

# Startredegørelse

## "Beauvaisgrunden"

## Bilag 3



Bilag 3 til indstilling om Redegørelse for igangsætning af 6 lokalplanforslag - "Amagerfælledvej", "Ragnhildgade Vest", "Beauvaisgrunden", "Østre Gasværk", "Torveporten" og "Grøndalsvænge Allé" med tilhørende forslag til kommuneplantillæg for de fem sidste.

Luftfoto af området set mod nordøst  
(oktober 2002).



Lokalplanen skal muliggøre, at der kan opføres en blandet bolig- og erhvervsbebyggelse på Beauvaisgrunden, der skal fremstå med en markant skulpturel effekt i erhvervsbebyggelsen ud mod Lyngbyvej, hvor den kommer til at danne port til byen sammen med Sahvahuuset. På DSB's areal sydvest for skal muliggøres bebyggelse af servicearealer, der fremtræder som en naturlig fortsættelse af bebyggelsen på Beauvaisgrunden.

### Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog den 15. juni 2005 en fællesindstilling fra Økonomiforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen samt Bygge- og Teknikforvaltningen med forslag til en proces for udvikling af Beauvaisgrunden til et blandet byområde med serviceerhverv, en mindre andel af boliger og et kulturhus. Processen omfattede indkaldelse af forslag til områdets disponering og udformning ved idéoplæg fra 3 rådgiverteams. Processen er sket i dialog med lokale beboere ved en workshop og et borgermøde. Desuden har 2 repræsentanter fra henholdsvis Østerbro og Ryvang Lokalråd deltaget i bedømmelseskomitéen.






Bedømmelseskomitéen pegede på et projekt udarbejdet af Lundgaard & Tranberg Arkitektfirma og SLA Landskabsarkitekter, som det bystrukturelt, arkitektonisk og landskabeligt bedste bud på en fremtidig disponering af grunden.

Bebyggelsen er disponeret med 3 kontorpunkthuse ved Lyngbyvej i 14-16 etager og 2 boligpunkthuse i 9-12 etager på den sydvestlige del af grunden. I dommerbetænkningen vurderes det, at de høje forvredne bygninger svarer igen på omgivelsernes storhed og i dialog med Sahvahuuset danner en portvirkning ved Lyngbyvej. Et indskudt dæk mellem punkthusene vurderes at være en interessant løsning, der griber ind i landskabet og giver mulighed for at føre gang- og cykelstier over grunden på en flot og retningsmæssig rigtig måde. Bearbejdningen af landskabet ses som overbevisende og giver gode muligheder for variation og skaber veldimensionerede uderum med varierede anvendelsesmuligheder.

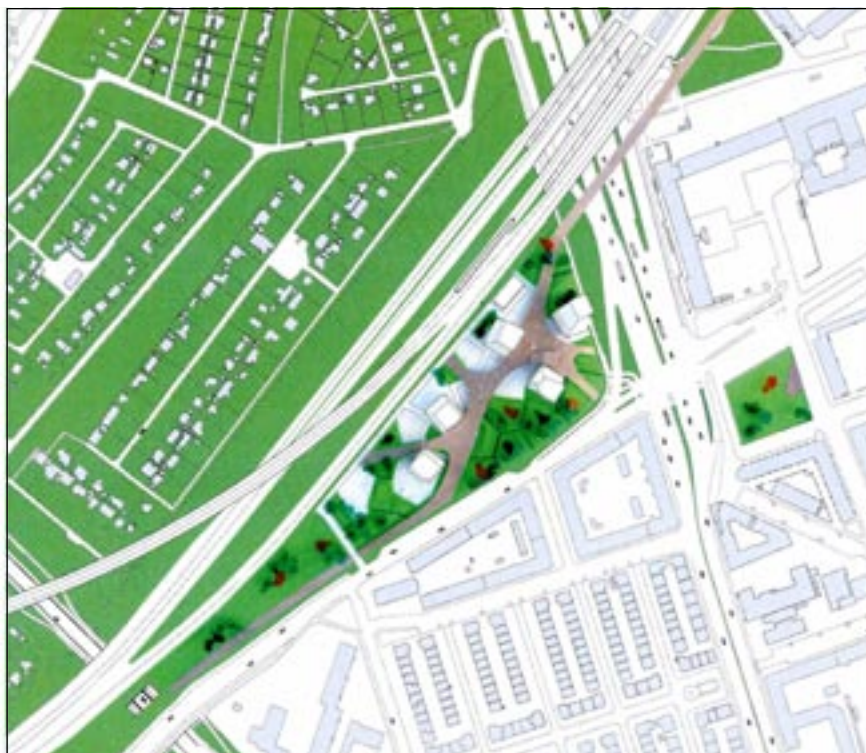
Forsidefoto: En del af Beauvaisgrunden set mod nordøst. Til højre karrébebyggelsen ved Rovsinggade og Engelstedsgade, til venstre Sahvahuuset ved Lyngbyvej.



Udsnit af Byskabsatlas. Beauvaisgrundens placering i den omgivende bystruktur.

-  Visuel barriere
-  Bygningsfront
-  Markant byrum og rumligt forløb
-  Vartegn
-  Bydelsgrænse

Helhedsplan for området udarbejdet af Lundgaard & Tranberg Arkitektfirma og SLA Landskabsarkitekter.



Kulturhuset foreslås placeret mellem punkthusene under dækket. Det konkluderes dog, at en placering på Beauvaisgrunden vil gøre det mere til bebyggelsens hus end bydelens og en placering på Hans Knudsens Plads vil være mere synlig i bydelen.

På baggrund af den hidtidige proces har forvaltningerne haft indledende drøftelser med Lundgaard & Tranberg Arkitektfirma og SLA Landskabsarkitekter med henblik på at indgå aftale om en viderebearbejdning af projektet for at indpasse billige boliger. Den videre proces foreslås gennemført med inddragelse af repræsentanter fra lokalrådene.

### Lokalplanområdet



En del af Beauvaisgrunden set mod syd. I baggrunden karrébebyggelsen ved Rovsingsgade og Engelstedsgade.

Beauvaisgrunden omfatter et areal på ca. 15.700 m<sup>2</sup>, som i dag fremstår ubebygget med græsarealer med trådte stier, buske og træer samt enkelte borde og bænke, og en boldbane. Arealet er afgrænset af Rovsingsgade, Lyngbyvej og baneterrænet, som vist på luftfotoet. Grunden har siden 1983 været Københavns Kommunes ejendom og siden 1989 har den midlertidig været tilladt anvendt til rekreative formål begrundet i, at områdets fremtidige anvendelse ikke var fastlagt.

*Trafikale forhold.* Adgangen til Beauvaisgrunden er fra Rovsingsgade. Prognoserne for biltrafikken i området viser ifølge "Trafik- og Bymiljøplan for Østerbro" en forventet stigning på Lyngbyvej fra 72.000 til 82.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn i 2013. Trafikken ad Rovsingsgade forventes fastholdt på et niveau med 10.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn.



Ifølge Cykelstiprioriteringsplanen skal der anlægges cykelstier i Rovsingsgade inden for de nærmeste par år. Umiddelbart nord for banen er der planlagt en grøn cykelrute, Ryvangsruten, som forløber gennem kolonihaveparken og over Lyngbyvejen via en bro og herfra videre til Ryvangen Naturpark. Fra en cykelsti på Beauvaisgrunden vil der kunne skabes forbindelse til den grønne cykelrute f.eks. ved et stianlæg under jernbanebroen.



Karréfronten mod Rovsingsgade og Beauvaisgrunden.

Lokalplanområdet ligger ved jernbanens terræn mellem den tætte bebyggelsesstruktur på Ydre Østerbro og åbne grønne områder med kolonihaver nordvest for banen. På modsatte side af Lyngbyvej ligger Sahvafondens 12 etager høje ejendom, der som et væsentligt vartegn i området markerer indgangen til byen ved Hans Knudsens Plads. Hans Knudsens Plads, der aktuelt anvendes til afvikling af busstrafik, har potentiale som lokal plads. Den er i Byrumshandlingsplanen medtaget som et byrum, der bør arbejdes med. Dette vil ske i forbindelse med en eventuel viderebearbejdning af forslag til placering af et kulturhus på pladsen. Lyngbyvej er en af de største indfaldsveje til København og udgør en barriere mellem lokalplanområdet og den del af bydelen, der er beliggende øst for Lyngbyvej. Den før omtalte grønne cykelrute må formodes at forbedre mulighederne for forbindelse på tværs af Lyngbyvej.

Sydsiden af Rovsingsgade er karakteristisk med markante, sammenhængende røde teglstenskarréer. Længere mod sydvest opløses bebyggelsen og fremtræder mere uensartet med store bygningsvolumener bestående af 8-etages boligblokke og større erhvervsbyggerier.

### Eksisterende planforhold

I Kommuneplan 2005 er Beauvaisgrunden udlagt som et S2\*-område med arealanvendelse til serviceerhverv. For S-områderne uden for Indre By og Christianshavn gælder, at 15 pct. af etagearealet kan anvendes til boligformål. Nabogrunden umiddelbart sydvest for Beauvaisgrunden ejes af DSB. Arealet er sammen med banearealet nord og nordvest for Beauvaisgrunden udlagt til T1-område, og anvendes som teknisk anlæg med kollektivt trafik anlæg.

Det bemærkes, at der i de gældende kommuneplanbestemmelser for dette område er fastlagt et 10 meter bredt beplantnings- og afskærmningsbånd, som skal kunne anvendes til grøn cykelsti.

### Miljøforhold

*Trafik- og jernbanestøj samt vibrationer.* Lyngbyvej er med en gennemsnitlig døgntrafik på 64.855 køretøjer en af Københavns aller mest trafikerede veje. Rovsingsgade befærdes af 10.353 køretøjer i døgnet. Miljøkontrollens beregning af vejtrafikstøjen viser, at hele Beauvaisgrunden er belastet med 60-70 dB(A), og støjniveauet i matrikelskel mod vejene vurderes at være 68-70 dB(A). Ved byomdannelse og inddragelse af nye arealer til bymæssig bebyggelse må der som hovedregel ikke etableres boliger, institutioner og rekreative formål m.v. i områder, der er eller kan forventes at blive belastet med et støjniveau på mere end 55 dB(A) fra vejtrafik og 60 dB(A) fra jernbanetrafik.

Hvis det ikke er muligt, skal det som minimum sikres, at vejtrafikstøjen ikke overstiger 65 dB(A) på facader med boliger, samt at boliger og institutioner m.v.



Rovsingsgade set mod nordøst. En del af DSB-grunden ses ved træerne til venstre i billedet.



Lyngbyvej, der er en af de store indfaldsveje til København, adskiller Beauvaisgrunden og Sahvahuset t.h.

skal have mindst én facade, hvor trafikstøjbelastningen er under 55 dB(A) – en stillefacade. For primære udendørs opholdsarealer gælder, at støjniveauet ikke må overstige 55 dB(A).

Da det er besluttet at arbejde videre med Lundgaard & Tranbergs projekt for udvikling af Beauvaisgrunden, er der i nedenstående vurderinger af støjforholdene taget udgangspunkt i dette projekt. Det vurderes, at grænseværdien på 65 dB(A) vil kunne overholdes ved boligtårnene med deres placering så langt væk som muligt fra Rovsingsgade.

Derimod vil det være vanskeligt at overholde retningslinien om, at boligerne skal have en stille facade, hvor støjniveauet ikke overstiger 55 dB(A). Det skyldes, at det næppe vil være muligt, at alle boliger i punkthusene har en facade væk fra Lyngbyvej og Rovsingsgade, og en gennemførelse af projektet vil antageligt kræve en dispensation fra støjretningslinierne. Støjbelastningen af facaderne vil kunne mindskes ved f.eks. opsætning af en ekstra glasfacade eller andre tekniske løsninger ved facaden.

Støjniveauet på de primære udendørs opholdsarealer vil også være overskredet, med mindre der etableres en afskærmning eller anden bearbejdning af bebyggelse og friarealer.

Miljøkontrollen vurderer, at vibrationer fra togdriften ikke udgør et reelt problem for grundens udnyttelsesmuligheder.

*Jordforurening.* Der er konstateret udbredt og kraftig forurening med tungmetaller, tjærestoffer og olie i fyldlaget. Der er fundet og afgrænset en kraftig forurening med benzin og diesel-/fyringsolie. Der er endvidere fundet kraftig forurening med chlorerede opløsningsmidler i jordluften i 3 afgrænsede delområder.

Ved boligbyggeri skal fyldjord til 0,5 m under terræn udskiftes med ren jord på kommende ubefæstede arealer. Ved byggeri oven på forurening med olie og chlorerede opløsningsmidler skal der foretages foranstaltninger mod inddampning af forurening til boligerne som for eksempel bortgravning af jord. Olie- og benzinforureningen samt forureningen med chlorerede opløsningsmidler fremtræder afgrænsede og er væsentligt fordyrende at afværge, såfremt der sker bebyggelse på disse arealer.

*Virksomheder.* Der er ikke virksomheder i nærheden af lokalplanområdet, som vil kunne påvirke kommende beboere negativt.

### Forslag til kommuneplantillæg

Da der i den fremtidige anvendelse af Beauvaisgrunden ønskes opført blandet boliger og erhverv, forudsætter dette en rammeændring til C-formål. I C-områder skal boligandelen udgøre minimum 50 pct. – dog med mulighed for ved nærmere vurdering at blive fastlagt til 40-75 pct.

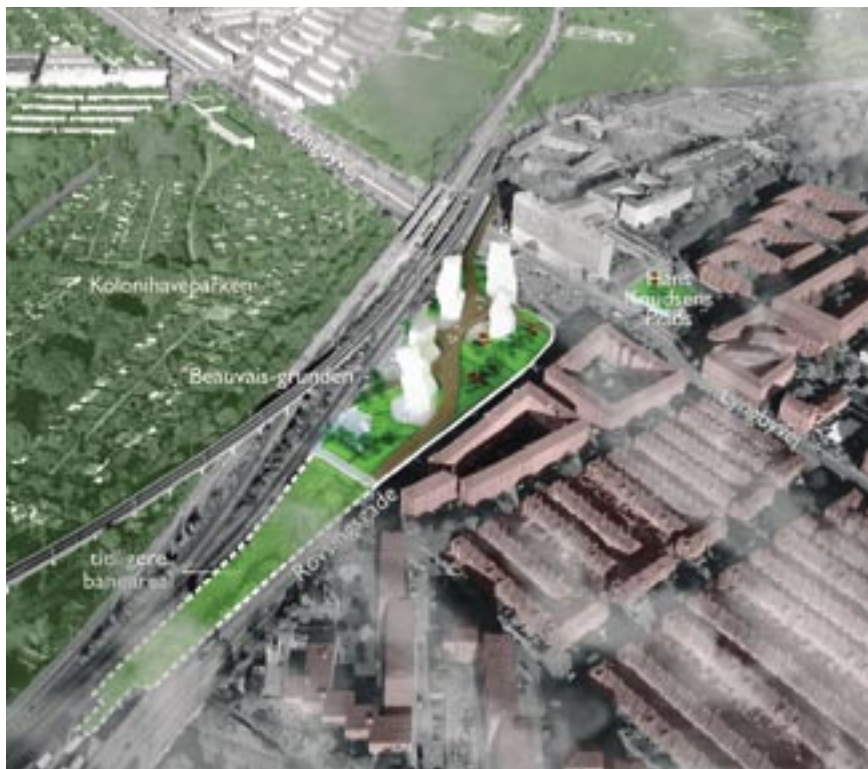
DSB har i dag ikke behov for anvendelse af det sydvest for beliggende areal til teknisk anlæg. Såfremt arealet i fremtiden ønskes udviklet til erhvervsmæssig anvendelse, forudsætter det en rammeændring til S-område, der muliggør anvendelse til serviceerhverv herunder administration, liberale erhverv, butikker,

## Intentioner i lokalplanforslaget

hoteller, erhverv- og fritidsundervisning, grundskoleundervisning samt håndværk. Det bemærkes, at det er muligt at fastlægge arealet til særligt pladskrævende varegrupper sådan, som det er tilfældet med arealet omkring den øvrige del af Rovsinggade. Dette skal imidlertid indarbejdes og godkendes i forbindelse med kommende kommuneplantillæg. Det vurderes, at der i forbindelse med kommuneplantillægget bør gennemføres en forudgående høring med indkaldelse af forslag og idéer m.v.

### Intentioner i lokalplanforslaget

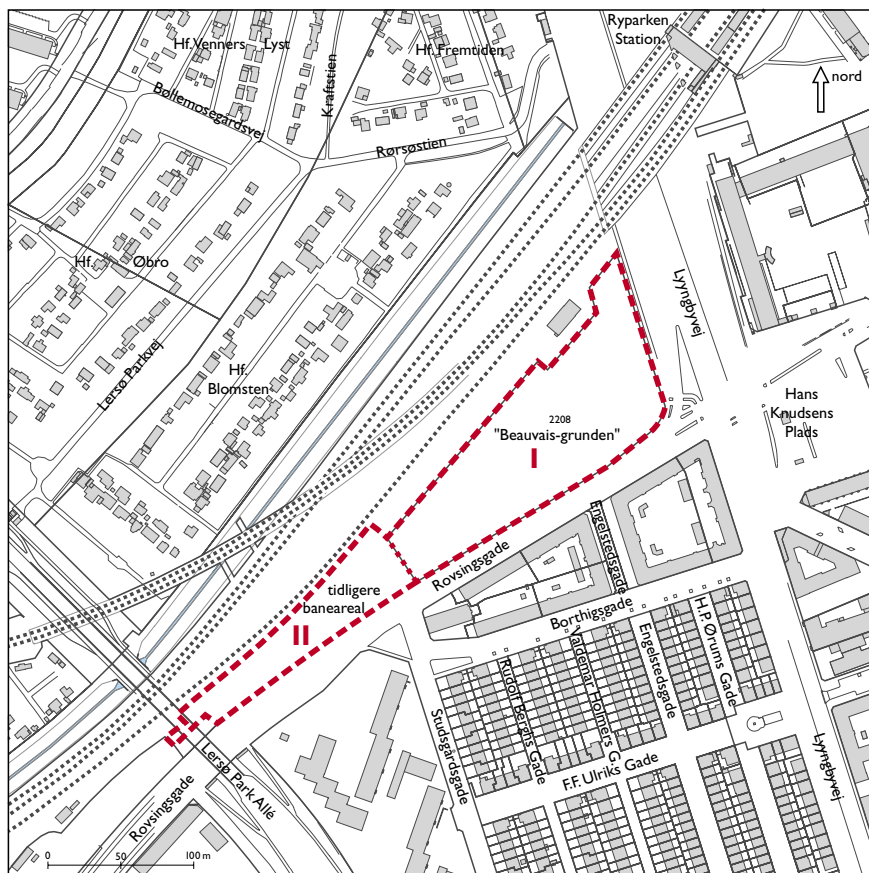
I det oprindelige projektforslag blev det vurderet, at grunden kan bebygges med op til ca. 20.000 m<sup>2</sup> etageareal. En endelig fordeling mellem erhverv og boliger vil ske i forhold til stedets miljømæssige forudsætninger, hvor især trafikstøj fra Lyngbyvej har betydning og placering af erhvervsbebyggelse langs vejen vil skabe afstand og afskærmning for boligerne, der kan placeres på den sydvestlige del af grunden. Erhvervstårnene ved Lyngbyvej vurderes desuden at være byarkitektonisk væsentlige og vil formodentlig også kunne udformes med en markant, skulpturel fremtræden som oprindelig tænkt. Derimod må udformningen af boligerne forventes udformet som etagehuse, men med en noget anden udformning end tårnene foreslået i Lundgaard & Tranberg/SLA-teamets projekt. Det samme gælder det foreslåede indskudte dæk mellem tårnene, udformet som et øvre landskab i ca. 6 m's højde over det naturlige terræn. Såfremt boligerne ikke udformes med højhuse eller punkthuse, er forudsætningerne for dækket ændret, og det skal vurderes nærmere i den kommende proces, hvordan friarealerne så skal udformes.



*Projektforslag fra parallelopdraget på Beauvaisgrunden udarbejdet af Lundgaard & Tranberg Arkitektfirma og SLA Landskabsarkitekter.*

Foreløbig lokalplantegning.

- Grænse for lokalplanområde
- ..... Grænse mellem underområde I og II



En overvejende del af parkeringen, der skal udgøre 1 p-plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal, forventes indrettet i konstruktion i forbindelse med erhvervsbebyggelsen. I den forbindelse kan der være mulighed for dobbeltudnyttelse mellem erhvervs- og boligparkeringen.

Bebyggelsen indeholder:

Boligantal:	ca. 100
Erhverv:	ca. 10-12.000 m <sup>2</sup>
Bebyggelsesprocent:	130
Friarealprocent:	40 (bolig) 10 (erhverv)
Parkering terræn:	ca. 100 p-pladser (1/2)
Parkering i konstruktion:	ca. 100 p-pladser (1/2)

Lundgaard & Tranberg Arkitektfirma A/S er blevet bedt om at viderebearbejde deres projekt med henblik på at indpasse "billige boliger", herunder at vurdere om der kan indpasses flere boliger. Arkitekten forventes at præsentere sin bearbejdning af projektet ultimo oktober 2006.

Det var desuden en forudsætning i det oprindelige oplæg, at et areal svarende til ca. 1/3 af ejendommens areal skulle indrettes til offentligt tilgængeligt, rekreativt areal, som skulle inkludere friarealerne til erhvervet og kulturhuset, som

dog ikke længere forudsættes placeret på denne ejendom, men på Hans Knudsens Plads, samt delvist til boligerne. Forvaltningen finder, at friarealerne stadig bør indrettes efter disse principper. Højhuse kaster skygge og kan give vindturbulens. I de rekreative arealer bør der tages højde for dette, sådan at der skabes behagelige opholdspladser med både læ og sol.

*Naboejendommen.* Sydvest for Beauvaisgrunden ligger et areal, som DSB ønsker at udvikle til anden anvendelse. Arealet er i dag fastlagt til tekniske anlæg, hvilket ikke fra DSB's side vurderes at blive aktuelt. Arealet ønskes derfor muliggjort til f.eks. erhvervmæssig anvendelse. DSB har rettet henvendelse til Københavns Kommune om udvikling af grundens arealanvendelse med et forslag til bilsalg og -service kombineret med hotel. Det skal i den videre dialog med DSB afklares, hvordan udnyttelsen af denne grund kan fremtræde som naturlig fortsættelse af bebyggelsen på Beauvaisgrunden.

Lokalplanområdet forudsættes således at omfatte Beauvaisgrunden samt det sydvest for denne beliggende DSB-areal. Området foreslås opdelt i underområderne I og II. Underområde I omfatter Beauvaisgrunden og underopdeles i en erhvervsdel og en boligdel. Underområde II omfatter DSB's tidligere baneareal, som fastlægges til erhverv. Opdelingen fremgår af den foreløbige lokalplantegning.

### Tidsplan

I løbet af 2. halvdel af 2006 forventes udarbejdet et revideret forslag til bebyggelsesplan i et samarbejde mellem Københavns Kommune og Lundgaard & Tranberg Arkitektfirma og SLA Landskabsarkitekter, der kan danne grundlag for forslag til lokalplan med tilhørende kommuneplantillæg. Dette foreslås gennemført i dialog med lokalrådene for Østerbro og Ryvang. Forslagene forventes færdigt omkring årsskiftet 2006/2007.

Forudgående høring vedrørende kommuneplantillægget forventes gennemført i 4. kvartal 2006. Lokalplanforslaget med tilhørende forslag til kommuneplantillæg forventes herefter færdiggjort og politisk behandlet samt sendt i offentlig høring 1. kvartal 2007. Lokalplanen med kommuneplantillæg forventes endelig vedtaget 3. kvartal 2007.

### Økonomi

Borgerrepræsentationen forventes i eftersommeren 2006 at tiltræde Teknik- og Miljøforvaltningens anbefaling om, at det foreslåede kulturhus for Ydre Østerbro søges placeret på Hans Knudsens Plads. Kulturhuset er herved fysisk ude af disponeringen på Beauvaisgrunden. Den oprindelige forudsætning, at provenuet fra salg af Beauvaisgrunden skulle finansiere kulturhuset med en ramme i 2005-tal på 30 mio. kr., forudsættes at være gældende.