



### Karakteristiske industriområder i Valby

Valbys fordelagtige infrastruktur har ført til, at bydelen historisk set er en af de Københavnske bydele med størst koncentration af industri og erhverv. I disse år udvikles de forhenværende industriområder til blandede kvarterer med et kreativt islæt.

#### E Carlsbergområdet

Carlsberg bryggeriernes fabriksområde ligger få kilometer fra Grønttorvsgrunden. Når Carlsberg med udgangen af 2008 flytter deres produktion ud af København, skal hele området udvikles til et nyt kvarter, hvor "kombination af nyt og gammelt giver mulighed for at forbinde et stykke dansk industrihistorie med det moderne liv i en storby".

#### F Carl Jacobsens Vej

De gamle industribygninger omkring Carl Jacobsens Vej huser i dag Københavns nyeste kunstscene. I den gamle papkassefabrik har flere innovative galleriester, side om side med arkitekter, fotografer m.m., slået sig ned. Kunstscenen på Carl Jacobsens Vej suppleres derudover af en teknisk skole og medicinalfirmaet Lundbecks lokaler til produktion.

#### G F.L. Smidth grunden

En del af F. L. Smidths gamle erhvervsområde skal udvikles til et nyt boligområde. Valby Have nord for jernbanen er allerede tæt bebygget med rækkehuse, etageejendomme og parkeringshus. Vest for den nye boligbebyggelse har F.L. Smidth fortsat sit hovedsæde.

#### H Håndværkerbyen

Umiddelbart syd for Grønttorvsgrunden ligger Håndværkerbyen der er opført i 1953. Bygningerne, i ét plan med shedtage, blev opført til brug for de udsanerede baggårdsvirksomheder i de indre brokvarterer. I dag danner kvarteret rammerne om et velfungerende og kreativt miljø.

#### I Spinderiet og Porcelænsfabrikken

På en gammel industrigrund ved Valby Station er seks nye karréer med boliger, butikker og erhverv under opførelse. Projektet består både af nybyggeri samt renovering og ombygning af eksisterende fabriksbygninger. Shoppingcenteret Spinderiet åbnede i november 2007 deres døre for offentligheden.

#### J Restarealerne

Ind i mellem de planlagte bydele findes en række restarealer som små lommer. Disse arealer ligger typisk på tidligere industriarealer i overgangszonerne, langs jernbanen og på kanten af det centrale Valby. Her har små jordlodder fået lov at ligge hen og giver plads til værksteder, lagerpladser, kolonihaver, skure og grønne områder med selvgroet bevoksning. Disse arealer udgør "det uformelle Valby" med plads til et alternativt byliv.



E Carlsberg



G F.L. Smidth



H Håndværkerbyen



I Spinderiet og Porcelænsfabrikken



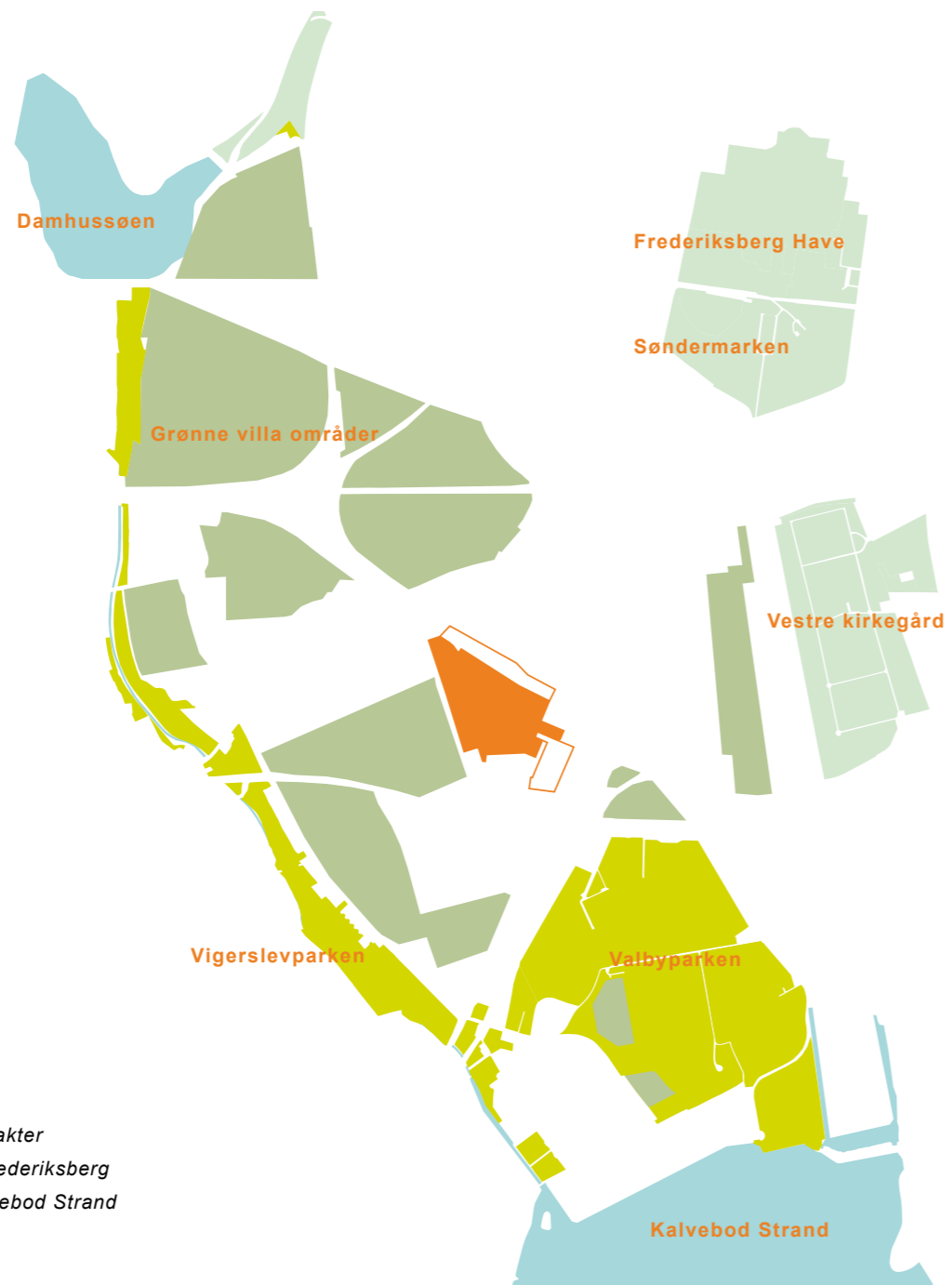
J Restarealerne



F Carl Jacobsen Vej

Offentlige, halvoffentlige og private grønne strukturer

- Offentlige grønne strukturer
- Villa områder med grøn karakter
- Store grønne strukturer i Frederiksberg
- Vand, Damhussøen og Kalvebod Strand



## Grønne strukturer

Den grønne struktur udgøres af både private og offentlige grønne områder. De offentlige i form af parker og naturområder der har værdi som udflugtsmål, og kan rumme forskellige rekreative aktiviteter. De private i form af haver og kolonihaveforeninger, som ikke er offentligt tilgængelige, men bidrager til oplevelsen af grønne gadeforløb.

Valbyparken og Vigerslevparken blev anlagt i 1930'erne og -40'erne. De udgør Valbys største rekreative områder. Valbyparken er Københavns næststørste park med et areal på 64 ha. Parken rummer mange forskellige kvaliteter, f.eks. store fællede omkranset af skovlignende trægrupper, en cirkelrund rosenhave samt temahaver. Parken ligger med direkte forbindelse til Kalvebod Strand.

Valby Idrætspark ligger i forbindelse med Valbyparken og består af boldbaner og andre idrætsanlæg bl.a. hallerne; Danmark Hallen og Valby Hallen. Disse danner rammen for koncerter og sportsbegivenheder.

Vigerslevparken består af et næsten fire km langt og smalt parkstrøg med et gennemgående stiforløb, åbne græsarealer, tætte beplantninger, boldbaner og legepladser. Parkforløbet løber fra Damhussøen i nord og munder ud i Valbyparken i syd.



Valbyparken, stort rekreativt område hvis sydlige del ligger ud til Kalvebod Strand



Vigerslevparken, grønt forløb langs Harrestrupå der strækker sig fra Damhussøen til Kalvebod Strand.



Boldbanerne i Valby Idrætspark



## Planlægning af naboområderne

Valby er den af de eksisterende Københavnske bydele, der i løbet af den næste årrække står over for den største transformation. Carlberg-grunden og F.L. Smidths arealer skal udvikles til nye bykvarterer med hver deres særkende, og sammen med Grønttorvsgrunden tilfører de Valby tre nye bykvarterer.

### 1 Det tidligere F.L. Smidth område

Størrelse:	ca. 200.000 m <sup>2</sup>
Nuværende brug:	Valby Have fra 2007 er et tæt bebygget boligområde med over 500 boliger fordelt på etagebyggeri og rækkehuse. I den nordlige del af området er et ældre erhvervsbyggeri.
Grundejerforhold:	De Forenede Ejendomsselskaber A/S ejer størstedelen af det nordlige område. Resten ejes af Københavns Kommune, KFI Holding A/S og Hydro Texaco.
Status og planer:	Boligbebyggelserne i områdets sydlige ende er stort set færdigudbyggede. Den nordlige del af området vil blive udviklet til at rumme i alt 140.000m <sup>2</sup> boliger og serviceerhverv i løbet af den nærmeste fremtid.
Kulturhistorisk værdi:	Arealet tilhørte oprindeligt F.L. Smidth. Nord for Valby Have findes en del bevaringsværdige bygninger, som nybyggeri, ifølge lokalplanen, skal integreres med.

### 2 Torveporten Nord

Størrelse:	ca. 30.000 m <sup>2</sup>
Nuværende brug:	Parkering og erhverv.
Grundejerforhold:	Entreprenørfirmaet Kay Wilhelmsen A/S.
Status og planer:	Arealet er udlagt til blandet erhverv, herunder til butikker med særligt pladskrævende behov, samt eventuelt en mindre boligbebyggelse. Der er udarbejdet et skitseprojekt med 38.000 m <sup>2</sup> butiksareal, 1.500 m <sup>2</sup> liberalt erhverv/butik, 14.000 m <sup>2</sup> hotel, 19.000 m <sup>2</sup> sport og fitness samt 5.000 m <sup>2</sup> boliger. Projektet indeholder et højhus på 21 etager samt øvrigt byggeri på op til 5 etager. Forslaget er endnu ikke politisk behandlet.

### 3 Ny Ellebjerg

Størrelse:	ca. 116.000 m <sup>2</sup>
Nuværende brug:	Erhverv, undervisning, parkering, jernbaneareal og lidt beboelse.
Grundejerforhold:	Freja Ejendomme med flere.
Status og planer:	Der er pt. et program for parallelopdrag under udarbejdelse. Programmet lægger op til en bymæssig udvikling med blandede boligtyper, erhverv og detailhandel. En bebyggelsesprocent på op omkring 150 tilstræbes.
Kulturhistorisk værdi:	Området indeholder i dag tomme erhvervsbygninger der fortæller historien om Valbys industri udvikling.

### 4 Valby Idrætspark

Størrelse:	ca.300.000 m <sup>2</sup>
Nuværende brug:	Idrætspark med grønne udendørsanlæg, opvisningsbane og sportshaller. Hallerne bruges til sport, musik og øvrige kulturelle arrangementer.
Grundejerforhold:	Københavns Kommune
Status og planer:	Et nyt vandkulturhus til leg, motion og idræt på 24.000 m <sup>2</sup> er planlagt og politisk vedtaget. Det undersøges fra kommunens side, om arealet yderligere kan indeholde omkring 55.000 m <sup>2</sup> boliger og 29.000 m <sup>2</sup> erhverv.
Kulturhistorisk værdi:	Valby Idrætspark har siden 1920'erne dannet ramme om organiserede og selvorganiserede idræts- og fritidsaktiviteter. Valby Idrætspark bliver brugt af lokale beboere og tiltrækker også folk fra København.

### 5 Kulbanevejområdet

Størrelse:	ca. 175.000m <sup>2</sup>
Nuværende brug:	Vejareal, genbrugsstation, bolig og erhverv – Datacentralen.
Grundejerforhold:	Københavns Kommune, Datacentralen.
Status og planer:	Området er udpeget til byudvikling i 2012-17. Anvendelsen er fastsat til serviceerhverv. Lokale repræsentanter ønsker at etablere en bypark med idrætsbaner, men er opmærksom på, at områdets stationsnære placering gør det mere hensigtsmæssigt at intensivere anvendelsen. Hvis den regionale jernbane, Ringstedbanen, bliver realiseret, skal baneanlægget placeres her.

### 6 Silvanområdet

Størrelse:	ca. 40.000m
Nuværende brug:	Silvan-byggemarked samt øvrige detail handlende.
Grundejerforhold:	Flere forskellige private grundejere.
Status og planer:	Området er udlagt til særligt arealkrævende detailhandel. Der er planlagt en yderligere for tætning af grundens butiks- og erhvervsbebyggelse.

## Grønttorvsgrunden

Da Grønttorvet i Valby blev taget i brug i 1958, var det pladsmangel og logistiske årsager, der tvang grossisterne til at rykke ud fra Indre By. Gennem de seneste 50 år er byen atter vokset kraftigt og Valby er i dag så tæt på centrum, at en ny udvidelse af Grønttorvet igen kræver en flytning længere væk fra centrum. I 2012 flytter Grønttorvet derfor til et nyt og moderne torv i Høje Taastrup.

Det tidligere grønttorv lå i Københavns centrum på Israels Plads og omtales stadig som "Grønttorvet" blandt københavnere. Her er i dag små udendørs boder med grønhandel til private. Således har Israels Plads bevaret lidt af sin historie. Grønttorvet vil også i Valby kunne efterlade sig et aftryk i beboernes bevidsthed, om end ingen af Grønttorvets nuværende aktiviteter forbliver på området i fremtiden. Karakteren af dette aftryk vil svarene på nærværende opdrag i høj grad kunne være med til at definere.



## Tilgængelighed

Grønttorvsgrunden har hidtil været et lukket område for den almene befolkning. Med planlægningen af Grønttorvsgrunden bliver det muligt at skabe nye forbindelser på tværs af bydelen, derved kommer Valby til at hænge bedre sammen. Grundens beliggenhed understøttes af en velfungerende infrastruktur der sikrer en god tilgængelighed til området.

Grønttorvsgrunden er omgivet af en række store indfaldsveje og en ny S-togslinje med dertilhørende stationer. Disse forbindelser gør, at bydelen nemt kan kobles på den eksisterende infrastruktur, hvorfra der er god forbindelse til hele Øresundsregionen.

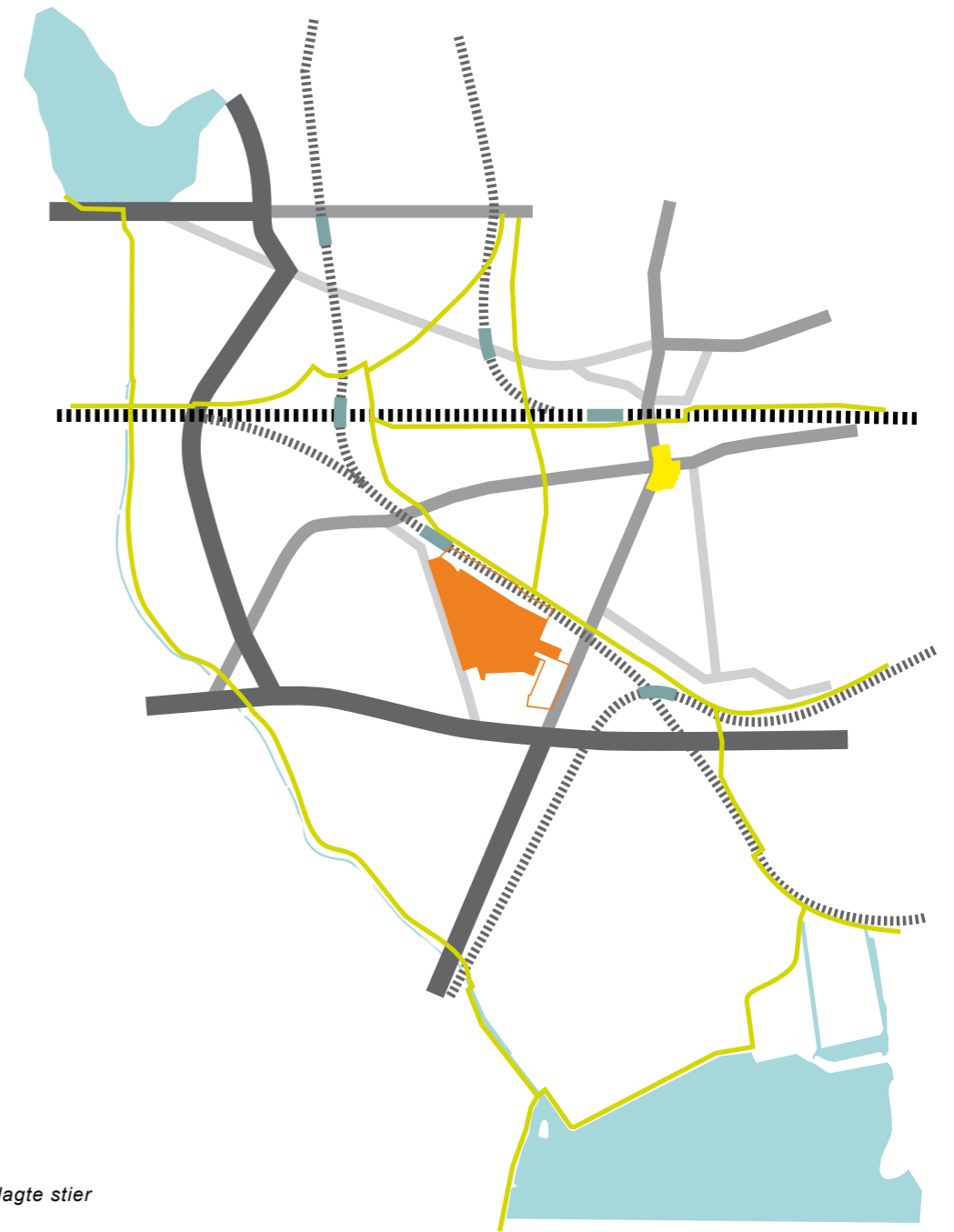
Nord for Grønttorvsgrunden løber den nye S-togslinje, "Ringbanen", der forbinder S-togsnettet på tværs og gør Ny Ellebjerg og Vigerslev Station til nye knudepunkter. Vejkrydset ved Torveporten vil i fremtiden, pga. af gående fra Ny Ellebjerg Station, blive brugt af bløde trafikanter, som bevæger sig til og fra stationen.

Der ligger både skoler i umiddelbar nærhed af Grønttorvet. Disse genererer en del trafik i form af gående og cyklende børn og voksne. I fremtiden kan trafikanter måske bevæge sig gennem de nye bydele via et net af cykelruter. Et sådan kan knytte sig på det allerede eksisterende cykelrutenet i regionen. Københavns Kommune har planer om at udvide det grønne cykelrutenet med en rute nord for banen. Ud over de viste cykelruter findes der cykelstier langs de fleste større veje.

Toftegårds Plads har først og fremmest sin identitet i kraft af dens rolle som trafikknudepunkt. Pladsen opstod som sporvognssløjfe i 1905 og blev i 1980'erne udvidet mod syd for at give plads til en busterminal. Der er fra kommunens side planer om at udskrive en åben international konkurrence om pladsens sydlige del.

-  Regional vej
-  Fordelingsvej
-  Bydelsgade
-  Regionaltog
-  S-tog
-  Station
-  Eksisterende og planlagte stier
-  Toftegårdsplads

Overordnet trafikstruktur, eksisterende og planlagte stiforbindelser



Toftegårds Plads Gl.Køge Landevej

Jernbanen nord for Grønttorvsgrunden set fra Gl. Køge Landevej

Jernbane og stiforbindelse set fra Ny Ellebjerg Vigerslev Allé station

Stiforbindelse under jernbane



**GRØNTTORVSGRUNDENS  
BINDINGER**

3

## GRØNTTORVSGRUNDENS BINDINGER

### Planadministrative forhold

Hele Grønttorvsgrunden er af Københavns Kommune udpeget til nyt byomdannelses-område. Kommunen er indstillet på, at en del af området udvikles i den første del af planperioden 2006 – 2011. Derudover lægger Kommunen op til, at udbygningstakten for hele Grønttorvsgrunden fastlægges i en rammelokalplan for området. Denne forventes vedtaget i 2009. Fastlæggelsen af den samlede byggeret for rammelokalplanen vil ske uafhængigt af rækkefølgeplanlægningens bestemmelser.

Afgrænsningen af den nye bydel ligger endnu ikke helt fast. Dette stiller krav om en høj grad af fleksibilitet i planlægningen.

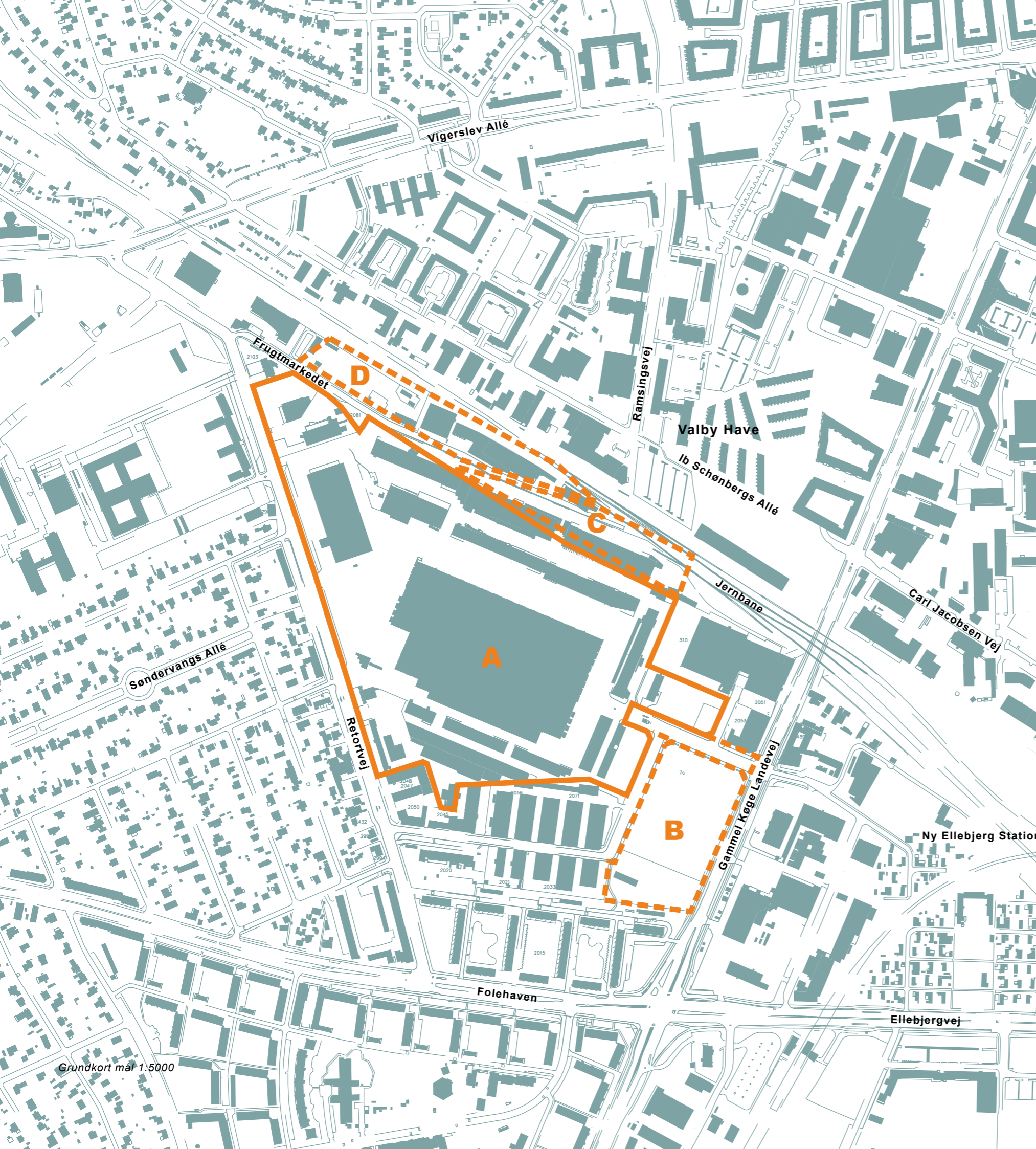
Område A, er Grønttorvsgrunden, der med sine 168.000 m<sup>2</sup> er parallelopdragets kerneområde. Dertil kommer en række tillægsarealer (B, C og D) med uafklaret status.

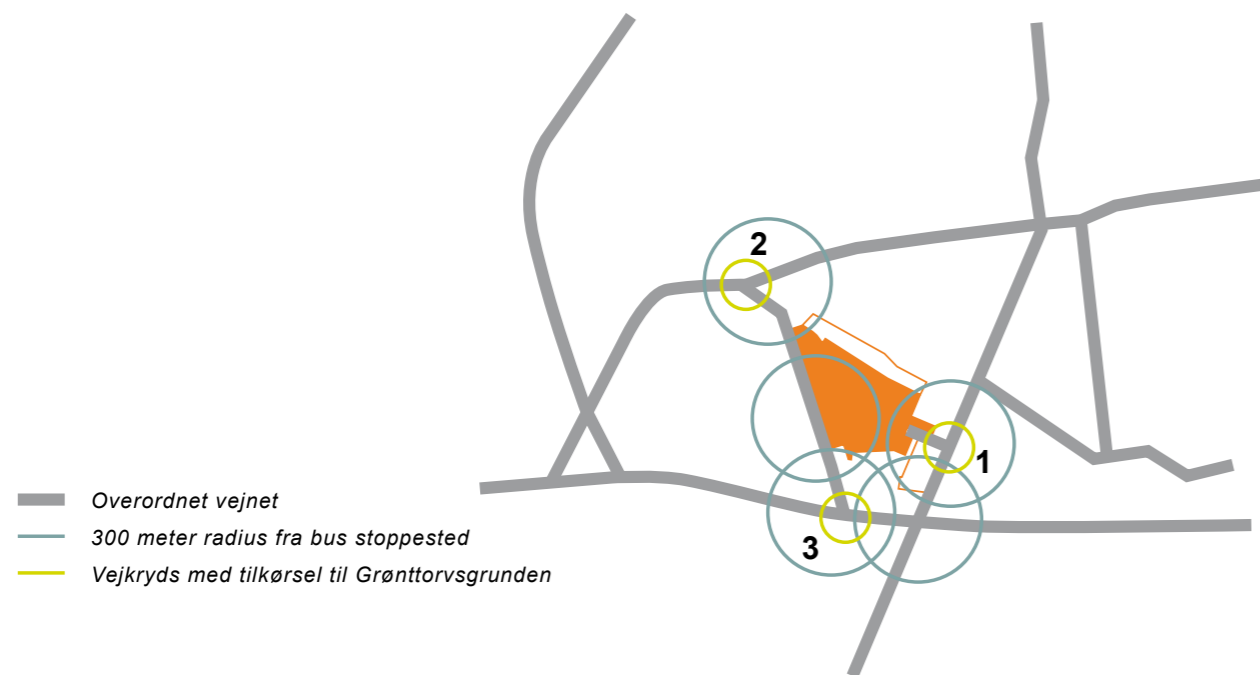
Område B, boldbanen, ejes af Københavns Kommune og indgår efter deres ønske i parallelopdraget. Københavns Kommune har stillet følgende krav til området: "Tættere bebyggelse på op til 150 %. Bebyggelse ønskes anvendt til ca. 100 boliger og serviceerhverv, herunder butikker. I bygninger mod Torveporten og Gammel Køge Landevej ønskes primært butikker i underetagen og erhverv i de øvrige etager".

For område C gælder det at der er indgået lejekontrakt på en 50 årig periode, og der kan således disponeres over dette areal i forslagene, dog med særligt hensyn til de planmæssige og økonomiske aspekter ved den begrænsede tidshorisont.

Område D ønskes der ligeledes et forslag. Dette areal tilhører Banedanmark og vil højst sandsynligt kun kunne benyttes i en kortere årrække. Da Københavns Kommune og Folketinget endnu ikke har afsluttet planarbejdet vedrørende en eventuel udvidelse af den regionale togforbindelse, er det endnu uklart, hvad der skal ske med dette område. Linjeføringen forventes at følge Grønttorvsgrundens nordlige skel og dreje i en stor kurve mod sydvest overmod Kulbanevej. Dette kan medføre, at det nordligste hjørne af Grønttorvsgrunden skæres af og at en del af randsområdet langs det nuværende baneterræn inddrages til nye spor.

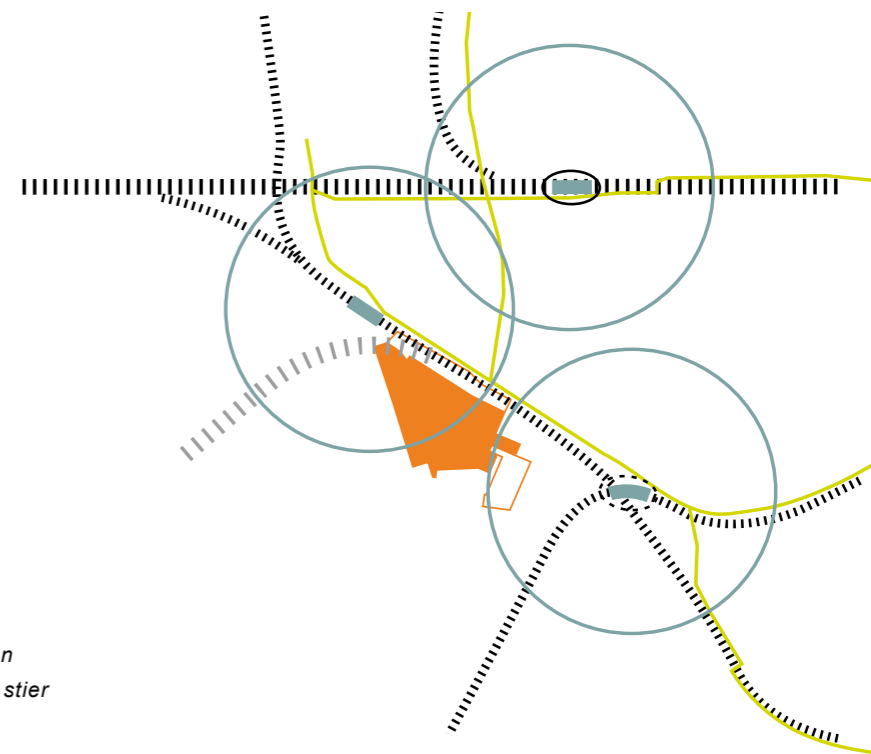
Det gælder derfor for behandlingen af områderne B, C og D, at de skal indgå i det samlede forslag for en helhedsplan, men på betingelse af, at de får en sekundær betydning. Således må en eventuel ekskludering af disse områder ikke svække helhedsplanen afgørende.





Stationsnærhed  
Ringene omkring stationerne har en radius på 600 meter

- ||||| Regionaltog
- ||||| Mulig ny regionalbane
- ..... S-tog
- Station for regional tog
- Station for ny regional tog
- S-tog station
- 600 meter radius fra station
- Eksisterende og planlagte stier



### Etapeudvikling

For at sikre fleksibilitet i Grønttorvsgrundens realisering skal deltagerne i paralleloperdraget levere ideer til en etapeplan, der på én og samme tid er robust og tilpasningsdygtig. Robustheden sikrer, at projektet trods ændringer bibeholder sin overordnede idé og målsætning, mens tilpasningsdygtigheden sikrer, at der undervejs i udviklings- og realiseringsfasen kan foretages ændringer uden at det overordnede koncept svækkes. Etapeplanen skal desuden sikre at de enkelte udviklingsområder bliver færdiggjort med mindst mulige gener for de tidlige indflyttere. Det er vigtigt at de enkelte etaper fra starten dels fungerer i sig selv som levende bydele, og dels efterfølgende kan integreres let i de kommende etaper. Etapeplanen skal give mulighed for at kunne styre udbyggelsen, og bør tage hensyn til følgende punkter:

- Sikre byliv ved hovedankomstvejen Torveporten.
- Koordinere anlæggelse af infrastruktur med bebyggelse.
- Placere større erhvervsbyggeri i den stationsnære og nordlige del af området (jf. afsnit om stationsnærhed).

### Trafik

Når engroshandlen flytter til Høje Tåstrup, forsvinder en del af den tunge trafik fra området. De omkringliggende vejstrækninger vil dog fortsat fungere som vigtige færdselsårer.

Københavns Kommunes Center for Trafik forventer at trafikken fra den nye bydel kan afvikles hensigtsmæssigt i det overordnede vejnet via tre eksisterende lysregulerede kryds.

Trafikalt set vurderes kryds nr. 1 (se diagram) bedst at kunne udgøre en hovedadgang for biltrafik til Grønttorvet. De to øvrige kryds forventes at kunne fungere som alternativ aflastning. Kapaciteten i kryds nr. 3 vurderes i dag at være næsten fuldt udnyttet i myldretiden. Som supplement til dette kan der blive behov for etablering af ekstra svingbaner. Derfor bør der ikke placeres bygninger helt ud til kanten af de eksisterende veje lige omkring disse kryds.

En stor del af Grønttorvet er i gå afstand fra både busstop og S-togsstationer, hvilket er en stor kvalitet for byområdet.

### Parkering

Parkeringsnormen er ifølge Københavns Kommune én parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal. Heri kan de private fællesveje ikke medregnes. Behovet for parkeringspladser afhænger således af bebyggelsesprocenten. Ved blanding af funktionerne bolig og erhverv, kan der forventes en vis dobbeltanvendelse af pladserne.

Hovedparten af P-pladserne skal placeres i konstruktioner, så de ikke tager plads i gadebilledet. Da grundvandsspejlet ligger relativt højt vil parkering under terræn være ret dyrt, hvis man går mere end én etage ned.

Cykelparkering skal indgå i udformningen af bebyggelserne.

### Stationsnærhed

Stationerne Vigerslev og Ny Ellebjerg ligger mindre end 600 meter væk fra Grønttorvsgrunden. Virksomheder på over 1500 m<sup>2</sup> kan ifølge København Kommune kun placeres indenfor stationsnære områder.

*Københavns Kommune har en målsætning omkring et bæredygtigt transportmønster og en øget brug af kollektiv transport. I den forbindelse er stationsnær placering af store kontor- og servicevirksomheder, samt indkøbscentre, af central betydning. (Kommuneplan 2005 kap. 1)*

### Brandforhold

De fleste forhold vedrørende brandsikkerhed af bygningerne er relateret til de enkelte detailprojekter og kan derfor først fastlægges i de senere faser. Ved bygninger hvor der er mere end 22 m. til gulv i øverste etage stilles der krav om supplerende tiltag som f.eks. etablering af sikkerhedsstøtter, brandmandselevator og stigrør, hvilket må forventes at medføre øget anlægsudgifter.

### Bygningshøjder

Af hensyn til indflyvningshøjder til Københavns Lufthavn i Kastrup må bygningerne på Grønttorvet ikke overstige en højde på 100 m over terræn.



Parkeringsprincipper



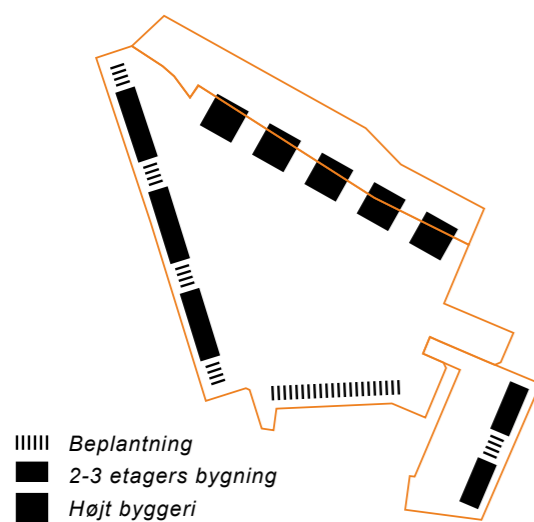
## Tekniske udfordringer

### Klima, miljø og vindforhold

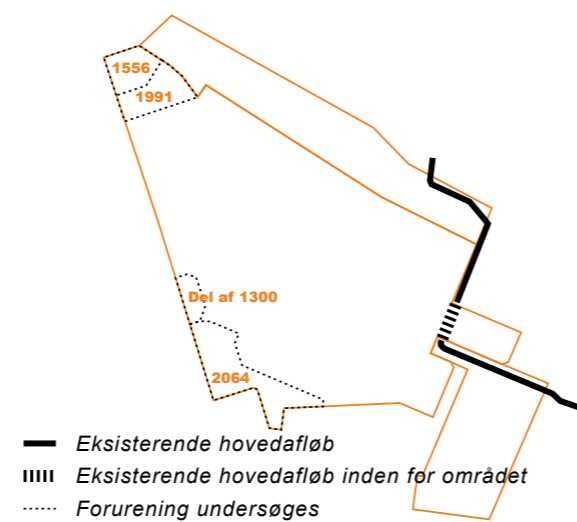
Danmark ligger i den tempererede klimazone. Klimaet er kystnært og oftest kommer vinden fra vest. Om sommeren ligger middeltemperaturen typisk på omkring 20 grader celsius og om vinteren omkring frysepunktet. Nedbøren fordeler sig jævnt året igennem, dog falder de største mængder i efterårsmånederne. Årstidsvariationen er stor, særligt dagslængden varierer meget. Dette resulterer i mange måneder med lav solindfaldsvinkel.

Ved bebyggelse på Grønttorvet må der forventes en del vindpåvirkning. Følgende kan anbefales:

- Høj bebyggelse bør fortrinsvis placeres langs områdets nordlige afgrænsning for at minimere gener fra hvirvler genereret af bebyggelsen.
- Den vestlige del af området grænser op til et villakvarter, der giver nogen læ. Lævirkningen kan forstærkes ved at opføre lavere spredt bebyggelse blandet med beplantning langs denne strækning.
- Der bør ikke placeres store åbne pladser til udeliv i randzonen, da vinden her er kraftigst.
- Bebyggelse langs hele områdets rand kan iblandes beplantning så vinden brydes.



Anbefalet fordeling af bebyggelse og beplantning langs områdets rand af hensyn til vindforhold



Forurenede matrikler og ledningsforhold

### Topografi og jordbund – Geoteknisk notat

Grønttorvsgrundens areal har terræn i kote +5 til +7 m., der stiger mod nordøst. Under vekslende fyldlag er istidsaflejringer af smeltevandsler og silt samt moræneler. Moræneleret er relativt fast fra toppen og er erfaringsmæssigt rigt på sten og blokke. Tykkelsen af moræneler stiger fra nord mod syd. I og under moræneleret er der lag af smeltevandssand og grus. Kalken findes fra kote 0 m til 6 m.. På grund af isens erosion varierer dybden af kalk, og løsrevne kalkflager kan være indlejret i moræneleret.

Det primære grundvandsspejl findes fra kote +1 til +3 m. og er højest mod nordøst. Der kan forekomme højere liggende sekundære, nedbørsafhængige grundvandsspejl.

Overside af de bæredygtige lag findes generelt lige under fyldlaget, der lokalt er op til 3,5 m. tykt. En direkte eller dyb direkte fundering vil være mulig på størstedelen af arealet. Med en grundvandsstand i ca. 4 m. under terræn kan der blive problemer med vand i udgravninger, hvor der skal udføres dybe kælderudgravninger eller i områder med vandførende sand- gruslag i moræneleret.

Med mindre det er forurenat vil bortgravet sand- og grusfyld sandsynligvis kunne genanvendes. Det øvrige fyld af ler og muld kan ikke påregnes genanvendt, hvor der stilles krav til bæreevnen af indbygningen.

Der udføres pt. undersøgelser af jordforurening, og dens mulige påvirkning af grundvandet, på Grønttorvsgrunden. Især matriklerne 1556 og 1991 i den vestlige del af grunden, er kraftigt forurenat med olie og tjære. Ved udnyttelsen af disse matrikler forventes det at der skal foretages en afværge af forureningen, der sikrer, at forureningen ikke kan udgøre en risiko for den kommende anvendelse.

### Ledningsforhold

Størstedelen af de eksisterende ledninger forsyner udelukkende bygningerne på området. Da disse bygninger forudsættes nedrevet helt eller delvist, vil forsyningsledningerne blive overflødige og skal fjernes for at gøre plads til den nye bydels ledningsnet. Der vil kun være begrænsede muligheder for at genbruge det eksisterende ledningsnet.

I den sydøstlige del af området ved Torveporten og baneterrænet ligger en afløbsledning. Ledningen vil kun vanskeligt kunne flyttes, og en eventuel flytning vil medføre store omkostninger. Grundet respektafstande bør der derfor friholdes for bebyggelse i en zone i 2 meters afstand på hver side af ledningen (se bilag). Desuden skal der sikres adgang til ledningen i forbindelse med inspektioner og lignende.

### Støjturdering

Grundens gode trafikale forbindelse medfører en del trafikstøj - særligt fra jernbanen, men også i nogen grad fra de omkringliggende veje. Der skelnes mellem støjgrænser for henholdsvis boligbyggeri og liberalt erhverv og mellem trafikstøj og jernbanestøj. Generelt bør der ikke placeres boliger med vejstøj over 68 dB og banestøj over 74 dB ved facaden.

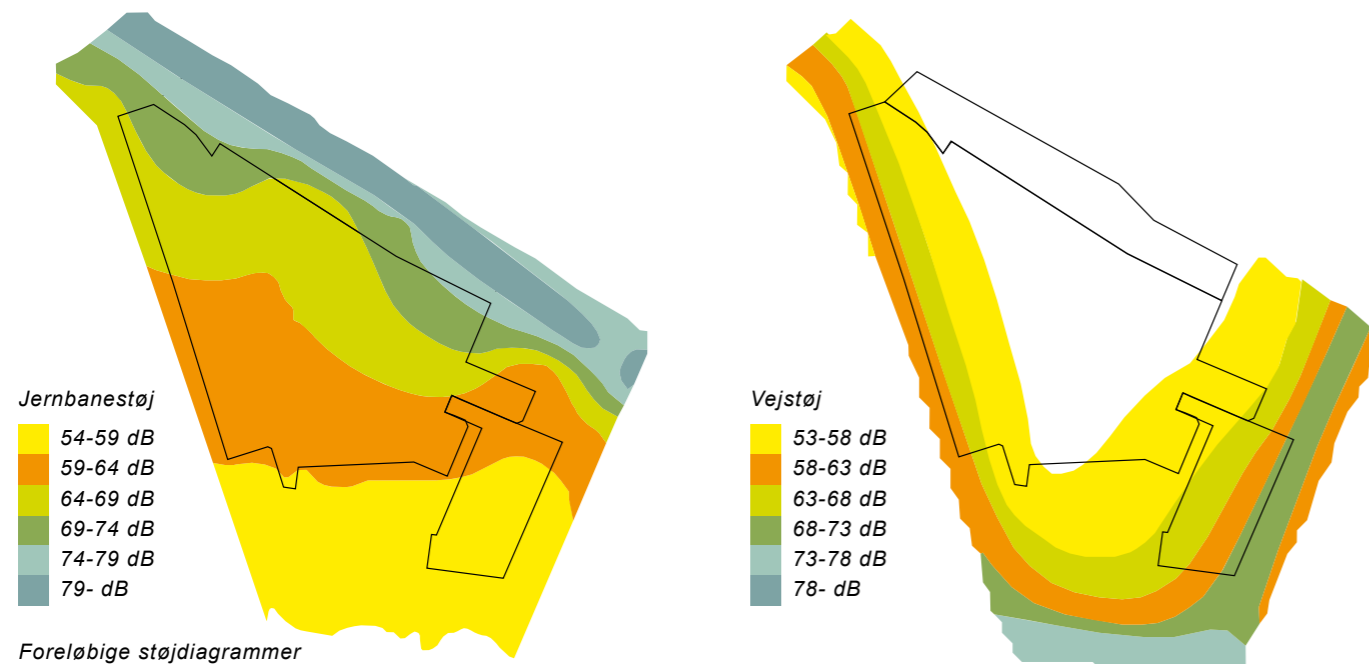
Den centrale placering i København betyder, at man kan vælge enten at opfylde støjkrav til facadestøj eller at opfylde støjkrav til støjniveauet indendørs i sove- og opholdsrum med åbne vinduer.

Det indendørs støjniveau for boliger - med lukkede vinduer - må uanset hvilken støjgrænse, man vælger at overholde, ikke overstige 33 dB. Det indendørs støjniveau i lokaler til liberalt erhverv og lignende (med lukkede vinduer) må ikke overstige 38 dB.

Kravene til facadestøj for boligbebyggelser og friarealer betyder, at facadestøjen ikke må overstige 58 dB for vejstøj og 63 dB for jernbanestøj. For liberalt erhverv må facadestøjen ikke overstige 63 dB for vejstøj og 69 dB for banestøj.

Ved opførelse af støjisolerede boliger må det indendørs støjniveau i sove- og opholdsrum med åbne vinduer i boliger ikke overstige grænseværdien på 46 dB for vejstøj og 52 dB for banestøj. Grænseværdierne for liberalt erhverv er 51 dB for vejstøj og 57 dB for jernbanestøj.

Støjgenerne fra jernbanen kan dæmpes for resten af grunden, hvis der opføres byggeri eller støjskærm langs banen. Den nærmere effekt ved opførelse af sådanne kræver en beregning i en støjmodel. En støjmodel er sat op af den tekniske rådgiver og de enkelte forslag kan afprøves i denne.





AFLEVERING

4

## AFLEVERING

### MATERIALE TIL AFLEVERING

#### Hovedgreb – Bykoncept

##### Strukturplan, mål 1: 2000

Tegning som viser den overordnede struktur med vægt på at skildre områdets organisering og sammenhæng med den omgivende bydel.

##### Hovedplan, mål 1: 1000

Tegning som redegør for forslag til byrum, bebyggelse, trafikale flows, funktioner, parkeringsløsning og grønne arealer.

##### Planudsnit, mål 1: 500

Relevante tegningsudsnit af projektet som illustrerer delområdets struktur og udformning.

##### Snit, mål efter eget valg

Relevante snit som illustrerer bymæssige forhold.

##### Rumlige illustrationer

Relevante afbildninger og perspektiver som viser karakteristiske træk for forslagets byrum, volumener og relationer til omgivelserne.

##### Volumenstudier

Redegørelse for fordeling af bebyggelsestæthed og bygningshøjder.

##### Arealopgørelse

Oversigt over erhvervsareal, boligareal, boligantal, boligstørrelser fordelt på delområder.

##### Bydelskoncept

Beskrivelse af koncept for bydelens egen-karakter, byliv, bevægelse og funktionsblandning på maksimalt 3 A4 sider.

##### Urban bæredygtighed

Et koncept for bydelens sociale, kulturelle, miljømæssige og økonomiske bæredygtighed.

#### Struktur – Byrumsarkitektur

##### Byrum

Diagram eller beskrivelse af byrummets karakter, hierarki og offentlighedsgrader.

##### Grønne rum

Diagram eller strukturplan med principperne for de grønne rums fordeling og udformning.

##### Etapeudvikling

Diagram af et realiseringskoncept for etapeudvikling af den nye bydel.

##### Stiforbindelser

Diagram af et net af stier som – internt og eksternt - forbinder den nye bydel.

##### Trafikstruktur og gadeprofiler

Diagram og snit af overordnet vejnet og profilerne for dette.

##### Parkeringsprincipper

Diagram og udsnit af koncept for fordeling af parkeringspladser.

##### Miljø

Redegørelse for hvorledes forslagene forholder sig til støj, vind og dagslys.

#### Design – Detaljering

##### Bygningsarkitektur

Forslag og referencer til materialeholdning og facadeudtryk.

##### Byrumsinventar

Koncept for struktur og hierarki i beplantning, belægning, inventar og belysning.

### AFLEVERINGSFORM

#### Planchemateriale:

De udarbejdede forslags udstrækning må ikke overstige 1,2 m i højden og 3,6 m i længden og skal opdeles i plancher med en maksimal bredde på 0,9 m. Forslagene skal opklæbes. Samtlige plancher skal i nederste højre hjørne mærkes med ophængningsplan og navn.

#### Mapper og beskrivelse:

12 mapper i A3 format skal afleveres sammen med plancherne. Mapperne skal indeholde det samlede tegnings- og diagrammateriale, dog i mindre skala samt tekstmaterialet.

#### Digital BIM-model:

Projektforslaget afleveres som digital 3D-volumenmodel (BIM-model) indsat i den udleverede modelfil. Modellen er tænkt som et sammenligningsgrundlag af de forskellige projekter. Modeller udveksles som IFC-fil i version 2.x.3.

#### Eventuel film:

Ønsker deltagerne i parallelopdraget at aflevere film, skal opløsningen være 800 x 450 px i ét af følgende formater: MOV (QuickTime), MPEG2, MPEG4, H264.

#### CD-Rom:

Der skal afleveres en CD-Rom der indeholder alt det materiale der er beskrevet ovenfor. Filformatet skal være pdf.

## BETINGELSER

### Spørgsmål

Eventuelle spørgsmål til forløbet af parallelopdraget kan stilles til arkitekt Rikke K. Larsen. Spørgsmålene som fremsendes skriftligt kan stilles løbende under hele projektet. Spørgsmål og svar vil dog blive distribueret til alle de 3 deltagende teams, så en høj en grad af åbenhed sikres.

### Frist og indlevering

De endelige forslag skal være JUUL | FROST Arkitekter i hænde senest mandag d. 21. april kl. 12.00. Forslagene skal *ikke* afleveres anonymt, da vurderingen af de indsendte projekter foregår offentligt. Alt skriftligt materiale, inkl. påskrifter på tegninger skal være på engelsk.

### Fremlæggelse og møder

Deltagerne skal være tilstede ved følgende møder og fremlæggelser i København:

Startmøde torsdag d. 7. februar med inspektion af området og introduktion til programmet.

Midtvejsmøde torsdag d. 6. marts 2008 med en præsentation af deltagernes foreløbige resultater, dels for evalueringskomiteen og dels for offentligheden. Til dette møde fremlægger deltagerne en Powerpoint præsentation som frit disponeres.

Evalueringsmøde med individuel fremlæggelse af de færdige forslag finder sted torsdag d. 24. april 2008. Selve evalueringen finder sted dagen efter, fredag d. 25. april.

### Evalueringskomite

Projekterne vurderes af en evalueringskomite der deltager i alle møderne. Komiteen består af tre fagdommere, der vil give deres selvstændige, faglige vurdering af de indkomne forslag:

Merete Ahnfeldt Møllerup, Arkitekt, MAA, Lektor på Kunstakademiets Arkitektskole, København

Karl Otto Ellefsen, Arkitekt, Professor og Rektor ved Arkitektur- og Designhøgskolen, Oslo

Matts Olsson, tidligere Stadsbygningsdirektør, Malmø

### De øvrige medlemmer af evalueringskomiteen er:

Gert Olsen, Hoffmann Ejendomme A/S

Anders Hörnqvist, The Carlyle Group

Torben Flinch, Københavns Grønttorv

Konstitueret Planchef Anne Skovbro, Københavns Kommune

(Stedfortræder Byplanarkitekt, Lise Pedersen, Københavns Kommune

Stadsarkitekt Jan Christiansen, Københavns Kommune

(Stedfortræder Specialkonsulent, Michaela Brüel, Københavns Kommune

Ejner Jensen, Formand for Valby Lokaludvalg

Flemming Frost, JUUL | FROST Arkitekter

Referenter: Andrew Place og Rikke K. Larsen, begge JUUL | FROST Arkitekter

### Vurderingskriterier

Det eller de forslag, som vil danne baggrund for det videre arbejde, vil blive udpeget efter en samlet vurdering af forslagens evner til at honorere de succeskriterier, som her angivet:

#### *Byliv og byrum*

#### *Arkitektonisk kvalitet*

#### *Variation*

#### *Tilpasningsdygtighed*

#### *Bymæssig tæthed*

#### *Kontekstuelle forbindelser*

#### *Urban bæredygtighed*

### Vederlag

Hvert af de deltagende arkitektfirmaer tildeles et vederlag på danske kr. 250.000 ekskl. moms. Vederlaget dækker alle udgifter, som firmaerne måtte have haft til evt. rådgivere, materialer m.v.. Det er en forudsætning for udbetaling af vederlaget, at forslaget er rettidigt afleveret og indeholder det fastlagte projektmateriale. Rejseudgifter afholdes af bygherre efter nærmere aftale.

### Forsikring

De indsendte forslag vil ikke blive forsikret. Deltagerne skal derfor opbevare en kopi af det indsendte materiale til brug for evt. genoptryk.

### Rettigheder

Ejendomsretten til forslagene tilkommer udskriverne af opgaven. Ophavsretten til det enkelte forslag forbliver hos forslagsstilleren. Udskriverne forbeholder sig ret til at foretage bearbejdning af eller helt forkaste de indleverede forslag. Den videre bearbejdning af forslag vil ske i samarbejde med forslagsstilleren efter en selvstændig honorering.

I den forbindelse forbeholder udskriverne sig ret til at benytte ideer og enkeltheder fra de enkelte forslag i en sådan viderebearbejdning. Man forbeholder endvidere ret til at inddrage andre konsulenter i en evt. viderebearbejdning.

### Tavshedspligt

Alle deltagere har tavshedspligt med hensyn til alle oplysninger, der måtte fremgå af de indsendte forslag og de enkelte fremlæggelser.

## **BILAG**

Det udleverede bilagsmateriale findes på den vedlagte cd-rom og omfatter grundkort, fotos og tekniske illustrationer. Yderligere relevant bilagsmateriale med projekter på naboområder kan blive fremsendt til alle parter under parallelopdraget efterhånden som det måtte blive tilgængeligt.

### **Høringsresultater**

Københavns Kommune udarbejder en offentlig forudgående høring i løbet af parallel-opdragets udviklingsproces. En opsummering af høringsresultaterne fra denne proces vil blive oversat og fremsendt til deltagerne.

### **Kildeliste**

Juul, Helle; Sand, Arkitektoniske forskydninger, Et tværæstetisk perspektiv på kunstens tolkning af tid og rum. 1994 Ph.D.  
Københavns Kommune; Bydelsplan for Valby, Københavns Kommuneplan, 2005  
Københavns Kommune; Bydelsatlas Valby. Bevaringsværdier i bydel og bygninger, Miljøministeriet, Skov og Naturstyrelsen i samarbejde med Københavns Kommune, 1994  
Københavns Kommune; Forslag til Kommuneplantillæg for Rækkefølgeplanlægning, 2007  
Københavns Kommune; Byskabsatlas, 2003  
Københavns Kommune og Valby Lokaludvalg; Oplæg til debat om bydelsplan for Valby, 2004  
Københavns Kommune og Valby Lokaludvalg; Bydelsplan for Valby, Baggrundshæfte, 2003  
Munck Pedersen, Rikke og Nørskov Poulsen, Lisbeth; Valby - et krydsfelt, 2004  
Pløger, John og Juul, Helle – " Tekst til Parallelopdrag for Kvæsthusbroen", 1. Præmie, 2006

Kortmateriale: Landinspektør Per Nielsen / Landinspektørkontoret  
Teknisk rådgiver: COWI A/S

**Programmet er udarbejdet af Juul|Frost Arkitekter**

INVESTOR  
**CVM DEVELOPMENT**  
FABRIKSPARKEN 33  
2600 GLOSTRUP

ARKITEKTRÅDGIVER  
**JUUL I FROST ARKITEKTER**  
REFSHALEVEJ 147  
1432 KØBENHAVN K

TEKNISK RÅDGIVER  
**COWI A/S**  
PARALLELVEJ 2  
2800 KONGENS LYNGBY

LANDINSPEKTØR  
**LANDINSPEKTØRKONTORET LB**  
OLE RØMERSVEJ 3  
3000 HELSINGØR

