



**COBE**

Schauman  
Nordgren  
Architects

# **KULBANEKVARTERET**

## **ET GRØNT KØBENHAVNERKVARTER**

EN UDVIKLINGSPLAN MED KONKRETE NEDSLAG  
JUNI 2017



# INDHOLDSFORTEGNELSE

01 INTRODUKTION

02 UDFORDRINGER OG POTENTIALER

03 VISION OG STRATEGI

04 PLANEN

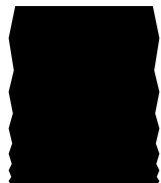
05 DEN URBANE PORT

06 KULBANEPARKEN

07 DEN GRØNNE PORT

08 KULBANEKVARTERETS ETAPER

**COBE**



Schauman  
Nordgren  
Architects



# ET OMRÅDE MED EN UNIK HISTORIE

## Valby gasværk



VALBY GASVÆRK 1935



VALBY GASVÆRK EKSPLOSION, 1964

Kulbanekvarteret er – som navnet antyder – et område med en helt særegen og dramatisk historie.

Området var med et af Danmarks største gasværker, Valby Gasværk, fra 1907 kendt for at producere kulforsgas, og for de markante og cylinderformede gasbeholdere, der troned frem som store ikoniske markører i området. Indtil en efterårs morgen i 1964, hvor en kæmpe gasekspllosion ikke bare bragte produktionen til ophør, men udsendte en trykbølge der ramte København så kraftigt, at fem mennesker blev dræbt og store dele af den nærliggende kontekst fik vinduer, tage og døre sprunget i stykker.

Ulykken der indtraf midt under den kolde krig, var så omfattende at mange københavnere troede, at en atombombe var kastet over København, og en tredje verdenskrig begyndt. Som farvehandler Egon Lorentzen, der stod i sin butik på Vigerslev Allé 168, da braget lød, fortalte til journalisterne: "Det var som hele luften brændte og jeg følte varme svide på kinderne, da butiksrunderne gik i stykker. Jeg troede først, det var en atomekspllosion, der var sket."

Men hvad der begyndte som en dramatisk tragedie, efterlod København med et stort, uudnyttet byområde – midt i "Fingerplanens" håndflade. Et område der nu kan stå overfor en ny omfattende forandring - men denne gang med positive følger og en glædelig proces!

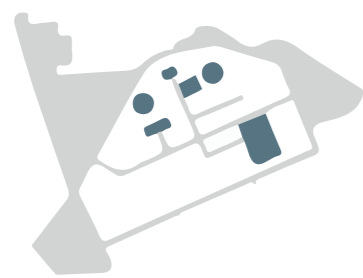


# FRA GASVÆRK TIL BYKVARTER

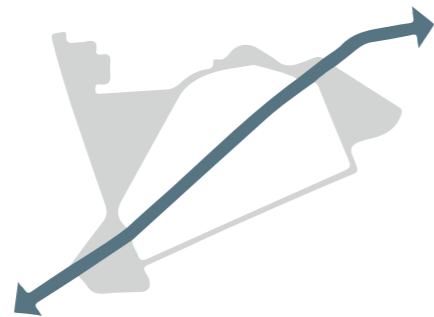
Et område der aldrig blev planlagt

”Det københavnske byområde,  
som aldrig blev byplanlagt”

Gert Nielsen, Direktør BL



Valby Gasværk, 1964



Areal-reservation, 1965



Kulbanekvarteret, 2017



Hvordan skal Fremtidens  
Kulbanekvarter se ud?

Området vi i dag kalder Kulbanekvarteret er tidligere blevet omtalt som ”det Københavnske byområde, der aldrig blev byplanlagt”, og fremstår ikke som et sammenhængende kvarter. Kulbanekvarteret har ikke opnået sit fulde potentiale, men synes i dag fragmenteret og lider under et halvt århundrede med manglende planlægning. Det enorme potentiale og rumlighed der blev efterladt af gasekspllosionen i 1964, er blevet bebygget etapevist med boligområder, erhverv og institutioner uden sammenhæng med hinanden eller den omkringliggende by.

Som opdraget for nærværende udviklingsplan beskriver er man ”knapt ankommet til kvarteret, før man indser, at der her er tale om et område, der trænger til et markant løft i form af en sammenhængende bystruktur, velfungerende forbindelser samt rum til fællesskaber.”

Hvor området historisk stod med en entydig identitet, har den manglende planlægning skabt en usammenhængende kvarter, hvor en arealreservation af et stort langstrakt areal ved Kulbanevej, til en aldrig gennemført Vestmotorvej, har skabt et åbent ar og barriere, der deler området i to.

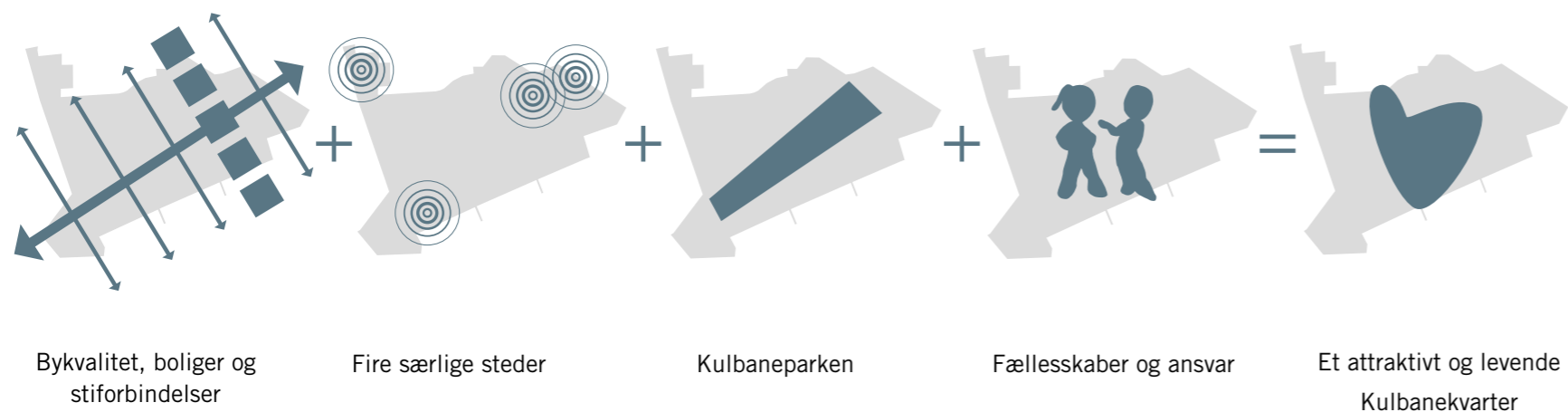
Kvarteret der med årene er blevet til et af Københavns udsatte byområder, trænger til en særlig indsats med både et fysisk, socialt og kulturelt fokus. Med færdiggørelsen af Ringstedbanen er det nu muligt at accelerere udviklingen og skabe en varig forbedring af rammerne for hverdagslivet i kvarteret, til gavn for områdets mange beboere.

Det er nu vi har chancen for at give området den samlende plan, det aldrig fik.



## MOD EN NY UDVIKLINGSPLAN: PÅ SKULDRENE AF ILDSJÆLE OG STÆRKE VISIONER

### STRATEGIERNE TIL KULBANEKVARTERET FORMULERET OMRÅDEFORNYELSENS KVARTERPLAN



Med nærværende parallelpdrag og det brede fokus på Kulbaneløkkes fremtid, har vi i dag en unik chance og momentum for at give området den store sammenhængende plan, det stadig savner. Nu har vi muligheden for at skabe et sammenhængende bykvarter, der understøtter fællesskaber og gode mødesteder. Et bykvarter med en stærk identitet. Et bykvarter integreret i sine omgivelser og København.

Men også et bykvarter der er udviklet på stedets særlige præmisser, og tager fat i de nærværende lokale udfordringer og potentialer, og understøtter en unik egenart og udvikling til gavn for områdets nuværende beboere.

Arealreservationen, der de sidste 50 år har skåret området op i to, skal forvandles fra en barriere til en forside og et samlingspunkt og driver for bydelen.

Og hvor Kulbaneløkken i dag mangler planlægning, er der i stedet stor vilje samt en masse plads til forbedring. Områdefornyelsen og lokale ildsjæle har gennemført et grundigt forarbejde, indlevende analyser, en bred beboerinddragelse, og skarpe observationer som denne udviklingsplan skal støtte op omkring og bygge videre på. Områdefornyelsen har skabt en Kvarterplan, der sætter fokus på at se kvarteret i sin helhed, skabe fysiske sammenhænge og mødesteder i kvarteret og konkret understøtte den sociale sammenhængskraft. Kvarterplanen beskriver, hvordan vi kan bidrage til at realisere visionen om større bykvalitet.

Nærværende udviklingsplan stræber efter at stå på skuldrene af disse ildsjæle, og samle alle de mangfoldige visioner for området, for at føre området mod en fremtid som en levende og identitetsrig bydel.



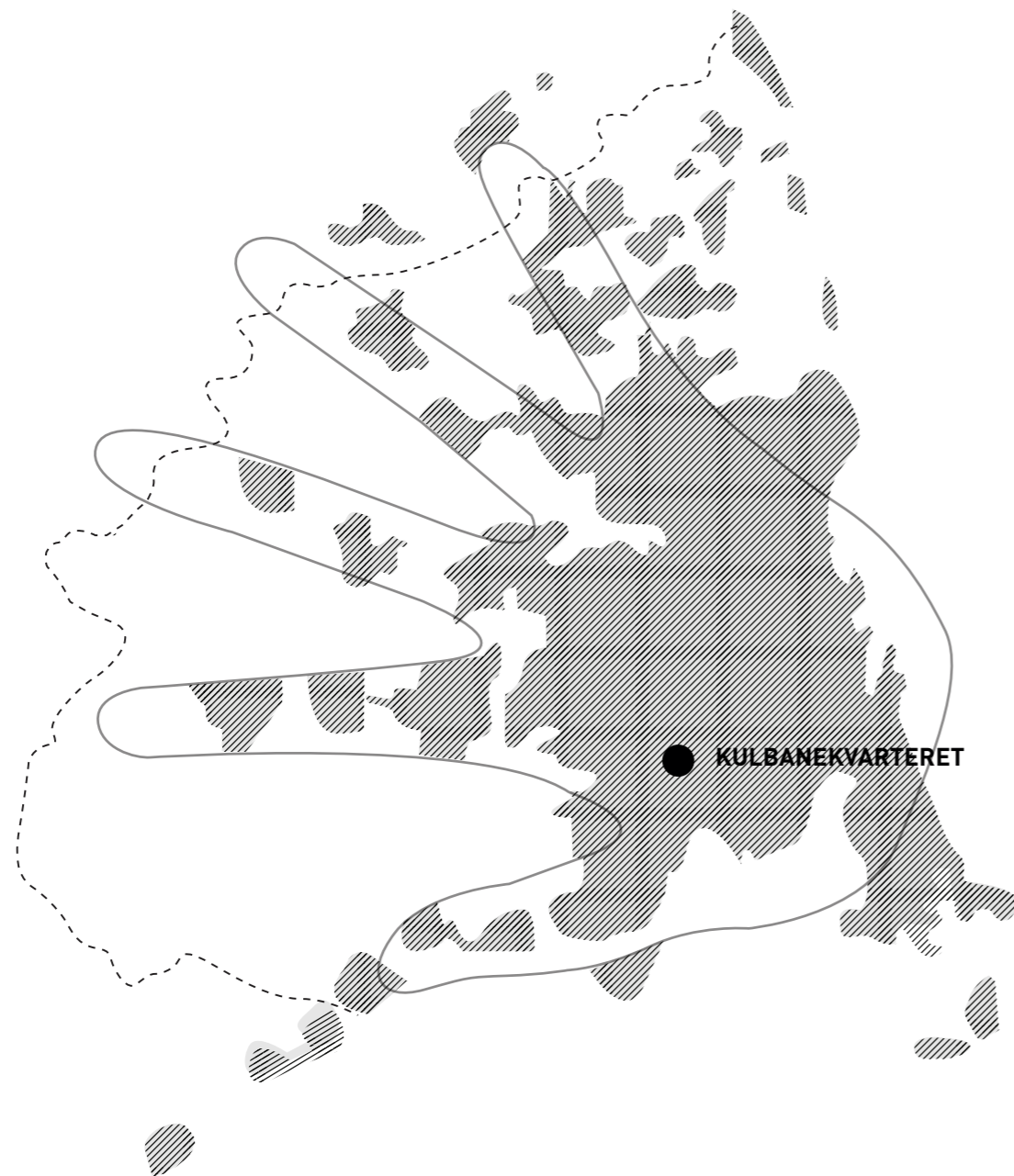


02

# UDFORDRINGER OG POTENTIALER



## ET OMRÅDE PÅ KANTEN AF KØBENHAVN - MEN CENTRALT I HOVEDSTADEN



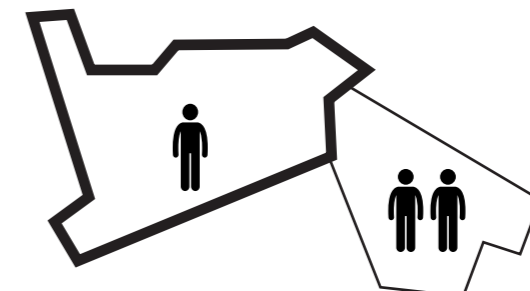
Kulbanekvarteret i Valby ligger på kanten af Københavns Kommune, og grænsen til Hvidovre, og fremstår med sin bebyggelse og befolkningstæthed som et grænseland mellem forstad og bymidte. Men samtidig er området centralt placeret i hovedstadsregionen, midt i den berømte Fingerplan, der siden 1947 har udpeget rammerne for byens udvikling. Kulbanekvarteret er et af de strategisk vigtige hjørner af hovedstadens bystruktur der endnu ikke er planlagt og udviklet til at møde sit ibleyede potentiale.

Hver måned flytter omkring 1000 nye borgere til København, og dette sætter et stort pres på byens udvikling, der afspejles i de mange udviklingsplaner der ligger i Kulbanekvarterets nærhed: Ny Ellebjerg, Grønttorvet, Carlsberg, for at nævne blot et par stykker. Grønttorvet alene, vil på et areal på omtrent halv størrelse af Kulbanekvarteret komme til at rumme dobbelt så mange indbyggere.

Kulbanekvarteret har et potentiale til at rumme mere end det gør i dag - Området kan blive et attraktivt bykvarter, på stedets egne præmisser.

### Kulbanekvarteret

2.443 indbyggere

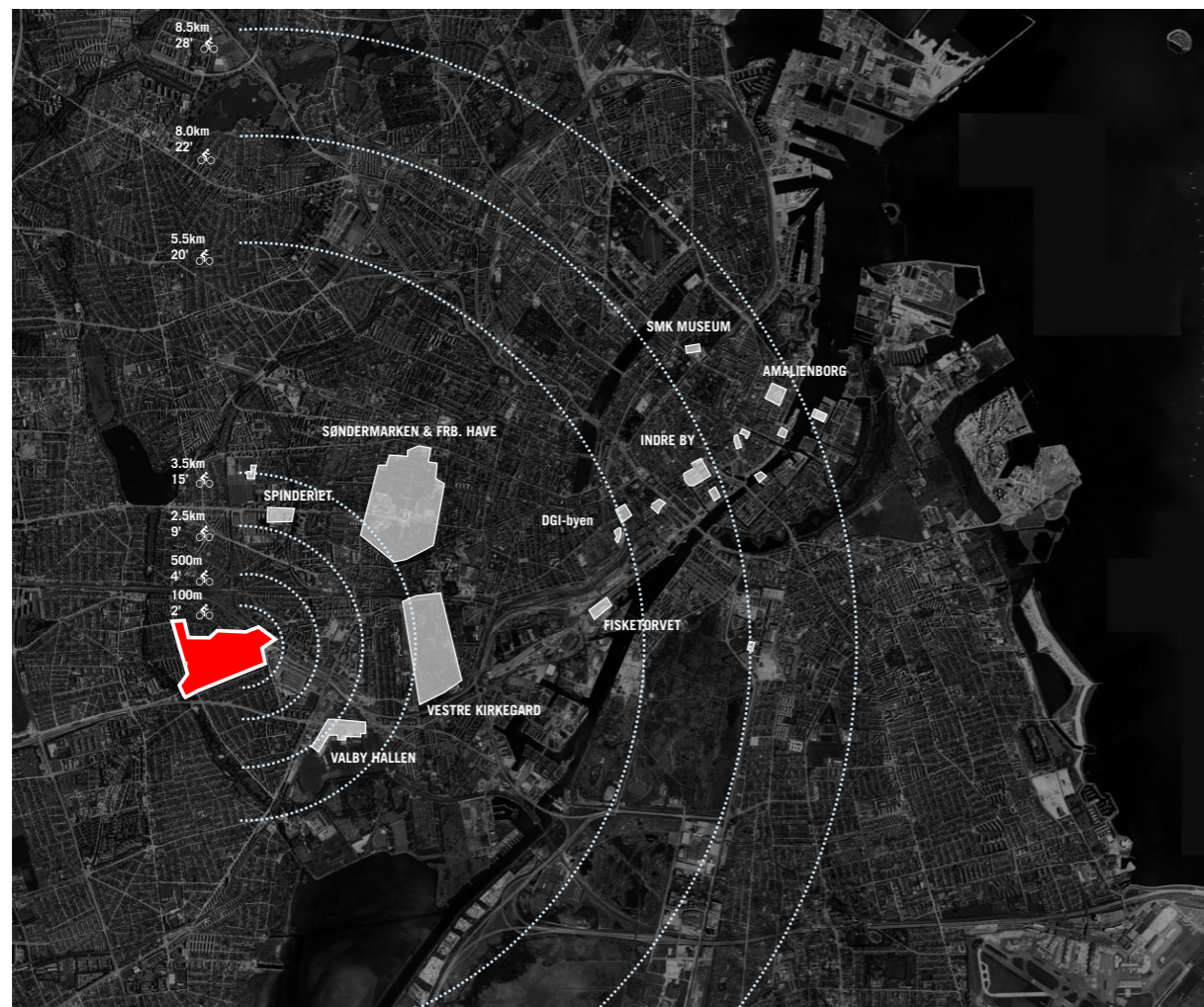


### Grønttorvet

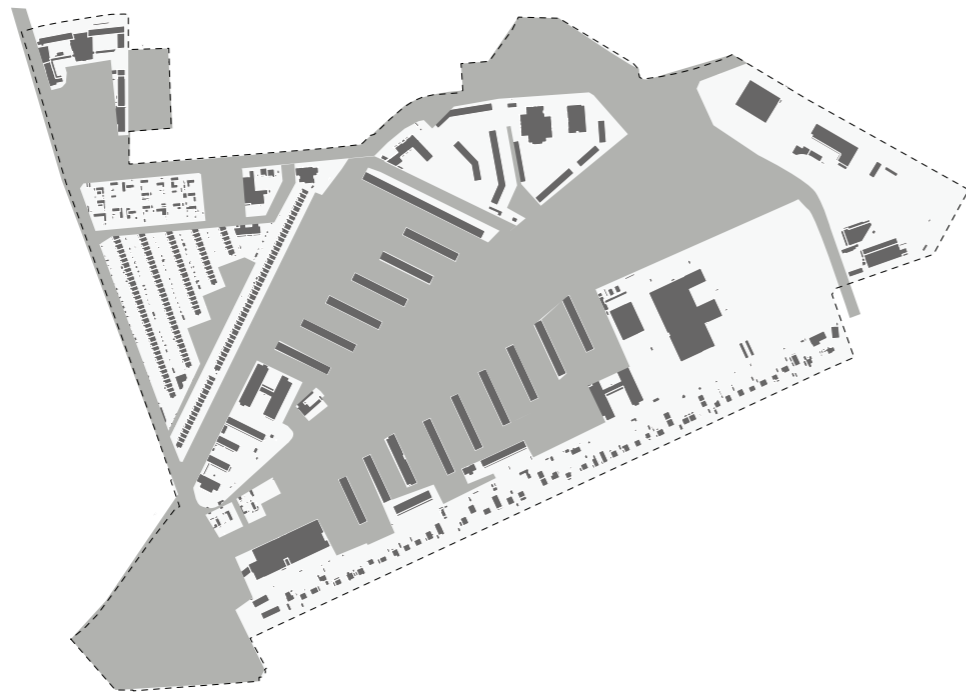
4.000 indbyggere



## GODT KOBLET OP PÅ BYENS TILBUD OG HOVEDSTADENS TRAFIKALE NETVÆRK



Trods Kulbanekvarterets er placeret på kanten af København, ligger det tæt på byens mange tilbud og attraktioner. Området er koblet godt op på de infrastrukturelle netværk. En eksisterende S-tog station og en kommende metro station, vil give Kulbanekvarteret den attraktive stationsnærhed der vil tiltrække tilflyttere, og kan blive endnu en driver for udvikling og en katalysator for omdannelse.



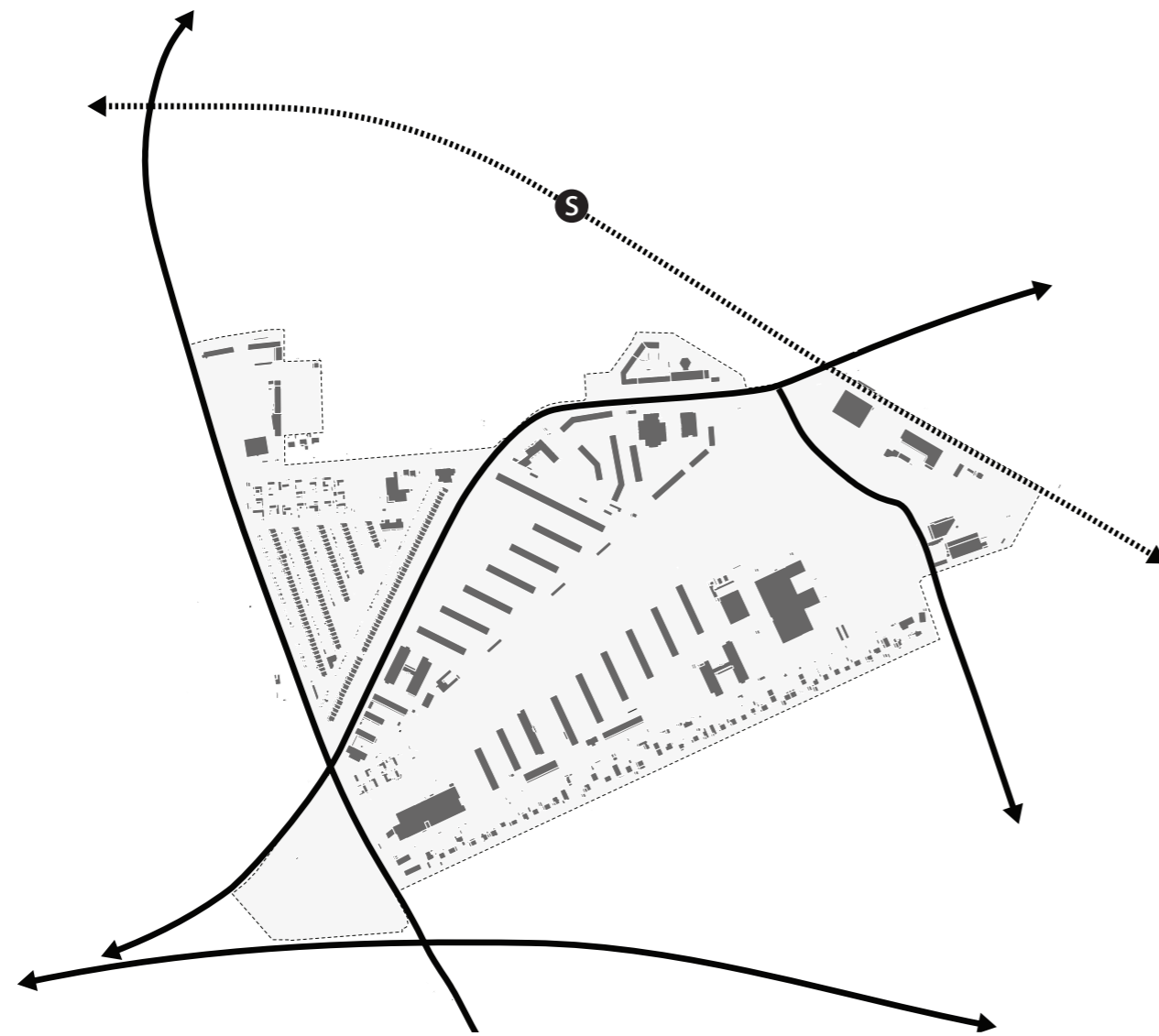
**STORE SAMMENFLYDENDE RESTAREALER OG UDEFINERERE KANTER  
MOD GADER OG BYRUM**



**STORE GRØNNE AREALER, MEN MED UDEFINERERE UDERUM UDEN EJERSKAB,  
HIERAKI OG SKALA**



## FORSTADENS KVALITETER - OG UDFORDRINGER



EN AFSKÅRET 'Ø' OMRINGET AF UDFORDRENDE OG TUNG INFRASTRUKTUR

Kulbanekvarterets byrum og bebyggelsesstruktur lever ikke op til den centrale placering midt i hovedstaden.

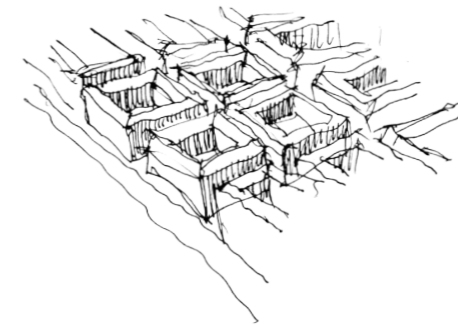
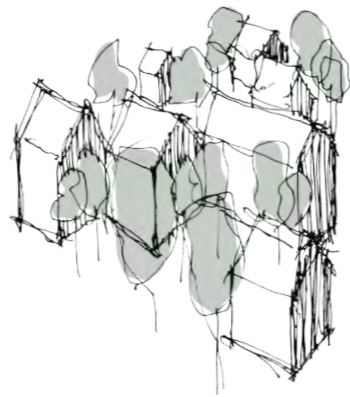
Området er udbygget i spredte og adskilte klynger, der lukker sig om sig selv. Stedvist rummer kvarteret dele af forstadernes bedste kvaliteter: Lys, luft, og nærhed til det grønne - men mange steder er potentialet ikke forløst.

- Der er ikke hierarki i de grønne uderum, og den monotone plænegræs indbyder ikke til ophold, og fordrer ikke oplevelsen af et lokalt ejerskab til stederne.

- Der er udflydende byrum og overskudsarealer, belagt med asfalt og præget af trafik.

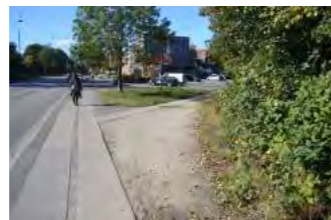
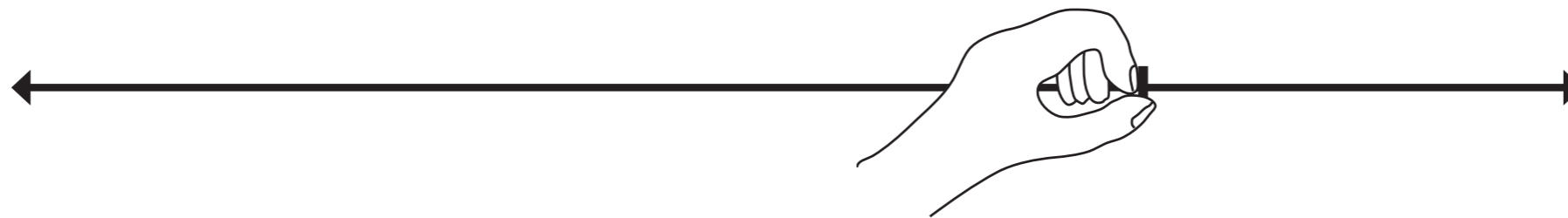
- Bygninger er placeret med stor afstande til gader, og al parkering er placeret på terræn, hvilket nogle steder skaber en utryk stemning, skaber store afstande og byrum der ikke opleves i en menneskelig skala.



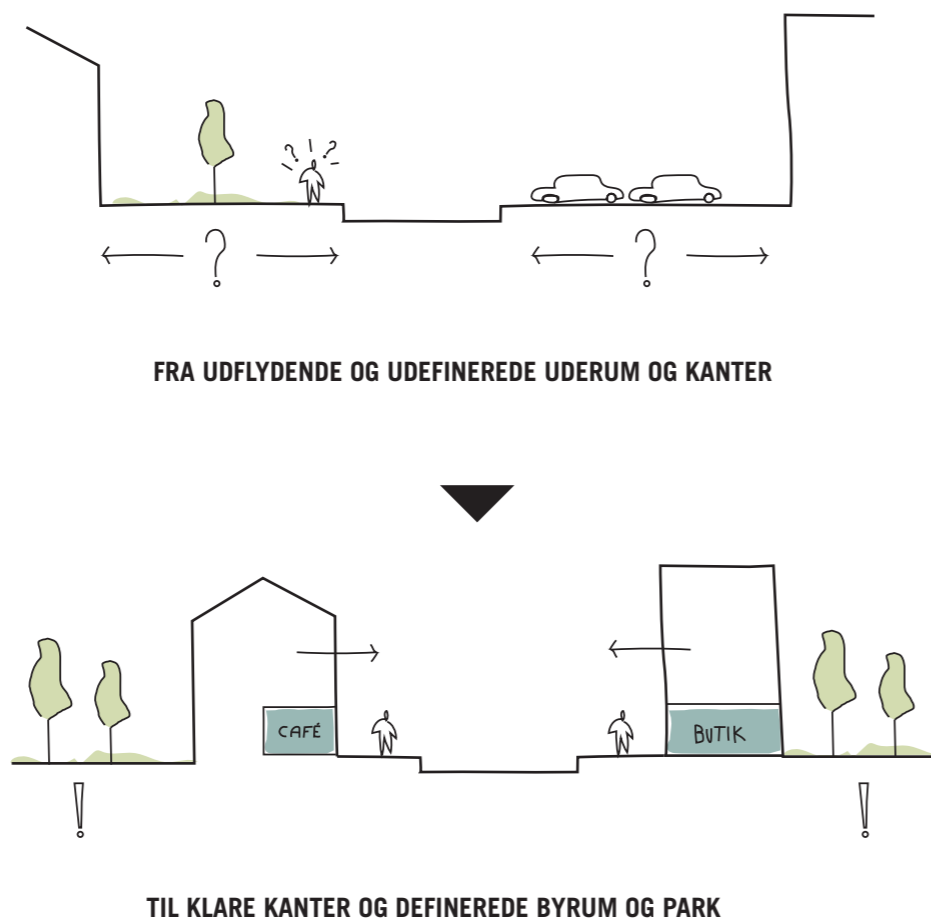


**FORSTAD**

**TÆT BY**



## MELLEM FORSTAD OG TÆT BY



Med den igangværende udvikling i og omkring området må vi rejse spørgsmålet, hvor Kulbanekvarteret skal hen i fremtiden? Hvor skal vi lande mellem byens og forstadens kvaliteter?

Disse forhold skal nøje afvejes og vægtes forskelligt i kvarterets forskellige delområder.

Der er ingen tvivl om at der er behov for at stramme byrum op, og definere gaderum bedre, men der er også steder hvor de grønne og mere åbne kvaliteter fortsat skal kunne findes - og komme endnu bedre i spil.

Kan vi skabe et bykvarter, der indfanger det bedste af to verdner, og både omfavner kvaliteterne fra den tætte by og de grønne kvaliteter fra forstaden?



# EN POTENTIEL DESTINATION PÅ EN GRØN FORBINDELSE



REFERENCER FRA DEN OKRINGLIGGENDE NATUR LANGS VIGERSLEVPARKEN OG VALBYPARKEN

Kulbanekvarteret har med den nye rummelighed omkring den fremtidige Kulbaneparken, en klar mulighed for en stærk opkobling af byens grønne struktur.

Vi har i området en helt unik mulighed for at arbejde videre med, en videreførelse af det grønne parkstrøg, der løber gennem Vigerslevparken og ned til Valbyparken, og samtidig skabe et mere sammenhængende grønt cykelnetværk i byen.

Her er en særegen mulighed for synergi mellem by, klimatilpasning, og bynatur.



**SUPERKILEN OG MIMERSPARKEN**



**IDENTITETSSKABENDE BYRUM**



**H. C. ØRESTADSPARKEN OG ISRAELS PLADS**



**MØDET MELLEM DET GRØNNE OG DET URBANE**



**SØNDER BOULEVARD**



**INKLUDERENDE GADELIV**

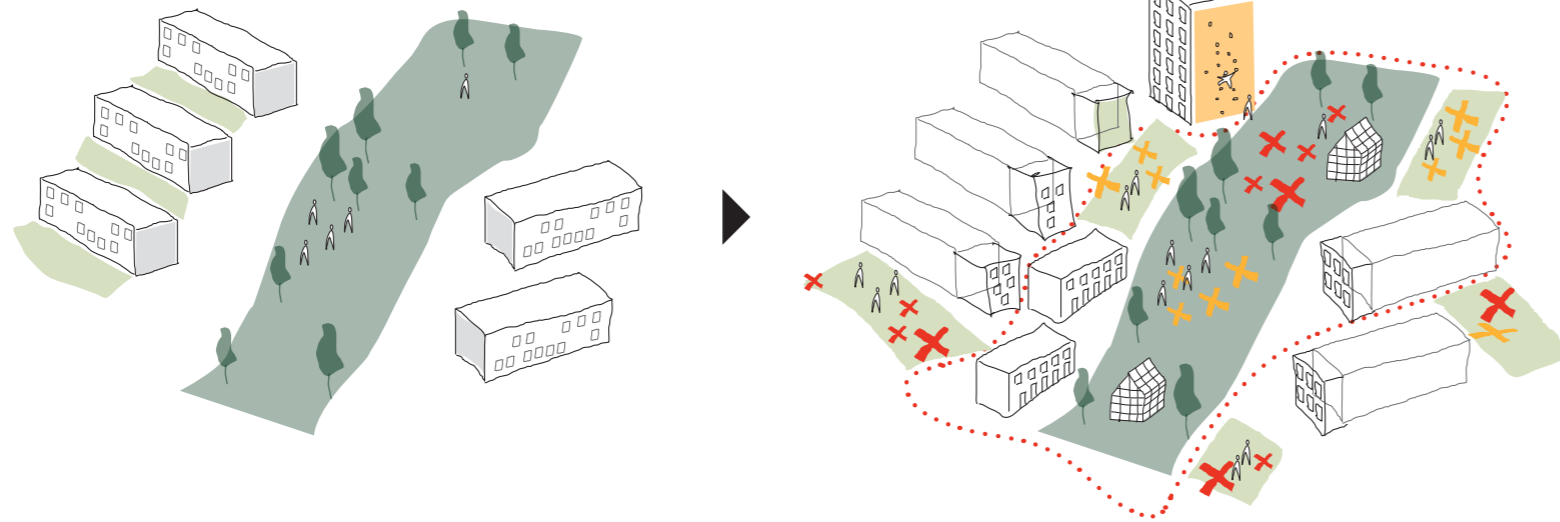


**KULBANEPARKEN**



**.... HVORDAN SKABER VI IDENTITET HER?**

## SKAB BYFORNYELSE OMKRING PARKEN



FRA ET KVARTER DER VENDER BAGSIDEN TIL PARKEN

TIL PARKEN SOM KVARTERETS OMDREJNINGSPUNKT

København er fyldt med gode eksempler på lokale bykvarterer, der har byparken som omdrejningspunkt. Alle ved eksempelvis hvad H.C. Ørstedsparken, Botanisk Have og Kongens Have betyder for indreby.

Også brokvarterne er helt særlige omkring byparkerne. Men sådan har det ikke altid været. Det kræver visionære indgreb og beslutsomme investeringer.

Hermed kan der skabes den merværdi og kvartersfølelse der i dag er ved at opstå omkring steder som Superkilen, Nørrebroparken og Søndre Boulevard. Og verden er fulde af eksempler på at det ikke blot er i den tætte bymidte at en byudvikling forankret i en bydelspark kan skabe varig forandring.

Men det kræver en ambitiøs strukturel forandring at vende arealet Kulbaneparken fra at være en barriere til samlingspunkt og forbindelsesrum. I dag vender kvarteret bagsiden til parken og fællesskabet og store parkeringsarealer ligger sig som en barriere mellem parken og beboerne. Parken omkranses af åbne gårdrum, gavle uden vinduer og bebyggelse, som er trukket langt tilbage fra stierne, og store parkeringsarealer ligger som en barriere mellem park og bolig.

For at parken skal blive en succes, er det helt essentielt at tænke den som områdets omdrejningspunkt, bindeled og identitetsbærer for kvarteret.

Et københavnkvarter planlagt omkring en bypark.



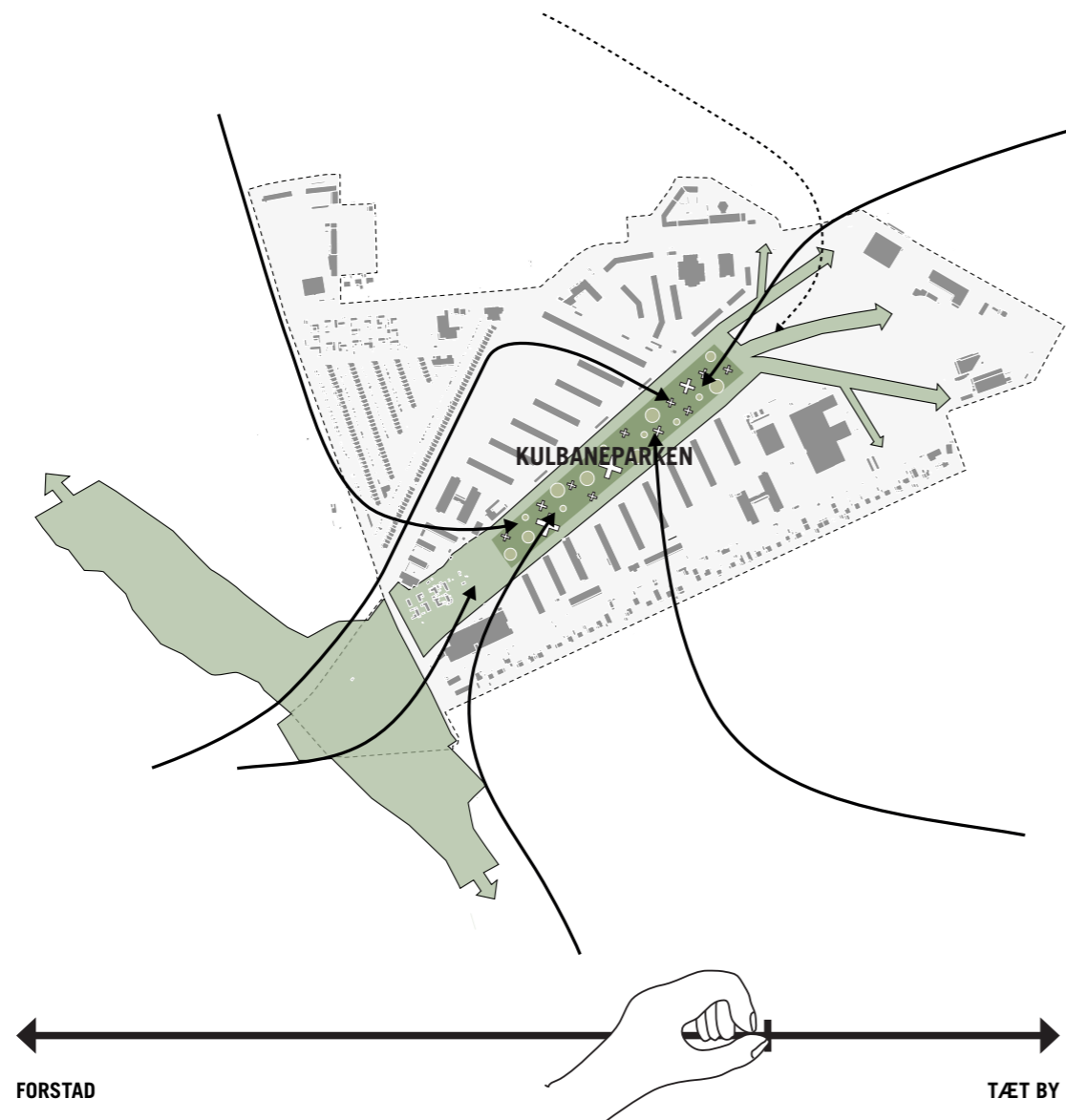


03

# VISION OG STRATEGIER



## ET GRØNT KØBENHAVNERKVARTER OMKRING BYPARKEN



For at opnå et sammenhængende og helstøbt kvarter integreret i sine omgivelser, tror vi på at Kulbanekvarteret skal eftergå en markant byfortætning, der samler bydelen og indskrives det i København.

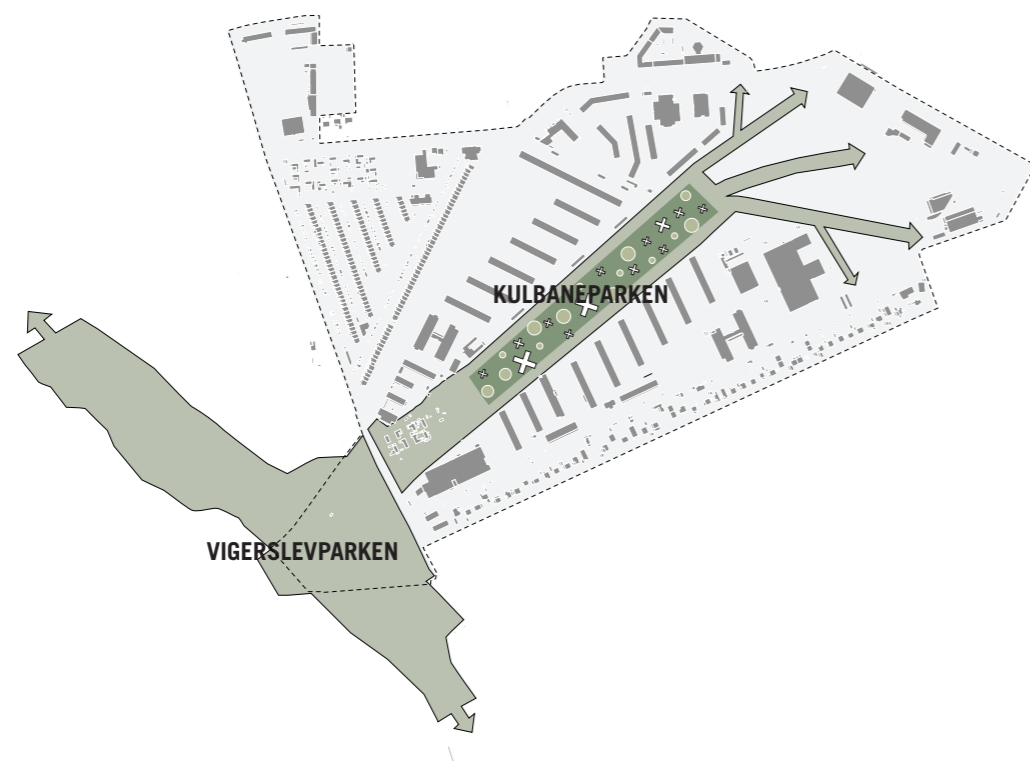
Nærværende udviklingsplan stræber således efter at skabe et bykvarter orienteret omkring Kulbaneparken, med afsæt i områdets nuværende potentialer og en styrkelse af dets egenart.

Kulbanekvarteret bliver et grønt bykvarter omkring Kulbaneparken, med en blanding af boligformer og varieret bebyggelse som understøtter et aktivt og dynamisk liv i Kulbaneparken, og trækker naturen fra Vigerslevparken langt ind i området. Med nye boliger og byfunktioner langs parken, skal der skabes liv i facaderne og tryghed i byrummet.

Lokalt vil vi strategisk afveje og balancere udviklingen mellem tæt by og grøn forstad. Vi vil skabe mødesteder og understøtte fællesskaber i alle skala. Vi vil skabe markante og stærke porte til kvarteret, så man tydeligt oplever hvornår man ankommer til og forlader Kulbanekvarteret. Vi vil slå tonerne an til en identitetsfyldt bypark, med der med afsæt i historien, understøtter livet i dag, og peger mod et fremtidigt sammenhold.

Vi vil stramme kanter op og skabe hieraki i gade- og byrum, og udforme en aktiv bypark med nyt og bedre forbindelser, der skaber et naturligt omdrejningspunkt i et aktivt Københavnerkvarter.

På næste opslag er beskrevet fire strategier der skal understøtte og materialisere visionen om et grønt bykvarter.



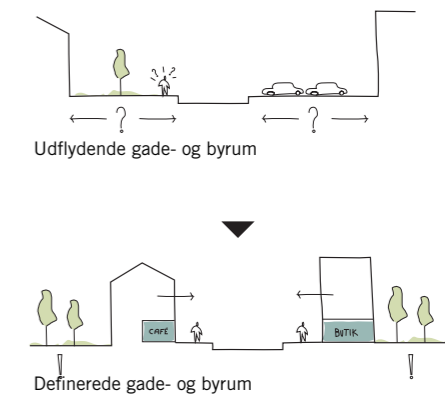
**1. DET GRØNNE KULBANEKVARTER, EN VIGTIG GREN I KØBENHAVNS GRØNNE NETVÆRK**

Kulbaneparken skal trække Vigerslevsparkens bynatur helt ind i kvarteret. Herfra skal det forgrenes i grønne strøg, og skabe nye sammenhænge til de omkringliggende områder. Kulbanekvarteret skal være en særegen grøn bydel, med det grønne integreret i alle skala og områder.



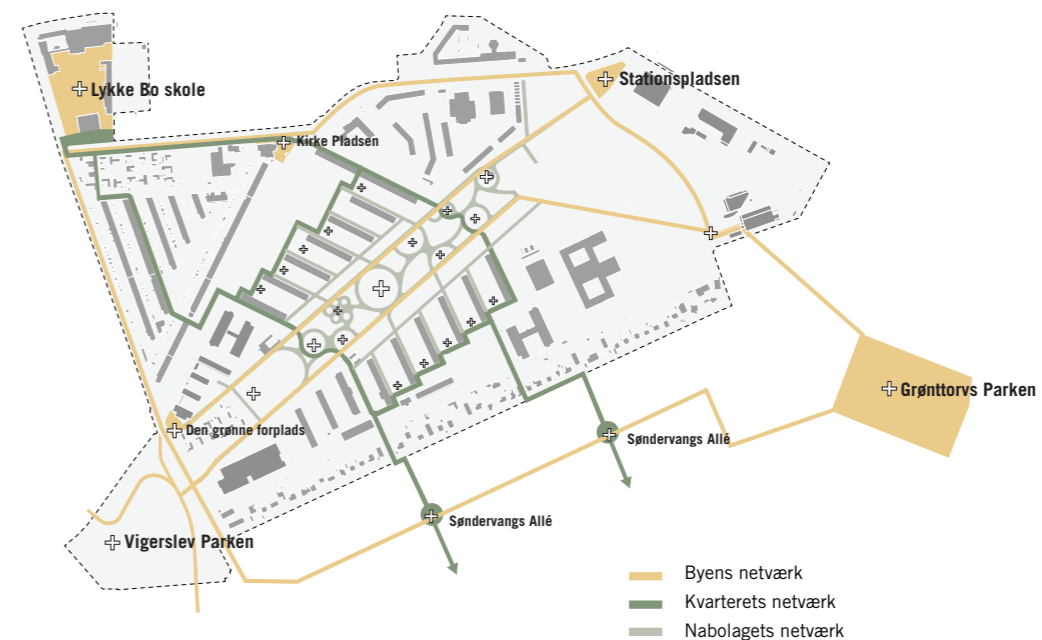
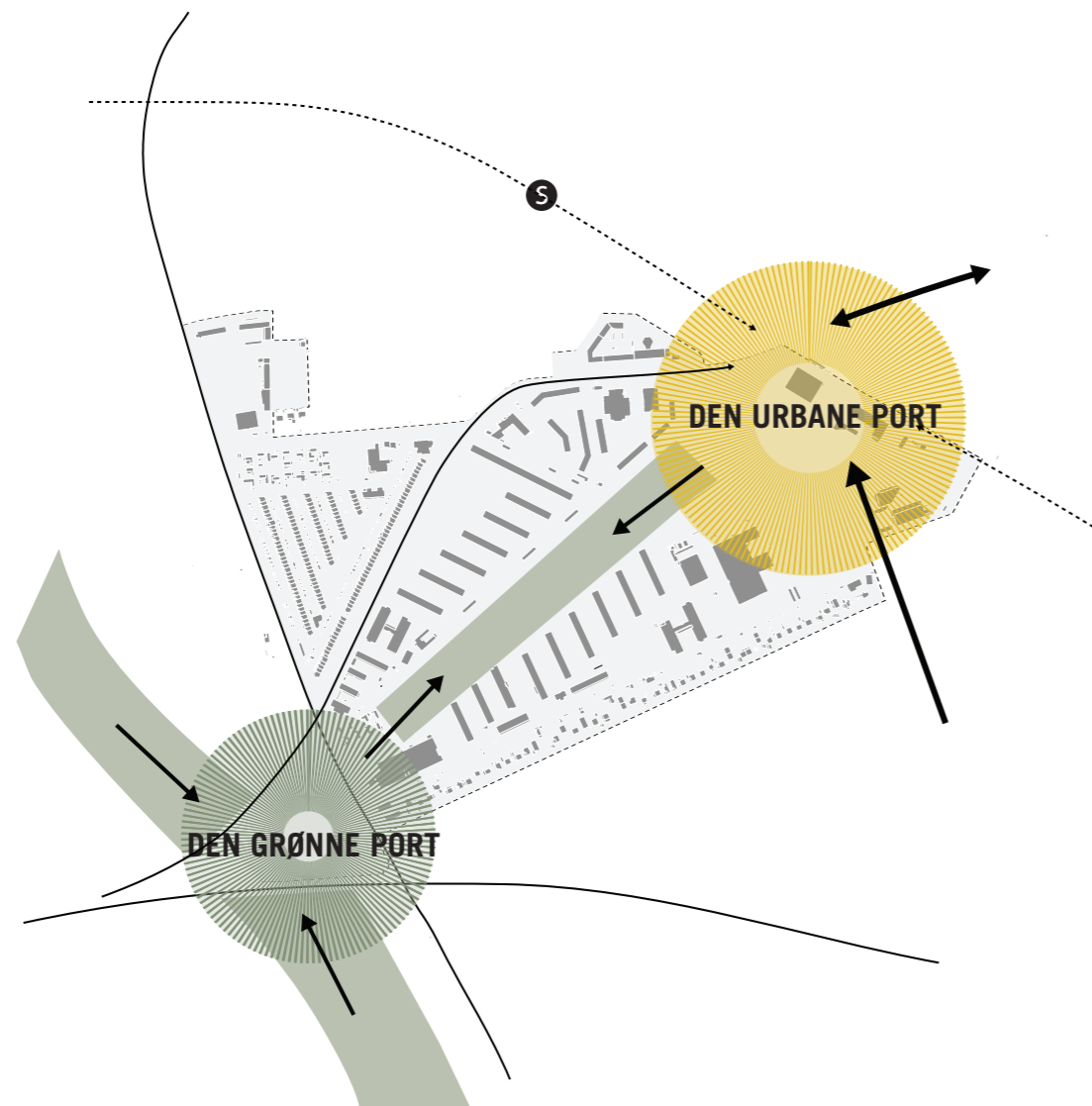
**2. DEFINER KANTER, BYRUM OG PARK**

For at opnå et sammenhængende og helstøbt kvarter integreret i sine omgivelser, tror vi på at Kulbanekvarteret skal eftergå en markant byfortætning, der samler bydelen. Kanterne i bydelen skal strammes op og byrum og park skal defineres klart, så der opstår tydeligt hieraki mellem det private og det offentlige.



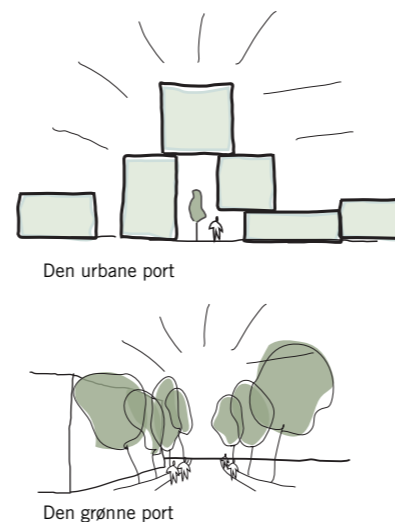
# KULBANEKVARTERET

4 strategier



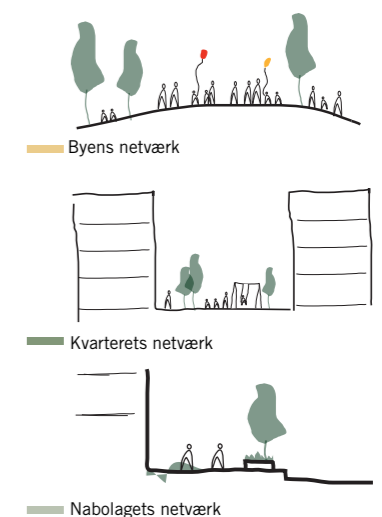
### 3. DEN URbane OG DEN GRØNNE PORT

For at opnå et klart defineret område vil vi skabe markante og stærke porte til kvarteret, så man tydeligt oplever, hvornår man ankommer til og forlader Kulbanekvarteret. De to porte bygger videre på stedets lokale kvaliteter - den tætte by og stationsnærheden, der bliver den urbane port til kvarteret mod øst og den frodige Vigerslev Park, der definerer den grønne port i vest.



### 4. FORBUNDET FÆLLESSKABER I ALLE SKALAER

Nye forbindelser gennem området skal skabe mødesteder og understøtte fællesskaber i alle skala gennem hele Kulbanekvarteret og dets kontekst. Netværket af forbindelser samler mødesteder i 3 niveauer; 1. Byen og de store park-, byrum og byfunktioner, 2. Kvarteret, et netværk der forbinder de semi-private gårdrum, lokale mødesteder og funktioner og 3. Nabolaget, de hurtige smutveje på tværs, der samler kvarteret helt ned i den lille skala, med kantzoner, nyttehaver og opholdsbænke.







# 04 PLANEN



# KULBANEKVARTERET

Kvarteret omkring Kulbaneparken



## STRUKTUR OG FORTÆTNINGEN

Udviklingsplanen for Kulbanekvarteret udgøres af strukturer der flettes sammen med sine omgivelser. Strukturen bygger videre på de nærliggende områders præmisser og egenart som forstærkes og udvikles. Den urbane port arbejder videre på Grønttorvets karréstruktur og den indre bys logik.

Kulbane-karréstrukturen tager ligeledes sit afsæt i Kulbanekvarterets eksisterende stangbebyggelse og danner hermed en inviterende permeable karré med semioffentlige gårdrum og grønne kantzoner. Karré-strukturen bliver et gennemgående tema i fortætningsstrategien for Kulbanekvarteret, men en karré-struktur der hele tiden tilpasser sig konteksten.

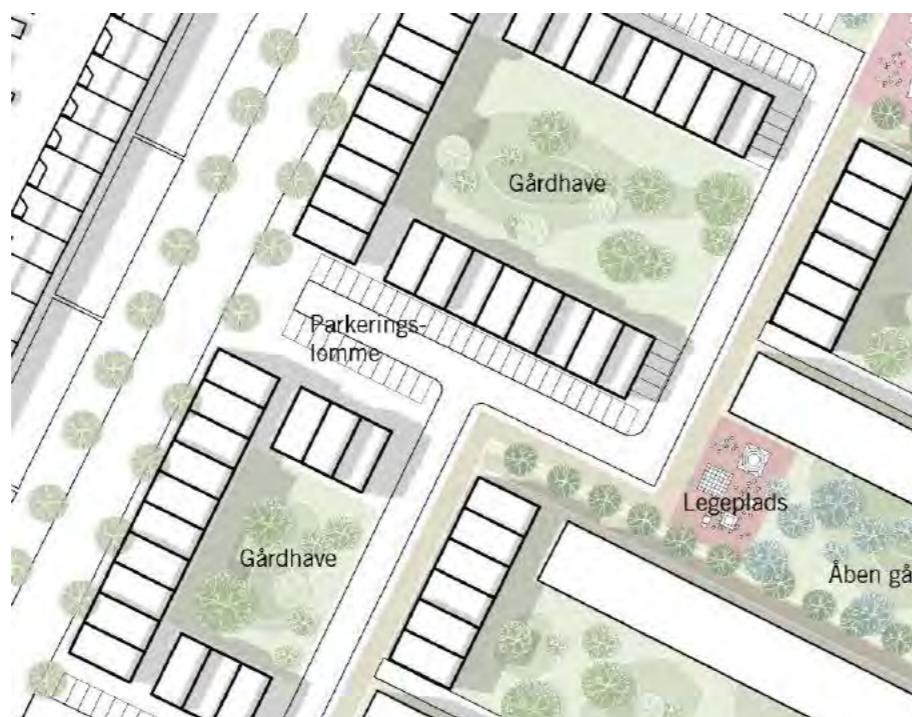
I den centrale del, ved Vigerslev og Hornemanns Vænge, fortættes med rækkehusbebyggelse mellem den eksisterende stangbebyggelse. Hermed skabes klare afgrænsninger mellem det private gårdrum og offentlige park og muligheden for at skabe større variation og skala omkring gårdene. I den vestlige del udgør fortætningen to karréstrukturer der rammer Finnebyen ind, og et nyt klubhus der skaber kant mod Kulbaneparkens sydvestlige side.

## INDRAMMEDE BYRUM

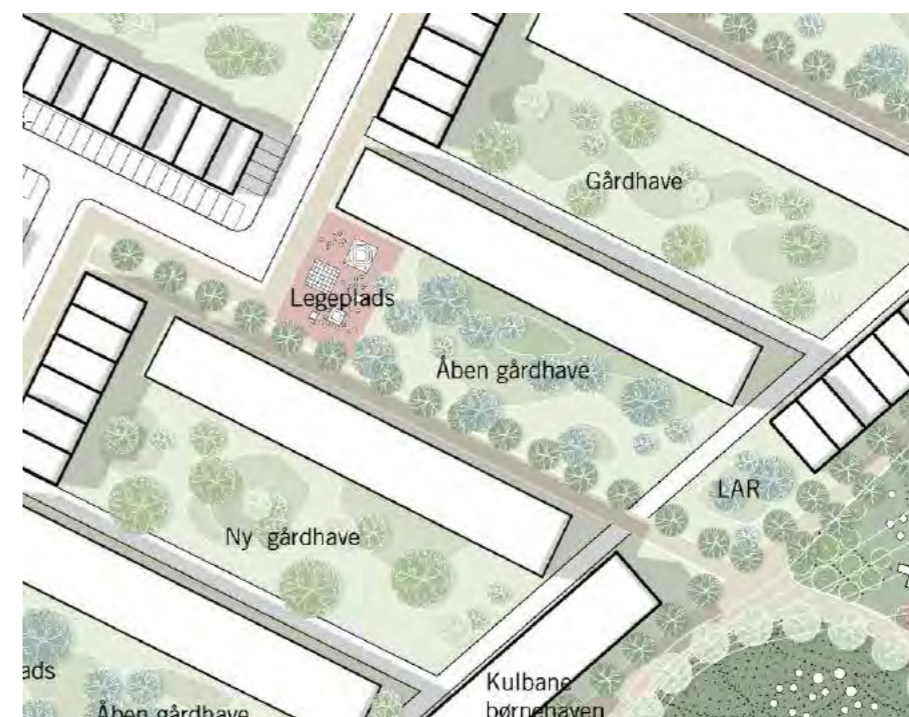
Planens hovedsaglige kvalitet og udgangspunkt er at kvalificere velfungerende byrum, gårdrum og parken i forskellige skalaer og karakterer. Den tidligere oplevelse af udefineret offentlige rum uden ejerskab, er nu blevet omdannet til byrum i en menneskelig skala, hvor tryghed, mødesteder for alle og blød mobilitet bliver omdrejningspunktet.

## STISYSTEM OG MØDESTEDER

Netværket af stier og mødesteder fletter sig ind mellem husene og skaber fælleskaber på tværs af klynger, gårdrum og parken. Den nye planstruktur skaber imødekomende smutveje og mellemrum der inviterer til uformelle møder og ophold.



Nye gårdrum langs Vigerslev Allé

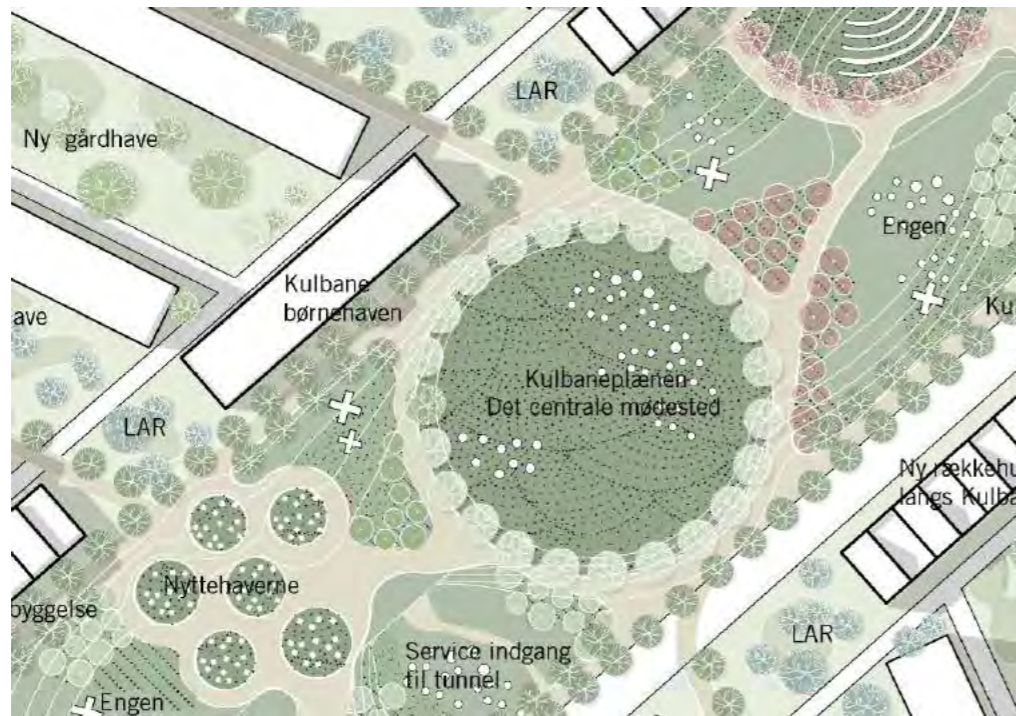


Opgradering og bedre defineret gårdrum langs Vigerslev Vænge



# ET GRØNT BYKVARTET

Kvarteret omkring Kulbaneparken



Det centrale mødested midt i Kulbaneparken



Åbne og aflukkede gårdrum langs Hornemanns Vænge

Parkens mødested

Alléen rundt om parken

Nyt gårdrum



Kulbanevej

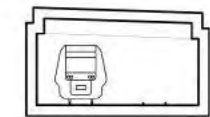
Nyt lar bassin

Stiforløbet

Længdesnit AA, Kulbanekvarteret, (skala efter eget valg)

Nye rækkehuse

Nye rækkehuse

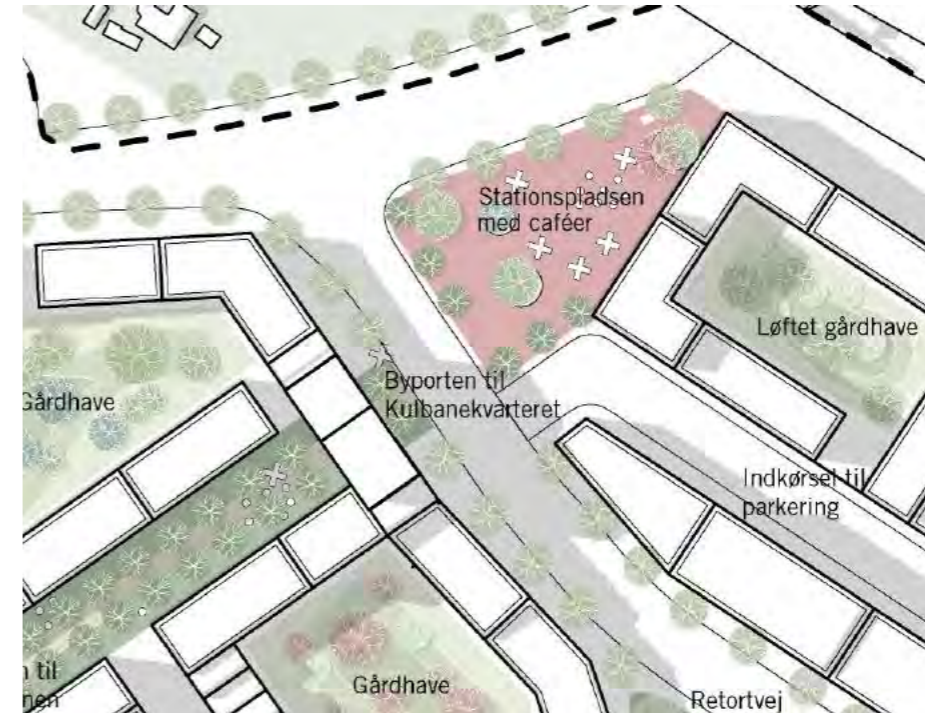


Togbane - tunnel

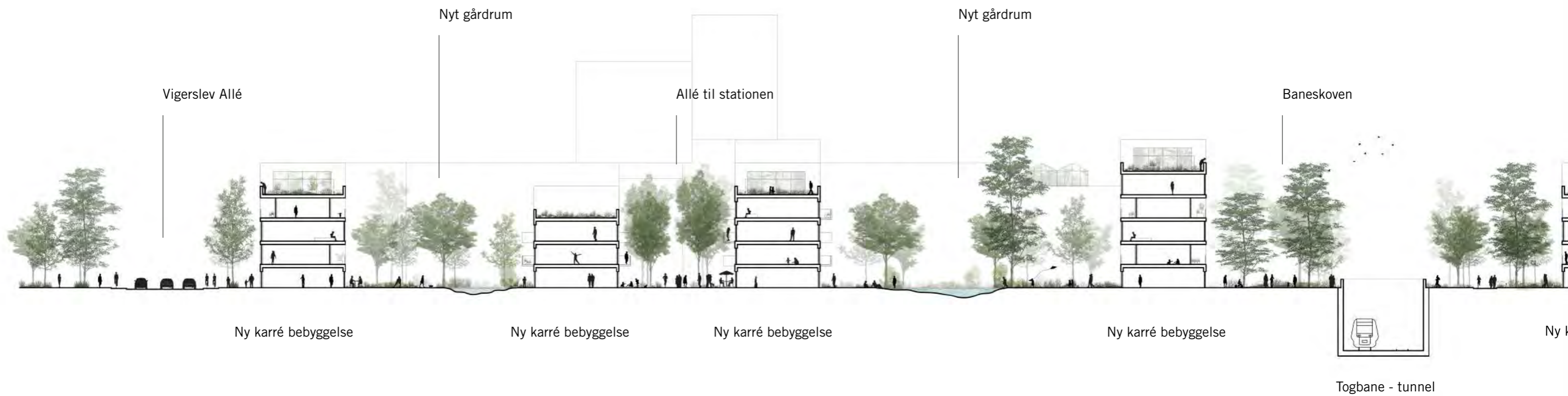
Tværsnit AA 1:500



Ny karré bebyggelse mellem paken og Vigerslev Allé



Allé ned til stationspladsen



# ET GRØNT BYKVARTET

Fra udefinerede kanter til tæt karré by



Baneskoven langs tunnelen



Ny karré bebyggelse kobler sig op op grønttorvet



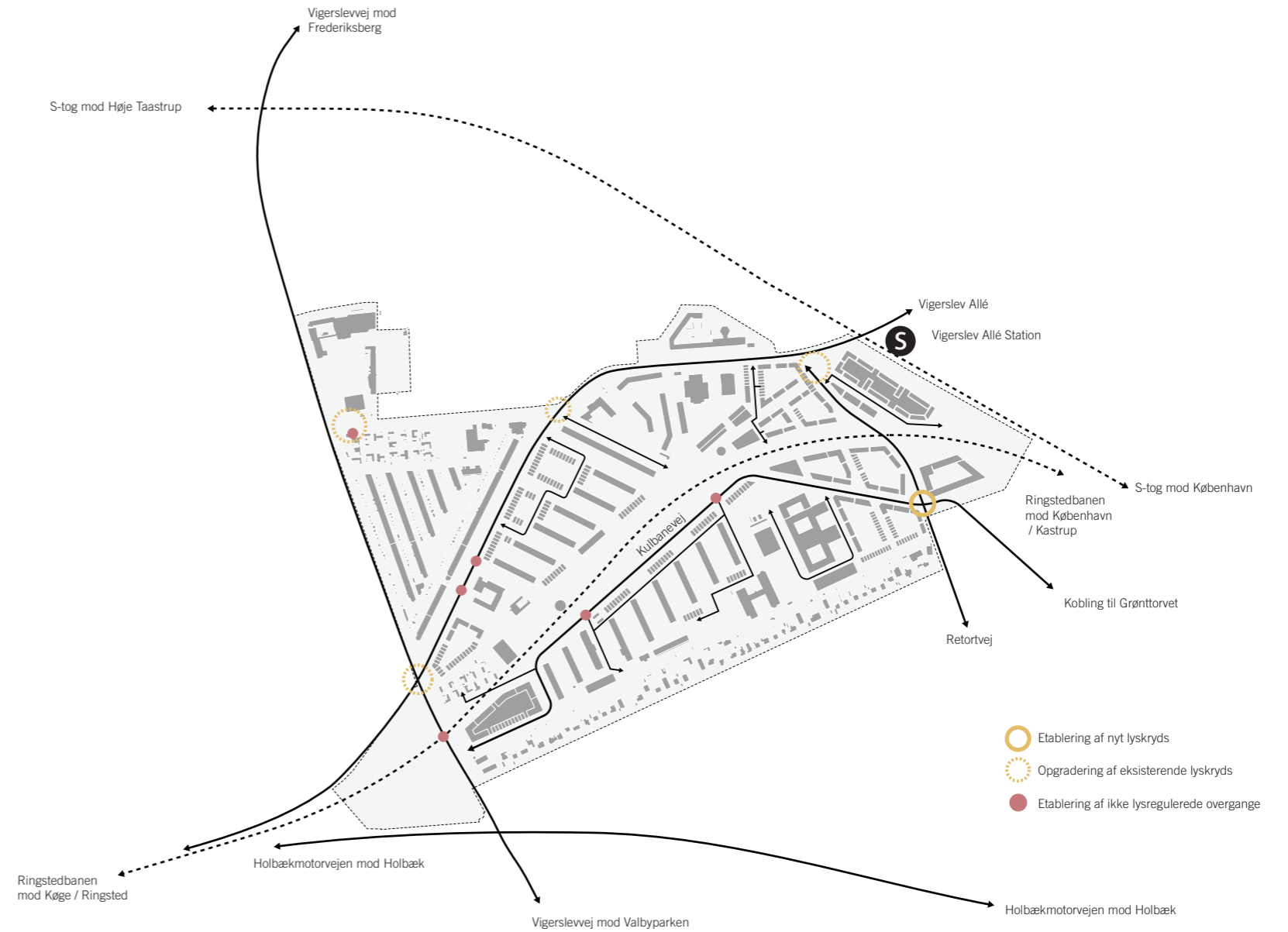
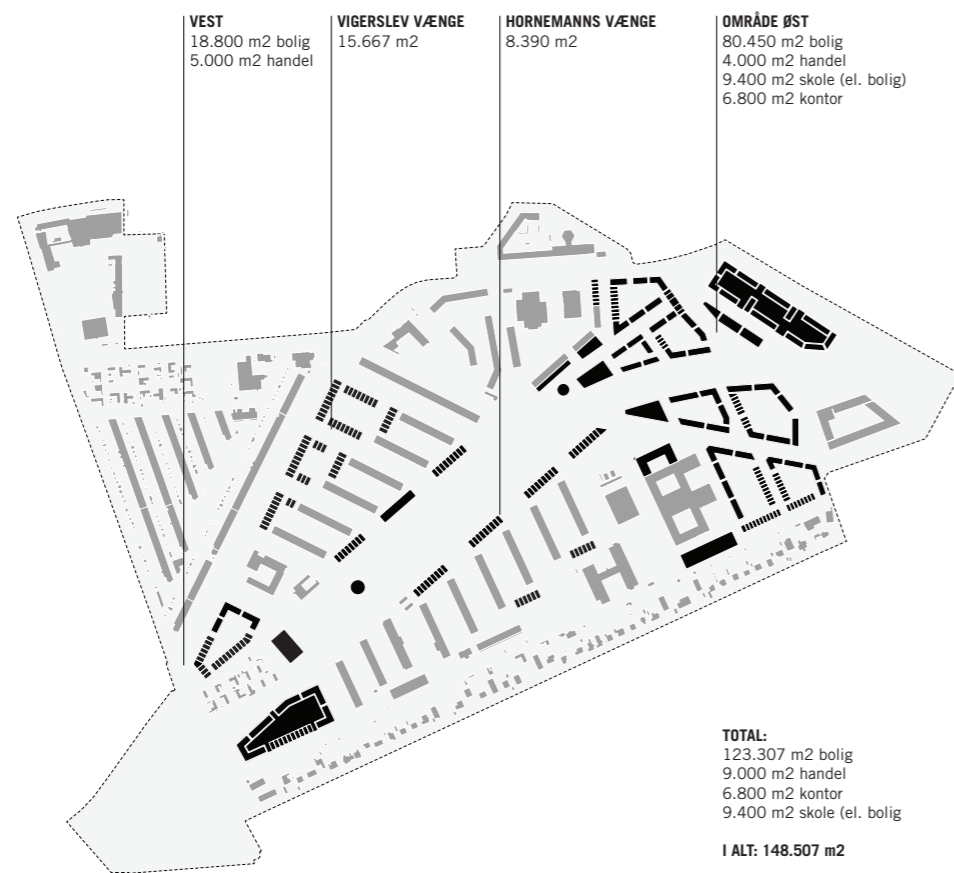
Karré bebyggelse

Ny karré bebyggelse

Ny karré bebyggelse

Nye rækkehuse

Tværsnit BB 1:500

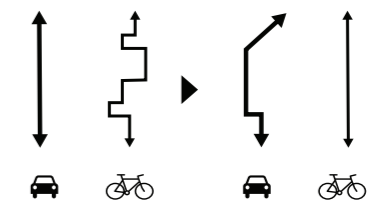


### BEBYGGELSE / FORTÆTNING

Kanter og byrum strammes op gennem strategisk placering af nye bygninger. En karréstruktur i øst binder området sammen med Grønttorvets bebyggelsesstruktur og tæthed, og definerer de nye grønne forbindelser til området. Kvarteret omkring parken forstærkes af ny rækkehus-bebyggelse der skaber kant til parken, og bringer liv og tryghed til denne på alle tider af døgnet. Andre huse skaber semi-private gårdum mellem de eksisterende bolig-længer.

### VEJTRAFIK OG SIKKERHED

Vigerslev Vænge udgør i dag en barriere imod Kulbaneparken. Denne flyttes og føres i stedet bag om bygningerne, for at skabe en grøn bilfri kant mod parken. For at nedrosle trafikken på Kulbanevej omdirigeres indfalsvejene ved Retortvej og Vigerslevvej. Forholdene i udfordrende lyskryds opgraderes for bløde trafikanter. Blandt andet etableres et nyt lysreguleret kryds hvor Kulbanevej rammer Retortvej og Ingrid Marie Vej.



Omlægning af Kulbanevej gør det nemmere og mere sikkert for bløde trafikanter.

# PLANENS LAG



## FORBINDELSER FOR BLØDE TRAFIKANTER

Et netværk af stiforbindelser vil binde de vigtige funktioner i kvarteret sammen - både i den store skala, hvor nye grønne alléer binder området centrale pladser sammen, og i den lille skala, hvor naboer hurtigt kan krydse parken, og mødes på tværs. Stiforbindelserne vil have hurtige A-til-B forbindelser mellem de vigtige punkter, men stinetværket vil samtidig tilbyde en mere oplevelsesrig og foranderlig sti gennem Kulbaneparken.

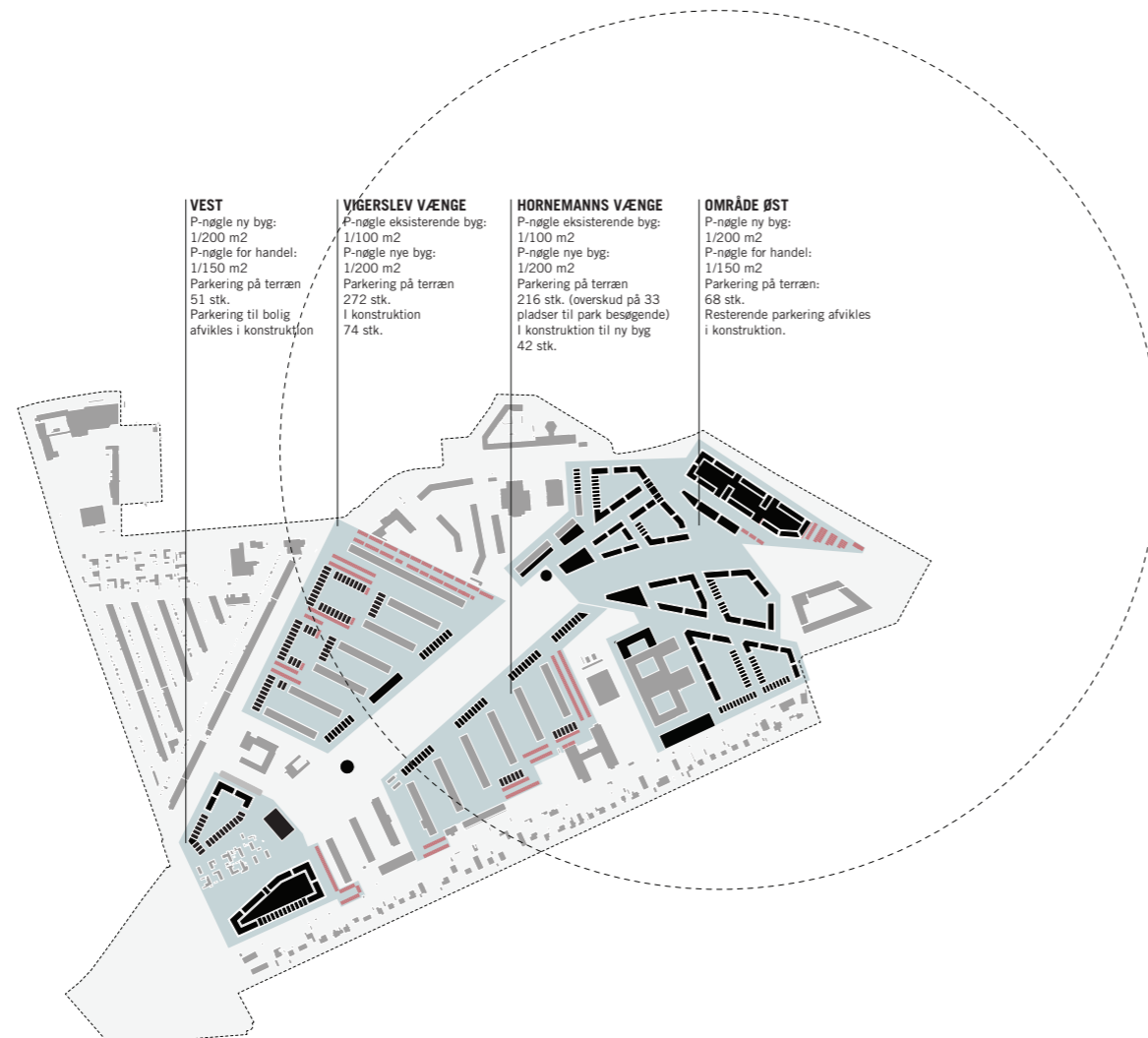


## GRØNT BYRUMSHIERAKI

Kulbanekvarteret bliver et grønt bykvarter med plads til fællesskaber og mødesteder i alle skalaer. Fra kvarterets store centrale park til semi-private gårdrum, fra grønne alléer der forbinder byrum til de helt intime kantzoner, hvor naboer kan mødes over en kop kaffe.



# AFVIKLING AF PARKERING



I dag er Kulbanekvarteret præget af store mængder overfladeparkering, der bidrager til oplevelsen af en åbent og usammenhængende område, og en dårlig udnyttelse af undergrundens potentialer.

I det østlige og vestlige område, forventes de nye parkeringsbehov hovedsagligt at blive afviklet i konstruktion, hvilket ligeledes er tendensen fra Grønttorvet og andre tilsvarende tætte bykvarterer. Dette foreslås som parkeringskældre eller halvt nedgravede parkeringspladser.

Antallet af parkeringspladser i området omkring Hornemanns Vænge og Vigereslev Vænge er kalkuleret ud fra de viste matrix-modeller.

Behovet for parkeringspladser til den eksisterende bebyggelse vurderes at ligge på 90% af det nuværende udbud, der i dag er 1 plads pr. ca. 100 m<sup>2</sup>. Hertil ligger parkeringspladser til al nybyggeri, der er beregnet ud fra en parkeringsnøgle på 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup>. Den ambitiøse parkeringsnøgle for nybyggeri er baseret på fremtidsskuende mobilitetstendenser, som højere antal cyklister, delebiler og udvikling af metro-netværket og samtidig kvarterets stationsnærhed til både tog og metro.

Vi har beregnet to mulige parkerings-scenarier; en for fase 1, til den nærmeste fremtid, og en mere ambitiøs fase 2. Fase 1 er beregnet ud fra det nuværende parkeringsbehov, mens fase 2 sænker parkeringsnøglen for det eksisterende byggeri fra 1 plads / 105 m<sup>2</sup> til 1 plads / 175 m<sup>2</sup>. Dette estimat er baseret på Valby's centrale placering i København, dets stationsnærhed, samt fremadskuende mobilitetstendenser.

I udviklingsplanen er illustreret og udlagt parkeringstal fra fase 1, men vil selvfølgelig anbefale, at man i udviklingen af Kulbanekvarteret er ambitiøse i forhold til det fremtidige parkeringsbehov - for at skabe de bedst mulige rammer omkring kvarterets byrum og mødesteder.

## PARKERING VIGERSLEV VÆNGE

	UDBUD	BEHOV 90%	FASE 1	FASE 2 1 PLADS / 175 M <sup>2</sup>
EKSISTERENDE BYGGERI 1 / 105 M <sup>2</sup>	290 stk	261 stk	261 stk	174 stk
NYT BYGGERI 1 / 200 M <sup>2</sup>	78 stk	78 stk	78 stk	78 stk
PARKERING I ALT			339 stk	252 stk
P-NØGLE I ALT			1 / 140 m <sup>2</sup>	1 / 183 m <sup>2</sup>

Parkeringsmatrix  
Baseret på estimat af eksisterende 30.576 m<sup>2</sup>

## PARKERING HORNEMANN'S VÆNGE

	UDBUD	BEHOV 90%	FASE 1	FASE 2 1 PLADS / 175 M <sup>2</sup>
EKSISTERENDE BYGGERI 1 / 110 M <sup>2</sup>	205 stk	185 stk	185 stk	129 stk
NYT BYGGERI 1 / 200 M <sup>2</sup>	42 stk	42 stk	42 stk	42 stk
PARKERING I ALT			227 stk	170 stk
P-NØGLE I ALT			1 / 140 m <sup>2</sup>	1 / 181 m <sup>2</sup>

Parkeringsmatrix  
Baseret på estimat af eksisterende 22.500 m<sup>2</sup>





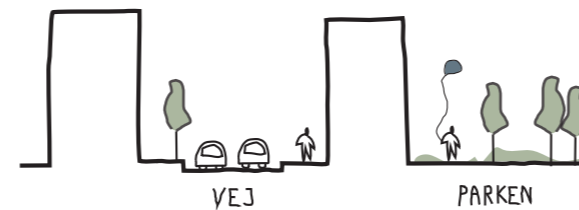
05

# DEN URBANE PORT



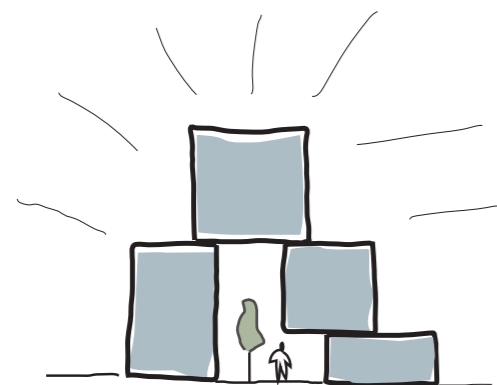
# DEN URBANE PORT

5 strategier



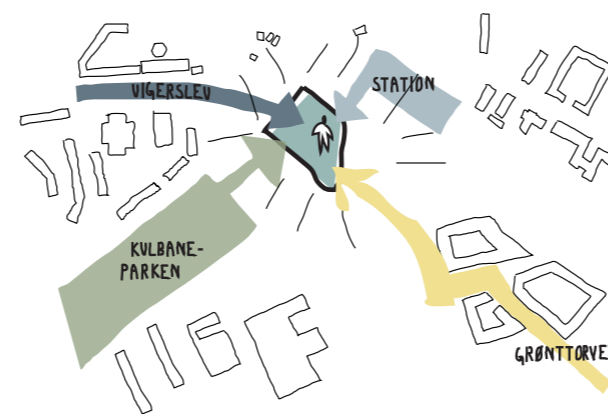
## 1. BIND OMRÅDET SAMMEN

Gennem strategisk fortætning og omlægning af Kulbanevej, bindes området sammen. De manglende "puslespilsrikker" i takt med at der frigives nye byggeplots og nye forbindelser ud i til Grønttorvet og stationspladsen.



## 2. BEBYGGELSE DER KLART DEFINERER BYRUM

Ny bebyggelse placeres så byrum, forbindelser, gårdrum og parken klart defineres og et tydeligt hieraki og ejerskab opstår i rummene.



## 3. PORTENE TIL KULBANEPARKEN

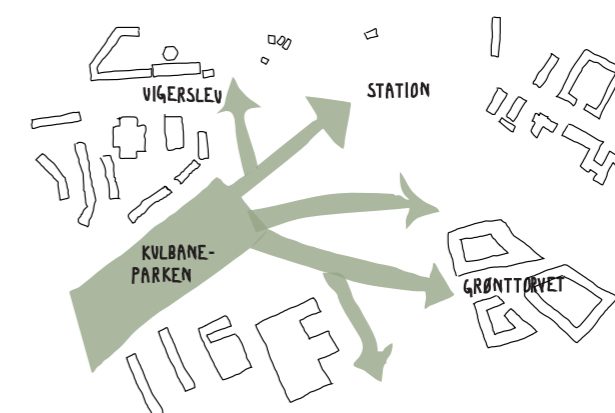
Afviklingen af Kulbanekvarterets uklare og sammenflydende afgrænsninger i dag understreges i fremtiden af to identitetsskabende porte ind til området og til parken.

## 4. NY STATIONSPLADS DER SAMLER KVARTERET

Et nyt centralt byrum foran stationen, hvor café- og handelsliv kan opstå. Pladsen udformes som en tragt til at trække bylivet fra stationen og ind i kvarteret.

Den urbane port til kulbanekvarteret ligger i mødet mellem stationen, Grønttorvet, Vigerslevvej og Kulbaneparken. I dag virker bystrukturen fragmenteret og usammenhængende uden nogen indikation på Kulbanekvarterets begyndelse.

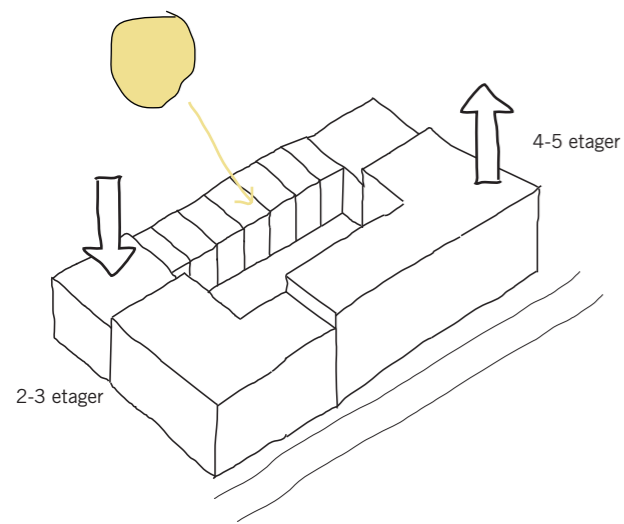
Som den manglende puslespilsbrik i området skal en ny fortætning omkring stationskvarteret binde området og dets kontekst sammen. Klart defineret kanter og byrum skal skabe hieraki og tydelige forbindelser, mens en ny port skal definere Kulbanekvarterets begyndelse og indgang. Et nyt samlende, centralt byrum etableres foran stationen, hvor café- og handelsliv kan opstå. Pladsen udformes som en tragt til at trække bylivet fra stationen ind i kvarteret. Samtidig vil Kulbaneparkens grønne og landskabelige kvaliteter trækkes ind i den nye bydel, for at skabe et grønt og inviterende kvarter.



## 5. PARKEN IND I BYEN!

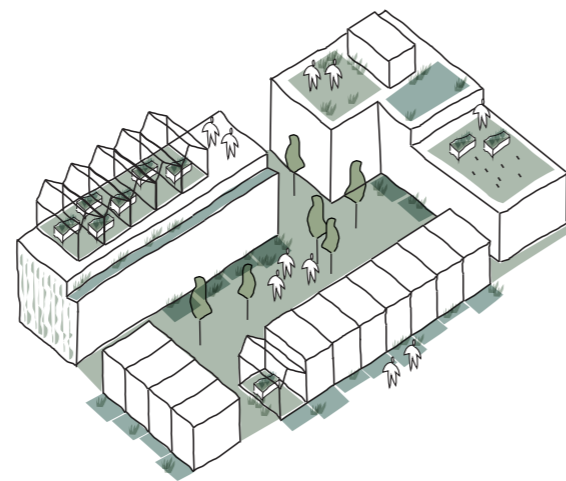
Kulbaneparkens grønne og landskabelige kvaliteter trækkes ind i den nye bydel, for at skabe et grønt og inviterende kvarter.





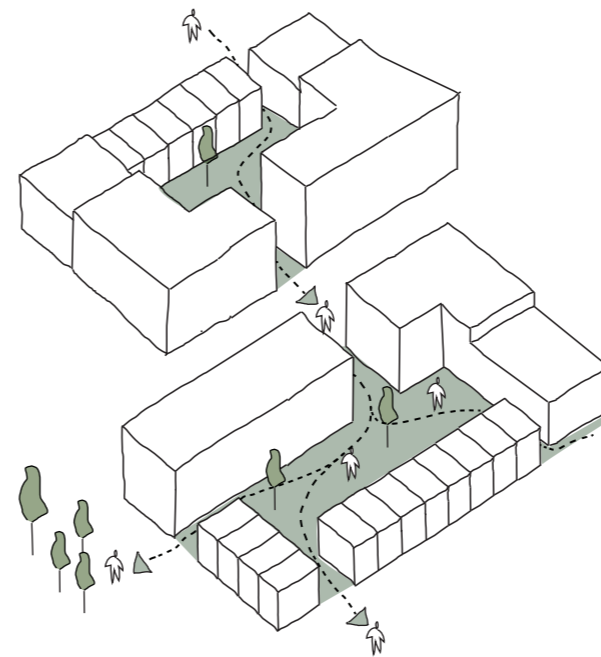
### 1. SKAB DIVERSITET I KARRÉEN

Karréen opdeles i forskellige typologier og højder, for at skabe variation og "menneskelig" skala i byrum og gader, tilpasse sig den varierede kontekst af rækkehuse og bolig-stænger og ligeledes for bedst muligt at skærme for trafikstøj og optimere dagslys.



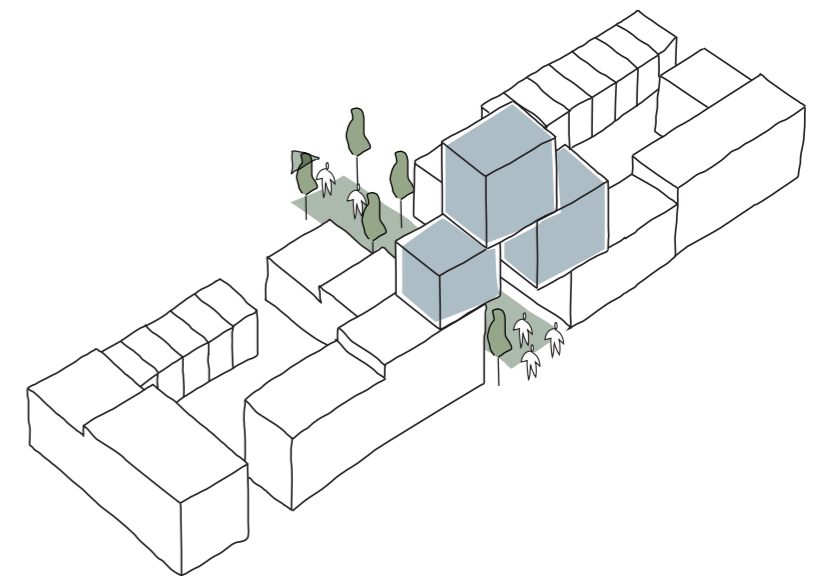
### 2. GRØNNE UDERUM I ALLE SKALAER

Kulbane-karréen begrønnes i alle skalaer - fra det store grønne fælles gårdrum, mindre taghaver til opgangen, private altaner og grønne kantzoner, hvor karréen møder resten af kvarteret.



### 3. ÅBEN OP OG FORBIND GÅRD- OG PARKRUM

I modsætning til den klassiske karrés aflukkede og private gårdrum, åbnes der op i Kulbane-karréen og gårdrummene forbindes indbyrdes og med Kulbaneparken. En ny social gårdrumsstruktur skal binde Kulbane- beboere nærmere hinanden.

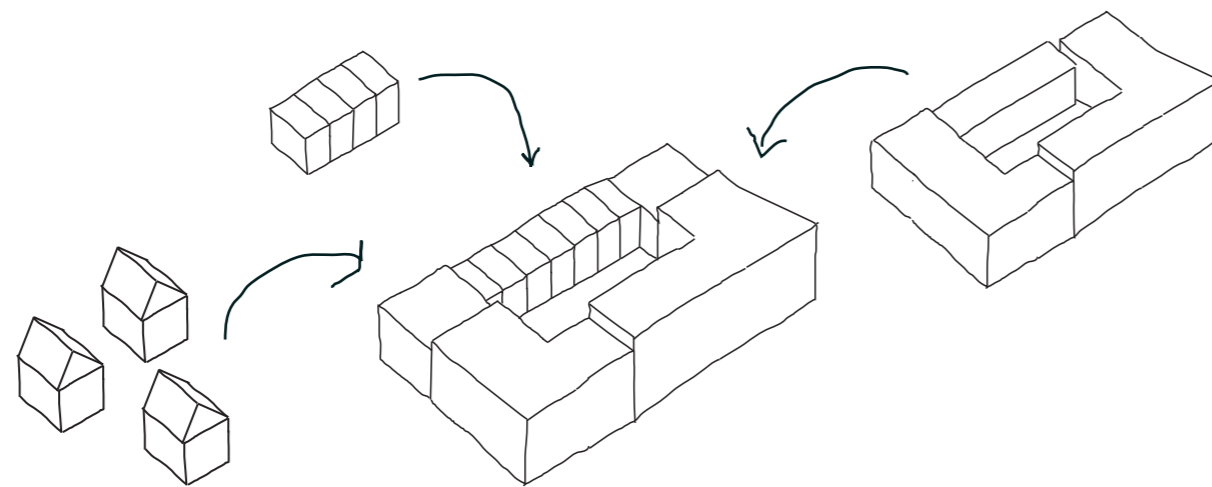


### 4. TO PORTE TIL KULBANEPARKEN

Karréerne mod stationspladsen og Grønttorvet bygges sammen for at skabe to porte ind til Kulbanekvarteret. Porte, der vil binde det nye karré-kvarter sammen omkring stationen og samtidig give kulbane-karréen sit helt eget kendetegn.

# KULBANEKARRÉEN

4 strategier



KARRÉENS MØDE MED KONTEKSTBEBYGGELSEN



REFERENCER PÅ GRØNNE BYGNINGSELEMENTER

Den klassiske boligkarré, som vi kender den fra de københavnske bro-kvarterer, er kendetegnet ved en klar urban kant omkring sig og et præcist defineret gårdrum. Karréen er en af de bedste strukturer til at skabe klare afgrænsninger i byen samt intime og private gårdrum. Kulbanekarréen bygger på videre på de klassiske kvaliteter i karréen, men giver den samtidigt et lokalt særkende, der gør den til meget mere end en klassisk karré - nemlig den identitetsskabende Kulbanekarréen der er med til at definere og bygge videre på kvarterets egenart.

Først og fremmest bliver Kulbanekarren kendetegnet ved at være grøn. Kulbanekvarterets grønne profil vil afspejle sig i karré-strukturen, der vil byde på grønne uderum i alle skalaer - gårdrummet, kantzonen, tagterrassen og altanen. Der skal arbejdes med beplantning både i og omkring bebyggelsen.

For at opnå en god blandet by, der kan appellere til mange forskellige mennesker, brydes karréen op i mindre bebyggelser med varierede boligtypoliger, der byder på flere forskellige boformer. Nedbrydningen af karréen kan samtidigt bruges aktivt i mødet med konteksten - Grønttorvets tætte karréer mod øst, rækkehusene mod nord og villa'erne mod syd.

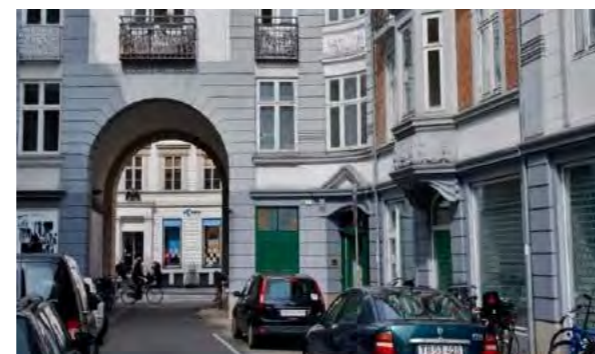
I modsætning til den klassiske karrés aflukkede og private gårdrum, åbnes der op i Kulbane-karréen og gårdrummene forbindes indbyrdes og med Kulbaneparken. En ny social gårdrumsstruktur skal binde Kulbane-beboere nærmere hinanden.

Karréerne mod stationspladsen og Grønttorvet bygges sammen for at markere to porte ind til Kulbanekvarteret. Porte, der vil binde det nye karré-kvarter sammen omkring stationen og samtidig give kulbane-karréen sit helt eget kendetegn.



# PORTEN TIL KULBANEKVARTERET

Fra et udflydende og udefineret kvarter til defineret og identitetskabende indgang



REFERENCER PÅ PORTE

Kulbanekvarteret opleves i dag udefineret, med som et udflydende areal uden klar begyndelse eller slutning. En fysisk klar defineret af området kan føre til en stærkere 'kvarters-følelse' og give beboerne en højere grad af tilhørsforhold til Kulbanekvarteret.

Porten har altid været et synligt motiv gennem planlægningen af København - helt tilbage til vikingetiden hvor den afgrænsede landsby havde et klart defineret indgangsparti og op gennem befæstningsanlæggelserne, hvor portene til byen's primære formål var at hindre fjendtlig intrængen i byen.

Men porten voksede hurtigt fra sin militære funktion og fik i højere grad pålagt social betydning. Portene inddelte byen i tydelige kvarterer og distrikter, der både havde politisk og social betydning for byens drift, men også beboerne selv. Porten begyndte at definere et tilhørsforhold for byens borgere - enten var du fra vesterbro, nørrebro og østerbro, der hver havde sin port.

Kulbanekvarteret vil bygge videre på den københavnske tradition med byporten - men selvfølgelig på Kulbanekvarterets præmisser og egenart. Kulbaneporten skal være med til at indikere starten på et nyt bykvarter, og invitere indenfor i en ny grøn park der emmer af historie.



VESTERPORT 1850



Planudsnit 1:500

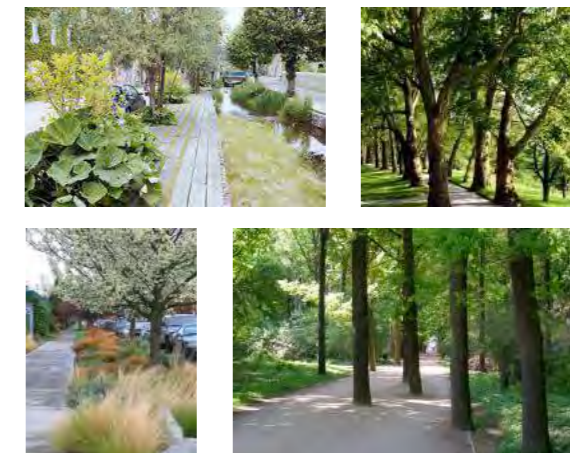
## ALLÉEN TIL STATIONSPLADSEN



Kulbaneparken stopper ikke ved bebyggelsens start, men forgrener sig videre ud i bydelen og binder området op på sine omgivelser. De to vigtigste grønne forbindelser ligger fra Kulbaneparken til hhv. Vigereslev Allé Stations nye stationsplads og Grønttorvets allé på Ingrid Marie Vej.

Disse forbindelser iscenesættes af en gennemgående allébeplantning fra parken, der brydes op af grønne kantzoner, varierende beplantning og små nicher til ophold.

For enden af den grønne allé rejser byporten sig og definerer overgangen fra det grønne Kulbanekvarter til resten af byen. Her etableres en lysreguleret overgang til stationspladsen for at sikre gode og flydende forbindelser mellem stationsområdet og Kulbanekvarteret.







06

# KULBANEPARKEN



VIGERSLEVPARKEN



FORANDERLIGT TERRÆN



VARRIERENDE TERRÆN



ENGEN



PIONER SKOVEN



INDRAMMET GRØNT



GRØNNE BEDE I BELÆGNINGEN



ALLEEN

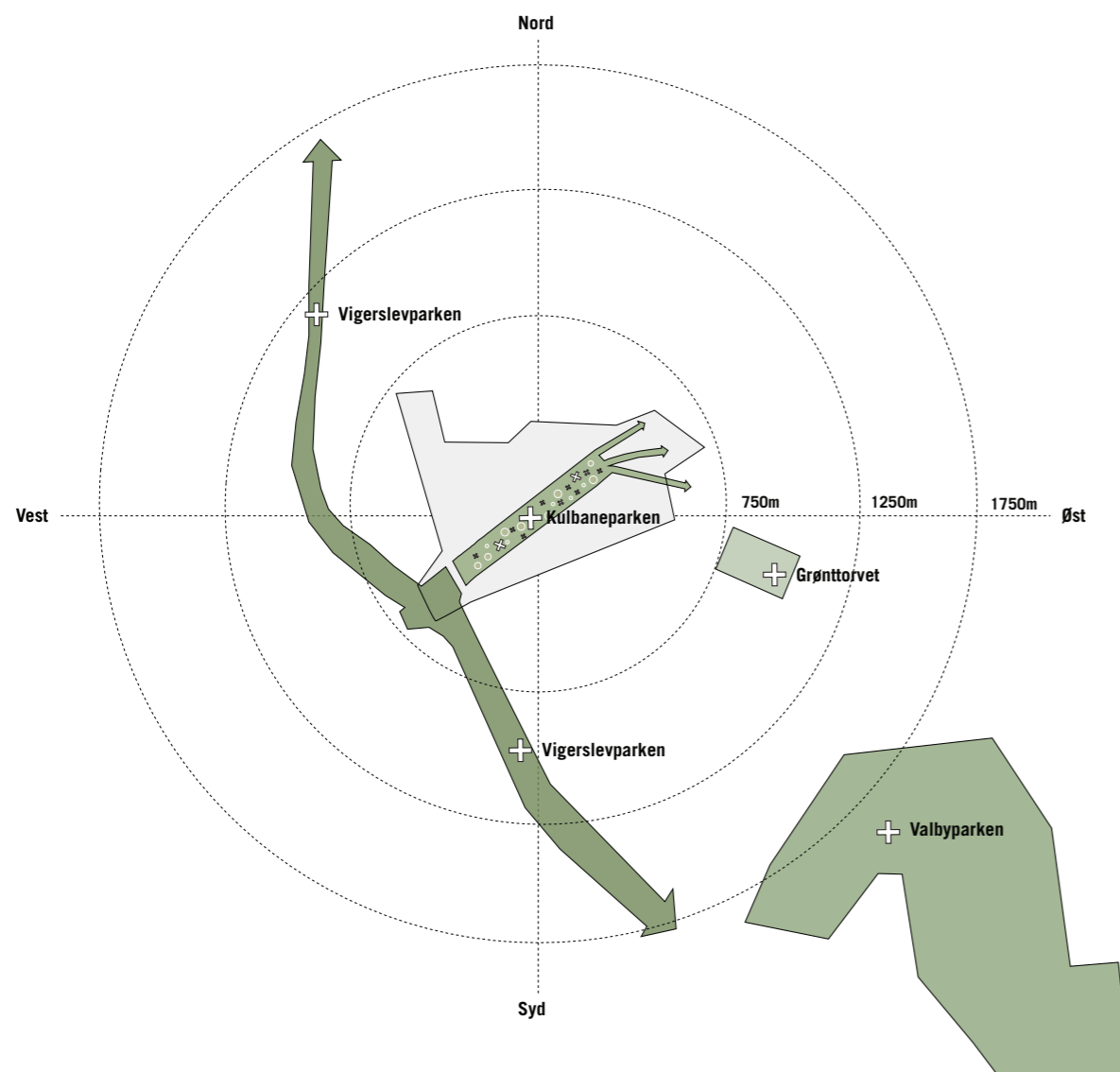
**LANDSKABELIG NATUR**  
(VIGERSLEVPARKEN)



**BY-NATUREN**  
(STATIONSPLADSEN)

# EN NY PARK I VALBY

ET SUPPLEMENT TIL DET EKSISTERENDE



VIGERSLEVPARKEN - DEN GRØNNE OASE



GRØNTTORVET - DEN SPISELIGE PARK



VALBYPARKEN - DEN STORE GRØNNE FÆLLED

Omkring Kulbanekvarteret ligger 3 markante og forskellige parker, Vigerslevparken, Valbyparken og det kommende Grønttorvspark. Kulbaneparken skal være en park, der supplerer disse med helt nye og unikke landskabelige oplevelser og aktiviteter. Derfor bliver forståelsen af disse bliver vigtig i den fremtidige programmering og udformning af Kulbaneparken.

## VIGERSLEVPARKEN - Den grønne oase

Vigerslevparken er en grøn og frodig forbindelse igennem København. Her er en karakter af en fritvoksende, romantisk natur, med vandløb, træer og små intime stier.

## GRØNTTORVET - Den spiselige park

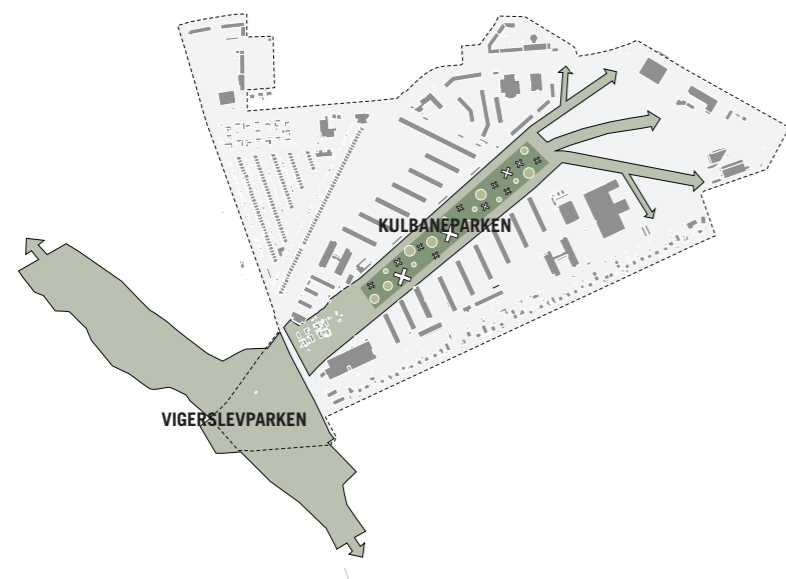
Under brudstykker af den gamle torv-konstruktion, vil Grønttorvets plantage, plæne og promenade udspringe. Parken bliver præget af lave frugt bærende træer, og en repetitiv karakter.

## VALBYPARKEN - Den store grønne fælled

Valbyparken har områdets store grønne græsplæner med plads til events og små blomstrende sansehaver.

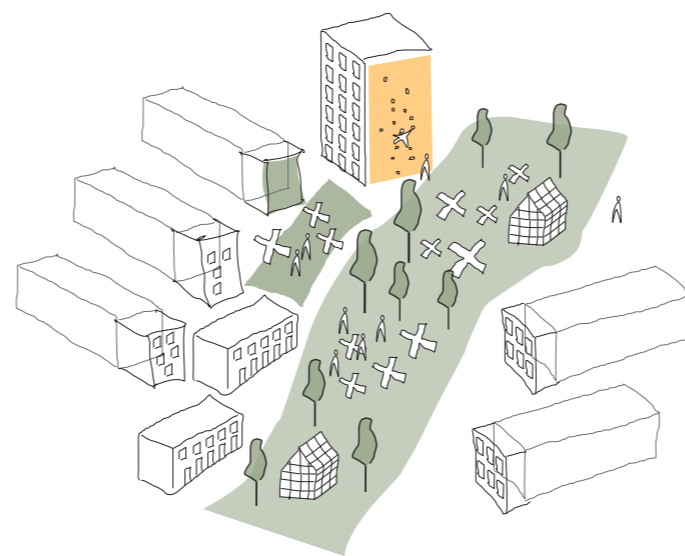
## KULBANEPARKEN - Det aktive bakkelandskab

Kulbaneparken bliver et særegent park-landskab der mediere mellem den vilde natur fra Vigerslevparken og den urbane kontekst mod øst. En park fyldt med aktiviteter og opholdsmuligheder for alle, der vil udfolde sig i et unikt og markant bakkelandskab gennem Kulbanekvarteret. Vi synes parken bør få en stærk reference tilbage til kvarterets historie, der kan komme til udtryk i den landskabelige bearbejdning og pavillioner, og give parken en stærk lokal identitet



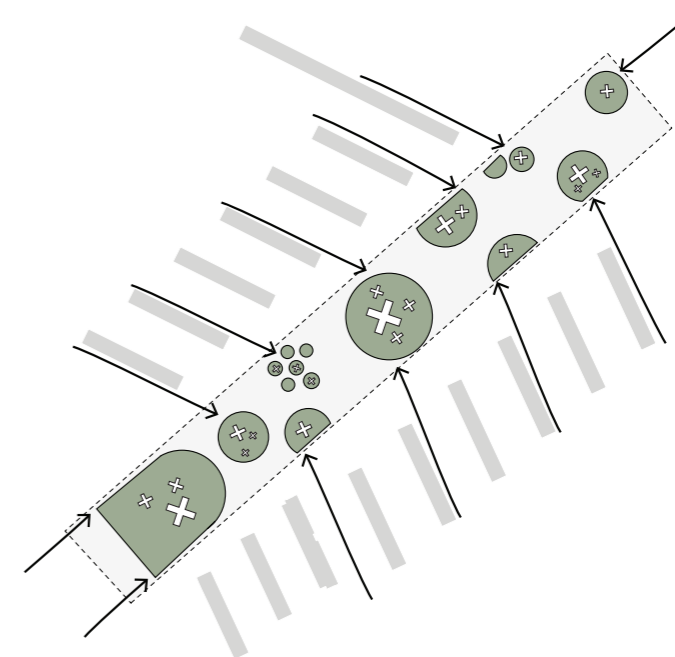
### 1) EN FORTSÆTTELSE AF VALBYPARKEN

Den frødige natur fra Vigerslevparken trækkes op gennem Kulbanekvarteret, hvor det forgrener sig ud i området via nye grønne forbindelser.



### 2) ØJNE I PARKEN

Gennem ny fortætning langs parkens kant, vil kvarterets bagside blive vendt til en forside, hvor 'øjne i parken' vil være med til at skabe en følelse af fællesskab og tryghed.

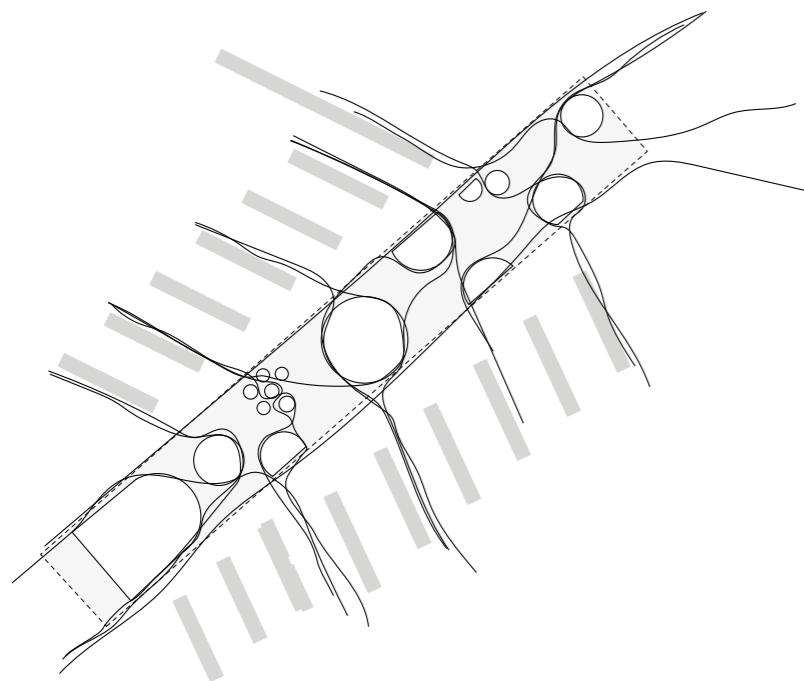


### 3. PARKENS HÆNGSLER

I de vigtige forbindelser ud til parken placeres funktioner og aktiviteter i "byrums-hængsler" mellem parken og bebyggelsen. Man vil hermed altid bevæge sig mod liv og mennesker fremfor en tom plæne, og der skabes en bærende logik for placering af særlige steder i parken.

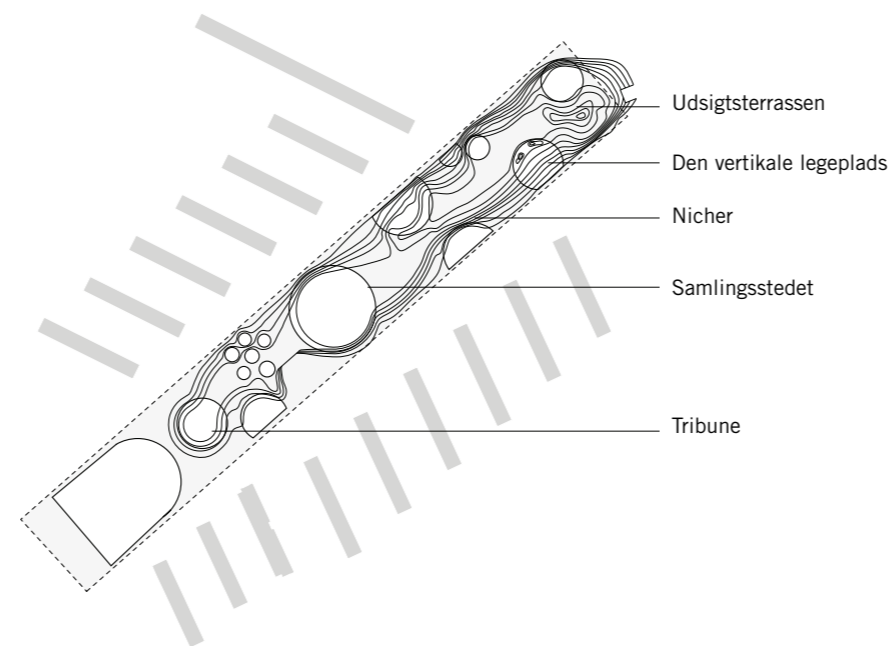
# KULBANEPARKEN

## 5 STRATEGIER



### 4. PARKENS FORBINDELSER

Et tydeligt flow af forbindelser muliggøres omkring parkens hængsler. Den hurtige vej fra A til B vil ligge i parkens perimetersti, mens tværgående forbindelser vil tilbyde foranderlige ruter gennem en changerende park.



### 5. RUMSABENDE TERRÆN

Parkens udfordrende og i dag monotone terræn formes om til et foranderligt bakkelandskab, der er med til at definere rum, nicher og flade terrasser, hvor alle kan mødes. Bakkernes skrånende natur bruges aktivt til at skabe tribuner, vertikale legepladser og en udsigtspost, hvorfra hele kvarteret kan ses.

Kulbaneparken har potentiale til at blive transformeret fra et udfordrende og monotont landskab til et foranderligt og oplevelsesrigt bakkelandskab, der binder hele kvarteret sammen i et stinetsværk omkring parkens aktiviteter.

Kulbaneparkens fortid som gasværk sætter sit fysiske fodaftryk på parken, gennem de store runde cirkeltræk der referer tilbage til kulgas-konstruktionerne, og giver parken et identitetsskabende udtryk, der fortæller en spændende historie.

Denne vision udfoldes gennem 5 strategier:

1. Forbinde de store grønne træk;
- 2) Skab 'øjne i parken' langs kanten;
- 3) Placer byrumshængsler med aktiviteter langs parkens vigtige forbindelser,
- 4) Et netværk af forbindelser binder aktiviteter og konteksten sammen
- 5) En topografisk bearbejdning der forvandler det udfordrende terræn til et rumskabende bakkelandskab.

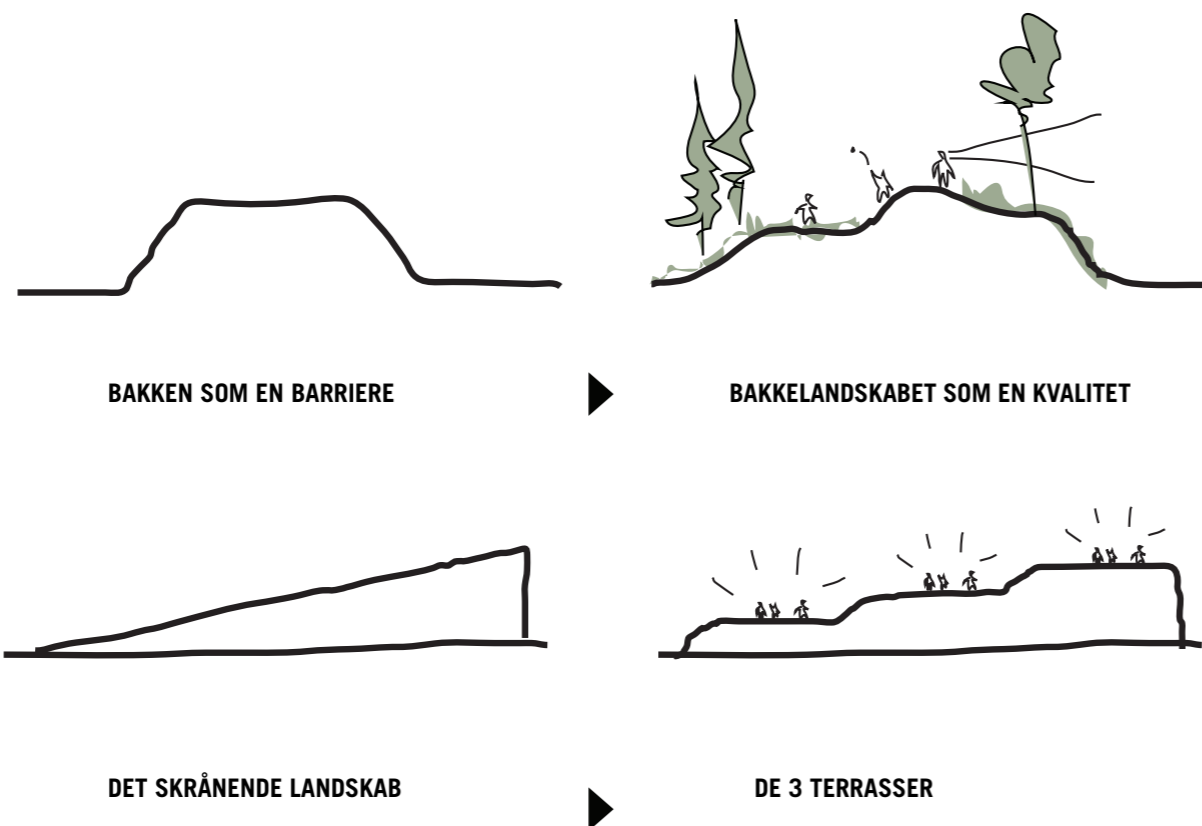


DE MARKANTE HISTORISKE VARTEGN - GASSILOERNE



# BAKKELANDSKABET

## FRA UDFORDRENDE TOPOGRAFI TIL FORANDELRIKT BAKKELANDSKAB



Den nedgravede togbane sætter et stærkt fysisk aftryk på parken, hvilket er vigtigt at forholde sig til og bearbejde i den videre udvikling af parken, for at skabe brugbare flader og differentierede oplevelser.

I dag ligger tunnellen jordlag som en monoton stejl bakke, der på tværs skaber en stejl barriere mod bebyggelsen, og på langs former et langt skrånende niveau, der er vanskeligt at anvende meningsfyldt.

Bearbejdelsen af terrænet følger to hovedprincipper:

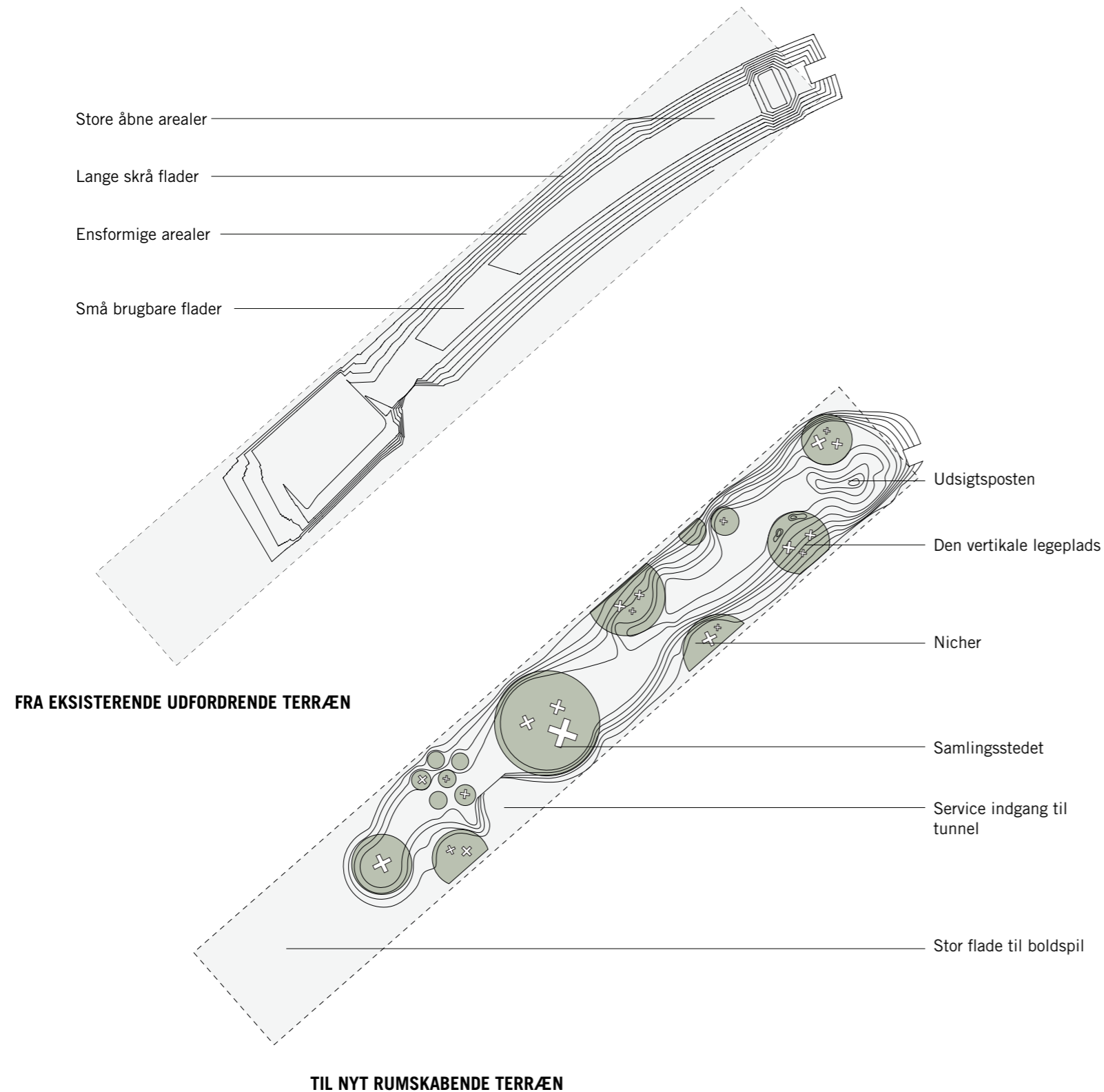
1. På tværs af parken skal bakken gå fra at være en stejl udfordring til foranderligt bakkelandskab, der skaber rum, niches og bløde overgange.
2. På langs af parken, skal bakken gå fra at være en monoton skrånende bakke til at danne terrasser, hvor opold og aktiviteter kan udfolde sig.



En gåtur langs perimeterstien byder på varierede oplevelser med alt fra fælles nyttehaver til kvartershus/grøn pavillon.

# BAKKELANDSKABET

## FRA UDFORDRENDE TOPOGRAFI TIL RUMSKABENDE BAKKELANDSKAB



De topografiske forudsætninger, der er givet fra Ringstedbanen, tages som et præmis for parkens udformning, men transformeres via mindre jordtilførsler fra en barriere til en landskabelig merværdi og et markant kendetegn i området.

Terrænet bruges aktivt som et rumskabende element, der vil nedbryde den store park i mindre landskabsrum og skabe hieraki og diversitet langs parkens forløb.

Terrænet tilpasses de udlagt byrumshængsler, der defineres af bløde kanter med åben beplantning.

Ved det store centrale mødested, vil terrænet bredes ud, så der skabes en klar cirkulær terrasse, der kan huse store forsamlinger og aktiviteter. Ved hængslet med eks. petanquebaner skabes en niche ind i bakkelandskabet, hvor intime fordybelsesrum kan opstå. Og for enden af parken vokser en udsigtspost op af bakken, hvor man kan skue ud over hele Kulbanekvarteret, eller besøge vinterhaven, der vil stå som et fyrtårn på toppen af Kulbanekvarteret, og skabe et mødested på årets mørke og kolde tidspunkter.

Det skrånende bakkelandskab bruges ligeledes aktivt i programmeringen af parken. Hvor terrænet er stejlt indarbejdes amfi-teater, en tribune eller en vertikal legeplads.

Stierne og terrænet tænkes yderligere sammen, så den besøgende let og naturligt føres på langs og tværs af parken, uden at skulle bestige et bjerg.



Planudsnit 1:500

# FORANDERLIG NATURPARK

## HÆNGSLERNE OG ENGENE



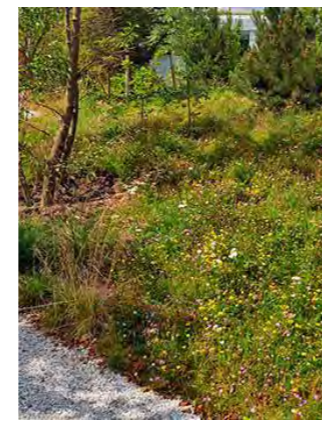
Varierende bælder af hjemmehørende arter



Pioner skov



Kulturbeplantning



Engbeplantning

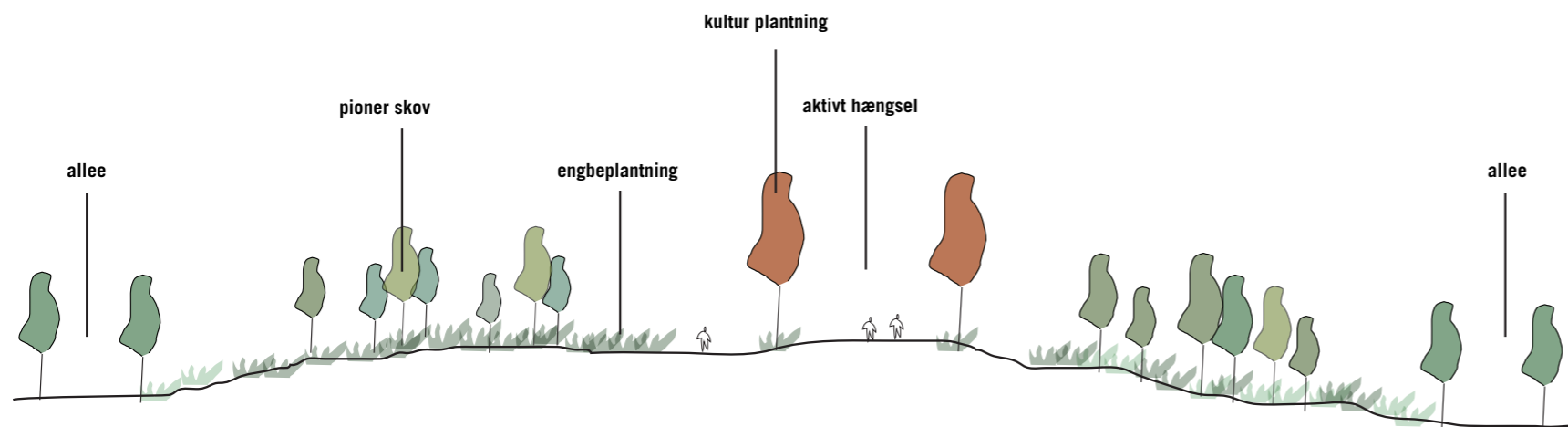


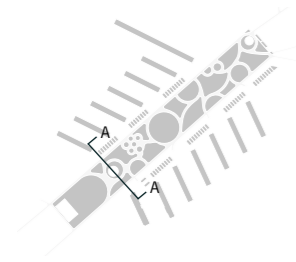
Rumskabende beplantning

Med den nye park i Kulbanekvarteret er der skabt rammerne for en frodig og mangfoldig "naturoplevelse" for området's beboere. Parken rummer forskellige hjemmehørende biotoper så som overdrevet, engen og pionerskoven, der bindes sammen af et slynget stisystem, som slynger sig ind og ud imellem de forskellige naturtyper. Stien følger det bølgende terræn gennem parken og tilbyder et foranderligt forløb gennem parken.

Parken rummer primært hjemmehørende arter, med store beplantningsbede, over tid vil vokse til klart definerede små "skove" og selvregulerende biotoper. Vegetationen er designet til at være vild og tage sig af sig selv, som gør det muligt for biotoperne at udvikle sig med naturlig succesion og minimal pleje.

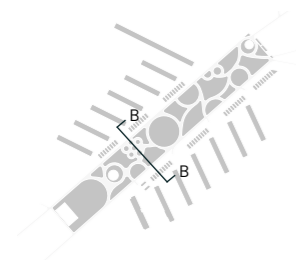
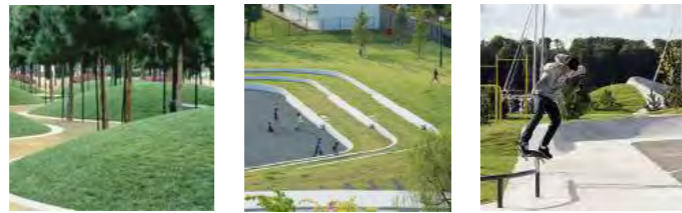
Der varieres gennem parken mellem den naturlige hjemmehørende beplantning på engene, og en stærkere kultur-beplantning omkring aktivitets-hængslerne. Dette vil være med til at styrke parkens diversitet, mens beplantningen vil bidrage til at definere brugen af de forskellige rum i parken.





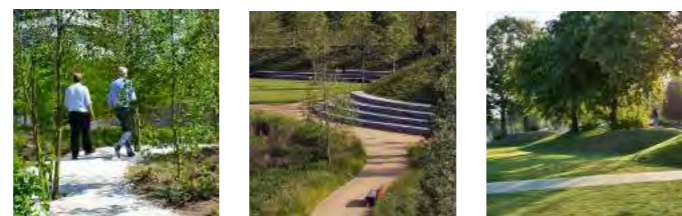
Tværsnit, 1:500

**SNIT AA: KVARTERHUSET - DET NYE MØDESTED**

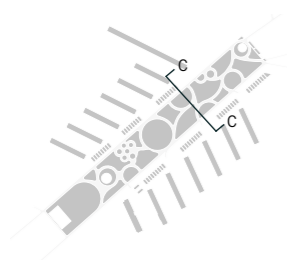


Tværsnit, 1:500

**SNIT BB: NYTTEHAVERNE - SMÅ NICHER OG RUM TIL FORDYBELSE OG DE SMÅ MØDER**

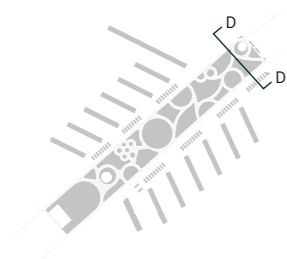


# EN TUR GENNEM PARKEN



Tværsnit, 1:500

## SNIT CC: AMFI-TEATERET - MØDET PÅ DE VERTIKALE FLADER



Tværsnit, 1:500

## SNIT DD: USIGTSPOSTEN PÅ TOPPEN AF BAKKEN OG DEN NYE VINTERHAVE



**PARKENS HÆNGSLER AKTIVERER HELE PARKEN**



Fodbold & ungdomshus



Street sport



Petanque og fordybelseshave



Nyttehaverne



Den vertikale legeplads



Amfi-teateret



Picnic pladsen



Udsigtstårnet

**FORANDERLIGE AKTIVITETER TIL ALLE ALDERSGRUPPER**



Fodboldbane



Street aktiviteter



Petanque



Nyttehaver for beboerne



Legeplads integreret i terrænet



Grønt amfi teater til ophold

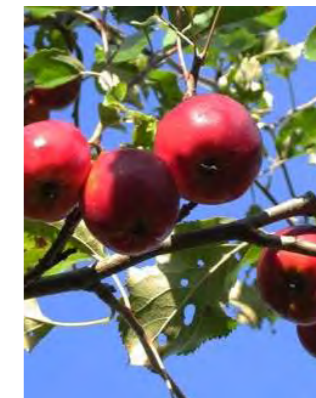
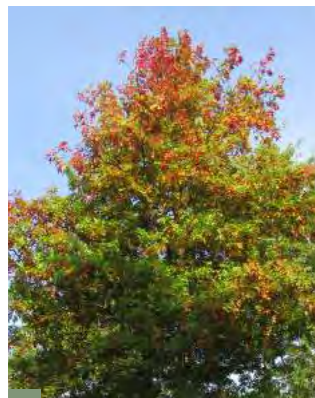


Picnic stedet



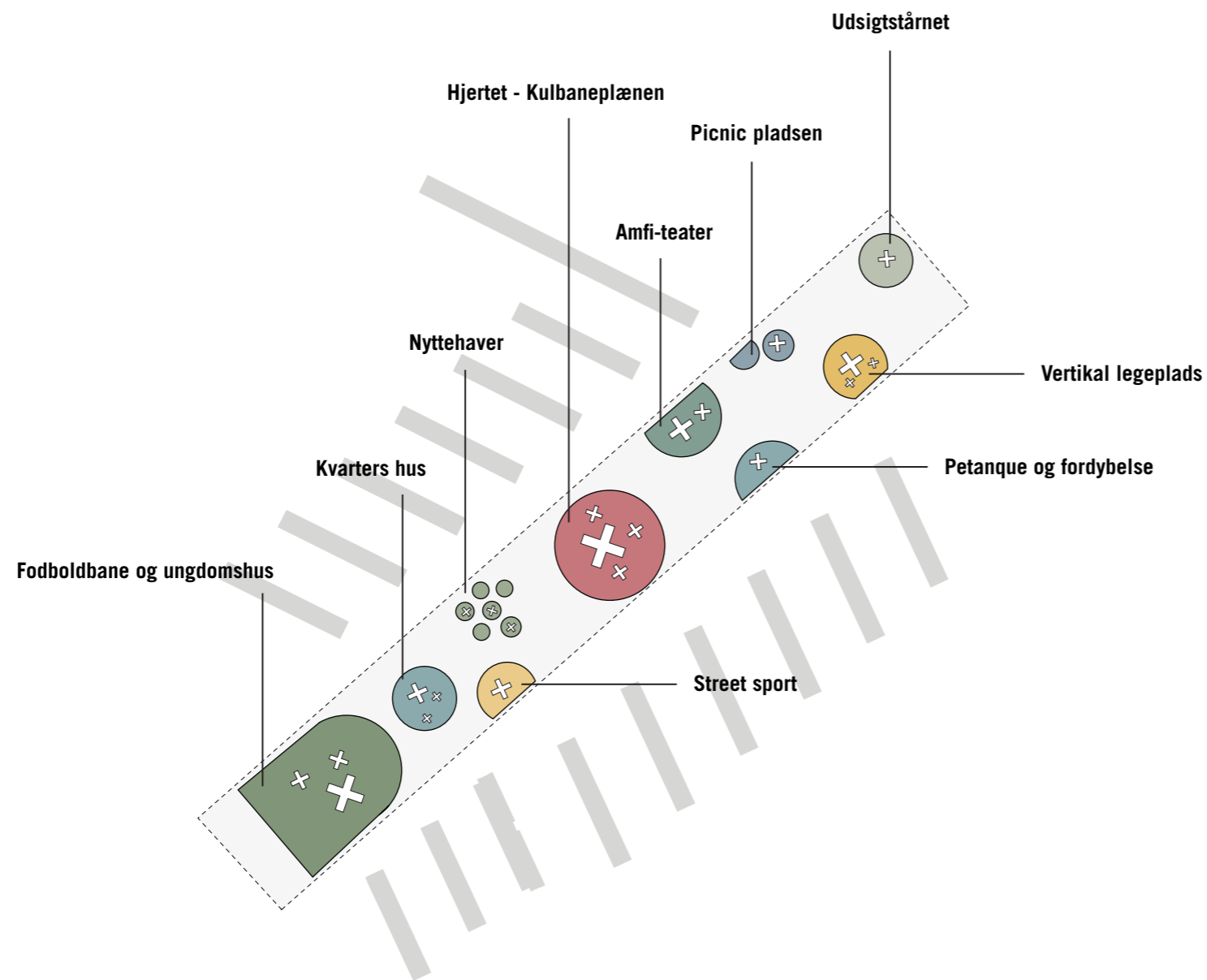
Udsigts bakken med vinterhaven

**KARAKTER BEPLANTNINGEN FREMHÆVER STEDERNE**



# HÆNGSLERNE

## DE AKTIVE MØDESTEDER I PARKEN

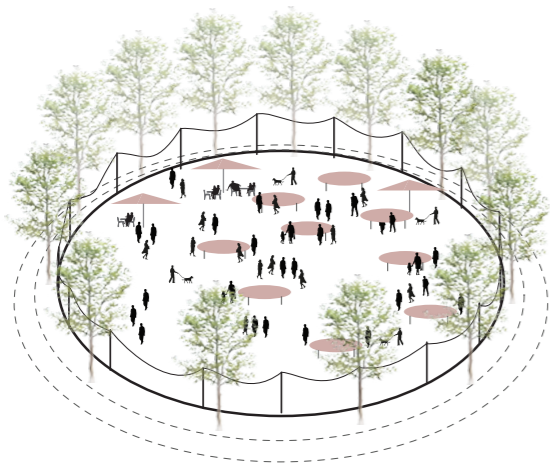


Kulbanekvarteret er et sted, hvor der skal være plads til alle. Parkens programmering bliver herved vigtig, da den skal rumme aktiviteter og mødesteder til alle typer, aldersgrupper og personligheder.

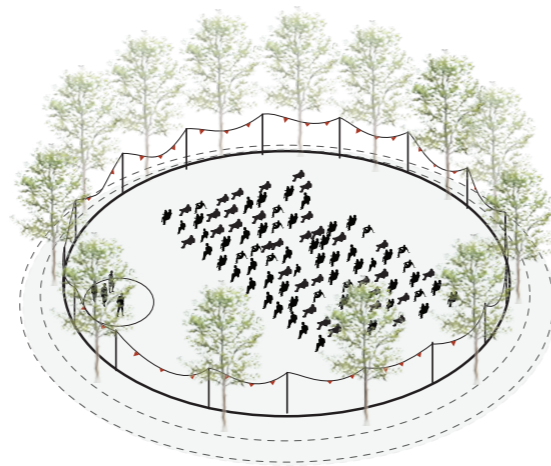
I hængslerne langs parken vil en bred mangfoldighed i oplevelser, mødesteder og aktiviteter udfolde sig. Små intime nyttehaver, street sport aktiviteter til de unge, legepladser til de helt små, petanque baner og fordybelses haver, er kun få af de oplevelser du vil møde gennem Kulbaneparken. Parken vil ramme en bred målgruppe af mennesker. Her er et sted for alle.

De enkelte hængsler forbindes med beplantningens og træernes karakter og farve, der er med til at skabe identitet omkring hver enkelt hængsel. Denne diversitet i hængslernes beplantning vil ligeledes skabe en changcerende og foranderlig oplevelse, når man bevæger sig ned langs parken, gennem de forskellige lommer med aktiviteter.

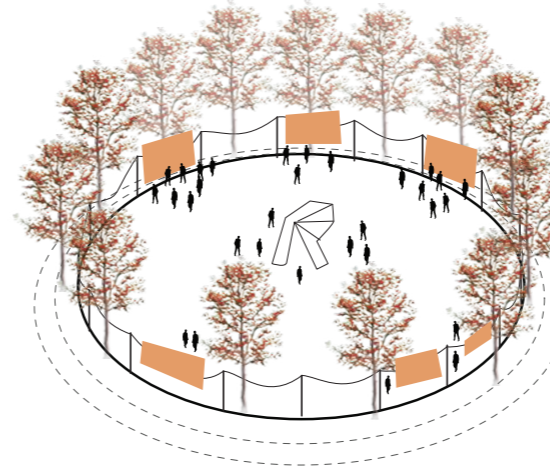
I hængslerne er der både plads til det planlagte møde samt det uformelle møde, der opstår på tværs af generationer og baggrund, når man bevæger sig gennem parkens mange forbindelser.



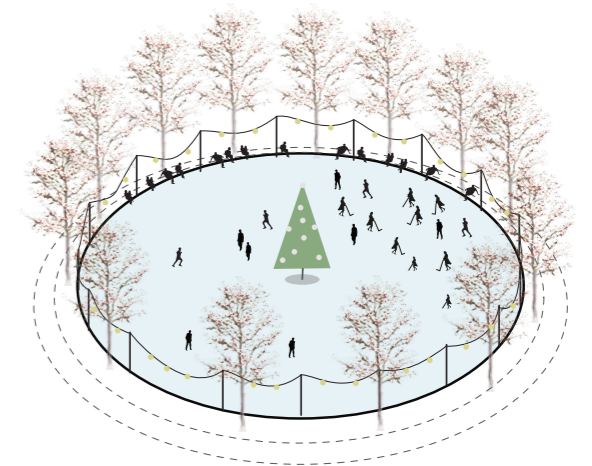
**1. FORÅR - LOPPEMARKED**



**2. SOMMER - KONCERTER OG OPVISNINGER**



**3. EFTERÅR - USTILLING**



**4. VINTER - SKØJTEBANE**

# KULBANEPLÆNEN

Et foranderligt mødested for områdets beboere



KULBANEPLÆNEN, DET FLEKSIBLE MØDESTED CENTRALT I PARKEN

I dag er der stor mangel på hieraki i de grønne områder langs Kulbaneparken. Alt har samme størrelse, samme udformning samme beplantning, og flyder sammen. Manglen på hieraki gør det svært for beboerne at finde det store uformelle mødested, der kan samle hele kvarteret. Kulbaneparkens hjerte.

En af de største opgaver i udformningen af parken ligger i, hvordan vi skaber hieraki og diversitet. Både i størrelse, aktiviteter, mødesteder, beplantning og terræn. Det skal være klart for alle, hvor man bevæger sig hen, når man har brug for fordybelse, at spille fodbold, møde en nabo eller samles med alle naboerne.

Centralt i Kulbaneparken placeres det største landskabsrum, parkens hjerte og det centrale samlingssted. Gennem bearbejdning af terræn og beplantning, vil området blive tydeligt defineret for alle og stå klart frem som parkens centrale mødested.

Det store, åbne og fleksible parkrums uformelle programmering giver plads til forskellige funktioner året rundt, alt efter behov og ønsker fra beboerne. Det store Kulbane-loppemarked vil kunne finde sted i løbet af foråret, sommerens koncerter, events eller måske endda en Kulbane-festivalen vil indtage rummet i løbet af sommeren, mens vintermånederne giver mulighed for Kulbane-skøjtebanen eller området store sneboldkamp.



# REGNVANDSHÅNDTERING

## Lokal afledning af regnvand

### 1. FORSINSELS AF REGNVAND



Grønt forsinkelsesbed i vejkanthen



Grøn forsinkelsesrende langs veje og stier

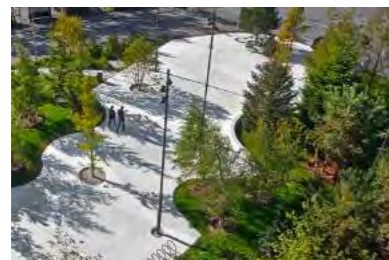


Grønne forsinkelsesbede



Grønne tage

### 2. NEDSIVNING AF REGNVAND



Nedsivningsbassiner i gårdrum



Nedsivnings-enge i gårdrum (SLA)



Grønne forsinkelsesbassiner i parken



Grønne forsinkelsesbassiner i parken

### 3. VED STORMFLOD



Grønt forsinkelsesbed i vejkanthen



Boldbane kan optage regn ved store skybrud



Den tekniske udfordring med håndtering af regnvandet skal i videst muligt omfang udnyttes til at skabe en rekreativ merværdi gennem Kulbanekvarteret, frem for at afvikles i rør under jorden. Frodige nedsivningsparker, grønne tage og naturlige forsinkelsesbassiner langs veje og alléer, skal være med til at give Kulbanekvarteret dets grønne profil og identitet.

Kulbanekvarteret arbejder helt overordnet med tre strategier for regnvandshåndteringen, der skal kvalificeres og placeres i den videre proces:

#### 1 . FORSINKELSE AF REGNVAND

Grønne kantzoner langs alléerne og forsinkelsesbassiner i sammenhæng med parkering ved vej etableres. Grønne tage tænkes ligeledes ind i den nye bebyggelse. Vejprofil skal ligeledes bruges til at lede regnvand mod de større nedsivningsområder.

#### 2. NEDSIVNING AF REGNVAND

Regnvand ledes mod de store grønne nedsivningsområder i henholdsvis øst og vest for Kulbaneparken. Nord og syd for Kulbaneparken mellem længebebyggelsen etableres enge, der kan optage vand, når det bliver nødvendigt.

#### 3: HÅNDTERING AF STORE SKYBRUD

De to store LAR anlæg i øst og vest (i Vigerlevsparken) bliver suppleret med en nedsænket fodboldbane, der kan optage store mængder vand i tilfælde af kraftige regnskyld.





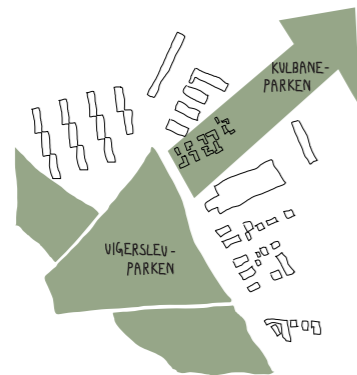
07

# DEN GRØNNE PORT



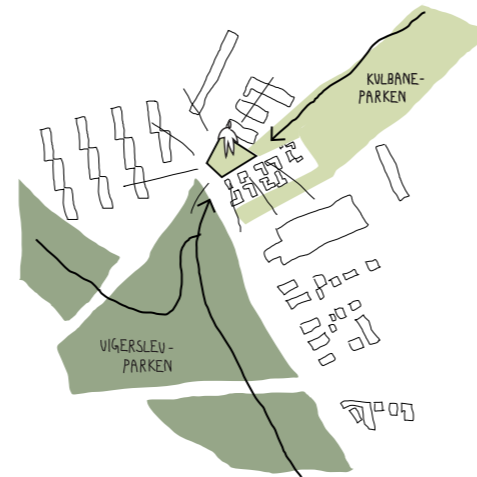
# DEN GRØNNE PORT

4 strategier



## 1. FORTSÆTTELSE AF VIGERSLEVPARKEN

Naturen fra Vigereslevparken føres videre ind i Kulbaneparken og forgrener sig ud.



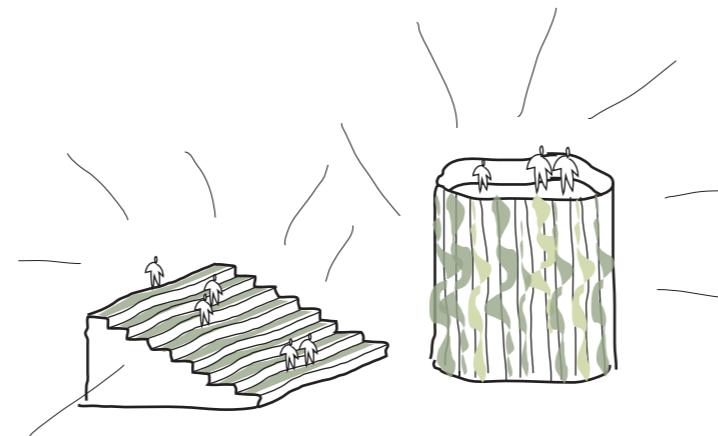
## 2 EN NY GRØN FORPLADS

I krydset mellem Vigerslevvej og Vigerslev Allé placeres en grøn forplads, der leder de bløde trafikanter sikkert fra Vigerslevparken videre over i Kulbaneparken.



## 3. DEN GRØNNE PORT

Bygninger og beplantninger definerer kanten til parken i en grøn port, der inviterer folk ind i parken



## 4. GRØNNE PAVILLIONER AT SAMLES OMKRING

Grønne pavillioner bidrager til et identitetsrigt særpræg for kvarteret

I den vestlige ende, hvor Kulbanekvarteret møder den frodige og poetiske natur fra Vigerslevparken, etableres en grøn port til kvarteret.

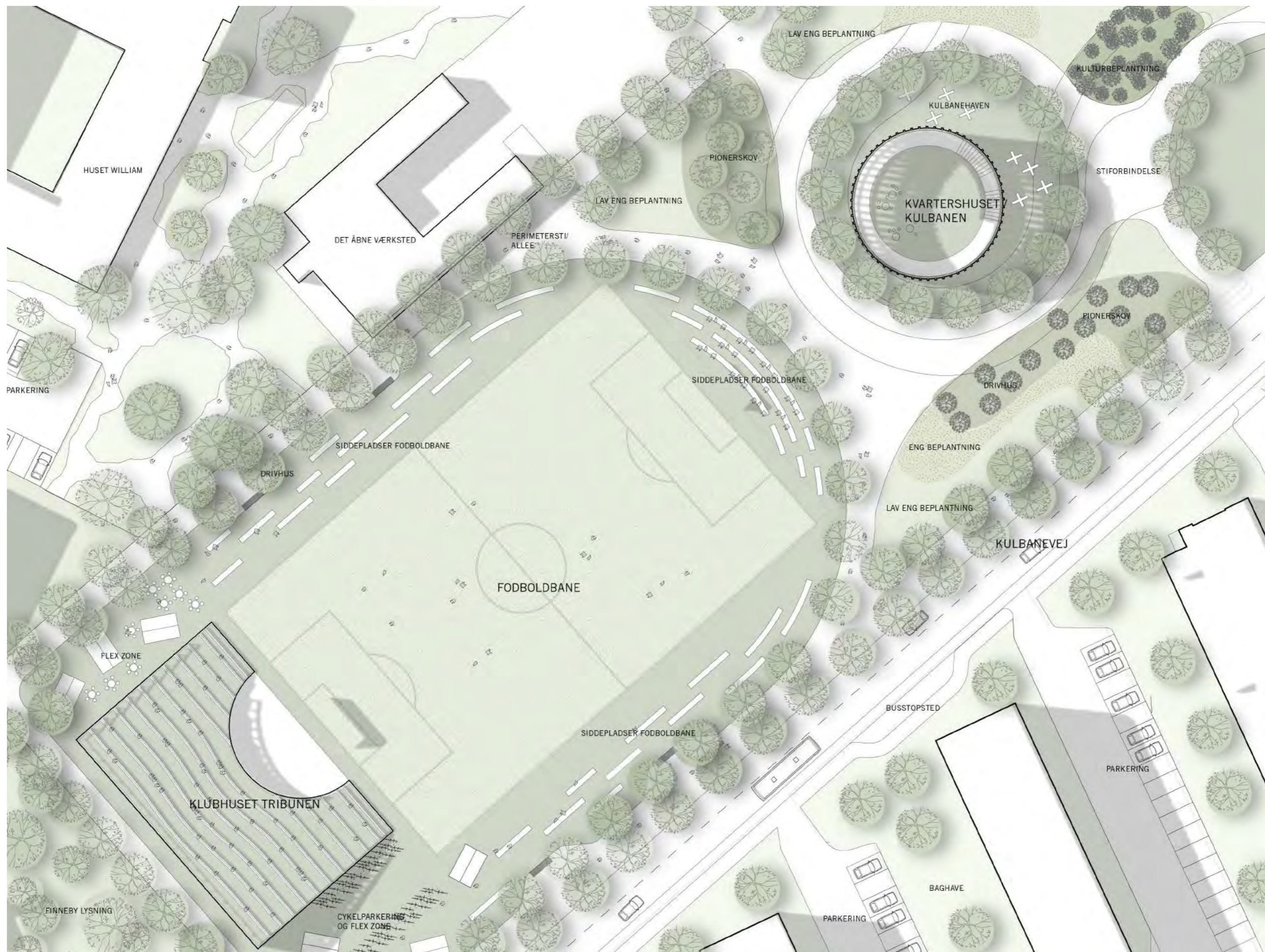
'Den grønne port' beskriver et ønske om at binde naturen fra Vigerslevparken sammen med Kulbaneparken, så et sammenhængende grønt bevægelsesmønster opstår gennem Valby. Men 'Den grønne port' skal ligeledes være en fysisk indikation af, hvor Kulbanekvarteret starter og invitere folk ind i den grønne bydel.

I krydset mellem Vigerslev Vej og Vigerslev Allé ligges en grøn forplads, der fører de bløde trafikanter sikkert ind i kvarteret gennem et lysreguleret kryds. Parkens grønne allétræer føres helt ned til pladsen og ud i gadebilledet, så den forbipasserende bliver inviteret indenfor i området.

I modsatte hjørne af parken udvikles det nuværende butikscenter, til et vigtigt udadvendt tyngdepunkt med boliger over, der kan tiltrække mennesker og skabe liv omkring parken på forskellige tidspunkter af døgnet. Omkring butiks-centret mod parken etableres en forplads med muligheder for markeder og aktiviteter.

Mellem den grønne port og centret placeres to vigtige grønne, landskabelige pavillioner; et nyt klub-/ungdomshus og et nyt kvarterhus, der bliver parkens første samlingssted, der skal være med til at skabe identitet og opmærksomhed omkring parken.





Planudsnit 1:500

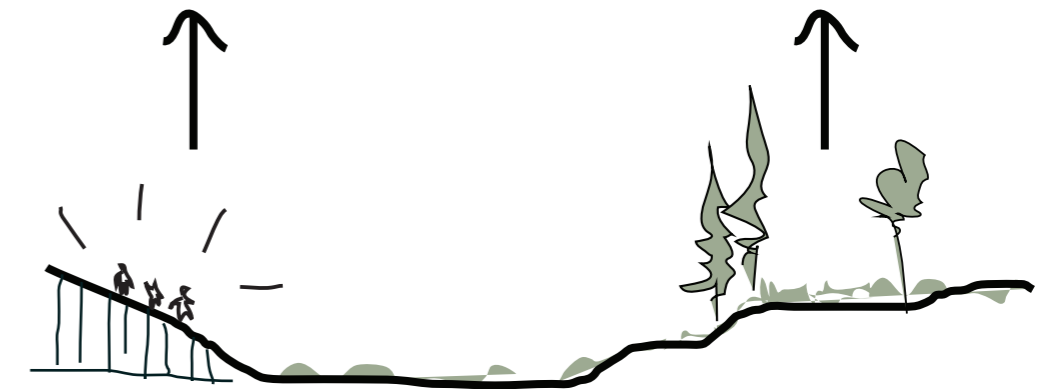
# DET NYE UNGDOMSHUS I PARKEN

Bygning bliver landskab og landskab bliver bygning



Det nye ungdomshus tænkes ind i forbindelse med etableringen af den store 8-mands fodboldbane. Med en prominent placering centralt for enden af parken, er den kontekstuelle bearbejdning af bygningen vigtig for at understøtte parkens æstetik og karakter.

Bygningen tænkes som en naturlig forlængelse af landskabet i parken. Ligesom det bakkede landskab rejser sig mod den østlige ende, vil ungdomshuset rejse sig i en kunstig bakke mod vest. Taget vil kunne bruges som en grøn tribune ved fodboldkampe eller events på den store plæne, med karakter som C. Th. Sørensens smukke amfitræppe i Universitetsparken i Aarhus.



Pavillionen bliver en fortsættelse af bakkelandskabet i vest.





# DET NYE KULBANE-KVARTERHUS

Gaskul-konstruktionerne genopstår som det nye grønne mødested

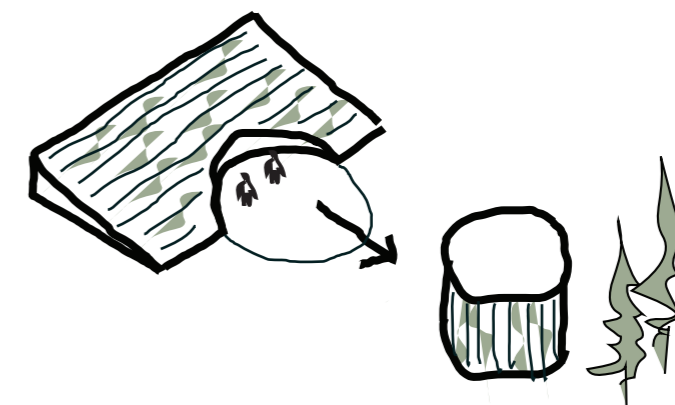


Kvarterhuset bliver starten på et nyt kapitel for kulbanekvarteret. Dets udformning peger både bagud til kvarterets historie som gasværk, men ligeledes frem mod en ny tid for området.

Inspireret af de gamle gaskul-konstruktioner, der stod som markante pejlemærker i Valby tilbage i 50'erne, vil et nyt identitetskabende pejlemærke opstå i Kulbaneparken.

En let og åben konstruktion udformet som gas-kulværket, med letløvet grøn beplantning voksende op af siden, og en udadvendt facade der inviterer beboerne ind, formidler huset kvarterets historie fra et industrielt gasværk til en ny grøn og inkluderende bydel.

Kvartershuset bliver et nyt mødested midt i Kulbanekvarteret og med fri adgang til det grønne.



Pavillioner der indskrives sig i en fælles kontekst og historie







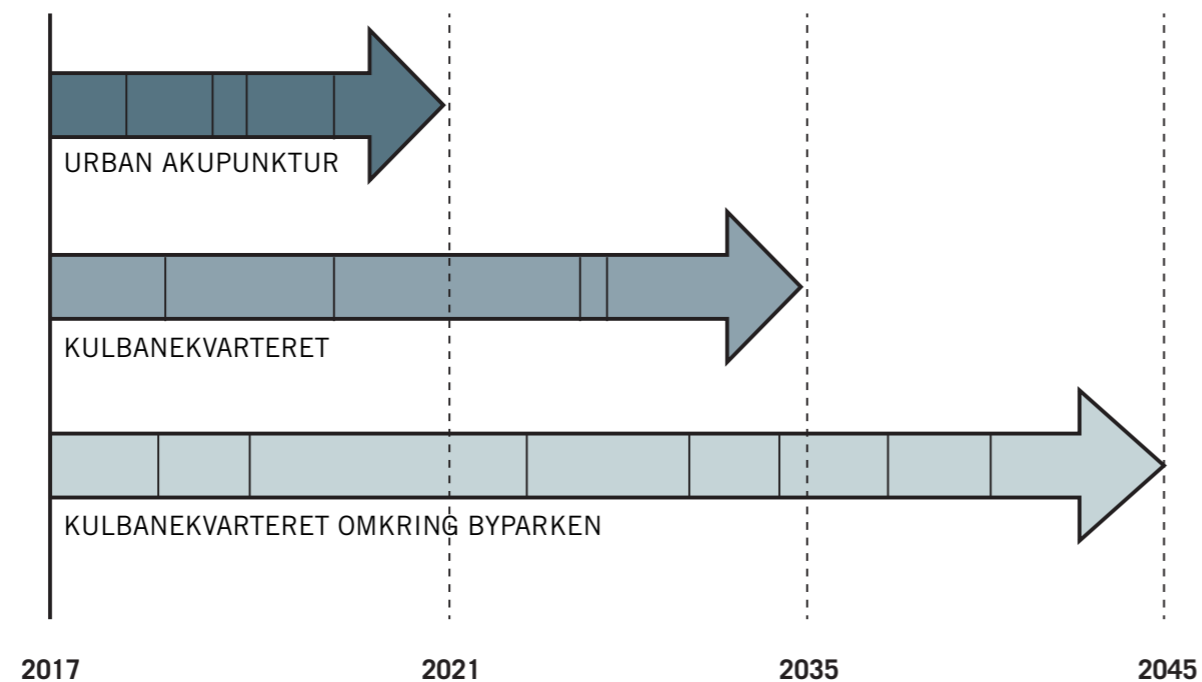
08

# KULBANEKVARTERETS ETAPER



# KULBANEKVARTERETS ETAPER

## Nødvendige investeringer, mulige investeringer og kvalitetsøgende investeringer



Når Kulbanelokale de kommende år skal undergå en udvikling og forandring, er det afgørende at denne tænkes og planlægges i forskellige tempi. Udviklingsplanen skal på én og samme tid udpege hurtige lokale tiltag, der kan påbegyndes "i morgen" og kan implementeres i Områdefornyelsens levetid de næste 4 år, samt udgøre et robust styringsredskab for planlægningen og udviklingen af bydelen de næste 30 år.

På kort sigt prioriteres en "urban akupunktur", hvor der er akut behov, hvor investeringen er lille og udbyttet stort. På langt sigt skal ambitionsniveauet sættes højt, og der skal skabes strukturelle forandringer der samler området til en attraktiv og særegen bydel integreret i København.

Der er i planforslaget illustreret tre mulige udviklingsetaper, som alle understøtter den samme vision, men i forskellige tempi.

### 1. NØDVENDIGE INVESTERINGER:

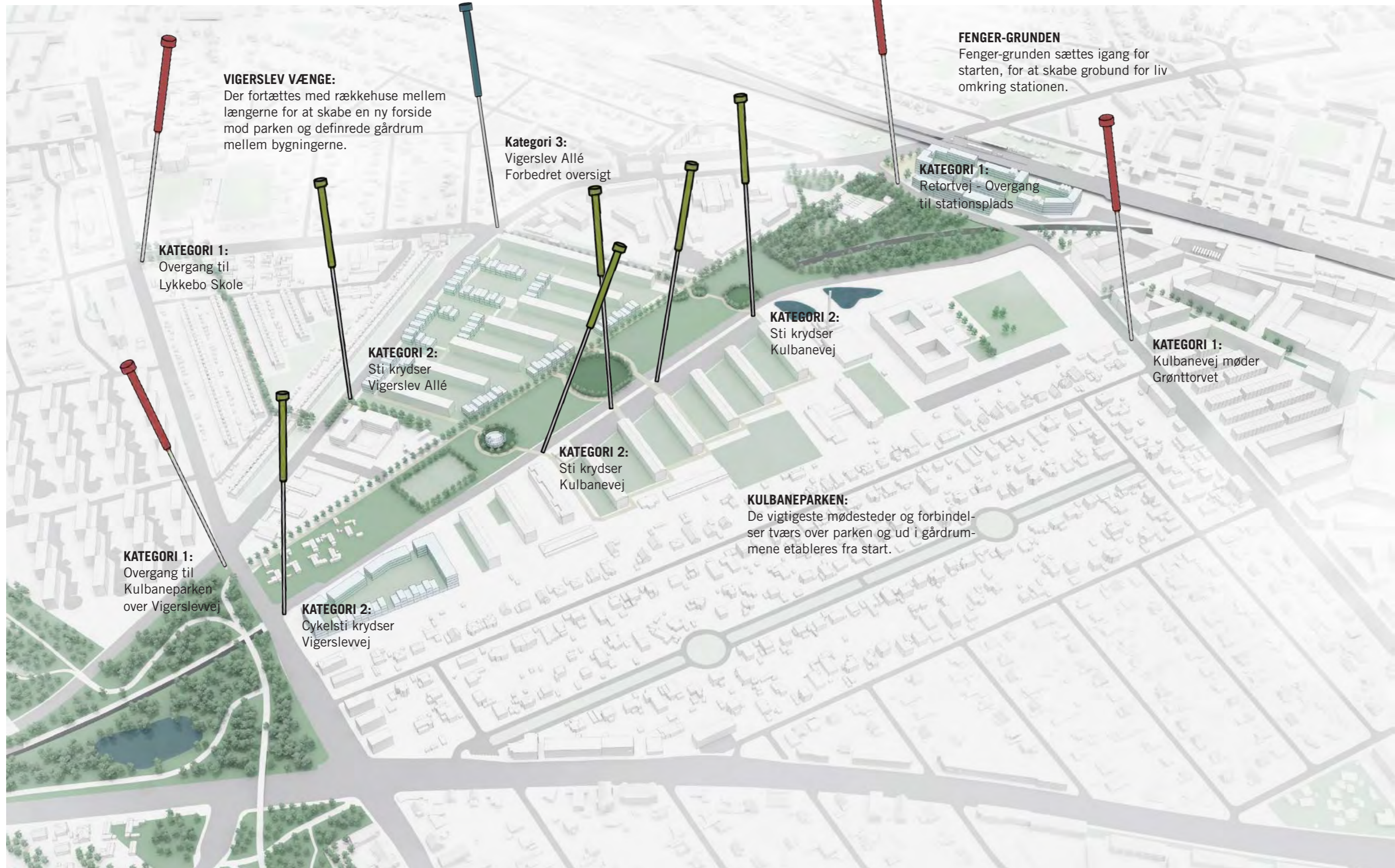
Den første etape, "urban akupunktur", er de helt nødvendige og hurtige tiltag, der kan startes op i morgen.

### 2. MULIGE INVESTERINGER:

Anden etape omhandler de robuste udviklingspotentialer, som vil frigøres via en omstrukturering af byggegrunde, og skabe en umiddelbar synlig forandring. Vi ser et potentiale i at igangsætte denne fase tidligt, da den vil kunne generere merværdi til området uden store investeringer fra en kommunal side.

### 3. KVALITETSØGENDE INVESTERINGER:

Sidste fase omhandler de resterende kvalitetsøgende investeringer, der vil løfte kvarteret på lang sigt.

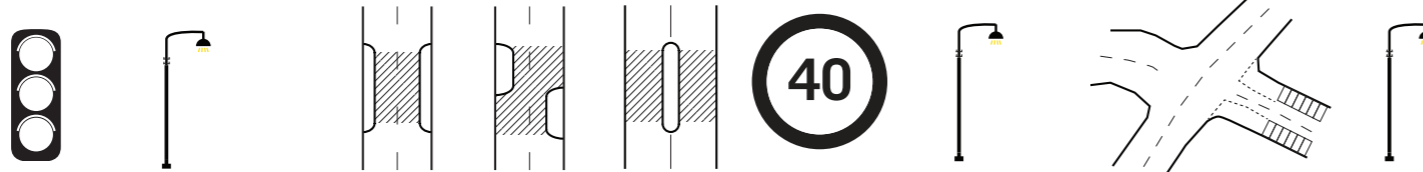


# ETAPE 1 - FORBINDELSER OG MØDESTEDER

Nødvendige investeringer frem mod år 2021

## TRAFIK - VÆRKTØJSKASSEN

Krydset til grønttorvet bliver først relevant i den videre fase



### KATEGORI 1:

I de eksisterende lysregulerede kryds udføres tiltag der forbedrer forholdene for bløde trafikanter. Ved Lykkebo Skole foreslås det yderligere, at der etableres dobbeltrettet cykelsti, hvor stien rammer Lykkebo Vej, så cyklister og gående føres sikkert over lyskrydset ved Vigerslev vej.

Nyt lyskryds etableres ydeligere ved den nye forbindelse mellem Kulbanevej og Ingrid Marie vej over Retortvej.

### KATEGORI 2:

Der etableres enkeltforanstaltninger med henblik på at forbedre forhold for bløde trafikanter. Dette kan fx. være nedsænket hastighed på vej, bedre oversigt og/eller indlagt helle på vejen.

Disse foranstaltninger omhandler især overgange langs Vigerslev Allé og Kulbanevej, hvor stier for gående og cyklister krydser vejene.

### KATEGORI 3:

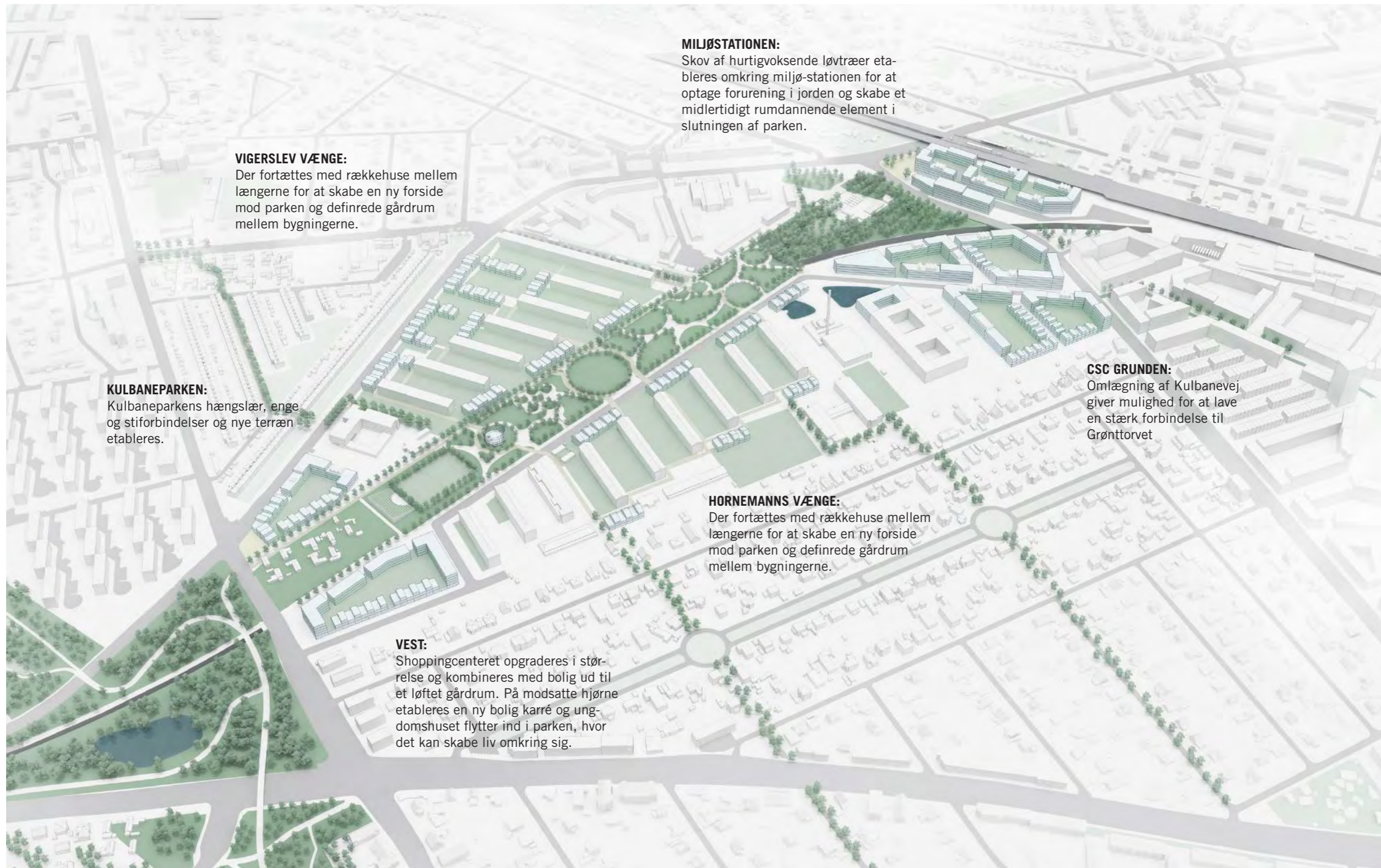
I krydset ved Lykkebovej, Vigerslev Allé og Vigerslev Vænge opgraderes parkeringsplads til egentlig vejgreb eller indkørsel justeres for at forbedre tilkørselsforhold for beboere.

For at sikre en langsigtet og robust faseudvikling, er det vigtigt at hver ny investering leder videre og styrker den langsigtede udviklingsplan. I Etape 1 initieres de første tiltag, der skal være med til at skabe et bedre forbundet kvarter gennem klare forbindelser og generøse mødesteder og aktiviteter for et bredt publikum. Dette giver det første konkrete billede på den langsigtede plan; at ansvarsfuldt udvikle Kulbanekvarteret til en sammenhængende bydel med mødesteder for alle.

I første fase introduceres parkens hængsler - programmerede mødesteder med aktiviteter for alle. Fire strategisk placeret hængsler udvælges og kobles op på starten af et sti-forløb, der binder området sammen tværs over Kulbaneparken og ind i gårdrummene.

I fasen opføres også Kulbanens kvarterhus, en reminiscens af de store gasbeholdere, der engang stod stolt på grunden. Kvarterhuset bliver områdets kickstarter og centrale mødested langs det nye stiforløb. Vigerslev Vænge udvikles med en lav tæt bebyggelse, der skaber definerede gårdrum og en ny udadvendt kant mod parken. Shopping centret bygges om i vest og Fengergrunden udvikles i øst for at sætte gang i alle områder - starten på at sætte en afgrænsning på det ellers udflydende område.

For at opnå sikre forbindelser gennem området, er der nogen trafikale knudepunkter, der bliver helt essentielle at kigge på fra staten af udviklingen af området. Som 'urban arkupunktur' forslår vi, at der gribes ind og rettes op på hver enkelt sted. Dette kan gøres på forskellig vis, som værktøjskassen indikerer, alt efter kategorien af krydset eller overgangen.



**VIGERSLEV VÆNGE:**

Der fortættes med rækkehuse mellem længerne for at skabe en ny forside mod parken og definerede gårdrum mellem bygningerne.

**MILJØSTATIONEN:**

Skov af hurtigvoksende løvtræer etableres omkring miljø-stationen for at optage forurening i jorden og skabe et midlertidigt rumdannende element i slutningen af parken.

**KULBANEPARKEN:**

Kulbaneparkens hængslær, enge og stiforbindelser og nye terræn etableres.

**CSC GRUNDEN:**

Omlægning af Kulbanevej giver mulighed for at lave en stærk forbindelse til Grønttorvet

**HORNEMANN'S VÆNGE:**

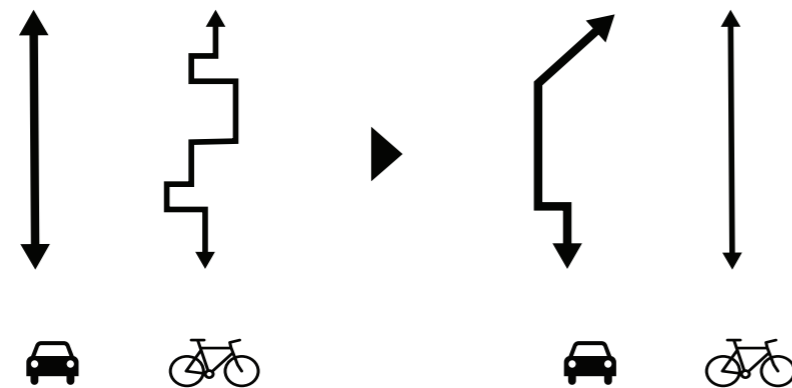
Der fortættes med rækkehuse mellem længerne for at skabe en ny forside mod parken og definerede gårdrum mellem bygningerne.

**VEST:**

Shoppingcenteret opgraderes i størrelse og kombineres med bolig ud til et løftet gårdrum. På modsatte hjørne etableres en ny bolig karré og ungdomshuset flytter ind i parken, hvor det kan skabe liv omkring sig.

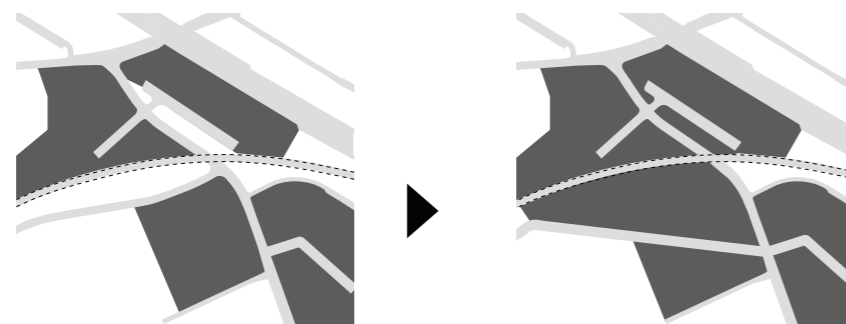
## ETAPE 2 - ET KVARTER TAGER FORM

Mulige investeringer frem mod år 2021



### OMLÆGNING AF KULBANEVEJ

XXXXX



### OMLÆGNING AF KULBANEVEJ FRIGIVER NYE MULIGHEDER FOR FORTÆTNING I ØST, DER VIL BINDE OMRÅDET BEDRE SAMMEN.

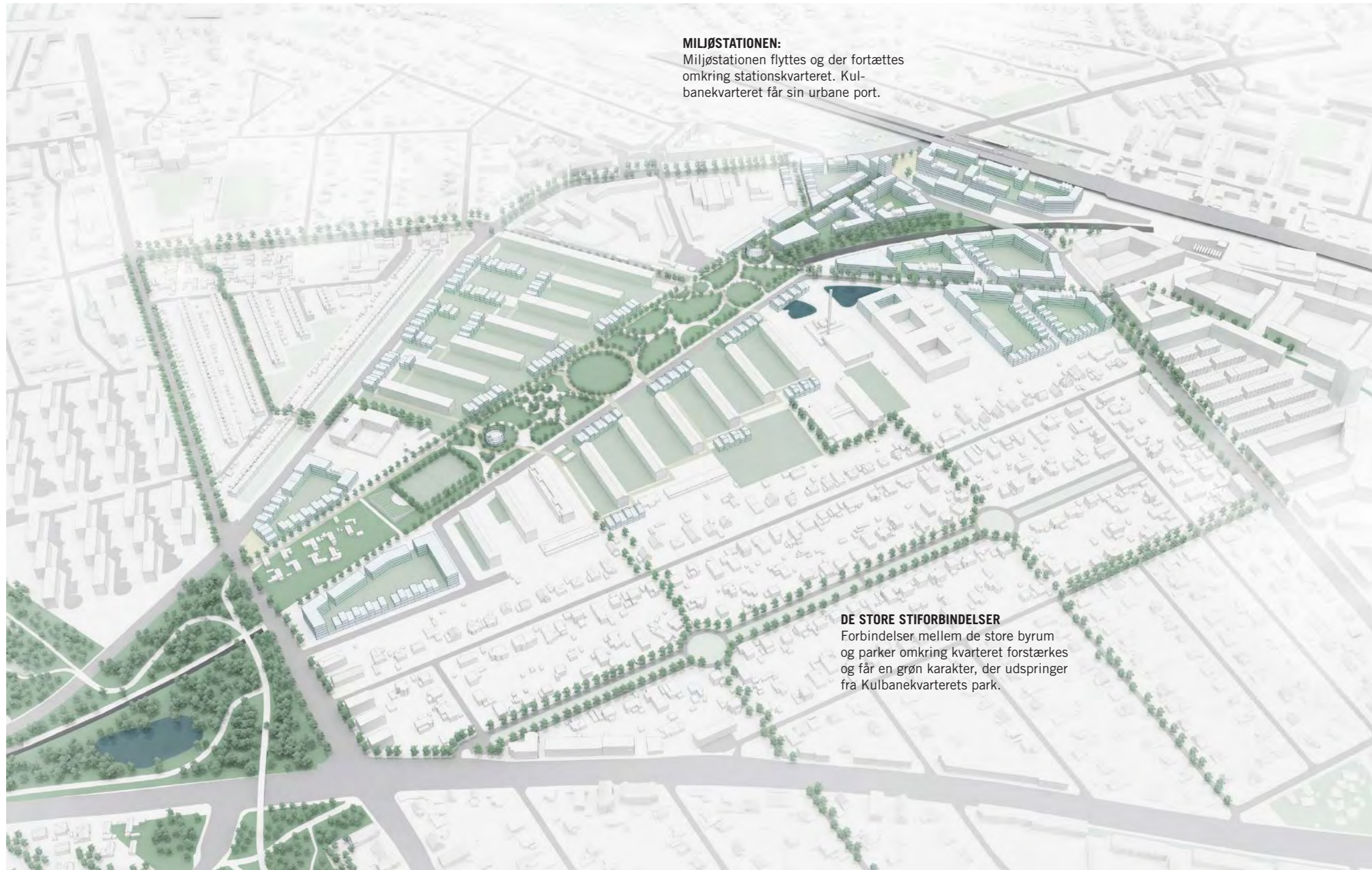
XXXXXX

I etape 2 lægges de første tydelige grundsten til det, der senere vil blive det samlede Kulbanekvarter. Der skrues op for fortætningen i øst, vest og centrum, så kvarteret får en klart defineret afgrænsning - både i bystrukturen udeadtil og omkring parken.

I Etape 2 fortsættes udviklingen ved at etablere et nyt klubhus der erstatter det gamle Lykkebo klubhus; en tribune der rejser sig fra græsset foran fodboldbanen og den udstrakte bypark. Finnebyen får en ny nabo og bliver indrammet af ny frodig skovbeplantning der styrker den vestlige ports grønne identitet.

Parken udvikles videre og der etableres pionerskove, kulturbeplantning, programmeret aktivitetsrum og det store parkrum; mødestedet, der man kan holde store familiefester eller sammenkomster for indbyggere i Kulbanekvarteret. Sti-netværket i Kulbaneparken udvikles helt og binder hele kvarteret sammen fra øst til vest og nord til syd. Stinetværket strækker sig videre ud fra Kulbankvarteret og der arbejdes med en eventuel ekspropriering for at muliggøre forbindelser fra Kulbaneparken videre fra sydøst til nordvest.

En omlægning af Kulbanevej giver nye fortætningsmuligheder der vil skabe en stærk forbindelse til Grønttorvet og dets bystruktur. Omlægningen af Kulbanevej er ligeledes med til at forbedre de trafikale forhold for de bløde trafikanter, der nu undgår det problematiske t-kryds ud i Retortvej. Omlægningen af Kulbanevej må ydermere forventes at være med til at sænke farten på trafikken gennem området, da vejen ikke længere vil fungerer som en direkte A til B forbindelse, men vil knække i bøde øst og vest.



**MILJØSTATIONEN:**

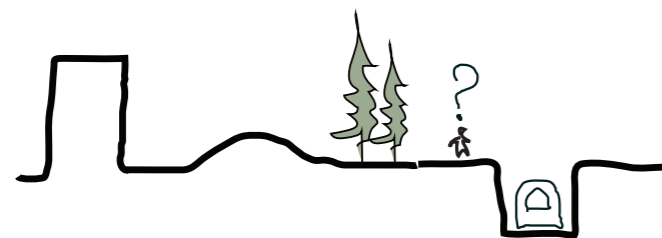
Miljøstationen flyttes og der fortættes omkring stationskvarteret. Kulbanekvarteret får sin urbane port.

**DE STORE STIFORBINDELSER**

Forbindelser mellem de store byrum og parker omkring kvarteret forstærkes og får en grøn karakter, der udspringer fra Kulbanekvarterets park.

## ETAPE 3 - BYPORT TIL ET KØBENHAVNERKVARTER OMKRING EN FLERFACETERET BYPARK

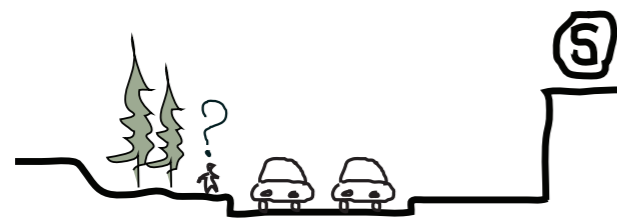
Kvalitetsøgende investeringer frem mod år 2021



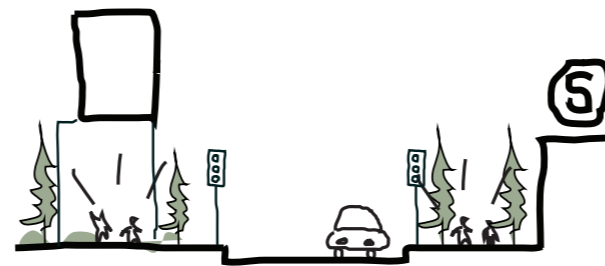
Fra usammenhængende bystruktur



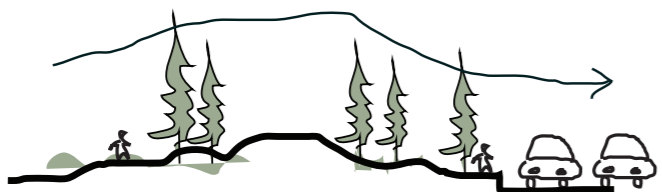
Til et sammenhængende og defineret kvarter



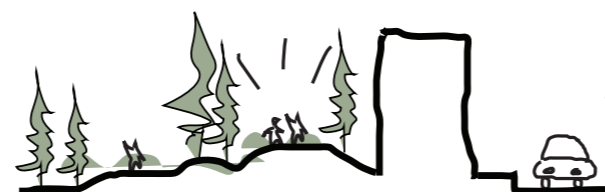
Fra manglende kobling til stationen



Til en sikker forbindelse og styrket byliv omkring stationen



Fra park der flyder ud i tung infrastruktur



Til en klart defineret bypark

I etape 3 bliver sidste del af fortætningsstrategien for Kulbanekvarteret realiseret, og kvarteret vil endelig fremstå som et sammenhængende og defineret bykvarter, der omkranser den nye park.

Det anbefales at miljø-stationen flyttes til en ny lokalitet, så dets areal kan blive frigivet til ny bebyggelse. Områdets centrale placering i hovedstaden og stationsnærhed opfordrer til en langt højere bebyggelsestæthed, der ideelt bør placeres på denne grund. Københavns Kommune beskriver ligeledes i deres retningslinjer for Byudvikling at:

”I forbindelse med et områdes udvikling skal der bl.a. tages udgangspunkt i områdets beliggenhed i forhold til den eksisterende og den besluttede infrastruktur, herunder stationer. Det fastlægges bl.a., at stationsnære områder skal udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.”

Men sidste etape af Kulbanekvarteret handler ikke kun om at øge tætheden, den handler ligeledes om at forstærke kvarterets visioner om det grønne Københavnerkvarter omkring byparken.

Ved etableringen af etape 3, går Kulbanekvarteret fra at have en usammenhængende bystruktur, til at være et stærk, sammenhængende og defineret kvarter, både i gader, gårdrum og pladser. Fra et område, der ikke kobler sig op på stationen, til et kvarter med en identitetskabende port mod stationen og grønne sikre forbindelser der forgrener sig ud derfra. Fra en udefineret bypark, der flyder ud i tung trafik, til en klart defineret bypark i midten i Kulbanekvarteret.