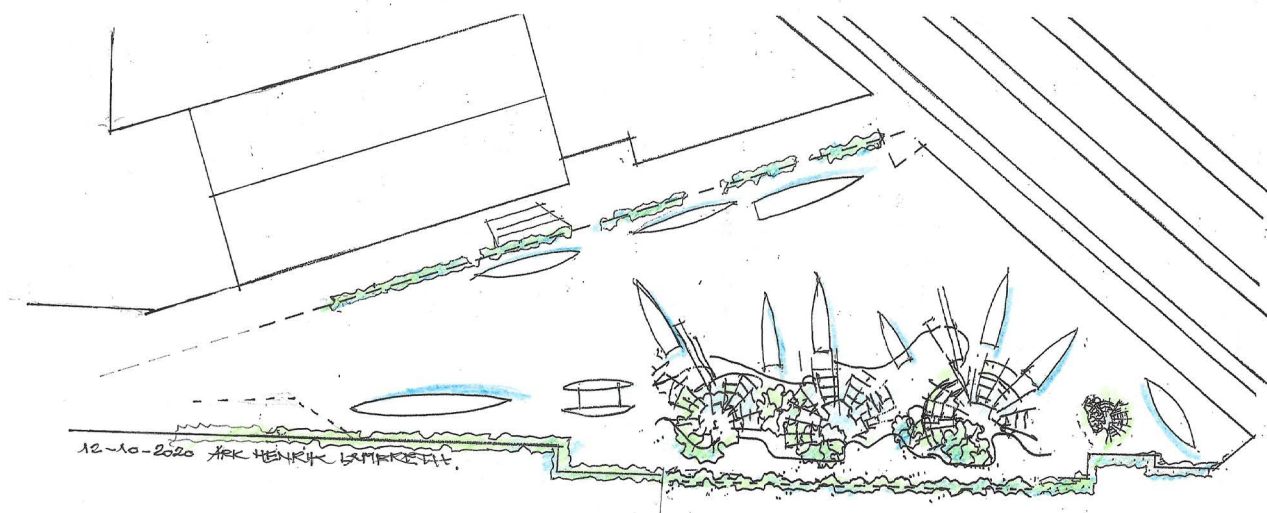
Vi har ideer og visioner om en midlertidig by af historiske skibe på land. Kombineret med botaniske flytbare elementer.

Foreninger, kunstnere, håndværkere, projektmagere, kunne leje sig ind, billigt, mod til gengæld, at tilbyde produkter og oplevelser til gavn for det offentlige.

Ideskitsen er udført af Arkitekt Henrik Lambreth. – i samarbejde med Den Flydende By. Sekstanten. M fl. -under opbygning.

Det er vigtigt at pege på, at det foreslåede projekt er flytbart i enhver henseende.

- Ark Henrik Lambreth / Wernberg & Lambreth Bxb 193 Aps.





### 10. Kulturanvendelser, omlagt Vasbygade mm.

Udviklingsområdet består af et nordligt område domineret af store bygningskomplekser ofte af betydelig arkitektonisk værdi og med potentiale for nye anvendelser, som det allerede er tilfældet med Lokomotivværkstedet og andre bygninger.

Der er åbenlyse muligheder for idræts- og kulturanvendelser, iværksætter og kunstneriske værksteder, gallerier og meget mere.

Området syd for Metroanlægget knytter sig naturligt til havneområdet, dog afskåret af Vasbygade.

For at udnytte havnetilknytningen i den videre udvikling og for at forbedre bokvaliteten i de nyligt opførte tætte

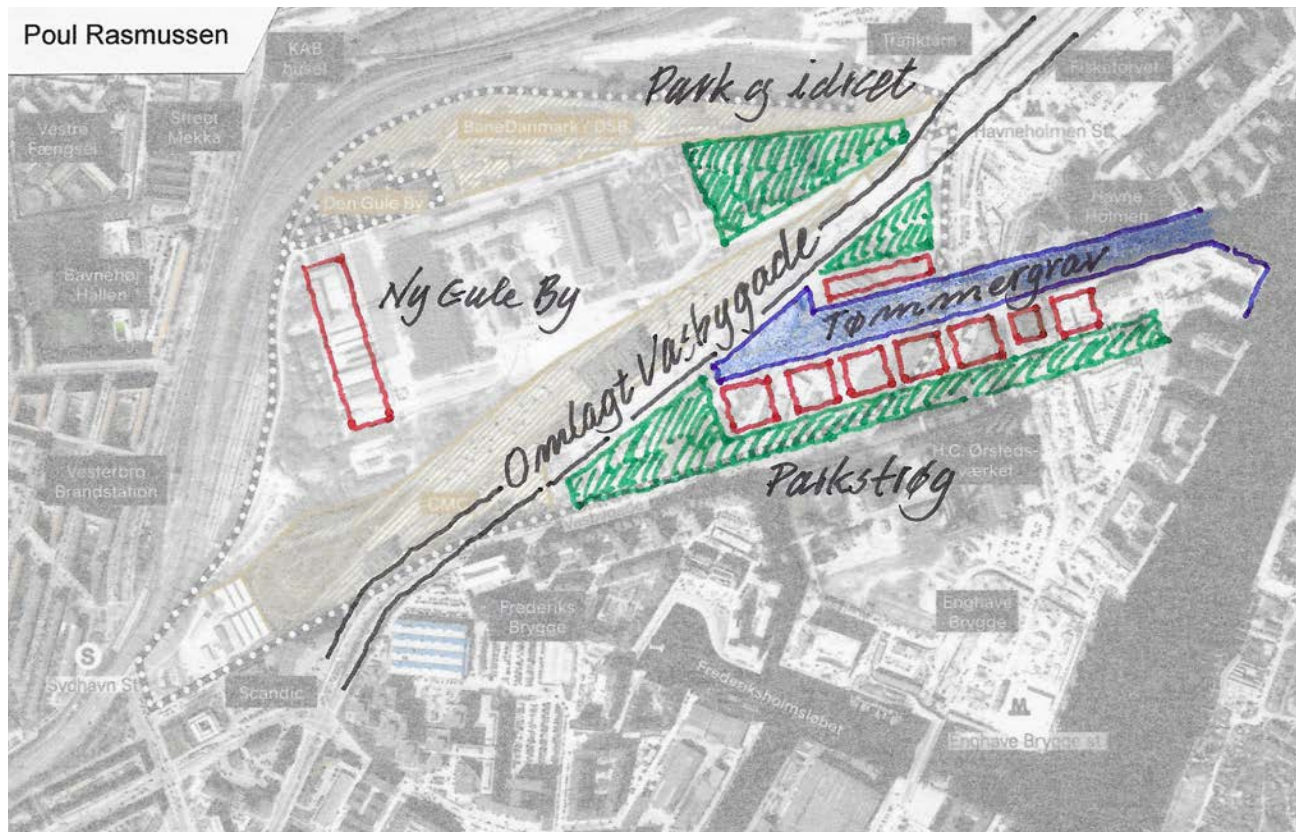
boligbebyggelser foreslås Vasbygade omlagt, så den løber parallelt med Metroanlægget.

På det nedlagte Vasbygadetrace anlægges et nyt parkstrøg. Tømmergraven forlænges, og mellem parkstrøget og Ny Tømmergrav kan opføres nye tætte boligkarreer.

I det nordlige område må der kun undtagelsesvis ske nedrivninger. Og området skal bevare sin åbne, lave og mangfoldige karakter.

Ny bebyggelse kan ske ved mindre udfyldninger, og i de tilfælde bør der tages ved lære af Den Gule By.

- Poul Rasmussen



## Urban Winery CPH

Start-up type: kreative erhverv/udvikling, forening/rådgivning

**Vision:** UWCPH staser på at give københavnernes mulighed for at dyrke vindmageriets kunst både på hobby plan og som erhvervsdrivende. Vi vil udbyde kurser hvor man har mulighed for at lære fremstilling af alle typer vin samt cider og mjød. Råvarer til vinificering skal primært stamme fra event/kursusdeltagerne eller fra vores egne eksperimentelle vinmarker.

### Ønsker til facilitet:

- a) Kontor ca. 12 m<sup>2</sup>: Til administration
- b) Intro/kursus lokale ca. 20 m<sup>2</sup>: Til kursus aktiviteter, plads til ca. 12 personer
- c) Vineri ca. 50-60 m<sup>2</sup>: Skal være af en standart der gør det muligt at få vineriet godkendt til fremstilling af fødevarer. Bl.a. skal der være installeret vand og el, ej krav til opvarmning
- d) Lager ca. 60-80 m<sup>2</sup>: Det skal være muligt at køre pallevogn til og fra, helst direkte adgang udefra via port eller dør. Uopvarmet men tørt. El ønskes
- e) Vinkælder ca. 20-30 m<sup>2</sup>: Stabil temp. 13-15°C. El ønskes

Gerne i tidligere bevaringsværdigt værksted eller kantine. Kontor/kursus lokaler gerne mulighed for opvarmning men er ikke et krav.

### Kontaktpersoner:

#### Marianne Decker,

Baggrund: Jeg har boet 20 år på Vesterbro i Asger Rygs Gade, ganske nær jernbanebyen, men er p.t. bosiddende i Herlev. Jeg har dog stor passion for bydelen og ser jeres projekt som en kært kommende mulighed for på en positiv måde at bidrage til de gode visioner for fremtidens Vesterbro/jernbanebyen.

Jeg har meget at byde på inden for opstart og iværksætteri, i det jeg har en kombineret praktisk/akademisk baggrund inden for fødevarer fremstilling og levnedsmiddelvidenskab og har også fulgt en del kurser i innovation og projektledelse.

Medlem af Foreningen Dansk Vin (FDV) og herunder nyligt indtrådt i udvalget for medlemspleje og uddannelse.

#### Carl-Henrik Brogren,

Baggrund: Jeg var i 2016-2018 med til at opstarte Bernstoff Frugt-og Vin laug's første produktioner af vin og cider i Bernstoff slotshave i Gentofte.

Opstartede i oktober 2017 iværksætter virksomheden "Vinosigns" som har specialiseret sig i salg af vinificeringsudstyr; vin- og cider analyse; kurser/studiekredse; studierejser samt konsulent bistand inden for branchen, se dette link: <https://www.youtube.com/watch?v=fhSgyt6jCk8>

Jeg er uddannet inden for biokemi; bioteknologi; mikrobiologi; immunologi samt ønologi (vinmageri). Har tidligere drevet biotek firmaet "ImmunoSigns" fra 1996-2016 og i denne periode været medlem af "Network for Science Entrepreneurs" (NSE).

Medlem af Foreningen Dansk Vin's (FDV) forsknings- og udviklingsudvalg samt har i mellem 2018-2020 afholdt studiekreds i mousserende vin samt et kursus i Charmat fremstilling af samme i samarbejde med Pometet Københavns Universitet (KU-Life).

- Marianne Decker & Carl-Henrik Brogren

## Dansk musikhus for elektronisk musik

Ved Siden Af på Rådhuspladsen Danmarks førende natklub inden for elektronisk musik. Gennem fem år har vi i forskellige konstellationer støttet vækstlaget af lokale kunstnere, der er blevet til nogle verdens allerstørste musikstjerner i natklubkulturen.

Hver weekend før corona fyldte vi vores dansegulv med 500 gæster både fredag og lørdag til fortrinsvis lokale optrædere. Det ønsker vi at realisere i Jernbanebyen i lokaler mellem 500 og 1000 m2.

Vi medbringer en særlig nattelivskultur, hvor vi også som det første sted i Danmark indførte "safer space"-kulturen. Det betyder, at man trygt kan indgå i nattelivets overgangsritualer, hvor alle på tværs af køn, seksualitet, baggrund og politiske skel har plads til at være sig selv.

Vores sted er portrætteret i de danske dagblade. Politiken, Information, Jyllands-Posten og Berlingske har alle beskrevet denne unikke kultur.

Under coronakrisen har vi indrettet en biograf i vores lokaler. Her viser vi fortrinsvis lokalproducerede men også internationale dokumentarfilm, kortfilm, musikvideoer og kunstfilm.

## Moderne kulturliv i Jernbanebyen

Vi søger alt fra en gammel bygning til udendørsarealer, vi kan benytte til koncerter i forår- og sommermånederne. Indendørs leder vi som nævnt efter bygninger mellem 500-1000 m2.

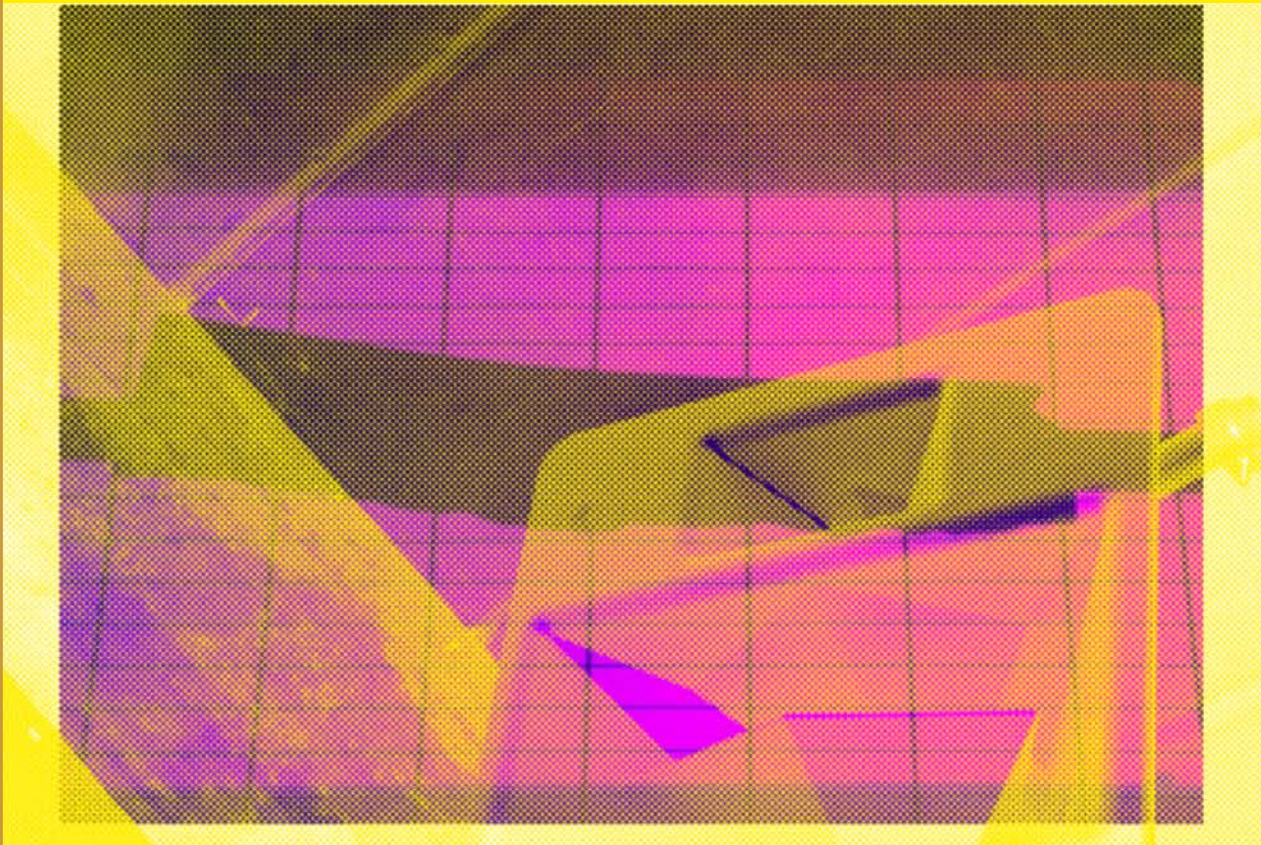
Vi forestiller os, at for eksempel Banegården, Lokomotivværkstedet eller JB Syd vil være velgnet.

Ved at tage Ved Siden Af væk fra Rådhuspladsen og ind i Jernbanebyen vil vi tiltrække en ny og moderne type musik- og kulturliv. Det er en positiv festkultur, som på adskillige parametre afviger fra den gængse omgangsform i for eksempel Kødbyen.

Målgruppen er hovedsageligt den kreative klasse af 18-35-årige, som ønsker en pionerende kulturoplevelse. Gæsterne er ofte kulturelle frontløbere, der er nysgerrige efter at være en del af det internationalt orienterede københavnske kulturliv hvad angår udtryk og samværsformer såvel som bæredygtighed og progressive samfundsnormer. Med os i Jernbanebyen viser vi Københavns musikliv fra sin bedste side.

I hverdagene vil vi forsætte vores biografkoncept fra coronakrisen, som beskrevet på første side. I weekenderne vil vi, såfremt vi tildeles en bygning, afholde natklub.

- Sebastian Ayala Henriksen



## TØR VI GØRE "INGENTING"?

### Den eksisterende poesi:

**Sammen med en gruppe af brugere, nuværende og fremtidige, vil vi udpege steder, hvor vi beholder "hvad der allerede er".**

**Jernbanebyen indeholder en stor mængde af biodiversitet og identitet, som vi vil udpege og forstærke – Dette gælder både natur og kultur.**

**På disse steder vil "intet" ske, mens resten af området udvikler sig.**

**Med tiden bliver disse til lommer, som sikrer stedets karakter og fremhæver de særlige egenskaber, som er det, vi kender og elsker ved Jernbanebyen i dag. Det moderne planlagte by-landskab, hvor golde græsplæner og fraserede kanter hersker, har endnu ikke ramt området. Her er stadig spor af industri, jernbanesveller og masser af "vild" natur, og netop derfor ses store mængder af sommerfugle, biller, snegle og andre dyr – Dyr som bliver klemmt i resten af byen. De lever her i et miljø, som selv de bedste landskabsarkitekter ikke kan genskabe.**

**De udvalgte steder bliver sat i spil af en række arkitektoniske indikatorer – En særlig sten eller flise kan bruges til at tydeliggøre stederne, i kombination med brugen af urbant inventar, der kan understrege oplevelsen af disse særlige nedslag i tæt samspil med naturen. Vi forestiller os, at dette tiltag sker i samspil med det nye, det regulerede, og det som må komme.**

### Hvor:

På side 2 har vi allerede kortlagt en del områder fordelt over sitet. Dette er kun et udkast og skal endeligt udarbejdes med den før omtalte brugergruppe. Efterfølgende vil vi tegne og planlægge de særlige identitetsmarkører for Jernbanebyen, som kan tage form af mindre pladser, åndeholder og grønne nedslag.

### Hvem:

Projektet gennemføres af:

#### **A-A Collective**

-tegnestue med fokus på kultur

#### **Studio Pneuma**

-tegnestue med fokus på sanselig arkitektur

#### **Jakob Holmqvist**

-underviser KADK,  
Institut for Bygningskunst,  
By og Landskab

### Kontakt:

Martin Marker

Kort over Jernbanebyen med begyndende kortlægning af steder med særlig identitet og biodiversitet.



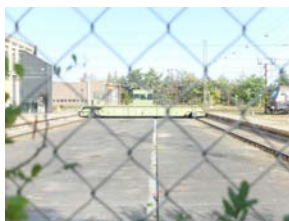
# IDENTITET



1



2



3



4



5



6



7



**Konceptskitse:**  
Vild bevoksning mellem de gamle skinner

# BIODIVERSITET

A



B



C



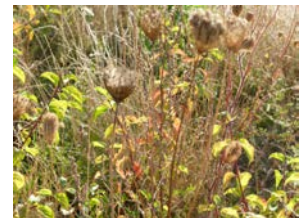
D



E



F



G



## Skriv fra København Museum

Området omkring Centralværkstedet på Otto Buses Vej vidner om togdriftens betydning i det 20. århundrede og med sit enorme areal udgør området en by i byen. Med sine mange bygninger, grønne oaser og omfattende skinnenet er Centralværkstedets område en opdagelsesrejse i dansk industrikultur i det 20. århundrede. Centralværkstedet udmærker sig ved at være noget helt særligt. Det er ikke bare Københavns historie, det er et stykke Danmarkshistorie. Området var en stor statslig industriarbejdsplads med helt afgørende infrastrukturel betydning i det 20. århundrede, der var med til at sikre landets sammenhængskraft.

I hele området kan man bogstavelig talt følge sporene fra det ene værksted til andet og se hvordan de enkelte værksteder afhang af hinandens ekspertise. Hele området er præget af Centralværkstedets arbejdsgang. Smalspor såvel som de større spor kan ses overalt i området. Sporene blev brugt til både at flytte de store togvogne og lokomotiver rundt mellem de forskellige værkstedsfunktioner og smalsporene blev brugt til at bringe materiel ind og ud. Meget materiel var tungt og nemmere at skubbe end at løfte og smalsporene udgjorde på den måde en effektiv løsning. Ved de store eftersyn blev alt skilt ad og de forskellige dele blev kørt til de respektive værksteder via smalsporene. Hver enkelt bygning såvel som dens inventar har således en særlig kulturhistorisk betydning og har derfor høj kulturhistorisk betydning og fortællerværdi og det ville styrke området, hvis disse "spor" blev fastholdt i området. Meget af allerede forsvundet, men oprindeligt var værkstedsbygningerne gensidigt forbundne af mere end 10 km skinner fordelt på 7 km normalspor og 3 km smalspor. Mellem kraftcentralen og flere af de andre værksteder hænger stadig kraftledninger. Disse var lange, store jernrør, som ledte varme, lys, damp og trykluft ud til de enkelte værksteder. F.eks. har trykluftværkstedet et gennemgående rør igennem taget fra kraftcentralen til vognværkstedet – fra oven ser det ud som om, at bygningen "hænger" i jernrøret. De tre bygninger og jernrøret fortæller på den måde kulturhistorie, da de viser, hvordan ikke bare de forskellige værkstedsfunktioner var afhængige af hinandens funktioner, men også hvordan de enkelte bygninger i bogstavelig forstand hang sammen. Disse er også spor, der vidner om gensidig afhængighed.

En stor og to små skydebroer fordelt ved de større værkstedsbygninger muliggjorde, at vogne og lokomotiver kunne flyttes parallelt mellem forskellige spor og værkstedsfunktioner. I særdeleshed ligger det os på sinde at skydebanebroen mellem vognværkstedet og det nu nedrevne malerværksted bliver bevaret i den nye bydel. En skydebro er en sideforskydende skinnebåret platform, som bruges til at fragte lokomotiver og togvogne på tværs mellem parallelle spor og værkstedfunktioner. Dette er en teknik, som stadig bruges i dag. Skydebroen er meget lang og kunne rumme mange vogne og et bevis på, hvor stor og driftig virksomheden var i sin storhedstid. Skydebroen er særegen for området og vigtig til forståelse af den skala, som DSB Centralværkstederne opererede med. Nu hvor Malerværkstedet er revet ned, er det museets anbefaling, at skinneresterne indtænkes i udviklingen af området, så fortællingen om skydebroens funktion forbliver synlig.

Skydebroen et godt eksempel på nødvendigheden af at være påpasselig, når et kulturmiljø udvikles. Hvis en tilsyneladende ubetydelig bygning eller andet eksteriør fjernes eller ændres drastisk, kan det have stor betydning for fortællerværdien ved andre dele af området. Der er allerede sket større ændringer i området, og sammenlignes lokalplanens kort over bevaringsværdig bebyggelse med kortet over bevaringsvurderingerne fra Vesterbro Bydelsatlas findes en række uregelmæssigheder. Alle bygninger (undtagen en nu nedrevne opholdsbygning), der blev vurderet til at have høj bevaringsværdi i bydelsatlas, står anført som bevaringsværdige i lokalplanen og i FBB (det nationale register over fredede og bevaringsværdige bygninger). Derimod er kun to af de 11 bygninger, der i bydelsatlas blev vurderet til at have middel bevaringsværdi, anført som bevaringsværdige i lokalplanen, og af de der ikke blev udpeget, er Malerværkstedet allerede forsvundet. Det kan give bekymring for bygningernes fremtid.

Det er ikke kun tale om en kulturhistorisk fortælling, det er også i høj grad en arkitekturhistorisk. Alle bygninger indtil 1922 er sandsynligvis tegnet af arkitekten H.E.C Wenck, som også har tegnet de bygningsfredede Københavns Hovedbanegård og Østerport Station. Hans karakteristiske byggestil er gennemgående for området. Bygninger, der er opført efter 1922, er formentlig tegnet af K. T. Seest, der afløste Wenck, som banernes overarkitekt. Det er således også i bygningernes detaljering, som f.eks. trapper, de forskellige gulvbelægninger, hejsekviste, murværksdetaljer og den generelle materialeholdning og skala afhængig af bygningens funktion, som er vigtig at indtænke i området. Ikke mindst skal de karakteristiske shedtage nævnes, der giver området sit industrielle udtryk.

Udover den mindre portbygning rummer området flere andre mindre bygninger, såsom kogehus og grovsmedjen. Centralværkstedet var i mange år selvproducerende og selvforsynende: I grovsmedjen tog man sig bl.a. af vedligeholdelsen og reparationen af hjulene. Hjulene blev drejet af og hjulbandagerne blev varmet op og sat omkring hjulene. Foran bygningen ligger Hjultorvet. Her opbevarede man alle hjulene, deraf torvets navn, et navn, der nemt kunne fastholdes i den kommende bydel. Oprindeligt var der to kogehuse. Nu er der kun et og det er ét af områdets ældste bygninger. Kogehuset er fra 1908. I kogehusene blev alle maskindelene renses for olie og snavs ved kogning i sodalud. Maskindelene blev fragtet i små vogne, der blev skubbet på smalspor af arbejdsmænd. Bygningerne er med til at give en variation i området.

Hvis historien skal forblive nærværende, er det vigtigt, at man ikke fremstiller historien som noget statisk, ved blot at bevare det æstetisk behagende eller de monumentale bygninger fra områdets begyndelse, mens også bevarer de historiske levn, der er med til at skildre områdets industrielle udviklingshistorie. Selvom det er en svær balancegang mellem at bevare den kulturhistoriske fortælleverdi og udvikle et moderne byområde, der lever op til nutidens standarder, har vi en forhåbning om, at Jernbanebyen udvikles med omtanke, så der tages hensyn til, at de enkelte dele har betydning for forståelsen af hele kulturmiljøet, så den ønskede fortælling om bydelen ikke risikerer at gå tabt, i takt med områdets forandring.

Således er det vigtigt, at der bliver taget hensyn til, at alle områdets bygninger og eksteriør tilsammen udgør ét samlet kulturmiljø, fordi hver gang der fjernes noget, så fjernes også noget af historien.

I 2008 skrev Københavns Museum et længere dybdegående høringssvar, hvori den kulturhistoriske betydning ved en stor del af områdets bygninger blev præsenteret. Høringssvaret blev indsendt i forbindelse med Teknik- og Miljøforvaltningens udarbejdelse af en lokalplan for området, og flere af museets perspektiver blev medtaget i lokalplanen. Det kan læses her:

[https://cphmuseum.kk.dk/sites/cphmuseum.kk.dk/files/uploaded-files/dsb\\_centralvaerksteder\\_otto\\_bussesvej\\_.pdf](https://cphmuseum.kk.dk/sites/cphmuseum.kk.dk/files/uploaded-files/dsb_centralvaerksteder_otto_bussesvej_.pdf)

Vi vil meget gerne inddrages i processen og stiller naturligvis vores viden til rådighed.

Med venlig hilsen

Stefanie Høy Brink  
Museumsinspektør

Inger Wiene  
Museumsinspektør

# Grøn og urban bydel

## 2. Vi vil skabe en grøn og urban bydel midt i København

Dele af Jernbanebyens arealer er over årtier knopskudt til grønne områder. I dag kan man nogle steder få oplevelsen af at være i en stille oase midt i storbyen. Det er en særlig kvalitet og en stemning, vi gerne vil bevare og forstærke, når vi udvikler den nye bydel.

Over de kommende år vil der vokse en tæt by op omkring større, sammenhængende, grønne, offentlige byrum, og der vil blive bygget boliger til københavnere med grønne gårdrum og haver. Vi vil udvikle en bydel, hvor bynaturen vokser sammen med den tætte by. Jernbanebyen skal være attraktiv for alle, som gerne vil bo både grønt og midt i byen.

Området skal have flere forskellige typer af grønne flader og arealer, både steder til stille fordybelse, til det aktive fællesskab samt baner til boldspil og andre aktiviteter. Vi vil lade bynaturen binde bydelens forskellige kvarterer sammen med grønne forbindelser til områder med bevægelse og idræt.

Nogle steder vil vi eksperimentere med byggeri, der har grønne terrasser og haver på hustagene til glæde for de af bydelens beboere, der har grønne fingre. Vi vil bevare en stor del af områdets træer, og vi vil plante nye. Det grønne skal træde tydeligt frem mellem husene og på tage og facader.

Vi vil vise, hvordan en tæt by kan gå hånd i hånd med grønne løsninger i en grøn og urban bydel i København, vi alle kan være stolte af og vise frem for verden.

### 15. Forslag om at tillade et område at springe i skov: Skinneskoven

På området markeret herunder ligger der skinner, der ikke længere bliver brugt. Små træer er skudt op, primært fyrretræer, imellem skinnerne. Fugle, insekter, fasaner, harer og ræve lever eller færdes i området. Når man går ind i Skinneskoven og vender sig mod trafikttårnet opleves den unge skov som en del af naturen, der vokser op omkring tårnet.

Når man ser mod Ingerslevgade, har man en fascinerende udsigt over byens horisont henover skinnerne, hvor der kører tog. Vores forslag består af to ting: Tilladelse til at lade området udvikle sig på egen hånd i samklang med den øvrige natur omkring trafikttårnet. Samt forslag om en afgrænsning mod de skinner længere ude, der er i brug.

Afgrænsningen skal være dyrevenlig, så den fortsat tillader dyrelivet at færdes frit. Det haster ikke med hegnet, der kunne blive finansieret gennem en indsamling eller i samarbejde med en enhed i Københavns Kommune. Det, der haster, er tilladelsen til at området forbliver urørt. Forlaget er derfor som udgangspunkt næsten gratis. Der er blot brug for to skilte i hver ende, der fortæller om områdets historie og status som urban habitat.

### Forslagets bidrag til visionen for jernbanebyen

Citat fra visionen: *Alt det og meget mere er København.*

Vi vandrer i udkanten og vi tror på værdien af det liv, der findes i den bynatur, der kommer til syne de steder, der står urørte hen. Områder som Skinneskoven er allerede en del af den geografi og den natur, der kan betegnes som "alt det og meget mere er København". Vi håber med forslaget, at området kan blive defineret som en beskyttet habitat med historisk, æstetisk og livsnødvendig værdi for de tilstedeværende mennesker, dyr og planter.

- Malthe Larsen Löfvall og Frederikke Larsen





## 16. Grønt område

Vi er mange beboere på Havneholmen, som savner grønne områder, hvor vi må gå ture med vores hund.

Nærmeste grønne område for os er nu Amager Fælled og et område tættere på ville gøre en stor forskel for mange af os.

- Benedikte Mikkelsen

## 17. Store grønne områder

Jeg håber at der bliver tænkt store grønne områder ind i byplanlægningen af Jernbanebyen, til forskel for f.eks Carlsbergbyen som ikke har gjort plads til andet end lidt græs og det som var der i forvejen. Håber at jernbanebyen også vil byde på lidt "vild natur".

- Anna Sorgenfrey

## 18. Kanaler og vand i Jernbanebyen

For mig er det vigtigt, at der kommer kanaler og vand til Jernbanebyen. Kanalen ved Havneholmen Skibbroen/ Tømmergravsgade og Belvederekanalen kan føres ind i Jernbanebyen, hvor der kan laves kanaler rundt i området. Vasbygade føres over kanalerne på broer.

Derved bliver Jernbanebyen en integreret del af Københavns Havn med de efterhånden mange øer og kanaler. Engholmene med Engholm Kanal kan danne udgangspunkt/forbillede.

Den Gule By og andre bevaringsværdige bygninger såsom Vandtårnet og nogle af lokomotivværkstederne og administrationsbygninger skal bevares. Værkstederne kan bruges til erhverv, shopping, kultur.

Byggeri omkring Den Gule By skal holdes lavt i stil med Townhouses på Sivholm/Engholmene. Derfra kan byggeri stige i højde og nå de højeste bygninger langs

Vasbygade. Byggeri langs Vasbygade kan være erhverv og parkeringshuse, der samtidigt skærmer boliger inde i Jernbanebyen for støj fra trafikken.

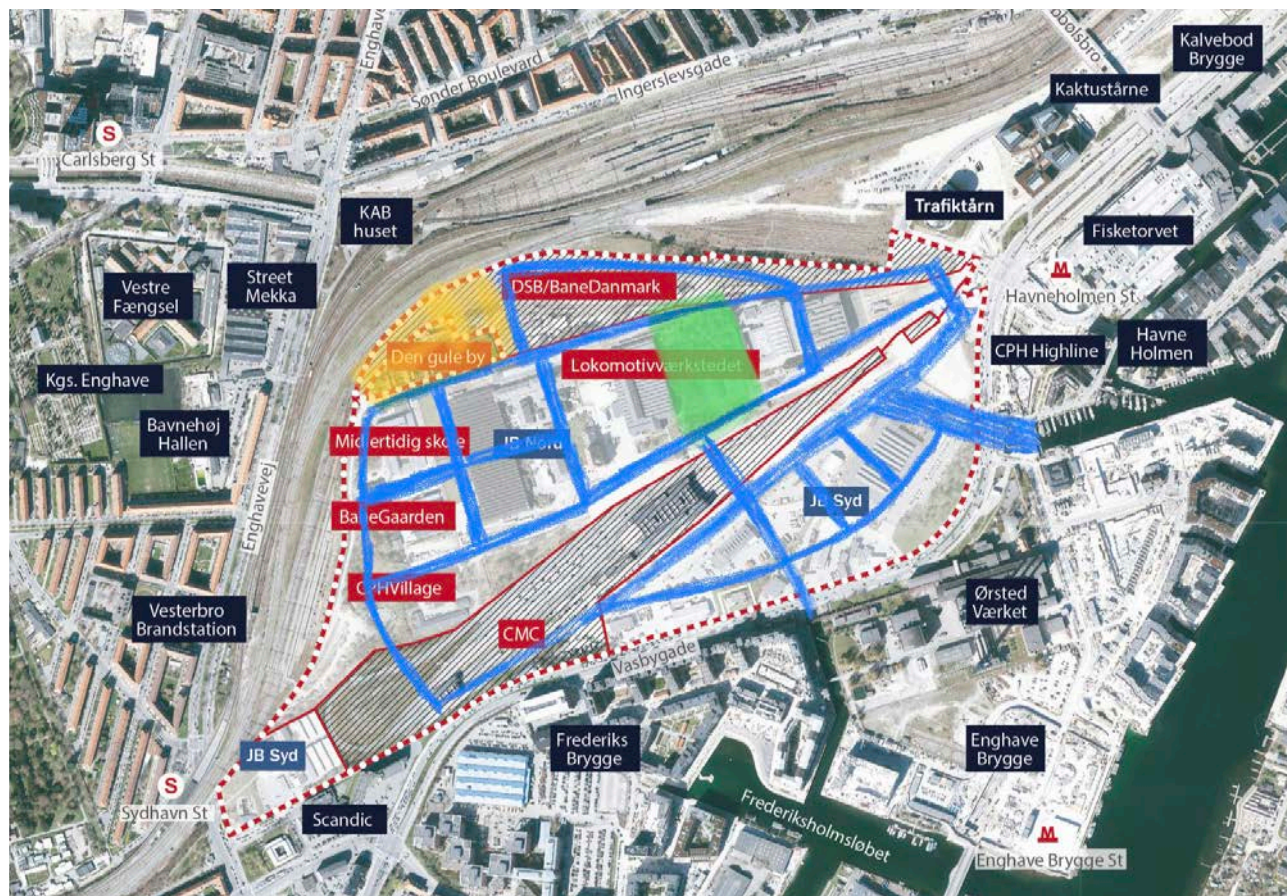
Midt i Jernbanebyen omkring Vandtårnet skal der være et åbent og grønt område, hvor man kan sole sig og spille bold. Et friareal til glæde for alle.

Jernbanebyen opdeles i bebyggelser, der omkranses af kanaler, så bebyggelserne ligger på øer. En eller flere kanaler kan føres gennem metroporene ved at disse samles og føres på en bro over den kommende kanal.

Langs en af kanalerne, der skal placeres så der er sol fra sydvest, etableres en bred gå-gade med forretninger, restauranter og caféer - her skal der være liv.

Metro og deres jernbanespor fylder desværre en del i området, men disse kan nogle steder graves under terræn, og kan på broer føres over kanalerne.

- Anders Dandaneil Skjødt





## Socialdemokratiet 9. kreds. Vesterbro/Kgs. Enghave



### Visioner og idéer for udviklingen af Otto Busses Vej og Jernbanebyen

Socialdemokratiets 9. kreds. Vesterbro/Kgs. Enghave har, igennem længere tid, arbejdet med ideer for fremtiden for området for DSB's Centralværksted på Otto Busses Vej.

Kredsen foreslår, at man fortsætter med at skabe nem offentlig adgang til Centralværkstedets område, inden man går i gang med at udarbejde en helhedsplan for den nye bydel. Det er meget vigtigt, at området er let tilgængeligt for beboere fra Vesterbro og Kgs. Enghave, samt at man skaber en naturlig stiforbindelse mellem Kgs. Enghave og midtbyen og mellem Vesterbro (Enghave Plads/Carlsberg samt Dybbølsbro) og havnen. Derudover bør det være let for beboerne på Frederiks Brygge og Enghave Brygge at benytte området. Det kan med fordel ske ved et stisystem, som giver bedre forbindelse mellem nord og syd, øst og vest. Disse stiforbindelser bør kombineres med et grønt urbant parkstrøg med tilknytning til fremtidigt nyt "infill byggeri", der respekterer de genanvendte bevaringsværdige bygninger på værkstedsområdet. Denne kunne være en videreførelse af den grønne sti som er planlagt/delvis etableret fra Bernstorffsgade via Dybbølsbro, videre til Sydhavn station. På de områder med bevaringsværdig beplantning dannes "lommeparker", som kobles op på de gennemgående grønne forbindelser.

Af det efterfølgende materiale fremgår en detaljeret beskrivelse af, hvad 9. kreds foreslår der skal ske med området (som benævnes "Jernbanebyen SYD" i Københavns Kommuneplan 2019.) Området skal indeholde den største koncentration af nybyggeri til bolig og erhverv (Toldkammerkvarter) samt et stort sammenhængende rekreativt område (Belvedere Parken) som vil kunne benyttes både til boldbaner og et grønt område for beboerne i det nye kvarter, samt for beboerne i Frederiks Brygge og Enghave Brygge. Belvedere Parken kan sammenkobles med det nye parkområde, som er planlagt på Enghave Brygge (bag H. C. Ørsteds Værket) som en del af Enghave Brygge udviklingsprojekt. I kredsens oplæg, omtales de to grønne områder på hver sin side af Vasbygade "Belvedere Parken". Forbindelsen mellem de to dele af en kommende park etableres ved det omlagte, lysregulerede kryds i Belvedere kanalens linje som også giver vejadgang til Toldkammer Kvarteret og CMC fra Vasbygade.

#### Indhold:

- 1. Boliger i området mellem Metro Kontrol- og Vedligeholdelse center og Vasbygade (Jernbanebyen SYD/Toldkammer Kvarter).**
- 2. Rekreativt område mellem Vasbygade ved Frederiks Brygge og Metroanlægget (Jernbanebyen SYD/ Belvedere Parken).**
- 3. Stationskvarteret ved Sydhavns station.**
- 4. Adgangsveje og stier gennem Jernbanebyen, Nord og Syd.**

#### **1. Boliger i området mellem Metro Kontrol- og Vedligeholdelse center og Vasbygade. (Jernbanebyen SYD/Toldkammer Kvarter)**

I Københavns Kommuneplan 2019 står der for området Jernbanebyen SYD, at det foreslås som blandet bolig/erhverv. 9. kreds kalder det for "Toldkammerkvarteret" i det følgende. Dette areal er ca. 100.000 m<sup>2</sup>, hvis adgangsvejen til CMC-anlægget omlægges med indkørsel ved Belvedere Kanalen (se punkt 4).

Det vil være det mest velegnede område at bygge boliger på, da de ligger tæt på de kommende metrostationer, Havneholmen og Enghave Brygge og lever dermed op til Københavns kommunes ønske om at placere boligerne så stationsnært som muligt.

Det er **meget** vigtigt at der tages hensyn til den støj der måtte komme fra Metro anlægget og fra Vasbygade, og indarbejder det i planen eks. vis med et grønt bælte omkring boligområdet eller at erhverv og institutioner placeres i underetagerne.

#### **2. Rekreativt område ved Jernbanebyen SYD/Belvedere Park.**

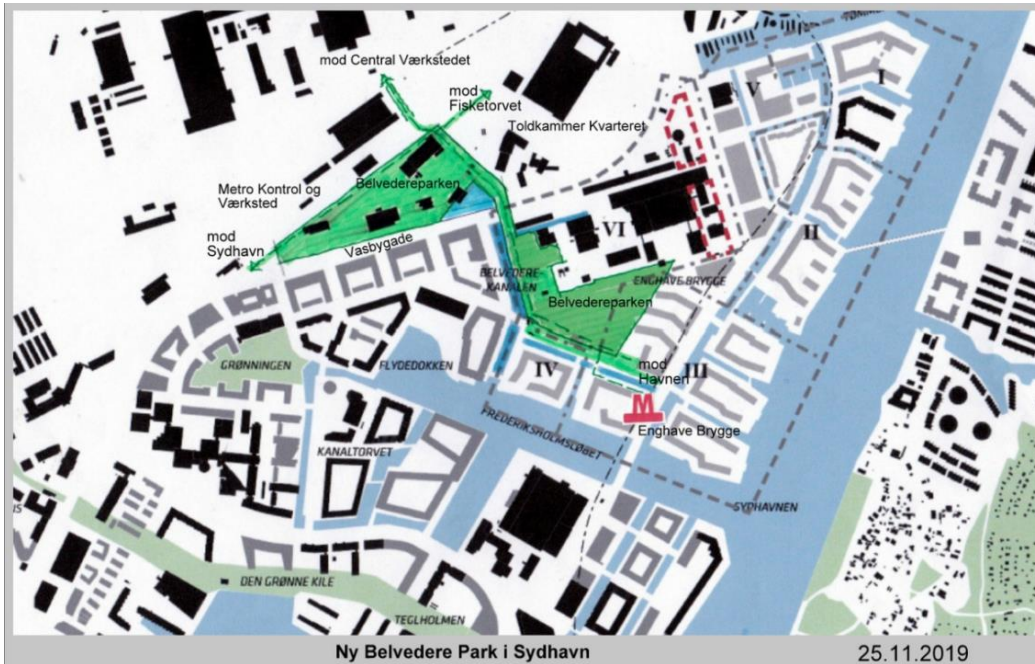
Det rekreative område, som er markeret med grønt, kaldes for "Belvedere Parken" i det følgende. Den kan rumme både sportsklubfaciliteter og rekreative områder for beboerne både i Toldkammerkvarteret, Enghave Brygge og Frederiks Brygge.

9. kreds foreslår at der etableres 2 eller 3 boldbaner, som kan anvendes til både fodbold og andre idrætsformer og en stor del af området anlægges som rekreativt og grønt område for beboerne. Det planlagte spillevandstekniskanlæg kan placeres under jorden i dette rekreative område. Et opsamlingsbassin til regnvand på dette sted vil visuelt afspejle Belvedere Kanalen og som forbindes med Belvedere Kanalen på den modsatte side af Vasbygade.

Det er vores opfattelse at området kan tælle med som grønt område for beboerne i Toldkammerkvarteret, samt være til glæde for beboere i Enghave Brygges og Frederiks Brygges bebyggelsen.



## Socialdemokratiet 9. kreds. Vesterbro/Kgs. Enghave



### 3. Stationskvarteret ved Sydhavns station.

Stationskvarteret, som i dag bruges til en pavillon-by for borebisserne og ligger mellem Sydhavns Station, Scandic Hotel og metroanlægget, er i Københavns Kommuneplan 2019 også udlagt til blandet bolig/erhverv.

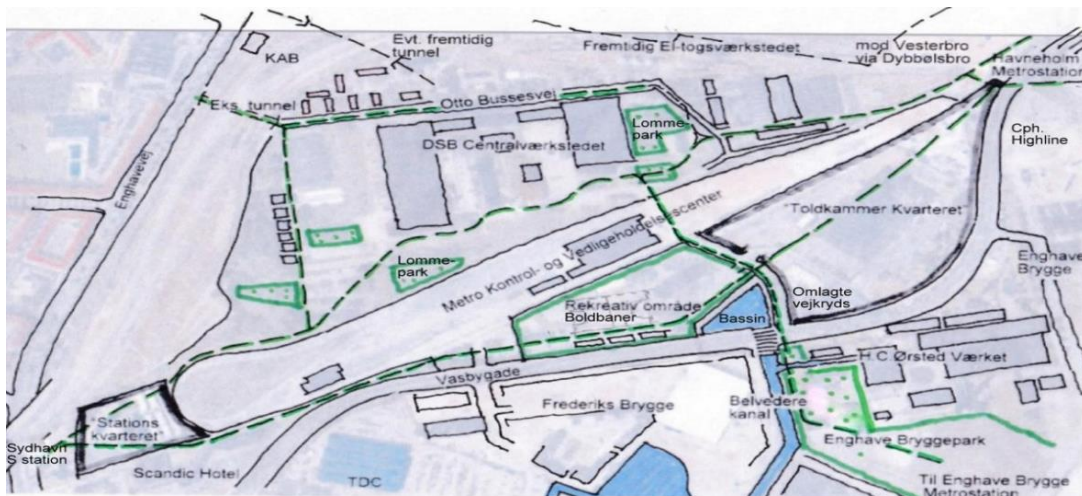
Området er udsat for støj, dels fra det højtliggende banearreal, samt af trafikken på Enghavevej og Vasbygade. Det vil derfor være bedst egnet til stationsnært erhvervsbyggeri. De gennemgående øst-vest stier bør indarbejdes i den kommende bebyggelse.



### 4. Adgangsveje og stier gennem Jernbanebyen.

For at skabe forbindelse mellem Vasbygade-området og det gamle værkstedsområde på Otto Busses Vej, foreslår 9. kreds at der opføres en gangbro hen over Metroanlægget umiddelbart nord for værksteds- og kontorbygningen. Det vil skabe en naturlig forbindelse mellem det gamle DSB-værksteds område - via Belvedere Park - ned til havnen (se den grønne stiplede linje på kortet).

Det vil give en grøn forbindelse fra Toldkammerkvarteret til den kommende Enghave Brygge metrostation og havnen, havnebusstoppestedet samt den planlagte bro til Islands Brygge, gennem det rekreative område Belvedere Parken og Enghave Brygge.



Socialdemokratiet, Vesterbro/Kgs. Enghave 9. kreds. Dispositionsforslag til Jernbanebyen på Vesterbro 26.08.2019

# GRØNN

## JERNBANEBYEN - PÅ N

- VI OPFORDRER TIL AT STARTE PLANLÆGNINGEN AF JERNBANEBYEN MED AT LÆGGE DE GRØNNE SPOR
- DER ER BRUG FOR LANGT MERE VILD NATUR I VORES BYER

• DER

• GR  
SKA

VESTRE  
KIRKEGÅRD

TUNNEL

DEN GULE BY

LOKOMOTIV  
VÆRKSTED

BANEGÅRDEN

CPH VILLAGE

SYDHAVN ST.

KARENS MINDE  
TIPPEN

Etabler vando  
steder i Jernba

Skab flora- og faunapassager, og lad Jernbanebyen række ud og binde byens grønne områder sammen

Nye bygninger skal understøtte grønne korridorer, så grænsen mellem by og natur udviskes

# ESPOR

## NATURENS PRÆMISSER

BRUG FOR SAMMENHÆNGENDE NATUR

GRØNNE KORRIDORER FOR FLORA OG FAUNA

FOR AT BINDE BYENS GRØNNE OMRÅDER SAMMEN



De grønne korridorer skal have sammenhæng og dybde nok for at virke

Lad naturen placere byggefeltene

Øg biodiversiteten - understøt den eksisterende natur, blandt andet med hjemmehørende plantearter

Øg biodiversiteten med grønne flader, "klippe" flader, huler og gemmesteder integreret i i forskellig højde i nybygningerne

Områder forskellige i højde og karakter i hele bydelen.

De

Forslag udarbejdet af:

PETER KJÆR ARKITEKTER

JESPER MØLLER, BIOLOG

VISUALISERING: MADSBERG VISUAL MAPS

## 21. JERNBANEBYENS SPISELIGE PARK

En bypark, hvor græsset både må betrædes og spises.

I dag bor de fleste mennesker i byer - den mest ressource forbrugende menneskeskabte struktur overhovedet. Derfor; hvis vi derfor vil gøre noget for den grønne omstilling, skal vi udtænke nye modeller for urban udvikling, så byer bliver mere bæredygtige både i forhold til ressourceforbrug, men også i forhold til at øge livskvaliteten for dem, der bor i byerne.

For de fleste mennesker er den manglende adgang til og kontakt med naturen, det største afsavn ved at bo i byen. Derfor vil vi udvikle nye koncepter for urbane byrum. Herunder den spiselige bypark. Dvs. en park der ikke blot er til pynt, men en park hvor man dyrker afgrøder.

Når du bor i byen, har du typisk adgang til en altan, gårdrum, byrum eller en park. Og de fleste byparker er skabt efter det samme program: Du går ind og kigger på naturen, er i den, men ellers interagerer du ikke med den. Oftest tværtimod: Blomsterne må ikke plukkes, og græsset må ikke betrædes. I stedet vil vi udvikle et koncept for spiselige byparker, hvor brugerne er med til at udvikle og drifte parken.

Vi bruger store ressourcer på at producere og transportere

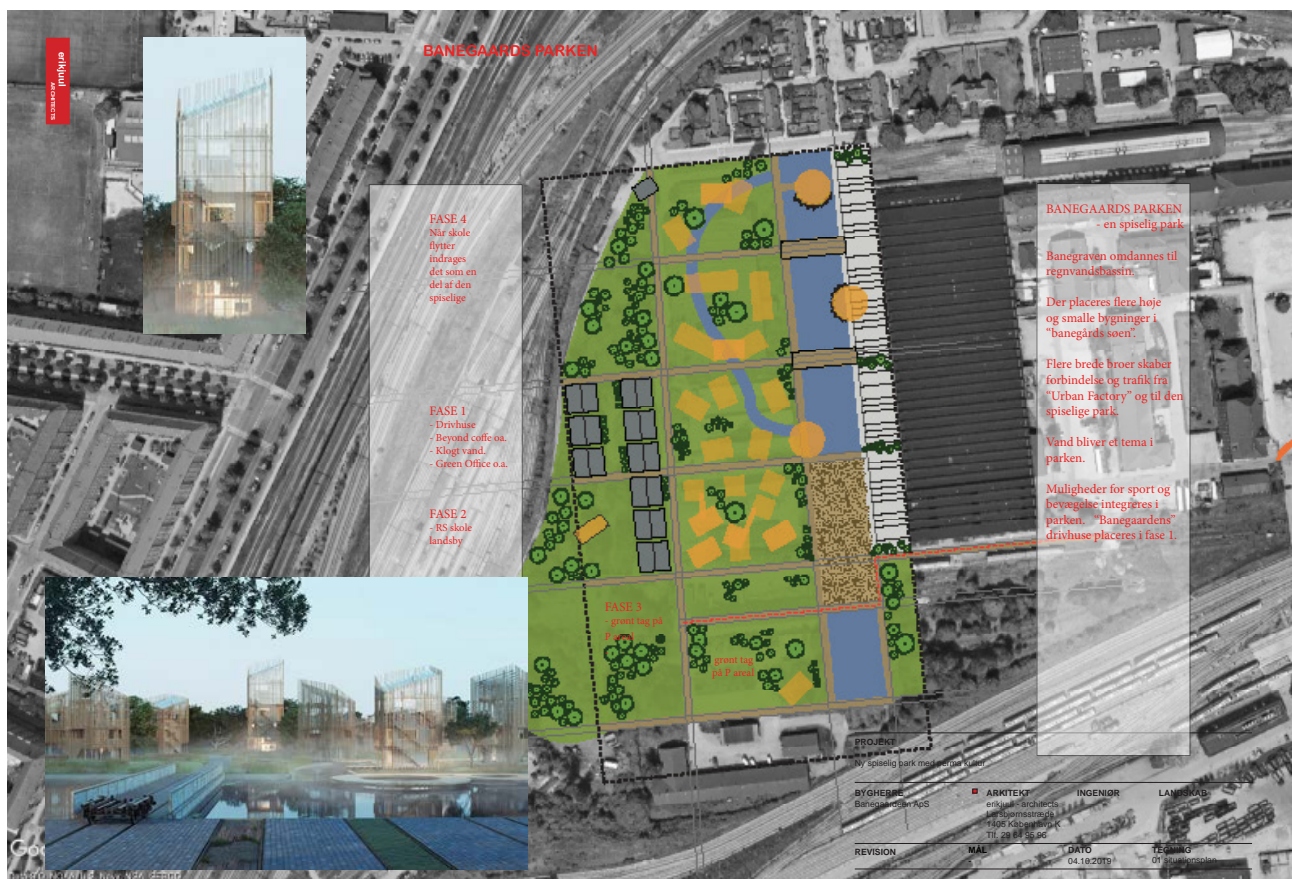
fødevarer fra jord til bord. Det resulterer bl.a. i et stort madspild. Det er f.eks. kun 2/3 af det der dyrkes på bondens mark, der når ned i maven. Samtidig oplever mange at kontakt til jord og dyrkning skaber øget livskvalitet og mindre stress. Vi ved også at friskheden har stor betydning for kvaliteten af fødevarer. Derfor er der en række gode argumenter for at udvikle nye former for urban-farming.

Vi foreslår derfor, at Jernbanebyen kick-starter udviklingen af hele området, ved at anlægge en spiselig bypark. Den bliver et grønt identitetsskabende omdrejningspunkt, som også kan være med til at øge den kommercielle værdi for hele området. Men den spiselige bypark vil også være et eksempel for andre metropoler, og den vil derfor tiltrække en ny form for øko-turisme til København.

Der kan "plantes" flere spiselige byparker rundt om i Jernbanebyen som en slags satellitter eller mindre haver.

Den spiselige bypark udvikles og driftes af "BaneGarden" i samarbejde med en række andre aktører.

- Søren Eilersen, Banegaarden og Aarstiderne
- Thomas Nordahl, Banegaarden
- Erik Juul, erikjuul-architects



## 22. En stor park

Jeg vil gerne foreslå, at Jernbanebyen bliver en stor park uden boliger overhovedet, måske bortset fra de 184 ungdomsboliger, som allerede er under opførelse.

Vi har hårdt brug for et grønt åndehul i bydelen, som allerede er tæt bebygget fra Hovedbanegården og ud til Sluseholmen. De gamle lokomotivværksteder skal bevares, selvom de kun er bevaringsværdige og ikke fredede.

Overvejs at tilbygge Fælledparken med boliger? Det tror jeg næppe man ville.

- Ole Lindegaard

## 23. Arkitektoniske krav og grønne arealer

Det er positivt, at Jernbanebyen kan opføres uden at trampe på væsentlige naturinteresser eller grønne åndehuller, men tværtimod kan berige København med hårdt tiltrængte nye store grønne områder. Herved adskiller projektet sig fra flere af de projekter, som Københavns Kommune har gennemført eller planlagt i de senere års hektiske byudvikling, herunder planerne for Vejlands Allé, Stejlepladsen og i en anden boldgade projektet for skybrudssikring ved søerne.

Jernbanebyen drukner da også i de sædvanlige plusord som "fællesskab, rum til at udfolde fysisk ... i en bæredygtig ånd" (Jens Transbøl), "og så ønsker vi, at Jernbanebyen får fokus på bæredygtige løsninger og det aktive fællesskab mellem beboerne" (Carsten Rasmussen) og "et mikrokosmos af alt det bedste fra København ... grønne oaser ... plads til sport og bevægelse til glæde for alle københavnere (Frank Jensen).

Men hvordan sikrer man, at de smukke tanker bliver fastholdt igennem hele processen, at man ikke ender med fantasiløs, tæt, sovjetinspireret arkitektur som på havnesiden af Vasbygade, hvor man har lagt tætstillede boligkaserer umiddelbart op ad en af Københavns mest befærdede gader? Hvordan sikrer man at fastholde de enestående muligheder for et mere åbent bolig-, erhvervs- og institutionsområde med store grønne arealer og udfoldelsesmuligheder for "alle københavnere"?

### Arkitektoniske krav

Det kræver, at der stilles krav til arkitekturen, som må løsrives fra byherrens/entreprenørens industrielle standardløsninger, hvor pris, pris og pris og ikke æstetik, kvalitet og miljø er det

væsentligste parameter. Man skal undgå en gentagelse af de senere års slumbyggeri (f.eks. det nævnte byggeri langs Vasbygade).

### Grønne arealer

Det kræver, at der stilles krav til omfanget af grønne arealer – arealer, ikke blot "oaser". Start med at fastlægge omfanget af de grønne arealer. Mit forslag er mindst 60%, så maksimalt 40% kan anvendes til bebyggelse, vejanlæg, p-pladser mv. Taghaver og lign. ikke offentligt tilgængelige beplantninger kan ikke indregnes i kravet om grønne arealer.

### Arkitektkonkurrence

Der bør udskrives en arkitektkonkurrence om en helhedsplan for byggeriets udformning, materialevalg, park- og aktivitetsanlæg mv. Konkurrencebetingelserne skal fastlægge de angivne minimumskrav krav til grønne og fritids-arealer, æstetik, luft mellem bygninger, overordnet æstetik.

Når konkurrencen er afgjort må kommunen fastholde resultatet hele vejen gennem forløbet til området er virkeliggjort.

### Grundpris

Det ville være forfriskende, om Københavns Kommune for en gangs skyld accepterer, at krav til bygherren, f. eks. om friarealer, påvirker salgsprisen, og at kommunen lader et langsigtet hensyn til boligmiljø, offentlige grønne arealer, kvalitet i byggeriet mm. være udslaggivende snarere end opnåelsen af højst mulige pris.

- Peter Baumann

## ByHaver



Tænk hvis man mellem tæt bebyggelse kunne dyrke sine egne danske grøntsager? Og forestil dig en oase midt i en pulserende storby, som indbyder til kontakt mellem børn, venner, familie og naboer. Hvor tillid, nærvær og klimabevsthed spirer og gror. Tanken er ikke så fjern.

### Behov

København er under udvikling, og folks drømme om at blive i byen er fortsat tiltagende. Mens danskerne i gennemsnit bor på 52,5 m<sup>2</sup> per person, så må københavnere nøjes med 40 m<sup>2</sup>. Vi har brug for urbane stuer og fælles byhaver i de generelt voksende metropoler rundt omkring i verden, og Jernbanebyen er et godt sted at tage fat.

Vi har over det sidste halve års pandemi mærket, hvordan sociale relationer ikke skal tages for givet. Det er blevet tydeligt for os, hvor stort et behov vi har for samvær og samfundssind. ByHaver møder disse behov som:

- et værn mod den ensomhed, mange oplever for tiden. Der er brug for nærvær og mening mellem borgere, særligt når vi skal holde afstand og udvide samfundssind.
- en katalysator for nye relationer og ny læring om en bedre verden. Vi ser en nødvendighed i at værne om vores lokale miljøer og fællesskaber, særligt når den globale tilværelse bliver indskrænket.
- en genererende kraft, der samler lokalområdet, udforsker foreningslivet og integrerer det i en ny kontekst.



Projektets fleksibilitet gør det muligt - helt fra start - at etablere ByHaver på alle Jernbanebyens flade områder som grønne tagflader, uudnyttet byrum og grønne områder. Det kunne være i alle hjørner af Jernbanebyen, men kunne også fungere som bydelens centrum og som en identitetsskabende faktor for Jernbanebyen.

Det er essentielt, at byen er mangfoldigt repræsenteret i haven. Derfor inviteres kvarterets forskellige institutioner til deltagelse (skoler, børnehaver, ældre hjem mv.). Det skaber både liv på alle tider af døgnet og øger den sociale sammenhængskraft på tværs af forskellige aldre, køn, etnicitet, sociale baggrunde og kultur.

Ved at 'dyrke' i fællesskab, skabes en platform for socialt samvær og nærvær.

### Hvordan realiseres projektet?

Projektet realiseres via årligt kontingent, samt fonds og legatmidler. Det anslås, at 20 pct. er anlægsudgifter og 80 pct. er drift og vedligeholdelse. Omkostningerne er estimeret med udgangspunkt i 200m<sup>2</sup> byhave.

### Projektet realiseres gennem tre faser:

ByHaver skal indgå i Jernbanebyens økosystem. Det skal komme til live, leve og ånde i samspil med den lokale natur. Integrationen skal ske over tid, og den skal være gennemtænkt og baseret på borgernes behov og ønsker. Og så skal den være fleksibel og omskiftelig for at kunne tilpasse sig Jernbanebyens udvikling.

### En byhave til alle årets årstider

ByHaver i Jernbanebyen er en økologisk køkkenhave, en blomsterhave, et spisekammer og et mødested, som mennesker i alle aldre søger til og bruger hele året.

I **foråret** udsiftes vinterens brune kappe med farvemylde fra de spirende, økologiske planter. Haven bliver et smukt og sanseligt åndehul, hvor brugerne kan se, mærke og dufte transformationen fra vinter til forår. Samtidig er det også i foråret, at havens første krydderurter og lette grøntsager, som radiser og salater, bliver spise modne og klar til brug.

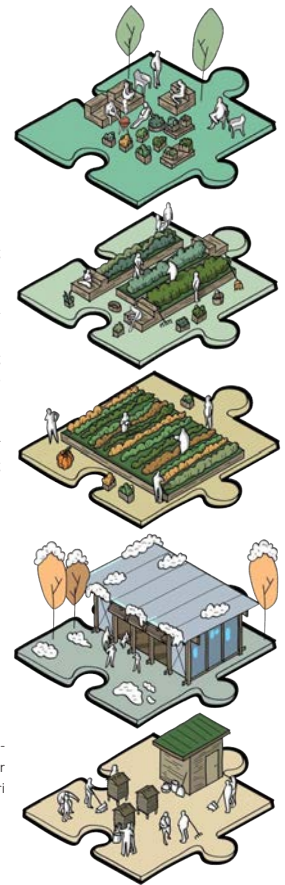
I **Sommermånederne** fyldes haven med større spiselige afgrøder og blomster. Bierne summer, og man mødes af dufte og farver. Solbeskinnede grøntsager som squash, ærter og majs høstes og bringes hjem til madlavning. Borgere kan mødes i solen til hygge og afslapning i de grønne omgivelser.

I **efteråret** skænker haven de sidste gaver til køkkenbordet før frosten sætter dyrkningen i bero. De sidste kartofler, kål og græskar trækkes op fra jorden. På denne årstid gør de falmede farver haven til et oplagt sted for spadsereture.

I **vintermånederne** er der en opgave i at klargøre haven til en ny sæson. På frostklare dage søger borgere ind i havens orangerier, hvor de kan nyde solens stråler. Mellem dem er forspirede planter til den nye sæson.

### Hvad består ByHaver af:

ByHaver er skabt ud fra et princip om fleksibilitet. Elementer som højbede, plantekasser, læ- og bevoksningshegn, birstader og orangerier er alle tænkt modulare og ud fra en 'vugge til vugge'-tankegang. Eksempelvis skabes orangeriet i præfabrikeret rammer af genbrugstræ, sejldug og glas indsamlet fra eksisterende industri drivhuse på Fyn og i Jylland.



### Stadie 1 - Midlertidig byrumsanvendelse (~ 1 år)

Indledningsvis etableres de fysiske rammer som et midlertidigt anlæg. Da Bydelen stadig er under udvikling, skabes en 1:1 mulighed for byrumsaktiviteter før Jernbanebyens færdiggørelse. Det fremmer og skaber opmærksomhed på bylivet, samtidigt med at det giver mulighed for, at de involverede inddrages i det videre forløb. Det skaber:

- Identitetsskabelse for Jernbanebyen
- Frivillighed
- Kultur
- Fundamentet for det videre mere permanente anlæg

### Stadie 2 - Det demokratiske foreningsliv (~ 1 år)

ByHaver skal ejes og drives på foreningsvilkår. Haven skal være et sted, der uforpligtende samler folk, øger tillid og skaber engagement; det ligger i foreningslivets DNA. Gennem foreningslivet forpligter vi uformelt til et fællesskab, mens afgrøderne vokser. I tæt dialog og samarbejde med foreningslivet etableres permanente rammer. ByHavers identitet vokser, ligeså gør Jernbanebyens. Der udvikles:

- Fællesskaber
- Tillid
- Demokrati
- Integration
- Mindre ensomhed

### Stadie 3 - Cirkulært bæredygtighed (∞)

ByHaver er nu et samlingspunkt, hvor haven går i symbiose med områdets øvrige dyre- og planteliv. Blomsterne bidrager med næring til de populære insekter og fastholder den mangfoldige biodiversitet. Samtidigt er det et samlingspunkt for områdets borgere, der oplever en synergi mellem bylivet og naturen (grøntsagshaven), som de kan leve af i bogstavelig forstand. Det bidrager til:

- Bæredygtig udvikling
- Symbiose med den allerede eksisterende natur
- Nyt og gammelt slår rødder og vokser sammen



Billedet viser en mulig placering af ByHaver

### Team

Kirsten Seeberg, Design Thinking & Cand.scient.pol.  
Casper Hestbech, Arkitekt MAA  
Tommy Speedtsberg, Cand.mag.  
Anne Marie Voss, Cand.hort.arch

### Kontaktperson

Søren Jeppe Sørensen, BA. Arch. Tech.



## 25. Et grønt overordnet greb med æstetik og social sammenhængskraft

### Cirkulært system

Se jernbanebyen som en ny lille planet - Følsom og sårbar som den er.

Området bliver en ny planet i forlængelse af BaneGaarden, som den er ved at udfolde sig.

Dette korte skriv er min private, Søren Ejlersens tænkning, i forhold til mit øvrige arbejde, med mine aktiviteter. Personligt bidrager jeg gerne til arbejdet med at konkretisere, samt udfolde det konceptuelle for området. DSB of Freja har en enestående mulighed for at lave et unikt, grønt fyrtårn der bliver internationalt berømt. De fleste ved at jeg er optaget af klima, sund jord, økologi, CSR, Social sammenhængskraft, bæredygtighed, træ, magiske planter, natur, vildskab, utrolighed og tryghed, kvalitet for alle, nøjsomhed, intensitet, ånd, værdiskabelse – og meget andet. Med min ildkraft i BaneGaarden, som er stærkt på vej, ser jeg det som det mest naturlige at vi sammen bygger videre i denne grønne ånd. Jeg skrev ex. kapitlet til CPH Village, der sikrede at det bygges i træ. Nordahl, Janne og jeg – stjal væksthuse fra Naturhistorisk Museum som opstilles på DSB området og skaber grønne indbydende & aktiverede oaser.

### Grøn branding

En bevidst strategi om, at når området er fuldt udviklet, bliver et internationalt ikon. Området besøges af frontløbere fra hele verden. Vi skaber sammen en byudviklingsmodel som ikke er set magen i verden. Den er meget grøn. Den er cirkulær, spiselig, reversibel, sammenhængende. Som at være en microlandmand med gode naboer. Han dyrker sin mark, sig selv, frugterne spiser han i sammenhæng med sine omgivelser. Således opleves området stort men sammenhængende. Meget anderledes end alt man har set før. Det virker lidt flippet, lidt kommercielt, men meget smukt og velfungerende.

### Byg i træ

Vi skal vise Vesterbro, Danmark og verden at vi kan bygge højt i træ. At vi kan genanvende, At vi kan demonstrere de rigtige koncepter i alle elementer som kompost, insekter, biogas og at stedet ikke ender i pizzabakker og coladåser. I stedet bliver det et område med stærk integritet, ånd og kræfter ikke set magen før. Op ad alle sydvendte facader, sikrer vi grønne spiselige vertikale dyrkningssystemer i etager med drypvanding. Tagflade opsamler vand i reservoir til drypvanding, toiletskyl, klimasikring samt til "BaneBadet" så vandets element også er integreret i Jernbanebyen.

### Eksisterende bygninger

De udvikles skånsomt, bæredygtigt og lejes ud til en divers række af impact aktiviteter der inddrager den omkringliggende befolkning og forgrønner verden. Remisen kunne eksempelvis huse en friskole (ex Phie Amboe's), impact iværksættere, en samling af arkitekter der arbejder med den grønne byudvikling etc. Disse understøtter samt efterlever, de nævnte dogmer beskrevet nedenfor.

### Grønne spiselige udearealer

En spiselig park er kodeordet. Minimer anvendelsen af asfalt, fliser og andet hårdt underlag på hele området.

Mennesket er skabt til et uroligt underlag. På BaneGaarden har vi ex genanvendt knust beton fra postterminalen som kan dræne vand til opsamling og toppet det med fliset genbrugstræ. Det sikres at alt, der plantes (og det er en del) kan spises langs stier, veje. På pladser, vertikalt op ad vægge samt på tage. Alle steder indtænkes det grønne spiselige. Der er udviklet få eksisterende vertikale dyrkningssystemer som virker, - men de findes.

### Social sammenhængskraft

På BaneGaarden oplever vi allerede at de stærkeste og svageste kommer til. At 200 frivillige vil med og vil vide mere. At fonde, banker, investorer står i kø for at lege med. Dette fordi vi er kompromisløse, indbydende samt at æstetikken også er på vej og det samtidig smager godt.

Det skal hele området emme af, og vi vil gerne give alt det vi ser videre. Ofte taler vi om "alt det I ikke ser". Det er dét, vi er heldige at se. Og vi vil gerne dele det med hele verden.

Det er Grønt. Ikke helligt. Smager godt. Er dragende. Efterlader i en bedre tilstand end man modtog. Der "bygges jord i stedet for at høste jord".

Byen har også sine CO2 emissioner i balance (det andre kalder CO2 neutrale). Alt er i øvrigt kommercielt tænkt, så der kan opstå mange flere af dem.

Og det efterlader beton, asfalt, krom, stål, glas, kemi, industri og alt det andet, vi ikke har brug for – på den gamle trætte planet.

Og det er så stærkt med et så stort sted, område, areal, kraft som DSB, København og verden kan bruge, så alle udefra ser det som en grøn, nuklear position alle vil se nysgerrigt på.

### Dogmer for Jernbanebyen

Der etableres et sæt dogmer, inspireret af BaneGaardens principper om grøn impact, økologi, social sammenhængskraft, affaldsforpligtigelser etc. Eksisterende bygninger udvikles med disse som pejlemærke. Alle lejere/ ejere forpligter sig til at efterleve disse dogmer. Det lyder abstrakt, men de 3 store koncepter/ forretninger, undertegnede har været med til at skabe har sådanne i sit DNA og er skabt ud fra disse. Og det skaber værdi og tiltrækning.

### Forvirret og for abstrakt

Nærværende skriv kan virke langt fra de øvrige indsendte skriv. Det er en blanding af form (bygninger) og indhold (lejere og koncepter). Håber ikke læseren er forvirret og ser det som sjusk men som nytænkning. Jeg har fulgt Ørestaden, Nordhavnen, Havnefronten og mange andre byudviklingsprojekter. De er mennesketomme (eller fyldt med unge der spiller høj musik, drikker dåseøl og spiser pizza), glatte, klimatunge, uholdbare. De ses objektive i stedet for subjektive – indragende

Jernbanebyen har en særdeles unik mulighed for at bryde og skabe et opgør med disse fejtagelser. BaneGaarden er mit personlige opråb imod dette på 1.4 hektar (rådhuspladsen i størrelse). DSB og Freja har en mulighed for at skabe en Grøn Megafon for Danmark og verden som Branding wice er ubetaleligt.

- Søren Ejlersen

## Project Title: theVase

*A contemporary garden experience in Jernbanebyen.*

*“An investigation on the role of the human within the community through sustainable architecture lens”*

*We are both MAA Architects from KADK (Danish of Academy of Fine Arts in Copenhagen) specifically from CITA department “Computation in Architecture”. With a strong interest in Computation and a deep knowledge in Engineering, we are also caring a lot about design beauty and detailing any architectural component in order to be lived on a human scale.*

**Leonardo** is a Brazilian Architect currently living in Copenhagen. One of his main interests is the application of robotic fabrication for rod bended structures. He is currently part of the Architect group in Henning Larsen.

**Enrico** is an Italo-British Architect based in Zurich. After the graduation He joined the Computation team in BuroHappold. He is currently working for Santiago Calatrava Architects and Engineers where his knowledge on complex structures are implemented on a daily basis project. His strong interest in research and academia let him continue to publish scientific papers and public dissertations about ice formworks.



In a constant-changing environment as the one in which we are living now, the necessity of re-thinking upon the concept of sustainable architecture seems inevitable. By combining the latest insights in design and manufacturing, with theVase the visitors will get the chance to live a unique journey immersed in a complete natural environment. After coal-powered electricity, AEC (Architects, Engineers and Contractors) industry is the next biggest emitter of greenhouse gases, accounting for approximately 5% of annual anthropogenic global carbon dioxide emissions. The environmental impact of the worldwide emission of CO<sub>2</sub> is due to several industrial processes and these also reflect the unique universal importance of design in the construction industry.

In an urban environment, a public square, a marketplace, or a park are some of the most common locations which enable the interaction of individuals and communities and in which we believe the Vase would better fit in Jernbanebyen. Just like a public square with its green flowerbeds and lush trees is capable of attracting the local community, this urban installation creates a meeting point between the individual and nature as well as between the individual and its local community.

This project consists in a multi levelled spatial structure with the aim of enhancing the relation between meditation and social interactions: theVase acts in fact as a “urban pin”, a location which allows the coexistence of a more proactive area for social events and gatherings as well as offering a cosy place to rest, meditate and relax. The structure is framed by a series of concentric robotically rod bent profiles, which allows the creation of two separate ambiances: an internal private space suitable for rest or meditation, and an external shared garden for gathering. Has been decided to adopt this specific technique mainly because of the freedom contingency of the different thickness of the rod. Thicker steel rods can be bent using the same manufacturing principle, by stiffening the structure on the ground and acting as a backbone for the installation. Meanwhile, following a gradient choice of thinner rods, the plants can be supported and hanged from the cantilevering shape over the entrance.



The access to the underground garden is possible through a ramp, positioned in front of theVase. The visitors will need to stoop down through a wild drooping plant through a natural portal to access the new dimension: a semi-underground intimate place surrounded by a series of climbing plants which provide a natural shelter to protect from the heat, especially during the summer, by allowing only a few sun rays to penetrate. The plants, carefully chosen based on their intrinsic peculiarities such as weight, growth, ecc..., provide a fabulous and aesthetic natural skin. This iconic symposium of colours and perfumes can be admired from both the outside at the ground level and from the inside in a cosy lowered setting.

This project acts as a distinctive place for encounters and happenings providing a shared natural environment to the local community. Inside this enclosure, you will be surrounded by a series of climbing plants that creates the perfect private environment to read, meditate or simply nibble few grape berries.

The realization will be carried on in a strong local collaborators (architects, engineers, botanists ecc...) with the aim of merging resources from the local community and the University (KADK, KEA, DTU, KU) funded by local companies and funds such as Nordisk Kulturfond, Statens Kunstfond the Danish Arts Foundation and many more others to be consulted.



*- Enrico Pontello & Leonardo Castaman*

# Byliv, aktive fællesskaber, privatliv og ro

## 3. Vi vil udvikle Jernbanebyen med blik for balancen mellem byliv, aktive fællesskaber, privatliv og ro

Udviklingen af Jernbanebyen skal imødekomme det københavnerne efterspørger: Flere grønne byrum, flere bæredygtige og blandede boliger med aktive fællesskaber mellem beboerne, og mere plads til aktivitet og bevægelse til glæde for unge og ældre. Vi vil udvikle rammerne for et aktivt og fællesskabsorienteret hverdagsliv i byen. Det vil vi blandt andet gøre ved at udnytte nogle af bydelens tagflader på ejendomme og P-huse til boldbaner, legepladser, taghaver og sportsfaciliteter. Vi vil desuden udvikle pladser og byrum mellem bygningerne, som giver mulighed for et rigt udeliv, hvor man mødes om fælles aktiviteter i gården, på gaden og i bydelens grønne områder. Samtidig vil vi skabe plads til rolige områder, som kan give en pause fra byens puls.

Jernbanebyen udvikles i en tid, hvor drømme om livet i byen forandrer sig. Flere ønsker sig et liv i byen, hvor boligen og bilen fylder mindre, og hvor fællesskaber og muligheden for at dele fylder mere. Vi vil udvikle en bydel med et varieret udbud

af boligtyper og ejerformer. Jernbanebyen vil rumme mange mindre boliger og almene boliger, som giver flere mulighed for at bo på færre kvadratmeter og leve mere i byens rum, centralt i København. Men også større etageboliger såvel som attraktive rækkehuse skal skabe variation i bydelens skala, højde og arkitektonisk udtryk.

Vi vil arbejde ambitiøst med at udvikle det organisatoriske, fysiske og digitale fundament for, at bydelens fællesskabsorienterede kultur kan vokse sig stærk. Bydelen skal både rumme interessante tilbud for københavnerne og funktioner målrettet hverdagslivet, herunder en skole, institutioner og faciliteter for ældre, som samler aktiviteter på tværs af Jernbanebyen og de omkringliggende bydele. Særligt langs Vasbygade er det oplagt, at Jernbanebyen kommer til at huse store og mellemstore virksomheder med mange arbejdspladser, som vil kunne drage nytte af den bynære beliggenhed tæt på infrastrukturelle knudepunkter.

### 27. Legeplads

Jeg læser igen og igen at nye bydele eller større byggerier i sig selv, skal være et samlingspunkt, hvor folk kan mødes.

Det er dog trist at se, at den samme idé aldrig rigtigt bliver ført ud i livet.

Jeg har selv to børn i alderen 6 og 9, og på trods af mange forskellige rekreative områder i København, så findes der bedre løsninger i provinsen. Man tør åbenbart at stille flere krav, og holde fast i sine krav ifm. nybyg, renovering områder til leg og fornøjelser.

Mit forslag er således, at stille krav om en legeplads/legeområde der er så stort og spændende, at der både er plads og til den 6- og 9 årige kan udfolde sine evner og

gerne udvikle dem, men også et område hvor forældre kan deltage. En kombineret sport-/træningsplads og en fantastisk stor legeplads er noget der tiltrækker folk.

Oftentimes i illustrationer fra arkitekter ser man rekreative områder, men typisk vil bygherre alligevel ikke bygge det da det er for dyrt. Det er både synd og skam da vi har rigeligt med kedeligt og trist byggeri, og ingen områder der lyser op og sætter et smil på læben hos hverken børn eller voksne.

Jeg opfordrer derfor til, at træde frem og finde både plads og penge til, at gøre Jernbanebyen et virkeligt attraktivt område.

- Bjarne Holmboe Kirkeby

## 28. Småbørns- multihus og bondegård

### Ide og målgruppe:

Et multifunktionelt børne-lege-kultur-hus -og område (eventuelt kombineret med bybondegård) for babyer og småbørn (0-3 år) og deres ofte søvndepraverede og stressramte forældre. Et hot spot for mødre -og fædregrupper. Et sted hvor man som forældre ved, at der kan man altid tage hen uagtet vejr og tidspunkt (det skal åbne tidligt så det harmonerer med målgruppens søvncyklus). Et sted hvor man ikke behøver at researche på nettet efter hvad der er af tilbud, men hvor man bare kan dumpe forbi.

### Hvorfor?

Som hjemmegående småbørnsforældre i København bliver man hurtig ekspert på hvad byen rummer af børnetilbud, og her opdager man hurtigt at alt i mens det ikke

skorter på aktiviteter og legepladser rettet mod børnehavebørn (og opefter), så er det straks mere begrænset når det kommer til de mindre af slagsen; her er de egnede udendørs og indendørstilbud ganske enkelt få og ikke altid optimale. Ydermere er det svært at få et hurtigt overblik over de forskellige tilbud; noget man som småbørnsforældre ellers sætter stor pris på i en presset hverdag.

Et faktum der kan forekomme paradoksalt, da børnehavebørn (og deres forældre) i forvejen får en stor del af deres aktiverende, stimulerende behov dækket i institution, i modsætning til de 0-3-årige og deres forældre. De 0-3-årige er i starten hjemme hele tiden og senere hen i vuggestuen bliver de hentet tidligere end børnehavebørn, hvilket i begge tilfælde efterlader mere tid og dermed behov for førnævnte aktiverende og stimulerende tilbud.

Desuden er der – i takt med at forskningen mere og mere problematiserer tidlig institutionalisering - en tendens til at flere forældre vælger vuggestue helt fra (og at flere kommer til det i fremtiden), og ikke mindst i denne henseende ville nærværende ide/tilbud gøre gavn, da disse forældre og børn, som sagt, stadig har brug for et godt, men uforpligtende alternativ til vuggestuen/dagplejen.

En ny bydel kræver gode børnetilbud. Nærværende idé vil utvivlsomt skabe glæde hos børn og forældre, ikke blot i Jernbanebyen men også de omkringliggende bydele, såsom Sydhavnen og Vesterbro. Og således også samtidig medvirke til at modvirke tendensen med "døde byrum", som man eksempelvis stadig ser i Ørestaden og Nordhavn.

København er efterhånden en familieby og der kommer flere og flere til i disse år, men det kræver selvsagt vedvarende tiltag som dette at tiltrække og holde på dem.

### Hvad skal stedet mere konkret kunne tilbyde:

- Store og små tumlerum som er specifikt designet efter målgruppen
- Rytmik og dans
- Sansehave og generelt motorisk stimulerende udendørsareal
- Scene til teater, musik og foredrag relateret til målgruppen
- Kurser i amning, søvn, mad, motorik, opdragelse/ forældreskab, babymassage
- Behandlingstilbud (kiropraktor, osteopat, m.m.)
- Bybondegård med grise, geder, får og høns, som kan studeres, klappes, malkes og slagtes, for den sags skyld.
- Hyggelig special cafe & købmand med frisk hjemmelavet baby mad, almene babydaligvareprodukter, økoprodukter fra Bybondegården og ikke mindst: tiltrængt kaffe til forældrene!

### Beliggenhed og oplagt samarbejde med Banegaarden

Jeg er ikke bekendt med Jernbanebyen ned i detaljen, men et godt bud på beliggenhed kunne være som nabo til Banegaarden og Steiner-skolen, hvilket i sig selv ville have en god synergieffekt – og hvis man så kobled en bybondegård på, så ville man have en super "børnetrekant"

Jeg har selv super erfaring med, sammen med min lille søn, at frekventere div. steder i byen med bondegårdsdyr såsom Børnenes Dyremark, Folehaven og Amagermuseet, og ved at mange andre også har glæde af sådanne bynære "dyre-tilbud".

Banegaarden har i forvejen høns (og bier) og diverse events målrettet børn, og med en underliggende dagsorden om, at selvsamme børn (og deres forældre) stimuleres til en sund og bæredygtig madkultur; hvor kommer maden fra?, hvordan laver man den gode mad selv?, o.s.v.

Et samarbejde med Banegaarden om at skabe en sådan bybondegård er derfor oplagt. Herved kan Banegaarden dels forstærke deres selvforsyningstanke, og samtidig kan der laves events/kurser som giver børn hands-on oplevelser med en naturlig og sund madproduktion. Et sådan tilbud vil naturligvis også være for større børn på Steinerskolen og andre institutioner i byen.

En Bybondegård vil også kunne bidrage til Jernbanebyens selvforsyning (Banegaarden behøver med andre ord ikke at have patent på produktion og salg)

- Kristoffer Kløvedal Helweg

### 29. Svømmehal

Det kunne være super fedt, hvis i kunne bygge en svømmehal på området, som kunne servicere de nye Engholmene, Frederiksbrygge og Jernbanebyen.

Måske endda, hvis man kunne bevare taget i en af de originale maskinhaller og så bygge selve svømmebassinerne inden under.

Der er stor mangel på ledig vandtid i Københavns svømmehaller. Derudover kunne det være kanon lækkert med et stort varmtvandsbassin, som der kun er meget få af (egner sig særlig godt til handicappede, genoptræning, babyer og fysioterapi).

- Camilla Elvebakken

### 30. Vinbar

Mit forslag til jernbanebyen er: en hyggelig vin bar med fornuftige priser med hyggelig indretning med evt bløde sofa grupper og hyggelig belysning og smart bar område.

Vin kort med gode priser, så alle føler at de har råd til det.

- Charlotte Nielsen

31.

# PETANQUE I JERNBANEBYEN

Petanque kender efterhånden næsten alle københavnere fra byens parker og pladser. Det er en usædvanlig inkluderende fritidsaktivitet – og samtidig meget mere end blot 'et spil'.

Gode petanque-faciliteter er særdeles oplagt for Jernbanebyens vision om at skabe balance mellem byliv og aktive fællesskaber, for petanque skaber konkret og aktivt samvær på tværs af generationer, sociale skel osv. Dertil smitter stemningen omkring petanque i udpræget grad tilskuere og tilfældige forbigående og er dermed med til – helt lokalt – at skabe en autentisk, inkluderende og tryk atmosfære.

### KØBENHAVNS PETANQUE KLUB

Københavns Petanque Klub (KPK) blev grundlagt i 1983 og er Danmarks ældste. Klubben er medlem af Dansk Petanque Forbund og arrangerer hver den sidste weekend i august den internationale petanquefestival *København Åben* på Island Brygge. Festivalen er den største af sin art i Nordeuropa, og i 2019 deltog cirka 250 doublehold og 100 triplehold. Se video [her](#).

Vi er ca. 60 aktive medlemmer fordelt over mange forskellige nationaliteter og aldersgrupper. KPK har i sin levetid traditionelt spillet i Kongens Have, men efterhånden som interessen for København er vokset, så blev den begrænsede plads og de manglende faciliteter et problem på sigt. Siden genåbningen af Enghave Parken i december 2019, har klubbens medlemmer fået lov til at benytte et af Arne Jacobsens ikoniske huse ved indgangen til Enghave Parken – det har virkelig givet liv til klubben og parkens besøgende er nysgerrige og interesserede i vores petanqueaktiviteter. Se video fra et af vores arrangementer [her](#). Klubben arrangerer hver onsdag spil, hvor ikke medlemmer også spiller med. Følg klubbens offentlige Facebook-gruppe via dette [link](#).



### HOVEDSTADENS PETANQUESPILLERE ER HJEMLØSE HVER VINTER

I Københavnsområdet findes udover KPK bl.a. klubberne Øbro 2100, Frederiksberg IF petanque klub, Amager P96, Ellermarkens petanqueklub, firmaidræt og petanqueafdelinger under Ældresagen. Derudover vurderer vi, at der er rigtig mange uorganiserede spillere, som nyder spillet med jævnligt mellemrum. Vi er med andre ord mange, der dyrker sporten petanque med stor lidenskab og i hyggeligt samvær på kryds og tværs.

Vi håber, at petanquesporten kan blive en integreret del af idéen om at etablere et foreningshus som drøftet på dialogmødet d. 31. august 2020 om Otto Busses Vej. Dette skal ses i lyset af, at udendørs sæsonen for petanque er kort i Danmark, og klubberne har svære vilkår, når vi i vinterhalvåret ikke kan spille under tag og med tilstrækkeligt lys. Klubberne har svært ved at fastholde et klubmiljø, når der er en lang vinterpause uden et sted at være, da forholdene bliver for kolde. København mangler i udpræget grad en indendørshal med basale faciliteter, som tillige kan fungere som fysisk ramme for petanqueturneringer i vinterhalvåret.

### ÅBNE GRUSAREALER TIL PETANQUE RUNDT OMKRING I JERNBANEBYEN

Efter en lang vintersæson bydes foråret velkomment og petanquespillerne bevæger sig ud i parkerne og de rekreative områder for at dyrke spillet i gruset under åben himmel. Legen og det gode selskab får timerne til at flyve lynhurtigt forbi, og det er meget almindeligt at spille 4-6 timers petanque på en god dag. Petanque adskiller sig således fra mange andre sportsaktiviteter, som strækker sig over en kortere tidsperiode. En velkendt udfordring for os petanquespillere – i og med at vi opholder os i et rum i lang tid ad gangen - er toiletfaciliteter i det offentlige rum. Jernbanebyen vil derfor kunne tiltrække petanquespillere til området, hvis åbne grusarealer sammen med offentlige toiletfaciliteter tænkes ind i planlægningen. Det mest oplagte ville være at sikre grusarealer i nærheden af foreningshuset, således at petanquespillere kan benytte foreningshusets faciliteter samt skygge og læ i sommerens varme vejr og regnvejr.

### KRAVSPECIFIKATIONER TIL INDENDØRSPETANQUE

Det mest optimale vil være en indendørs hal med mulighed for at etablere 4-10 baner af mindst 4x12 meter inklusiv mulighed for passage langs endevægge samt mellem banerne hver især. Der skal være mindst 10 meter til loftet – og fx 12 meter er endnu bedre.

Underlag: Underlag på petanquebaner er super vigtigt – men let og billigt at etablere: Et i forvejen asfalteret underlag er fx helt optimalt til at skabe de helt rigtige spilkaraktistika på banerne.

Basic indretning: Toiletter (1x1 m/k + København stiller krav om handicap-toilet), et mindre depot samt et mindre tekøkken og (evt. let hævede) bænke til publikum til turneringer mm.

Opvarmning, der kan holde mindst 15 grader varme en kold vinterdag samt gode lysforhold (simple lysstofrør er ok), er essentielt for en indendørs petanquehal. Derfor bør hallen isoleres samt kunne aflåses. Et mindre lyd anlæg vil være fedt til bl.a. turneringer, men er ikke et must.

Se eksempel på indendørshal via Facebook [her](#).

### PÅ VEGNE AF KØBENHAVNS PETANQUE KLUB

Thomas Jepsen

Katrina Kalsø

### 32. Skaterbane med plads til alle

Mht. Jernbanebyen er det et oplagt sted til at anlægge en ny skaterbane.

Skateboard scenen er vokset markant i Danmark og blevet mere og mere populær. Vi savner flere baner hvor de unge kan skate, have det sjovt og hvor de kan samles.

Som det er i dag er der skatebaner men slet ikke nok og dem der er, er overfyldte.

Det viser jo også bare hvor populært det er.

Skateboard scenen er vigtig for København at værne om, da der i skate kulturen er plads til alle. Skate scenen favner alle unge i alle aldre også dem der ikke passer ind i de andre sports scener.

Fra de spæde spæde stik i tidernes morgen i Fælledparken til nu, er tiden inde for København til fortsat at være trendsætter og bygge en ny bane for ungdommen.

Værn om de unge og giv dem gode omgivelser. Det skaber sammenhold og et godt positivt miljø.

- *Claes Lau Berentsen*

### 33. Skateboard arealer

Jeg syntes helt bestemt, at der mangler flere skateboard arealer, da dem vi har altid er helt proppet med mennesker og nu hvor skateboarding er kommet med i OL, bliver der kun flere der får blod på tanden.

- *Jesper klingsøe*

34. En god ide til Jernbanebyen, er at lave en ny skatepark. Der er et stigende antal af skatere i alle aldre, køn, etnisk og social baggrund i København, som kræver flere skateboard faciliteter i kommunen.

Derfor ville det være en god ide af indtænke aktive byrum, samt en skatepark i cement, ind i planlægningen og udviklingen af Jernbanebyen.

- *Rune Glifberg (45 år, familiefar og aktiv skateboarder)*

35. Det kunne være dope med nogle flere skaterbaner i København og Vesterbro da de altid er fyldte

- *Ludvig Weck*

### 36. Skatebane

Der skal være plads til en Skatebane i JERNBANEBYEN - fordi Vesterbro er det sted i landet med den største koncentration af børn og unge der skater og dyrke Gadeidræt.

Enghave Plads Skatebane er det eneste tilbud hvor man kan dyrke Gadeidræt udendørs på Vesterbro. Og da pladsen er trang og tæt pakket med børn i alle aldre. Helt ned til 5 år alderen, er det svært for de øvede skatere at få lov at køre.

Derfor skal skatebanen i JERNBANEBYEN kunne rumme flere brugere og på alle niveauer.

Jeg foreslå at man bygger banen som en "Plaza". Altså en plads med skateboard forhindringer der indbyder til fysisk udfoldelse.

Man kan tage fat i nogle af de firmaer som allerede har tegnet og bygget skateparker før. Feks. FSR Beton og Glifberg Lykke.

1) En Skateboardbane vil give liv og bevægelse og vil være med til at gøre Jernbanebyen levende for folk i alle aldre. Det skaber tryghed at have et sted som mange mennesker bruger dagligt. Man ser tit at skateboardbaner bliver brugt hver dag og i mange timer. Det skaber livsglæde at have et rum i byen hvor man kan dyrke sin sport, mødes med venner eller bare stoppe op og beundre dem som er udøver .

2) Skateboardbanen kunne ligge i forbindelse med andre rekreative område. En park, langs togbanen eller hvor man finder pladsen og nødvendigheden med et åndehul.

3) Man kan søge LOA, Vesterbro lokal udvalg, Gadeidræt og Nordeafonden. Efterfølgende skal man tage fat i nogle af de arkitekter der allerede har arbejde med gadeidræt. Glifberg/Lykke, SNE Arkitektur og FSR beton. Det altid en god ide med borgerinddragelse og der er massere af engagerede skatere på Vesterbro. Bla. Foreningen Enghave Plads Skatebane.

Jeg hjælper også gerne med indput og hvad der eller kunne være.

- *Thomas V. Madsen*

37. Min ide er at der skal være et virkelig fedt streetareal, en vert rampe ligesom ude i Fælledparken og så skal der være beton underlag.

- *Rikke Damkjær*



### 38. Skatepark til alle niveauer

Vil gerne slå et ord ind for, at hvis der kommer en skatepark, at man har fokus på at udvikle en løsning, som er indbydende overfor skatere i alle niveauer og aldre.

Typisk ser jeg, at man glemmer skatere i planlægningen af nye skateparker, hvilket resulterer i projekter der typisk er meget flotte, men på samme tid har et "niveau" hvor de færreste kan følge med, hvilket jo ikke er fordelagtigt, hvis parken ikke bliver brugt særligt meget.

Der skal helst være et fokus over brugervenlighed over et flot og indbydende design

Et forslag jeg har er at man i hvertfald opstiller en lille mini rampe, som man eksempelvis ser i Nørrebro parken - der kan voksne som små blive bedre og være med.

Jeg har skatet i mange år, men har dog ikke selv erfaring med at opføre parker - jeg kender dog til efterspørgslen/ønskerne fra brugernes side.

- Lukas Bastian Holtum Barth

### 39. Flere skaterbaner

Jeg savner flere og bedre skaterbaner, da alle er fyldte. Det ville være super fedt hvis der kom flere!

- Eleonora Bramsen

40. Jeg savner flere og bedre skaterbaner i København. Især på Vesterbro.

- Andriteic

41. Har skatet de sidste 12 år. De seneste par år har der været plads mangel i skateparkerne i Kbh. Rigtig mange nytillkommere er startet i skatemiljøet og af den grund er der nu overfyldt i alle skateparks i Kbh. Så der ønskes i høj grad nogle nye og bedre skateparks i København for at give plads til at alle kan komme ud og køre, og så der både er plads til nye så godt som folk der har skatet i længere tid.

- Julius Rohrberg

41. Jeg synes at det ville være fedt at få nogen flere skaterparker i København så det ville være rigtig fedt at have en i jernbanebyen

- Wocky Tocky

### 43. Børnevenlig skatepark

Jeg bor selv ved Carlsberg, er 34 år og har skatet siden jeg var 13. Jeg har en søn på 4 år som elsker at stå på skateboard og hver weekend når der er tid til det kører vi til Fælledparken og skater men jeg synes det ville være fantastisk at få en lokal skatepark som vi kunne tage til.

Mit forslag er dog at lave en simpel skatepark med simple små ting som er børnevenlige og som kan bruges af alle størrelser på både løbehjul, rulleskøjter og skateboard.

København har efterhånden en del skateparks men Vesterbro halter efter med kun den lille skatepark på Enghave som egentlig er lavet til dygtige skatere men bliver brugt af alle aldre da der ikke er andet. Dette gør at det bliver brugt "forkert" og bliver hurtigt kaotisk.

Jeg synes derfor at man bør lave en skatepark i beton med nogle simple "bumps", bølger og lignende.

Jeg vil meget gerne hjælpe til med inputs hvis det når der til men helt specifikt synes jeg at i skal tage fat i FSR beton til projektet - de er top professionelle og står bag nogle af de bedste skateparks rundt omkring i hele dk.

Håber mit forslag bliver taget i betragtning .

- Rasmus Bønnelykke

### 44. Big heart skateboarding

Jeg repræsenterer foreningen Big heart skateboarding, og vi er selvfølgelig interesseret i, at der kommer en skatepark i Jernbanebyen.

Skateboarding kan bidrage til et lærende, kreativt og socialt miljø, hvor leg og læring er i fokus. Det kan styrke sammenholdet på tværs af eventuelle sociale skel og knytte bånd børnene imellem. Det skyldes, at den læringsform vi praktiserer i foreningen er livslang læring, forstået på den måde, at de yngste kan lære af de ældste og omvendt. Vi oplever, at børnene knytter bånd, og at fx den stille pige vokser i takt med, at hun får styr på boardet. Vi skaber frie børn og unge.

Big heart skateboarding har en skateskole, som hedder Stranges skateboardskole med lidt over 700 medlemmer <https://www.strangesskateboardskole.dk/#> . Vi i Stranges / Big Heart vil til enhver tid gerne hjælpe til mht. planlægning og rådgivning omkring området. Vi deltager naturligvis også gerne i en helt uformel indledende snak.

- Michael Rygaard

#### 45. Skatepark uden løbehjul

vi har i forhold til skateparks ikke kunne følge med her i københavn, forbundet med hvor meget kulturen er vokset de seneste par år. Der er propfyldt med skatere og løbehjulere alle vegne. Det er bedre hvis vi får mange medium størrelses skateparks i stedet for 2 kæmpe store. Så bliver folk utroligt meget mere spredt ud, og det er nemmere for f.eks. nybegyndere ikke at komme til at stå i vejen for de øvede.

I forhold til enghave plads, ved jeg at ALLE skatere syntes at den er mega sjov at skate, men, alle kommer med samme argument for hvorfor det er den "vørste skatepark i københavn", der er alt, alt, alt for mange løbehjul, nogle af dem helt ned til 2-3 år, som på ingen måde kan orientere sig tilstrækkeligt. - kan vi få et løbehjuls forbud!? skateparken er bygget af SKATERE og ikke løbehjul, ligesom 95% af de resterende i danmark.

- Isak Tullin

46. Vi savner flere skatebaner i København da de allesammen er så fyldte.

Håber det lyders om en go' ide :)

- Villads Andersen

47. Jeg er en meget passioneret skater, arbejdet med skateskole, været frivillig og siddet i bestyrelsen i Roskilde skatepark. Nu bor jeg i København og er klar på at gøre noget for skatemiljøet her. Derfor skriver jeg til jer ang. evt. skatepark i JERNBANEBYEN. Jeg arbejder på Byens Steinerskole, som skal ligge i JERNBANEBYEN. Jeg vil vildt gerne være en del af det - hvis i vælger at bygge en skatepark, som vil være fantastisk for skateboarding og berigede for området.

- Vitus Hemmingsen

48. Jeg kunne godt tænke mig at der blev lavet en skatebane i jernbanebyen da vi savner nogle flere skatebaner på Vesterbro og alle banerne er overfyldte.

- Sigurd Winter Hermansen

49. Jeg skriver fordi jeg savner flere skateparker, da alle hele tiden er fyldte. Derfor kunne man lave en ved jernbanebyen.

Håber der bliver bygget noget.

- Viggo Villaume

50. Der mangler en indendørs skatepark alle andre er fyldt op!

- Gulle

#### 51. Skateboard faciliteter

Der mangler i den grad skateboard faciliteter på Vesterbro og omegn. Skateparken på Enghave Plads er for lille og overfyldt, Copenhagen Skatepark er lukket i sommerhalvåret og ellers byder byrummet ikke på det store.

Et stort problem er også et mix af skateboard og løbehjul. Så en løsning som man ser i Fælledparken, hvor der er to parker, en til skateboard og en til løbehjul ville være fantastisk løsning.

- Troels Roed Villumsen

52. Det kunne være rigtig nice med flere snakeruns. Og en miniramp.

- Noah Halse

53. Flere skateparks fordi der er proppet og det skal være street hele lortet.

- Carl Magnus Nielsen

54. Fuld opbakning herfra omkring flere skateparks i Kbh.

Med 3 børn der alle elsker at skate, kan vi i den grad anerkende behovet for flereskateparker - og gerne med cafeliv omkring til alle de passive og observerende forældre/ venner m.fl

- Rikke Julsgaard

55. Vi er mange unge der savner nogle flere skateparks på Vesterbro fordi dem der er der allerede er små og altid fyldte, derfor syntes jeg at det ville være en god ide at bygge en lidt større skatepark i jernbanebyen.

En skatepark ville bidrage ved at bringe flere unge til området. Den kan være hvor der er plads. Jeg tænker at kommunen gerne vil finansiere projektet.

- Storm kejser Jacobi (Vesterbros skatere)



# Byens Steinerskole i Jernbanebyen

I det her brev vil vi fortælle, hvordan Byens Steinerskole og Jernbanebyen er som skabt til hinanden. Født af de samme visioner, idealer og drømme. Og fortælle, hvorfor Byens Steinerskole har brug for både plads og en permanent placering for at kunne få vores fælles drømme til at blive til virkelighed.

## Lidt baggrund

Byens Steinerskole er en ny grøn og bæredygtig friskole. Skolens fokus er på natur, nærvær og nysgerrighed, og det pædagogiske udgangspunkt er at tolke Rudolf Steiners 100 år gamle tanker til den moderne verden.

Skolen åbnede i august 2019, og på det tidspunkt var planerne, at skolen skulle have sit hjem som nabo til - og i integration med BaneGaarden og CPH Village. Men på trods af en forhåndsftale og en lejekontrakt på grunden i Jernbanebyen frem til 2023, måtte lokationen af tekniske årsager akut rykkes til midlertidige lokaler på Frederiksberg. Det samme gentog sig til skolestart 2020 - bare med destination i Nordvest. På trods af de varierende omstændigheder, har skolen formået at slå rod og vokse. Ved skolestart i 2020 har skolen fordoblet sit elevtal til 117 og er samtidig lykkedes med at etablere en tilhørende børnehave med 21 børn.

Vi er kommet langt med pionerånd, gejst og samarbejdsvillighed fra lærere og forældre. Men for at videreføre drømmen på længere sigt, har vi behov for et permanent rum at vokse i og med.

## Byens Steinerskole er som skabt til Jernbanebyen

Når vi ønsker mere og permanent plads i Jernbanebyen er det fordi vi kan se, at de to projekter er skabt af de samme tanker og idealer:

### Grøn profil, grønne visioner

Ligesom Jernbanebyen er Byens Steinerskole bygget på bæredygtighed. Rudolf Steinerskoler har rødder i biodynamisk jordbrug og en pædagogik som forbereder børnene til selvstændigt og kreativt at kunne fungere selvforsynende.

Vi arbejder aktivt med at flytte undervisningen ud af klasselokalet og ind i naturen. Vores elever har en aktivitetsbaseret hverdag med pasning af have, høns og bier. Alle børn er med i tilberedning af det daglige økologiske og vegetariske måltid og får i praksis kendskab til råvarernes vej fra jord til bord. Skolens elever vil være de ideelle ambassadører for den grønne omstilling der ønskes i Jernbanebyen og bidrage til at højne den grønne profil for området.

### Fællesskab og synergi

Vi ser skolen som en del af sin omverden. En skole er et komplekst system af relationer og fællesskaber, som rækker langt ud over dens egne fysiske rammer, og som både farver og farves af sit lokalmiljø. En skole er ikke en lukket enhed, men en levende organisme, i samspil med sin omverden.

Byens Steinerskole samarbejder aktivt med sit lokalmiljø, og vores visioner er i høj grad formet med Jernbanebyen i sigte. Med planer om at dyrke relationerne, skabe samarbejde og synergi. Vi er allerede startet med Aarstiderne og BaneGaarden, og vi ser frem til lærings- og kundskabsrelationer forankret i både baneområdets og virksomhedernes særpræg og glæder os til at åbne dørene og invitere til en svingom til vores sæsonfestivaler, julebasar og koncerter samt tilbyde relevante foredrag og workshops for voksne som børn.

### Mangfoldighed og international profil

Ligesom Jernbanebyen ser Byens Steinerskole diversitet som en ressource og en værdi i sig selv. Med både en dansk og en international linje har skolen en divers profil, med børn og forældre fra hele byen, og fra mange forskellige nationaliteter og baggrunde. På længere sigt arbejdes der på at etablere Steiner HF - en Nordisk ungdomsuddannelse i samarbejde med steinerskoler i nord.

### Kreativitet og håndværk

Med stærke traditioner inden for de håndværksmæssige og kreative fag vil Byens Steinerskole støtte op om Jernbanebyens historie og identitet, og vil med sine værksteder, musikliv og åbne arrangementer være en integreret del af livet i bydelen. Og vi byder ikke bare på os selv! Vi har blandt andet etableret et samarbejde med Det Kongelige Danske Musikkonservatorium og Mangholm økologisk besøgsgård - og disse organisationer vil naturligt bidrage til hverdagen i den fremtidige Jernbanebyen.

### Iværksætterånd

Vi kommer med et ukueligt, kreativt og stærkt iværksætterbagland. Byens Steinerskole har allerede vist, at den bygger på et fællesskab af ildsjæle, som både kan og vil drive skolens visioner og idealer om fællesskab, samarbejde, miljøbevidsthed og kulturelt udsyn videre. Ikke bare fra skolens ledelse og administration, men også i det engagement, der findes i forældrene. I Steinerskolen er alle aktive deltagere, og alle hjælper til - om der skal slæbes møbler, males hegn eller skures toiletter. Den iværksætterånd og det engagement er drivkraften i et projekt som Jernbanebyen.

### Fleksible rammer

Byens Steinerskole vil størrelsesmæssigt og identitetsmæssigt vokse organisk med bydelen, og vil igennem fleksibelt og transformativt byggeri dynamisk kunne tilpasse sig fysisk til omgivelserne i takt med at bydelen udvikledes og dermed bidrage med flere skole- og børnehavepladser samt på sigt et gymnasium i et hastigt voksende miljø.

Det er tydeligt, at Jernbanebyen og Byens Steinerskole er som skabt til hinanden. Født af de samme idéer, drømme og idealer. Vi vil kunne supplere hinanden på grønneste vis i målet om at få vores fælles visioner til at manifestere sig i den virkelige verden.

Vores bøn til jer er blot, at vi får den permanente plads der er behov for, for at drømmen kan blive til virkelighed.



Byens Steiner Skole is one of only two International Waldorf schools in the entire world. This would make Jernbanebyen attractive for the international professionals. In fact, despite having options to move to New York, my family has chosen to stay in Copenhagen because of this school

Sebastian Rottmair  
Employed at the United Nations



Byens Steinerskole repræsenterer nok den mest moderne (ud) dannelse inden for bæredygtighed, da samspillet med naturen fungerer som grundpræmis i alt på skolen. Det viser sig i bl.a. i det faglige stof, årstidsrytmen, mærkedage, materialer, interiør, den daglige vegetariske madlavning og den nærliggende natur, som udvidet klasseværelse. Alt sammen noget som vi herhjemme mærker udvikler vores børns syn på fællesskabet med naturen og omverdenen.

Signe Lindstrand  
Lærer og Cand. Mag. i  
Moderne Kultur og Kulturformidling



Byens Steinerskole stræber efter kulturel mangfoldighed i en urban kontekst med en forpligtelse til at integrere naturen i den daglige undervisning og give forståelse for naturens betydning og ressourcer

[www.byenssteinerskole.dk](http://www.byenssteinerskole.dk)



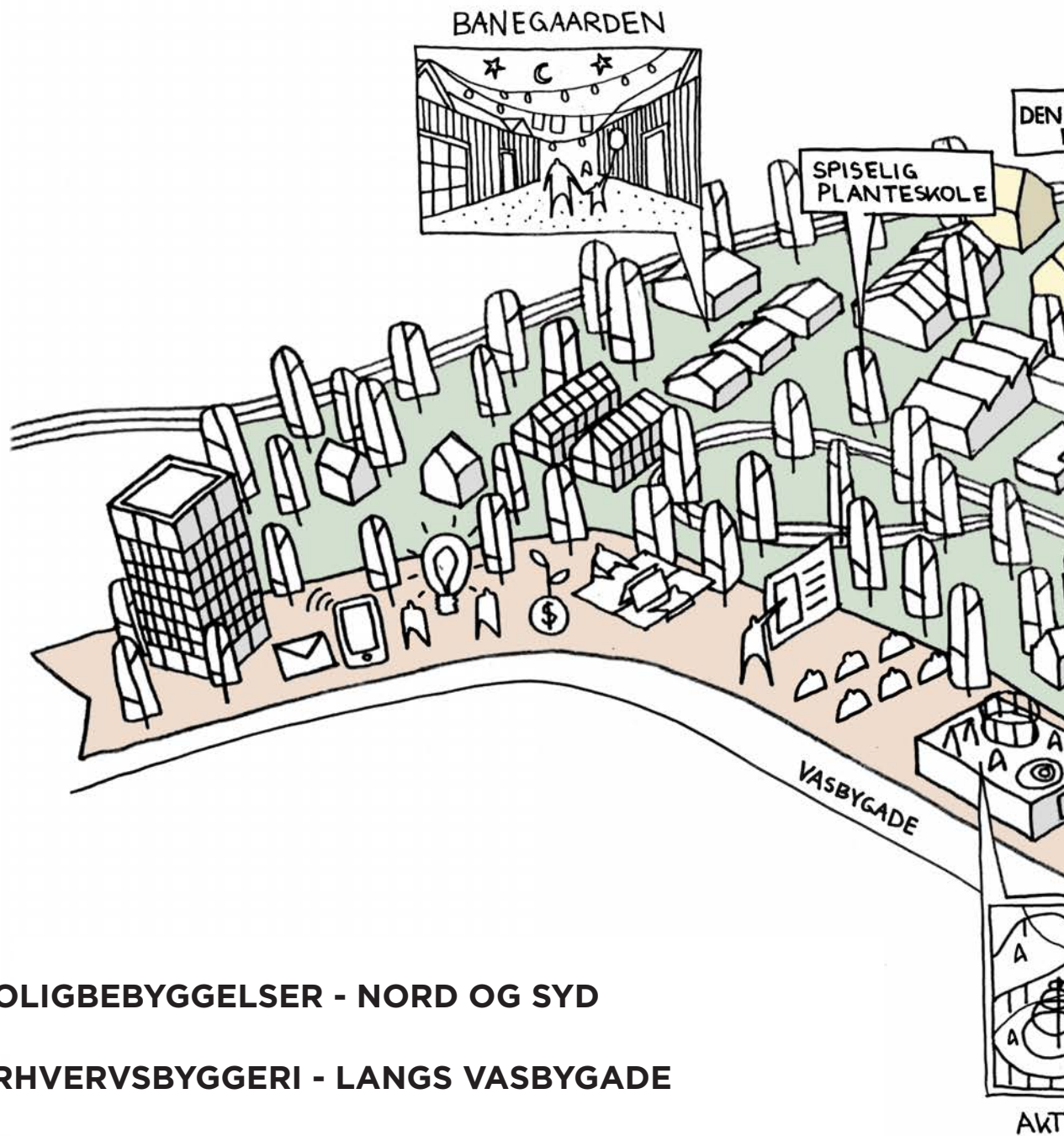
Kontakt

**Skoleleder**  
Frederikke Larsson

**Administrativ leder**  
Stine Guldmann

[www.byenssteinerskole.dk](http://www.byenssteinerskole.dk)

# FORSLAG TIL JERNBANEBYENS UDVIKLING



**BOLIGBEBYGGELSER - NORD OG SYD**

**ERHVERVSBYGGERI - LANGS VASBYGADE**

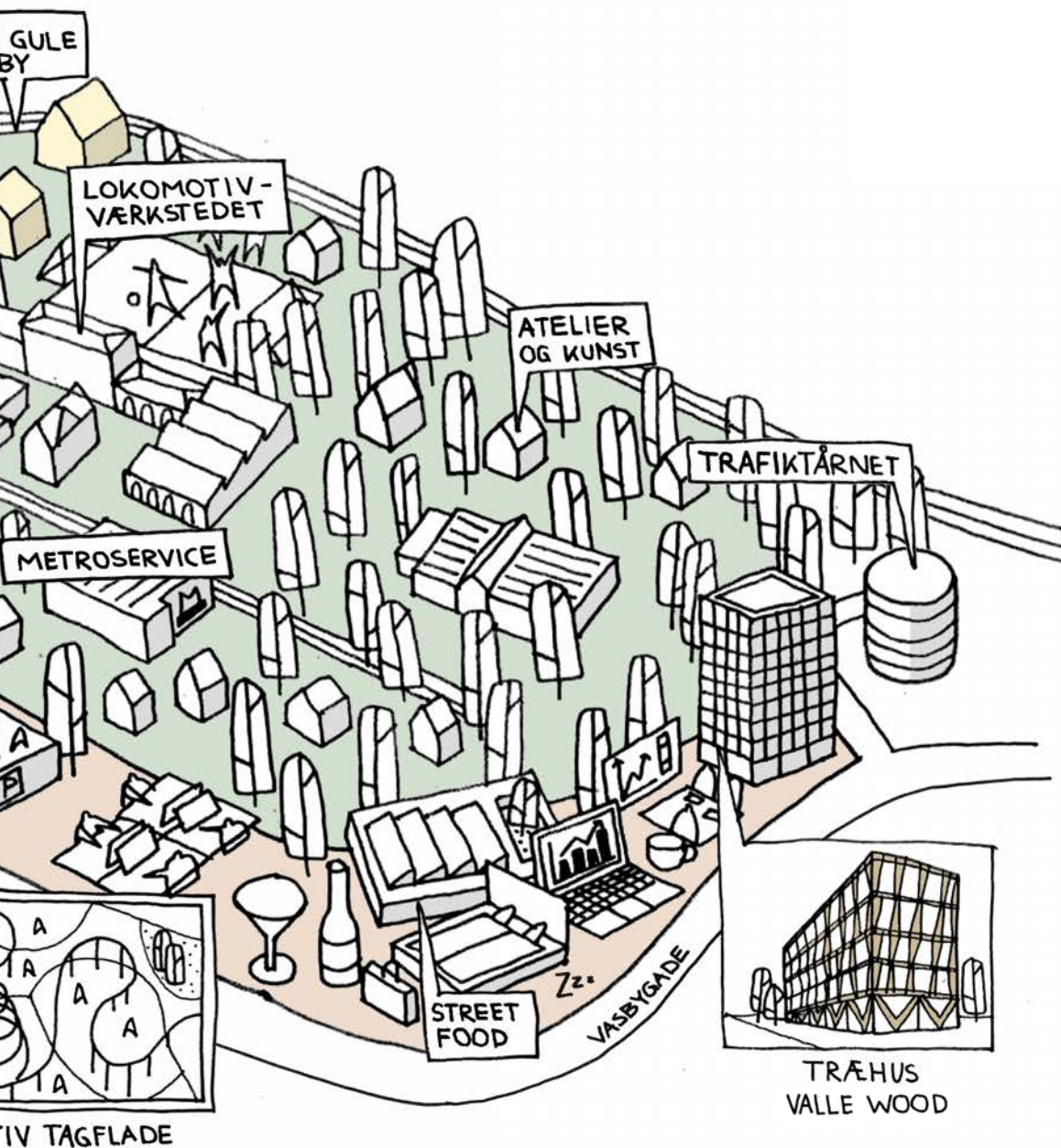
Vores idé til udviklingen af Jernbanebyen tager afsæt i grundejernes vision om, at det skal være en bydel for alle, og bygger videre på de 5 hovedprincipper for positiv byudvikling. De 5 hovedprincipper handler om 1) at fastholde områdets særlige kultur, 2) at etablere en grøn bydel, 3) at skabe fællesskaber i balance mellem det aktive og det rolige hverdagsliv, 4) at udvikle en klimavenlig bydel og 5) at udvikle bydelen sammen med ildsjæle og interessenter med lange tidsperspektiver.

Vi ønsker med vores idé at konkretisere intentionen om, at erhvervslivet og beboerne kan få større gavn af hinanden som et bud på et 6. hovedprincip for positiv byudvikling. For den gode by er en blandet by, og vi

ønsker at præge den kommende lokalplan- og masterplansproces på en måde, hvor erhvervsbyggeriet tænkes strategisk ind fra starten.

Strategien baserer sig på en erhvervsvision, der både tager fat i de positive tendenser, som allerede findes i området, og som samtidig anviser en fordelagtig placering og koncentreret af fremtidige erhverv, så der skabes størst mulig synergi mellem boliger og erhverv.

I forhold til at tage fat i de eksisterende tendenser foreslår vi, at erhverv i boligområderne indskrives i de eksisterende byggerier, der ligger i området i dag. Karakteren af erhverv kan i disse områder basere sig på startups, mindre virksomheder og lokale aktører



samt ildsjæle. Banegaarden, som i dag findes i de eksisterende trælader, er et positivt eksempel på en type lokalforankret erhverv, der understøtter Jernbanebyens karakter og inspirerende miljø.

Den anden del af strategien, som handler om den ideelle placering af fremtidige erhverv i den større skala, baserer sig på ideen om at etablere et erhvervsbælte langs Vasbygade mod syd. Ved at koncentrere fremtidige erhverv i dette område, som anvist i ovenstående illustration, kan erhvervsbyggeriet og boligbebyggelserne drage positiv fordel af hinanden.

Erhvervsbæltet vil fungere som en bygningsdefineret støjfskærmning langs Vasbygade og vil på den

måde øge kvaliteten af og muligheden for udeophold i hele den øvrige bebyggelse. Erhvervsbyggerierne skal have aktive stueetager og derved være inviterende og attraktive for boligbebyggelserne og lokalområdet. Centralt i erhvervsbæltet foreslår vi at etablere et parkeringshus med en aktiv tagetage, som ikke alene vil bidrage til erhvervsbæltets støjfskærmende kvaliteter for det øvrige område, men også til livet mellem husene. Koncentreret overfladeparkering betyder flere gående beboere til og fra parkeringshuset. I hver ende af erhvervsbæltet foreslår vi at etablere to strategisk placerede, høje kontorbyggerier i træ, som vil markere Jernbanebyens østlige og vestligste punkt.



Kortet over viser et eksempel på en ny bydel, hvor det dominerende træk er små matrikler. Der er altså ikke tegnet bygninger ind på kortet.

## En bydel, hvor små og mellemstore projektudviklere og arkitekter har mulighed for at komme ind på udviklingsmarkedet.

Idéen går ud på at skabe en ny type bydel, hvor grundene er så små, at det teoretisk er muligt for private at investere i en byggegrund til egen bolig, eller nye projektudviklere at komme helt ind i byen. Der er lagt op til at hver matrikel skal repræsentere et selvstændigt projekt. Sælger sætter en minimumspris, for at sikre en fornuftig salgspris. Ved en øget bebyggelsesprocent, så kommer der en tillægssum ved færdigt byggeri på de ekstra m<sup>2</sup>.

Grundtanken er at få et større mangfold ind på bolig,- og udviklingsmarkedet. De små matrikler skaber en ramme, hvor flere idéer, drømme og visioner kan virkeliggøres af flere, end de klassiske aktører. Hvor er det muligt at bygge en unik privatbolig på 500 m<sup>2</sup> inde i byen, eller hvor kan den mellemstore virksomhed bygge deres eget lille domicil? Hvor kan den store virksomhed bygge deres showcase? Hvor kan 2 nye udviklere slå sig sammen og endelig bygge deres originale koncept centralt? Hvor bygger flergenerationsfamilien deres drøm, uden at skulle ud af byen, eller ty til eksisterende bebyggelse?





- *Hvordan bidrager idéen positivt til realisering af visionen om Jernbanebyen?*

Idéens realisering vil få en regnbue af aktører ind i bydelen, som vi ikke har set tidligere. Herigennem skabes en reel variation og mangfoldighed som ellers kun imiteres i andre nye bydele gennem variation i arkitekturens facader dikteret af en lokalplan. Bydelen, eller kvarteret vil få sin egen stemning og historiefortælling som diskuterbart ikke ligner på noget vi ellers har set herhjemme i stor skala siden brokvarterenes fremkomst.

- *Hvor i Jernbanebyen tænkes idéen realiseret?*

I forslaget er eksperimentet lagt i syd, da der her er færre følsomme bygninger og derfor mere jomfrueligt land. I princippet kan idéen effektueres hvorsomhelst, og i større eller mindre grad, men skal det have den ønskede effekt, må området være stort nok til at føles som et kvarter i sig selv.

- *Hvem skal bidrage til at realisere idéen – og hvordan?*

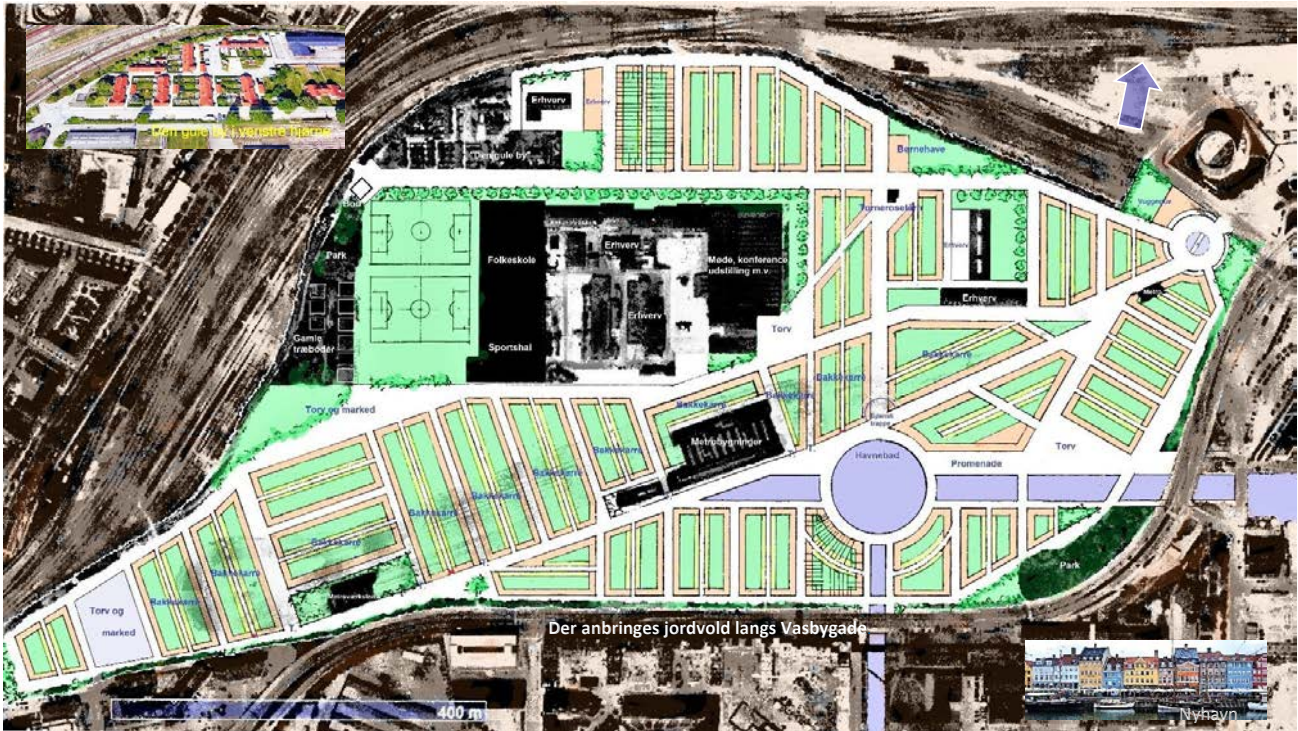
I første omgang skal eksisterende grundejere og kommende forslagsstillere (konkurrenceteams) ønske at implementere idéen i en masterplan. Herefter er det et samarbejde med kommunen, som med politikerne skal vedtage den endelige lokalplan. Selve realiseringen sker af private, når der åbnes for grundsalg.

Peter Nørøxe



Vesterbros matrikulering.

## Jernbanebyen slipper folkeligheden løs, og lader husene afbilde beboerne, der selv ejer og betaler.



Figur 1: Skitseforslag med parceldelte karréer i maksimalt fire etager med eventuel tagetage, have på mindst 1/3 af grundarealet og med en parkeringszone på 5.4 meter i parcelbredden langs baggaden. Kanal- og husreference til Nyhavn.



Figur 2: Snit I parceldelt karré med haver bag gadehusene og parkering mod baggaden. Skelhækkene går fra havefacaden helt til baggaden.

Metroarealet, hvis skygge anes i planen figur 1, foreslås overdækket med en konstruktion, som kan bære lettere huse i fire etager. Overdækningen kamufleres af en bakke, som gaderne går hen over, og som husene trappes op og ned ad, hvorved sydsiden opnår ekstra læ og kanalbredderne gøres ekstra attraktive. Forlængelse af de eksisterende kanaler ind i Jernbanebyen vil sammen med indretningen af stueetagerne i de tilgrænsende karréer kunne skabe et alternativ til Nyhavns trækplaster, samtidig med at beboere med interesse for båd vil kunne få en sådan i kanalerne. Det store cirkulære bassin vil naturligvis kunne indrettes med badeområde.



Figur 3: Referencer I form af enfamiliehuse i fire etager på Borneo-øen i Amsterdam, bakken på via Quattro Fontane i Rom med kig ned til kirken og obelisk ved den Spanske trappe, hvis attraktion og klimatiske betingelser selvfølgelig ikke kan eftergøres med en mere ydmyg sydendt "Danske trappe". Dog, hvis blot et par procent af fremmødet i Rom blev til virkelighed i København, ville succesen være hjemme. Alle fotos: Google Earth 2020.



Den sydvendte Danske Trappe kunne være opvarmet ved hjælp af solenergi fanget i selve trappen, så den tørrer hurtigt og er behageligt varm. Karréen omkring trappen kan formes til at modtage en mere pompøs trappe end planen antyder. Der kan man så sidde og betragte livet og de badende i bassinet lidt fremme.

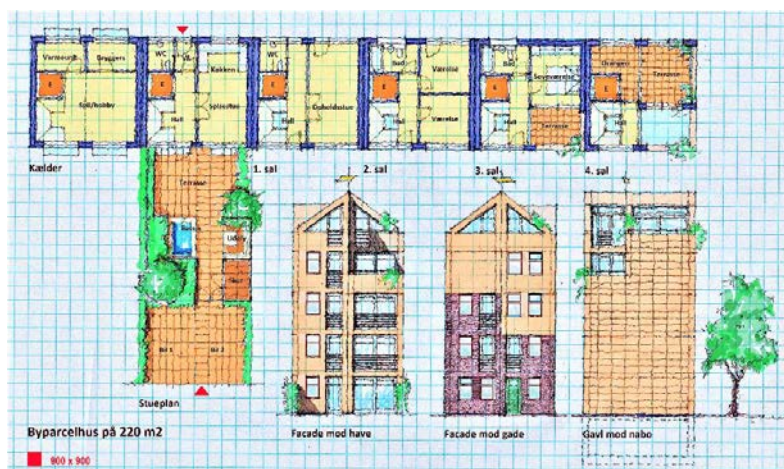
Den parcelopdelte karré er tilpasningsdygtig til at modtage bygninger i forskellig størrelse og til forskelligt formål, og de fleste af de viste karréer vil derfor rumme både boliger og erhverv, og nogle desuden institutioner til borgernes service. Der kan være både enfamiliehuse og enkelt-opgangshuse i 4 etager spredt rundt i alle karréer, som således ikke rummer større boligbygninger end dem i det ældste København.

Med de foreslåede byhuse, som på Borneo-øen og i vores gamle købstæder, er det borgerne selv, der billedliggøres af bygningerne, og ikke investeringskapital eller en boligforening. Når folkeligheden således fremvises, vises samtidig samfundets demokrati. Det er bedre end et stykke prangende moderne arkitektur, der udtrykker sig hen over hovedet på folk.

Det første man mødes af, når man kommer til Jernbanebyen, er den gamle lokomotivdrejeskive, med et gammelt istandgjort damplokomotiv på. Sporene peger allerede nogenlunde mod den vigtigste hovedfærdselsåre i den viste plan. Det næste der opleves, er et festligt varieret levende billede af mange borgeres indflydelse på deres bygninger og af så rare gaderum, at man må sænke farten for at fange det hele, for her er i tidssvarende oversættelse alt det, der kan gøre en by både rar og tryk at opholde sig i, og som man ellers kun finder i få tilbageværende uspolerede bykerner. Væk med forstæder og alt det monstrøst dominante, som berører alle byer – også København – muligheden for at møde sine borgere med en tiltrækkende urban udvikling.

Hvordan kan det gøres? Den enkelte bolig kan være et personligt valg mellem et antal byggesystemer og et antal påklædningsmuligheder, der i kombination med varierede størrelser resulterer i, at ikke to bygninger er helt ens. Hvis en udstykning af jordlodder finder sted, og folk selv kan vælge, og derefter kan henvende sig til et af mange forskellige konsortier med rådgivere og entreprenører, der alle er indstillet på hurtigt og billigt at imødekomme folks ønsker, lader det sig gøre. Man kan tage én karré ad gangen, og alle konsortier kan så have mindst et hus i hver karré. DSB og Freja kan styre opgavefordelingen og have et centralt rådgivningskontor, der henviser folk til et relevant konsortium, som til gengæld er ivrigt efter at gøre sagen til en succes, for siden at kunne være med andre steder. Der bør udarbejdes en lokalplan for hver karré, og følgende principper foreslås:

1. En maksimal grundbredde for enfamiliehuse (13.5 m foreslås).
2. En maksimal grundbredde for socialt boligbyggeri med en enkelt opgang (27 m foreslås).
3. Ikke to nabobygninger har samme farve og tekstur, men en palet af farver kan måske fastlægges.
4. Formgivningen af bygningerne underlægges et hul-i-væg princip, som kan danne grundlag for udvikling af en folkelig byggeskik, der viser samfundssind ved at demonstrere hensyntagen til de andre.
5. Alle huse ser danske ud og understøtter ideen om en dansk byggekultur, men kan godt kan inspireres udefra.
6. Ved boliger skal mindst 1/3 af grundarealet være have, mens en 5.4 m zone mod baggaden forbeholdes parkering. Boliger bør ikke være højere end 4 etager plus tagudnyttelse/tagterrasse.



Figur 4: Eksempel på stort enfamiliehus med elevator, som en familie måske kunne ønske sig det, mens andre vil have smag for en anden fremtræden.

Forslaget lægger vægten på bymiljø – ikke på arkitektur. Det gør op med tidens fejlslagne byggepraksis. Dette er en enestående chance for at skabe egentlig bymæssighed. Det anviser en ny praksis, som over tid kan gøre hele byen bymæssig ved at erstatte blokbebyggelsernes triste forstæder med rigtig by med huse med egen gadedør.

- Jep Loft / Arkitekturoprørers konsortium

## 60. Jernbanebyen skal bryde med mange års fejlagtig praksis i byggebranchen.

Siden Første Verdenskrig er man holdt op med at bygge egentlige byer. I stedet er der bygget forstads kvarterer, villakvarterer, industrikvarterer m.m. Det omfattende byggeri efter Anden Verdenskrig har på afgørende punkter fejlet. Der er ikke skabt gode bymiljøer med værdi for andre end dem, der bruger husene. Ørestaden og byggerierne på havnene i hele Danmark (og særligt i København) er nedslående beviser herpå. De gode bymiljøer findes i de gamle bykerner og i de nyere kvarterer, der blev bygget før Første Verdenskrig, herunder brokvartererne, inklusive kvarteret omkring Sønder Boulevard nord for Jernbanebyen.

Der er for os ikke længere nogen tvivl om, at byggebranchen og den almindelige befolkning har stået langt fra hinanden. Der er i samfundet en udbredt fortvivlelse over det kedelige nybyggeri og de skadelige nedrivninger, der er sket i de ældre bykerner. Men lægfolkene er ikke blevet hørt. Fagfolk har ment sig hævet over kritik. Byggebranchen synes at have mistet forbindelsen til befolkningens flertal. Dette er ved at forandre sig nu. Der lyttes til vores kritik, og mange arkitekter erklærer sig enige i den. Men endnu har det ikke sat sig spor i byggeriet. Lad Jernbanefolkene lægge det første spor.

Arkitekter er uddannede til at bygge store huse, eller 'særlige' huse – enten til særlige formål eller til særlige bygherrer. De har ikke lært at bygge almindelige, mindre huse, der indgår i en større, harmonisk sammenhæng og derved skaber liv, trykthed og atmosfære. Boligbyggeriet har været tegnet for bygherrerne, ikke for beboerne. Det har kunnet fortsætte i flere menneskealder, fordi de boligsøgende ikke har et frit forbrugsvalg. Man må tage det, der findes på det sted, hvor man gerne vil bo.

Et lignende misforhold mellem kvaliteten af det udbudte og det, som køberne ønsker, ville ikke kunne opstå i f.eks. bilbranchen eller møbelbranchen. Her vil markedskræfterne gøre sig gældende, og derfor er biler og møbler med klassisk design i høj kurs. Hvis BLOX eller Østerport II havde været biler, var de aldrig blevet produceret; ingen fabrikant ville bruge milliarder på at provokere og genere sine kunder (og BLOX er da også blevet en gigantisk økonomisk fiasko). Boligbyggeriet har været moderne blot for at være moderne, og dermed er det ikke blevet menneskevenligt. Ofte er tiden hurtigt løbet fra det. Det er ikke de ældre kvarterer, men derimod den nyere betonblokke, der er blevet gammeldags. Vi ser nu relativt nye boligblokke blive revet

ned. Måske har der været en angst blandt arkitekter for ikke at være moderne. Konsekvensen har været dårligere trivsel og ringere livskvalitet for millioner af mennesker. De ghetto-fremmede byplaner har ydermere avlet kriminalitet.

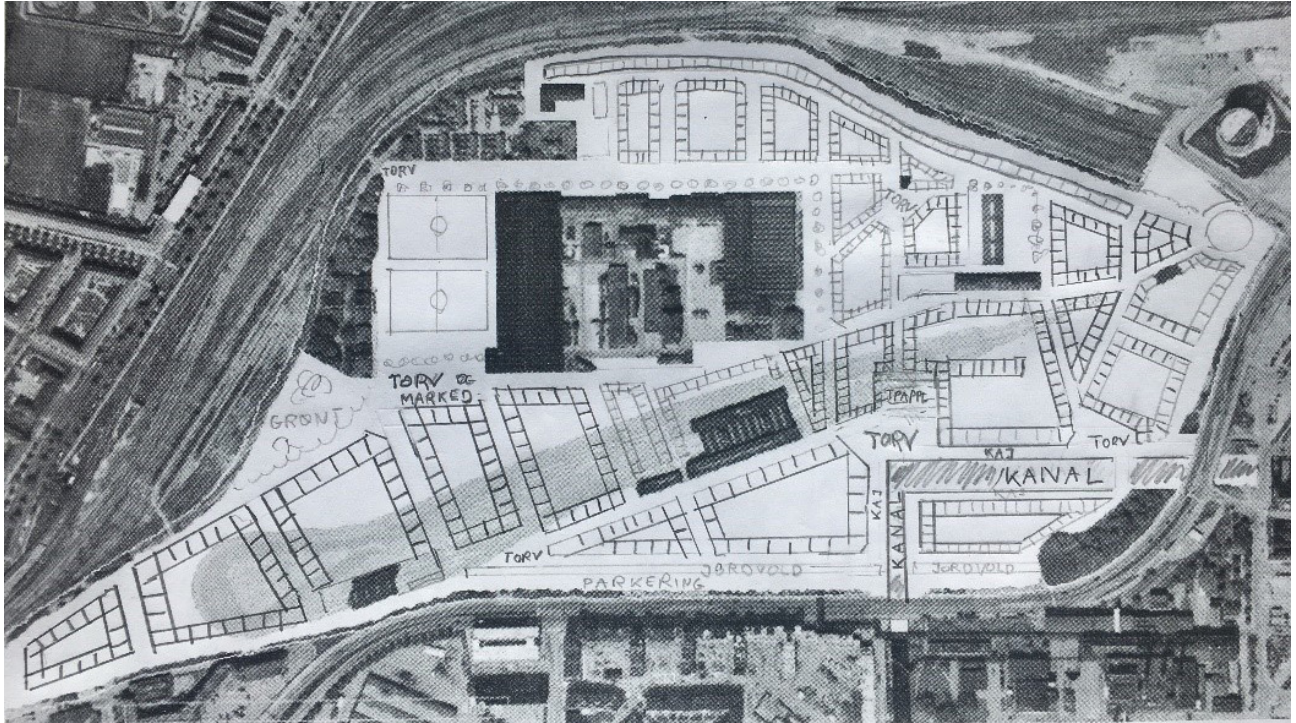
Med rette eller med urette føler Arkitekturoprøret sig på bedre bølgelængde med de kommende brugere af Jernbanebyen end fagfolkene i byggebranchen. Vi er ikke i tvivl om, at vores forslag vil give husene en højere beliggenhedsværdi (og dermed en større værdi for bygherren) end traditionelt, moderne byggeri i en byplan, der er lagt efter en lineal. Vi ønsker med Jernbanebyen at gøre op den fejlslagne byggepraksis. Her er en enestående chance for at skabe et egentligt bykvarter midt inde i byen. En sådan kommer ikke igen. Derfor må fejltagelserne, som man ser i næsten alle nye bykvarterer (for eksempel på Teglnholmen lige syd for Jernbanebyen), ikke gentages.

Vi lægger hovedvægten på bymiljøet – ikke på arkitekturen. Store huse som Hornbækhus og Vestersøhus berømmes som fin arkitektur. Men for bymiljøet er den slags byggeri dræbende. Det skaber ingen byrum. Det samme gælder punkthuse som Blidahpark. Og hvis byplanen lægges efter en lineal, kan der heller ikke skabes en egentlig by med atmosfære. Selv attraktive områder som Kartoffelrækkerne og Brumleby er områder for de få udvalgte. Det er ikke bykvarterer for os alle.

Vi forventer, at Jernbanebyen med dens fine bymiljøer ved kanalen og på de små torve vil tiltrække beboere fra Teglnholmen og andre omkringliggende kvarterer og dermed give noget – ikke bare til dens egne beboere, brugere og besøgende turister, men til hele nabolaget. Dette kan i nogen (om end mindre) grad også siges om Sluseholmen, men derudover har det desværre været hovedreglen, at nybyggeri tager fra omgivelserne uden at give noget tilbage. Det gælder ikke kun i København; det ses i udbredt grad på havneområder overalt i landet.

Grundidéer for Jernbanebyen:

1. Den skal være en by i byen – ikke et forstads kvarter
2. Alle de gode bygninger skal bevares
3. Byen skal være et trygt og hyggeligt sted med liv og atmosfære
4. Byplanen skal have et organisk præg og ikke fremstå som planlagt efter en lineal



5. Der skal være husrækker og karréer
6. Parcellerne skal være små
7. Der skal ikke være højhuse, punkthuse eller boligblokke
8. Der skal ikke være huse af glas eller stål
9. Der skal ikke være store huse (bortset fra dem, der bevares)
10. Der skal være mange samlingspunkter, fx torve og en kanalkaj
11. Der skal være bymæssige gaderum og grønne gårdrum
12. Det skal være let at komme ud af husene (en dør i hver parcel)
13. Døre og vinduer skal være opretstående huller i mur
14. Husene skal signalere, at de ligger i København - gerne i en klassisk stil (inspireret af jernbanebyens gule huse, Københavns indre by eller brokvartererne)
15. Husene skal være forskellige (og gerne i forskellige farver), men indgå i en harmonisk helhed

Specifikke idéer til byplanen:

1. En grøn jordvold langs Vasbygade danner sammen med den eksisterende banevold en vold omkring byen, der skærmer for støj, fungerer som et grønt område og skaber tryghed. På volden kan der anlægges en sti, ligesom der var på byens gamle volde.
  2. Metro-anlægget overdækkes, og der bygges hen over de opståede bakker.
  3. I det sydøstlige hjørner forlænges to kanaler til at mødes. Der opstår en havnebrügge med sol. Der anlægges en trappe på bakkeskråningen – "Den danske Trappe".
  4. Der bygges lange husrækker, bestående af mange, mindre, forskellige huse langs jordvoldene for at skabe vægge, der giver hyggelige og trygge byrum
  5. Parkering kunne bl.a. ske uden for jordvolden langs Vasbygade.
  6. Der skabes bl.a. torve ved kanalen, ved den fine 'accisebod' ved gangtunnelen under banen i det nordvestlige hjørne og ved tårnet i den nordlige del af byen.
- Jep Loft / Idékatalog indsendt af Arkitekturoprørets arbejdsgruppe.

## 61. Ideer til udvikling af Jernbanebyen

Tak for invitationen til at give ideer til den kommende byudvikling af Jernbanebyen. Jeg tillader mig her at komme med 3 ideer, alle med udgangspunkt i den ambitiøse 5-punkts vision for bydelen:

### Idé nr 1: Lav en tværfaglig udviklingsplan for hele Jernbanebyen

Det fremgår af Københavns Kommuneplan 2019, at udviklingen af Jernbanebyen skal baseres på en helhedsplan for området, så der skabes sikkerhed for at de mange forskellige ønsker til arealanvendelsen bliver undersøgt og vurderet i en helhed, inden der træffes konkrete dispositioner mht nedrivning og nybyggeri mv.

Denne præmis er åbenlyst fornuftig i forhold til at realisere de mange visioner, der allerede foreligger for denne nye bydel, men jeg vil anbefale at lægge et lag ovenpå den fysiske helhedsplan, så der bliver tale om en bredere funderet tværfaglig udviklingsplan.

Det tværfaglige element er væsentligt, fordi der i udviklingen af Jernbanebyen skal tages stilling til mange andre forhold end de rent fysiske. Dels er tilrettelæggelsen af selve udviklings- og planprocessen vigtig for at skabe opbakning og engagement fra borgere og brugere – og dermed øge chancerne for en levende bydel på langt sigt. Dels kan der være behov for at iværksætte nye strategier og organiseringer, hvis den nye bydel skal fungere optimalt som en ramme for fortsat udvikling efter ibrugtagning.

Der er i de seneste 10 år indhøstet mange positive erfaringer med sådanne tværfaglige udviklingsplaner. Realdania introducerede modellen i forbindelse med 4 byudviklingsprojekter (Køge Kyst, Fredericia Kanalby, Nærheden og Ringkøbing K), og siden er den blevet brugt også af andre kommuner. Jeg har personligt været med til at udvikle og anvende modellen i Køge Kyst-projektet og videregiver gerne erfaringer herfra.

Tværfaglige udviklingsplaner forudsætter mange forskellige kompetencer hos de teams, der deltager i den forestående konkurrence. Derfor er det vigtigt at indarbejde dette hensyn allerede i udvælgelsen af de bedste tværfaglige teams.

### Idé nr 2: Brug midlertidigheden som en lærende proces

Der er efterhånden indhøstet mange erfaringer med midlertidighed i store byudviklingsprojekter. Typisk kan kunstnere, foreninger og andre aktører undervejs i den lange byudviklingsproces have glæde af at bruge eksisterende bygninger til deres forskellige formål, gratis eller til en lav husleje. Og disse aktørers tilstedeværelse i området kan i sig selv gøre stedet mere interessant både for investorer og kommende beboere.

Problemet er imidlertid ofte, at de midlertidige aktiviteter forsvinder igen, når "den egentlige byudvikling" går i gang. Min anbefaling her vil være, at projektet for Jernbanebyen systematisk opsamler erfaringer fra en række forskellige midlertidige aktiviteter, sådan at der kan tages stilling til, hvilke aktiviteter som skal fortsætte (evt i andre lokaliteter) i den permanente bydel.

For at dette skal lykkes i praksis, vil jeg anbefale at reservere arealer (fx stueetager i nye bygninger) til foreninger, socialøkonomiske virksomheder og andre aktører, som ikke er i stand til at betale en normal husleje.

### Idé nr 3: Integrer byggefællesskaber i byudviklingen - efter tysk forbillede

Det nævnes direkte i Københavns Kommuneplan 2019 og i projektets vision, at der skal åbnes for nye boligformer i Jernbanebyen – med henblik på at skabe større diversitet end normalt i Københavns byudviklingsområder.

Blandt de nye boligformer vil jeg anbefale at planlægge for byggefællesskaber efter den model, der anvendes i mange tyske byer, bl a den sydtyske by Tübingen, hvor denne model har været dominerende i byudviklingen gennem snart 20 år. Essensen i modellen er, at grupper af kommende beboere slår sig sammen, udvikler deres egne boliger og selv påtager sig rollen som bygherrer, naturligvis baseret på en stærk professionel rådgivning.

Byggefællesskaber findes i Danmark endnu kun i begrænset omfang og overvejende i en mindre bymæssig kontekst end Jernbanebyens. Hvis ideen skal realiseres i større skala, vil jeg foreslå

- at der i udviklingsplanen for Jernbanebyen reserveres et passende stort areal til byggefællesskaber (fx 2 ha, svarende til ca 200 boliger).
- at grundene sælges i mindre formater – og fleksibelt tilpasset ønskerne hos de enkelte byggefællesskaber
- at grundsalget tilrettelægges, sådan at de interesserede grupper konkurrerer på projekternes kvalitet (og ikke på prisen)
- at udviklingssekabet faciliterer dannelsen af grupper omkring de enkelte projekter, enten selv eller via et andet selskab (fx AlmenR)

### Afslutning

Som det fremgår ovenfor, har jeg arbejdet professionelt med byudvikling i mange år. Hvis det har interesse, uddyber jeg gerne ovenstående idéer.

- Jes Møller

## 62. Danseparadis

Jeg arrangerer Bachata og Argentinsk tango og repræsenterer dermed de mange arrangører, der kæmper med at få økonomien til at hænge sammen pga. store lokalelejer eller krav om ikke at måtte tage betaling ved lån af kommunens lokaler, eller at man skal oprette en forening for at kunne bruge lokalerne.

Dette står i modsætning til de tusindvis danseglade Københavnerne på den anden side der gerne ville dyrke deres passion mange gange ugentligt; men hvor også deres økonomi bliver den begrænsende faktor.

Vi har "Kedelhallen" på Frederiksberg som er mange danseres samlingspunkt; men den kan SLET ikke dække det massive behov der er for den slags steder.

Så er der Reffen - men den ligger ikke centralt og hallen er for stor til langt de fleste arrangementer. Teglværket er også for stort og for dyrt.

Islandsbrygge kulturhus er fint men er også for ofte optaget og er en anelse for dyrt for de fleste arrangører.

Ønske: Et "Danseparadis" med flere haller i forskellige størrelser på området - en god brug af remiserne? - MEGET gerne med et udendørs dansegulv a la. Dansepladsen i Fælledparken.

Det hele omgivet af træer og grønt som alle her på Sluseholmen savner, trods kanalerne.

Appropos kanaler: Lad dem fortsætte ind i området fra havneområdet og skab liv med dem også.

Et "Danseparadis" med flere haller i forskellige størrelser på området. - MEGET gerne med et udendørs dansegulv a la. Dansepladsen i Fælledparken. Det hele omgivet af træer og grønt som alle her på Sluseholmen savner, trods kanalerne.

Det bidrager med liv og glæde og kan blive et nyt, naturligt samlingssted for de mange Københavnerne, der har dansepassionen men hvor det er for dyrt fordi der er for få steder man har gode forhold.

Før kanalerne videre ind fra Aalborg Universitet og tilbage til Teglhølen og skab liv med dem også.

Det giver mulighed for at få endnu flere Københavnerne til at opleve livet ved- og på vandet.

Dansepladsen: I- og udenfor enhver af de 3 store haller på området.

Kanalerne: Overalt i området. Det ville være perfekt med noget Japansk have inspireret miljø.

Forestil dig at sejle i kajak og opleve forskellige "miljøer" når du sejler igennem området.

Jeg kan bidrage imod en rimelig timebetaling (er MEGET ide-rig ;-)) Selvfølgelig skal der være et arkitektfirma ind over.

- *Christian Garrelts*

# Klima og bæredygtighed

## 4. Vi vil udvikle en bydel med et skarpt fokus på klima og bæredygtighed

Med etableringen af en helt ny bydel, har København en unik chance for at bringe nyeste viden om miljø- og klimateknologier i spil og fremme byens cirkulære kredsløb og deleøkonomi som et omdrejningspunkt for bydelens udvikling. Derfor vil vi udvikle den nye bydel på bæredygtige og klimavenlige principper. Vi ønsker, at Jernbanebyen skal bygges med løsninger, der kan bidrage til at fremme Københavns overordnede klimamål og desuden gøre bydelen i stand til at imødekomme fremtidens klimaudfordringer. Som en bæredygtig bydel ønskes Jernbanebyen DGNB-certificeret på både område- og bygningsniveau.

Store dele af Jernbanebyen ligger stationsnært i forhold til både Metro og S-tog. Områdets nærhed til kollektiv transport betyder, at bydelens biltrafik kan minimeres. Med mindre trafik følger mindre støj, og med parkering i fælles P-anlæg er der mere plads til at bygge gaderum med bynatur og byliv.

I Jernbanebyen skruer vi ned for biltrafikken og op for moderne og grønne transportformer med delebilsordninger, elbiler og fremtidens mobilitets-løsninger. Forbindelser til de nærliggende Metro- og S-togsstationer skal styrkes for at gøre det let ikke at tage bilen. Samtidig skal forbindelserne åbne området op mod Vesterbro, Kgs. Enghave, havnearealerne og resten af København.

### 63. Bedre forbindelser og tæt byggeri

Først og fremmest vil jeg appellere til, at Vasbygade bliver ført under jorden eller rettet ud, så den ikke slår en bue ind mod Enghave Brygge. Derudover bør metroklaringscentret graves ned eller flyttes længere ud af byen. Dette vil frigive dyrebare arealer tæt på vandet samt forkorte Vasbygade og derved mindske partikeludledningen fra bilerne.

Der bør skabes bedre forbindelser mellem den kommende Jernbanebyen, Vesterbro og Enghave Brygge f.eks. med broer.

Der bør bygges helt op ad banelegemet og dermed ikke anlægges græsarealer som f.eks. ved den kommende IKEA ved Dybbølsbro station. Årsagen er, at afstanden mellem Jernbanebyen og Vesterbro skal minimeres. Ydermere er det et fåtal der ønsker at opholde sig på et grønt areal tæt på banelegemet.

Hvad angår selve Jernbanebyen vil jeg stærkt appellere til, at der bliver bygget tæt og højt og desuden med høj arkitektonisk kvalitet. Argumentet er, at der er kraftig tilflytning til København og folk har svært ved at finde centrale steder at bo. Der er en uheldig tendens til, at der bl.a. opføres rækkehuse selv tæt på centrum, hvilket skaber dårlig by uden liv, kultur, restauranter etc. Høj densitet er forudsætningen for, at der opstår kvalitetsby. Paradoksalt nok, så frigiver højt byggeri desuden plads til parker og andet grønt.

- Martin Haupt-Jørgensen

### 64. Ny s-tog station

Jeg så på et oversigtskort, at der er en del af det planlagte område i det nordvestlige hjørne, som ligger mere end 600 m fra en station, og som derfor kun kan udvikles i mindre grad.

Man kunne imidlertid øge den i forvejen ret store nærhed til eksisterende eller kommende stationer, hvis man anlagde en ny S-togstation på Køgebugtlinien i eller lige efter svinget ved KAB-Huset/Den Gule By.

Den vil selvfølgelig ligge tæt på Sydhavn Station, men med udsigten til førerløse tog vil et nyt standsningssted formentlig kun betyde en mindre forsinkelse i forhold til de nugældende rejsetider.

- Peter Loft

## 65. Adgangsforhold Vasbygade

Jernbanebyen bliver ikke en succes, hvis ikke adgangsforholdene forbedres. Fordi jeg selv bor på Teglholmen, så virker adgangen til hele området afskåret på grund af den store og larmende vej Vasbygade.

Jeg vil derfor foreslå, at i tænker meget nøje over hvordan man kommer over til Jernbane området fra såvel Teglholmen, Enghave Brygge, havnen etc. Og gerne en løsning uden alt for mange lyssignal ophold til cykler, smalle "skumle" tunnel gange eller alt for stejle trappe satser via broer. Et godt byrum er nemlig også et sted, hvor det ikke er for besværligt at komme til. Lige nu er det ret besværligt pga. Vasbygade.

Mit ønske scenarie er, at i graver en lille del af Vasbygade ned, og lader trafikken køre under jorden på et beskedent stykke af vejen. Eksempelvis et mindre stykke lige omkring HC Ørstedsværket. Dette vil tillade en naturlig overgang

fra havnen og metro over til Jernbanebyen. Infrastrukturen for gående og cykler bliver simpelthen voldsomt forbedret i dette scenarie. En sådan løsning ville samtidig være en gave til byen, hvor i erstatter en lidt kedelig støjplaget vej, med en nyt stykke byrum som både kan bruges til ophold men samtidig indeholder en funktionel egenskab som letter adgangen til Jernbanebyen, Smart ikke?

Finansiering: Selvfølgelig koster det noget at grave et lille stykke af Vasbygade ned, men det kommer tifoldigt igen, fordi i kan sælge grundene dyrere hvis grundene er bedre integreret med de omkringliggende bydele.

Hvad i så beslutter jer for at bygge i selve Jernbanebyen vil jeg ikke vurdere lige nu, men det er sikkert, at adgangsforholdene komplementerer projektets endelige succes i fremtiden.

- *Jacob Ernst Seehusen*

## 66. Giv (rede)plads til mursejlerne i alt byggeri

Det er spændende visioner, der ligger bag udviklingen af Jernbanebyen: Det gamle skal bevares og samtidig skal den ny bydel udvikles med grønne løsninger som byggeri med grønne terrasser, haver og facader og med fokus på eksperimenter og nytænkning i byggeri og byudvikling. Bydelen skal udvikles på bæredygtige og klimavenlige principper og bidrage til at fremme Københavns overordnede klimamål. Derfor er det planen at DGNB-certificere Jernbanebyen på både område- og bygningsniveau.

Visionerne passer fint ind vore tanker om at bevare mursejlerne som en nøgleart for byernes luftrum. Mursejlerne giver os anledning til ro og fordybelse og løfter naturoplevelsen i byerne markant med deres luft akrobatiske flyvning - de gør luftrummet i byerne levende og er for mange selve lyden af sommer. Mursejlerne har i mange år boet vore bygninger, hvor de har fundet redepladser i revner og sprækker, især i det ældre byggeri som netop Jernbanebyen er et godt eksempel på.

Desværre er mursejlerne i markant tilbagegang og nu rødlistet som næsten truet. Det skyldes primært mangel på redepladser: Renoveringer og nybyggeri gør bygningerne tætte i klimaet navn, men gør samtidig mursejlerne hjemløse. Det er ekstra dramatisk for mursejlerne, dels fordi de er meget trofaste mod deres redeplads og ikke blot finder en ny, dels fordi de ofte yngler flere tæt på hinanden i samme bygning.

Lad naturen invadere arkitekturen

Derfor vil vi foreslå, at der i alt byggeri i Jernbanebyen indtænkes og prioriteres løsninger til mursejlerne tidligt i projektfasen, løsninger der naturligvis forener hensynet til klima og beskyttelsen af mursejlerne. Mangfoldige ideer hertil findes i pjecen "Byggeri og mursejlerne", der ligger på: [mursejlerne.dk/byggeri-og-mursejlerne](http://mursejlerne.dk/byggeri-og-mursejlerne). Pjecen giver bl.a. eksempler fra rundt om i Europa, hvor integrerede

løsninger bliver mere og mere almindelige. Herhjemme har jeg været involveret i det første (i øvrigt svanemærkede) nybyggeri af tagboliger, hvor der indbygges integrerede redesten i gavlene, se f.eks. her: <http://www.dagensbyggeri.dk/artikel/111898-byggeri-med-plads-til-mursejlere>. Og flere danske eksempler er på vej. Løsningerne er uden større omkostninger, hvis de prioriteres tidligt i projektfasen.

Her opstår der så et problem, idet DGNB-certificeringen (og svanemærket for den sags skyld) på bygningsniveau er utilstrækkeligt ved ikke at tilskynde til at bevare mursejlerne (det gælder desværre også for den igangværende revision af DGNB-certificeringen på bygningsniveau). Certificeringerne har primært fokus på vegetationen i form af grønne tage/ grønne facader på bygningerne og grønne områder omkring bygningerne, mens dyr/fugle som flagermus og mursejler inde i bygningerne ikke er i fokus og i flere tilfælde bliver modarbejdet, da f.eks. mursejlerne har behov for facader uden beplantning.

Mursejlerne er ét eksempel på en fugleart, som yngler i eller på bygningerne. Andre fugle er tårnfalk, allike, gråspurv, bysvale og husrødstjert, hvor sidstnævnte typisk yngler i områder som Jernbanebyen. Fugle udgør en central del af vor naturopfattelse på grund af deres synlighed i byerne (sammen med flagermus, som også er relevante) og deres tilstedeværelse i og på bygningerne er derfor med til at skabe et positivt billede af dem.

For at minimere forstyrrelser af faunaen anbefales en faunavenlig belysningspraksis i både anlægs- og driftsfasen - både indvendigt i bygningerne og udvendigt i områderne omkring bygningerne - uden at det går ud over sikkerheden bed belysningen. Lysforurening bør undgås mest muligt og belysning over vandret bør være en undtagelse. Også her er DGNB-certificeringen desværre utilstrækkelig, så faunavenlig belysning kræver ekstra fokus.

Hvis ovennævnte giver anledning til spørgsmål, stiller jeg mig gerne til rådighed for en uddybning.

- *Jesper Toft*

## Solenergi og Jernbanebyen – en bydel med energioverskud

Der har siden nullerne været en vision om at bygninger kunne være energiaktive og producere mere energi end de forbruger. I løbet af de kommende år ser det ud til at kunne blive til virkelighed. Region Hovedstaden har netop besluttet at investere 100. mio.kr. i solceller frem til 2025, og kan på den måde spare omkostninger til el med 14 mio.kr årligt, idet solceller kan producere strøm på f. eks hospitaler og i kontorer, når energibehovet til ventilation er størst. Planlægges det fornuftigt, kan solenergi også bidrage til at dække en ganske betydelig del af energiforbruget i nye bydele, ligesom solenergi i eksisterende bydele kan udgøre et stort potentiale. Jernbanebyen er en oplagt mulighed for at gøre sådanne visioner til virkelighed.

De eksisterende byområder har typisk sadeltage, som er velegnede til placering af solceller. Og i Jernbanebyen er der shedtage, der er endnu mere velegnede. Tagene er orienteret i alle retning, så solens energi kan udnyttes fra tidlig morgen til sen aften. Og allerede i dag er det en bedre forretning at investere i solceller på en bygning end blot at efterisolere, hvis man ser på sparede energiomkostninger i forhold til investeret krone. Det samme gør sig gældende for gavle, der ofte står uden vinduer og ofte har behov efterisolering. Også her vil en BiPV-løsning (bygningintegrerede solceller) være en bedre investering.

Nye produkter hvor solceller er indbygget i tag- og facadematerialer er under udvikling. Der er netop lanceret et metalpladetag med integrerede solceller, som egner sig til alt fra kolonihavehuse og parcelhuse, til større boligejendomme. Standardprodukter med solceller, der illuderer skiffer og tegltage er i handlen, og kan integreres i traditionelle tagbelægninger.

### Arkitektonisk integrering

Det betyder, at det nu er muligt at designe bygninger, hvor solceller er bygningsintegrerede, og hvor alle forhold omkring facadebeklædning og tagbelægninger er kendte. Solceller udgør ikke et fremmedelement, der skal flettes ind i forhold til andre materialer og overflader, eller som skal stå på et stativ, hvor der lige er plads. De er velintegrerede, og udgør en del af helheden og designet af bygningen. Og i stigende grad kan de egentlige solceller slet ikke ses.

Takket være tiltagende brug af BIM og 3d Cad kan selv komplicerede facadeudformninger beklædes med solceller, og på grund af fleksible produktionssystemer kan passive tilpasningsstykker i vid udstrækning undgås, uden at gå på kompromis med æstetikken eller produktionen af strøm.



*Ikke blot flade tagarealer er velegnede til solceller, facader er også oplagte at bruge*

### Solcellers klimaftryk

Solcelleprodukter er CE mærkede og teknisk veldokumenterede i forhold til brand, brudsikkerhed, mm, og de begynder også at komme med miljødeklarationer i form af EPD'er og LCA'er, som dokumenterer deres miljøegenskaber. De kan på den måde indgå i DGNB-certificeringer på lige vilkår med andre byggematerialer. Og til forskel fra andre byggematerialer har de et positivt klimaftryk. I deres levetid producerer solceller deres eget CO<sub>2</sub>-aftryk hjem 50 gange, og allerede i løbet af et par år har de opnået det én gang.

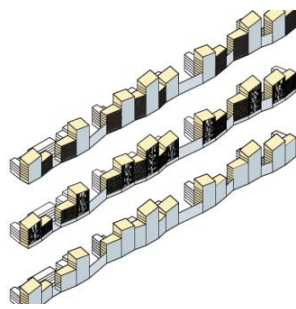


## Energifællesskaber

I øjeblikket installerer man typisk solcelleanlæg på bygningsniveau eller enkelte matrikler, hvilket kan være en god forretning, idet anlægget dermed fortrænger en andel af den afgiftsbelagte el, der anvendes i bygningen. Anlæggets størrelse bestemmes således af forbruget af el i bygningen, men hvis anlægget er for stort, forsvinder en for stor andel af produktionen ud på nettet, uden den store værdi for bygningssejeren, og er det for lille, fortrænges kun en lille andel af den afgiftsbelagte el i bygningen. Optimering på bygningsniveau betyder, at flader der er godt soleksponerede og velegnede til solceller ikke altid udnyttes optimalt. På samme måde er det ikke altid muligt, for bygninger med et stort elforbrug at finde den nødvendige plads til et optimalt solcelleanlæg. Løsningen kan være at indgå i energifællesskaber, som åbner mulighed for at dele den overskydende strøm. Derfor bør man i stedet tage udgangspunkt i el-behovet i de mørke måneder og integrere så meget solenergi som muligt.

Hvis installation af solcelleanlæg foregår på bydelsniveau, vil energi fra solceller kunne spille en langt større rolle i byområder, og projekter vil kunne gennemføres langt mere rentabelt. Det gælder både i den eksisterende by, og i nye byområder, hvor byen kan udformes så solcelleanlæg får optimal placering. De kommende muligheder for at etablere energifællesskaber, hvor flere forbruger i et lokalområde kan gå sammen om at investere i energianlæg og fordele energien i fællesskabet, rummer således et stort potentiale, fordi nye intelligente systemer muliggør en tidsforskydning af bl.a. opladning af elbiler eller opvarmning af brugsvand til de solrige dagtimer.

EU's nye energidirektiv understøtter de muligheder, og definerer rammer for lokale energiløsninger i form af energifællesskaber. Disse rammer er under implementering i danske lovgivning, og kan få afgørende betydning for den videre energiomstilling i Danmark.



*Studier af solceller på bygningers overflader i Køge Nord, Reiulf Ramstad Arkitekter*

## Perspektiver

Hvis man gerne vil have solceller til at yde et bidrag til energiproduktionen i Jernbanebyen, er det hensigtsmæssigt at have det med fra starten. Solceller kan som nævnt udgøre en integreret del af tag- og facadematerialer, vinduer og solafskærmning. Den dag bygningsdelen skal udskiftes, har den betalt sig selv hjem mange gange, og samtidigt leveret energi til byområdet. Solceller kan i bedste fald gøre byggeri CO<sub>2</sub>-netralt i både etablering og drift, hvilket understøtter virksomheders ønske om at bygning og aktiviteter ikke sætter klimaaftryk.

## Manglende rammevilkår står i vejen for udvikling af solcellemarkedet

Mulighederne for at udvikle solcellemarkedet er til stede. Engagementet findes hos borgere og virksomheder; producenter og leverandører af byggematerialer er parate; kommunerne er parate, men der mangler endnu lovgivning, der kan understøtte udviklingen. I øjeblikket ser det desværre ud til, at energisektor og afgiftspolitik står i vejen for en grøn erhvervs-mæssig udvikling på solcelleområdet. Det er ellers et godt sted at starte for en regering, der ønsker at gå forrest i kampen mod klimakrisen.

Solenergien – kan være det der gør Jernbanebyen energimæssigt bæredygtig.

Jernbanebyen – kan være et lokomotiv for udvikling og anvendelse af solenergi.

*Fredag den 25. september 2020*

*Jakob Klint, chefrådgiver hos Kuben Management,*

*Karin Kappel, arkitekt og daglig leder af Solar City Denmark*

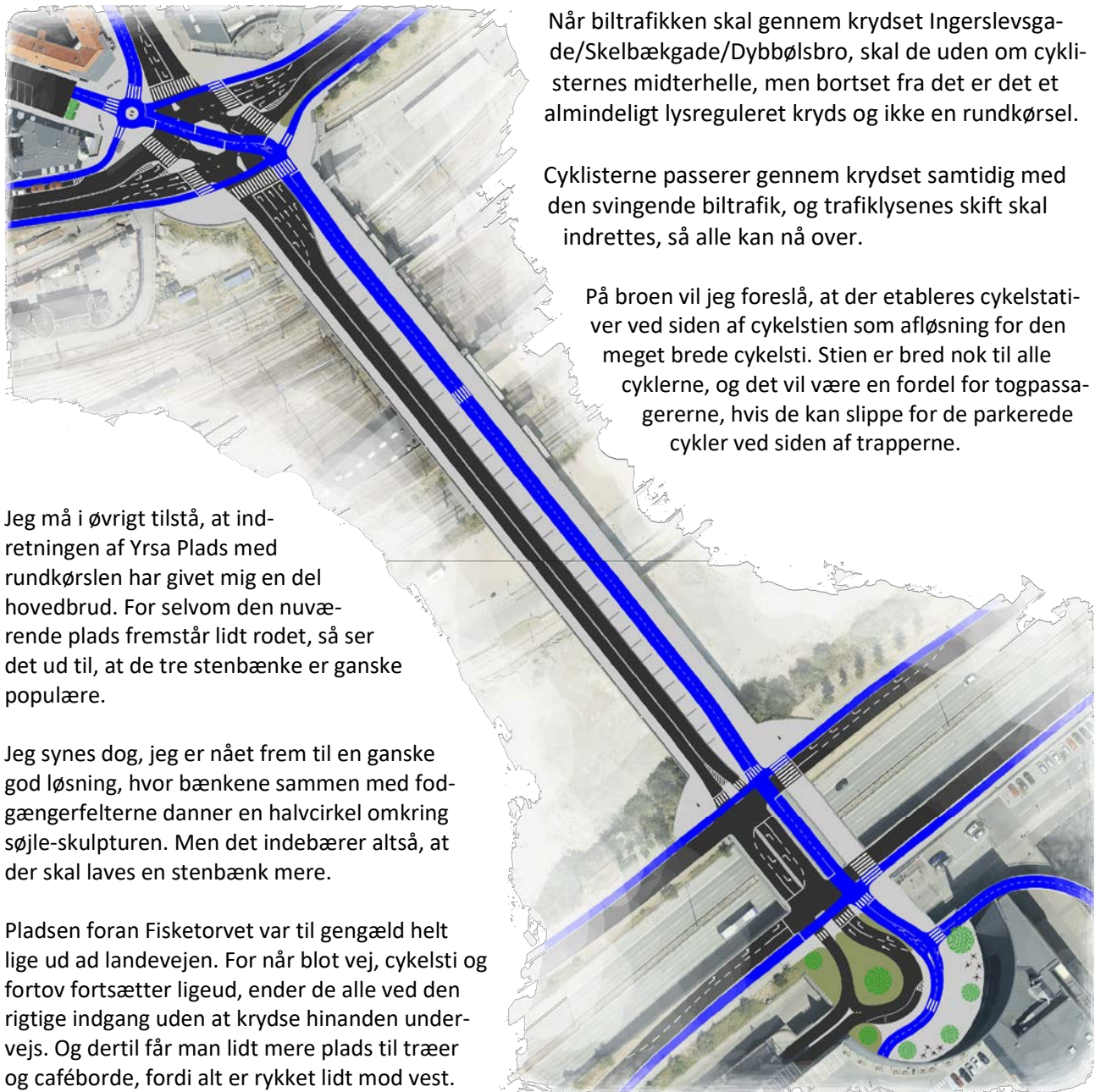
*Anders Smith, arkitekt og industriel designer, Solar Lab*

### Cykelstien over Dybbølsbro

Den nye cykelsti over Dybbølsbro har givet mere plads til cyklister og fodgængere, men i praksis har den også gjort det mere omstændeligt at komme over broen, fordi bilister, cyklister og fodgængere krydser hinandens baner flere gange undervejs.

Så her er mit forslag til en ændret stiforbindelse: Den dobbeltrettede cykelsti for enden af Dybbølsgade fortsætter diagonalt over krydset, og ligeud over Dybbølsbro til Fisketorvet og stien til Islands Brygge. Stien på Skelbækgade gøres også dobbeltrettet, og på Yrsa Plads mødes de i en rundkørsel.

På oversigtskortet herunder er cykelstien for overskuelighedens skyld malet blå.



Når biltrafikken skal gennem krydset Ingerslevsgade/Skelbækgade/Dybbølsbro, skal de uden om cyklisternes midterhelle, men bortset fra det er det et almindeligt lysreguleret kryds og ikke en rundkørsel.

Cyklisterne passerer gennem krydset samtidig med den svingende biltrafik, og trafiklysenes skift skal indrettes, så alle kan nå over.

På broen vil jeg foreslå, at der etableres cykelstative ved siden af cykelstien som afløsning for den meget brede cykelsti. Stien er bred nok til alle cyklerne, og det vil være en fordel for togpassagererne, hvis de kan slippe for de parkerede cykler ved siden af trapperne.

Jeg må i øvrigt tilstå, at indretningen af Yrsa Plads med rundkørslen har givet mig en del hovedbrud. For selvom den nuværende plads fremstår lidt rodet, så ser det ud til, at de tre stenbænke er ganske populære.

Jeg synes dog, jeg er nået frem til en ganske god løsning, hvor bænkerne sammen med fodgængerfelterne danner en halvcirkel omkring søjle-skulpturen. Men det indebærer altså, at der skal laves en stenbænk mere.

Pladsen foran Fisketorvet var til gengæld helt lige ud ad landevejen. For når blot vej, cykelsti og fortov fortsætter ligeud, ender de alle ved den rigtige indgang uden at krydse hinanden undervejs. Og dertil får man lidt mere plads til træer og caféborde, fordi alt er rykket lidt mod vest.

Umiddelbart kan forslaget tage sig stort ud i forhold til den trafik, der er i dag, men der er jo tale om et område i udvikling. Jernbanebyen og den nye fjernbusterminal vil tiltrække mere trafik, og dertil kommer, at forbindelsen over Dybbølsbro vil være oplagt som led i en supercykelsti mellem Vesterbro og Amager.

- Anders Nielsen

# Ildsjæle og investorer

## 5. Vi vil udvikle Jernbanebyen i dialog med københavnernes og sammen med ildsjæle og investorer med langt perspektiv

Der er store forventninger til Jernbanebyen og mange ildsjæle er engagerede i områdets udvikling. Jernbanebyen skal vokse i dialog og samarbejde med alle dem, der har en interesse i at være med til at udvikle området – eller som gerne vil bidrage med en god idé.

Udgangspunktet for udviklingen er den præmis, at en væsentlig byfortætning nogle steder, er forudsætningen for at kunne realisere mange drømme andre steder.

Vores ambitioner om at skabe byliv og fællesskaber kræver en langsigtet indsats og ikke blot fra byggefelt til byggefelt. Som grundejere søger vi partnerskaber med ildsjæle og investorer med langt tidsperspektiv på engagement i bydelen, og med mod på at eksperimentere og afprøve nye løsninger, så vi sammen kan udvikle en bydel, som også er attraktiv for fremtidens Københavnerne.

### 69. Eksemplarisk byudvikling

*Vesterbro Lokaludvalg tager imod den åbne invitation. Vores ide er ikke et SÅDAN, men handler om HVORDAN*

Udviklingen af Jernbanebyen bør bygge på en nytænkende tilgang til byudvikling, hvor begreber som bæredygtighed, klimavenlighed, det grønne, mangfoldighed og fællesskab gennemsyner alle elementer.

Udviklingen bør bygge på en vedvarende åben proces med bred inddragelse af interessenter og nuværende og fremtidige (potentielle) beboere, aktører/virksomheder/institutioner, investorer mm, så der kan skabes et samspil mellem de forskellige aktiviteter/funktioner – lige meget om de er om de er kreative, kommercielle, kommunale, foreningsbaserede eller selvgroede.

Der kan arbejdes med en organisk og tidsbevidst byudviklingsproces, hvor man kan bygge kultur, fællesskaber og

landskaber sammen med byens fysiske tilblivelse – og levne plads og rum til at kunne imødekomme ændrede behov over tid.

Jernbanebyen kan blive en fælles sag, som mobiliserer mange kræfter i byen og hele landet omkring nye ideer omkring ejerformer, bofællesskaber, erhvervs-klynger, finansieringsmodeller m.v.

Jernbanebyen kan med en eksemplarisk byudviklingsproces tiltrække frivillige, institutionelle, professionelle og finansielle kræfter til at indgå i en fælles proces om at skabe ny viden og indsigter om nye visionære modeller for byens udvikling, som kan inspirere lokalt, regionalt og internationalt.

*- Jørgen Sprogøe Petersen / På vegne af Vesterbro Lokaludvalg og arbejdsgruppen Vester Remisepark*

## 6. Øvrige idéer

### **70. Nærbokse**

Planlæg med nærbokse da internethandlen bliver en stadig større del af urban living. Og at hente pakkerne tæt på sin bopæl vil være en stor hjælp

Internethandel er – og bliver – en mere integreret del af urban living. At kunne afhente sine internetkøb tæt på bopælen på et eget valgt tidspunkt bidrager til højere livskvalitet, da Nærbokse reducerer tid og besvær med at afhente pakker. Der er heller ikke en sådan etableret infrastruktur af pakkeshops i Jernbanebyens umiddelbare nærhed. Og slet ikke pakkeshops som kan modtage de ekstra pakker til beboerne i Jernbanebyen.

Det skal være i umiddelbar nærhed af boligerne og med lette tilkørselsforhold for pakkedistributørerne. Ved at inddrage elementet allerede i projekteringen kan opsætningen maksimeres og samtidig indtænkes i områdets design. Det kræver som sådan ingen særlige etableringsomkostninger, blot at de pågældende m<sup>2</sup> tænkes ind i helhedsplanen for området.

Nordic Infrastructure A/S som står for opsætning og drift af Nærbokse i Jernbanebyen. [Nordicinfrastructure.dk](http://Nordicinfrastructure.dk)

- *Torben Kongsted / Eigil Johannesen*

### **Rettigheder**

Deltagerne i idéfasen er ansvarlige for at indhente de nødvendige tilladelser fra tredje mand til evt. anvendt billedmateriale, fotos, visualiseringer mm, herunder tilladelse fra tredjemand til offentliggørelse af de indkomne forslag. Freja Ejendomme A/S og DSB Ejendomsudvikling A/S påtager sig således intet ansvar herfor.

### **Brug af indkomne forslag**

DSB Ejendomsudvikling A/S og Freja Ejendomme A/S forbeholder sig ret til frit at offentliggøre de indkomne forslag, fx ved publicering i dagblade, magasiner, udstillinger og på digitale medier, herunder på nettet og på sociale medier, samt retten til i forbindelse med offentliggørelsen loyalt at beskære og bringe mindre uddrag fra bidragene. Ved publicering vil bidragsyderne bag de konkrete forslag altid blive krediteret ved navn.



FREJA  
EJENDOMME

