



Udgave af 26. november 2007

Programskitse for parallelt opdrag:

Idéforslag til helhedsplan for Ny Ellebjerg-området

Indhold

1.	Forord	3
2.	Parallelt opdrag	4
2.1	Indbydelse og formål	4
2.2	Succeskriterier	4
3.	Forudsætninger	5
3.1	Eksisterende forhold	5
3.2	Grundejere og grundarealer m.v.	12
3.3	Planlægningsmæssige forhold	13
3.4	Øvrige forhold	21
4.	Opgaven	23
4.1	Udgangspunkter for opgaveløsningen	23
4.2	Helhedsplan	25
4.3	Bebyggelsesplan	25
4.4	Byrums kvaliteter	26
5.	Betingelser	27
5.1	Opgave og deltagere	27
5.2	Grundlagsmateriale	27
5.3	Forslagets omfang	27
5.4	Forslagets udførelse	28
5.5	Forespørgsler	28
5.6	Frist og indlevering	28
5.7	Fremlæggelse	29
5.8	Vurdering	29
5.9	Vurderingskriterier	29
5.10	Vederlag	29
5.11	Forsikring	30
5.12	Rettigheder	30

Programmet er udarbejdet af Hasløv & Kjærsgaard, byplankonsulenter, arkitekter MAA i samarbejde med Københavns Kommune, Valby Lokaludvalg og en kreds af grundejere i området. Luftfotos: JW Luftfoto. Øvrige illustrationer: Københavns Kommune og Hasløv & Kjærsgaard.

Tryk:

1. Forord

Ny Ellebjerg-området er centralt placeret i forhold til den igangværende og den forventede byomdannelse, som bl.a. betyder flere boliger i denne del af Valby. En vigtig forudsætning for omdannelsen er den forbedrede kollektive trafik efter at Ny Ellebjerg Station er åbnet i begyndelsen af 2007.

For at sikre en større sammenhæng og en større bymæssighed i udviklingen af området har Københavns Kommune og Valby Lokaludvalg ønsket udarbejdelse af en helhedsplan som grundlag for fastlæggelse af konkrete planlægningsmæssige rammer for området.

Området rummer bl.a. en række bevaringsværdige industribebyggelser, der kan bidrage positivt ved udviklingen af områdets nye identitet. Der ønskes skabt sammenhæng med de omgivende dele af Valby, hvoraf flere dele rummer store byomdannelsespotentialer.

På den baggrund er en kreds af grundejere i området gået sammen med kommunen og lokaludvalget om at indbyde 4 arkitektfirmaer til at udarbejde idéforslag til en helhedsplan, der belyser områdets bebyggelsesmuligheder.

Det forventes, at der indkommer en række inspirerende forslag, der kan lægges til grund for lokalplanlægning og udvikling af et attraktivt og levende bymiljø med integration af boliger og erhverv.

Københavns Kommune
Valby Lokaludvalg

Grundejerne:

Freja ejendomme A/S
Crispen Holding ApS
Ejendomsselskabet ARL ApS
Poppelstykket 12 ApS
Keops/ KS Trekronergade
Dades A/S
Sten Strange (solgt til HOUFA)
Lønmodtagernes Dyrtidsfond
Ecolab ApS

2. Parallelt opdrag

2.1 Indbydelse og formål

For at belyse mulighederne for den fremtidige udformning af Ny Ellebjerg-området indbyder Københavns Kommune, Valby Lokaludvalg og en kreds af grundejere fire arkitektfirmaer til – i form af parallelt opdrag – at udarbejde idéforslag til en helhedsplan for området med hovedvægt på at skabe en bymæssig sammenhæng i området og med de omgivende bykvarterer.

Forslagene til helhedsplan skal belyse mulighederne for placering af nybyggeri, indpasning af offentlige pladser og stiforbindelser med hensyntagen til de eksisterende virksomheder og uddannelsesinstitutioner. Målet er at opnå forslag, der er med til at skabe et bymæssigt miljø og en større sammenhæng på tværs af jernbanen. For de enkelte delområder ønskes forslag til en bebyggelsesplan, der beskriver en hovedstruktur og principper for bebyggelsens placering og udformning, vej- og stistruktur, parkering, grønne områder m.v.

Med udgangspunkt i en byarkitektonisk og funktionel analyse af områdets karakter og særlige placering i byen ønskes der idéforslag, som kan belyse mulighederne for at etablere et nyt, attraktivt byområde med en kombination af boliger og erhverv. I forslagene skal der lægges vægt på at opnå en klar hovedidé samt en høj arkitektonisk og funktionel standard for såvel bebyggelse som friarealer og trafikbetjening.

2.2 Succeskriterier

I bedømmelsen af de indkomne forslag vil der blive lagt vægt på følgende forhold:

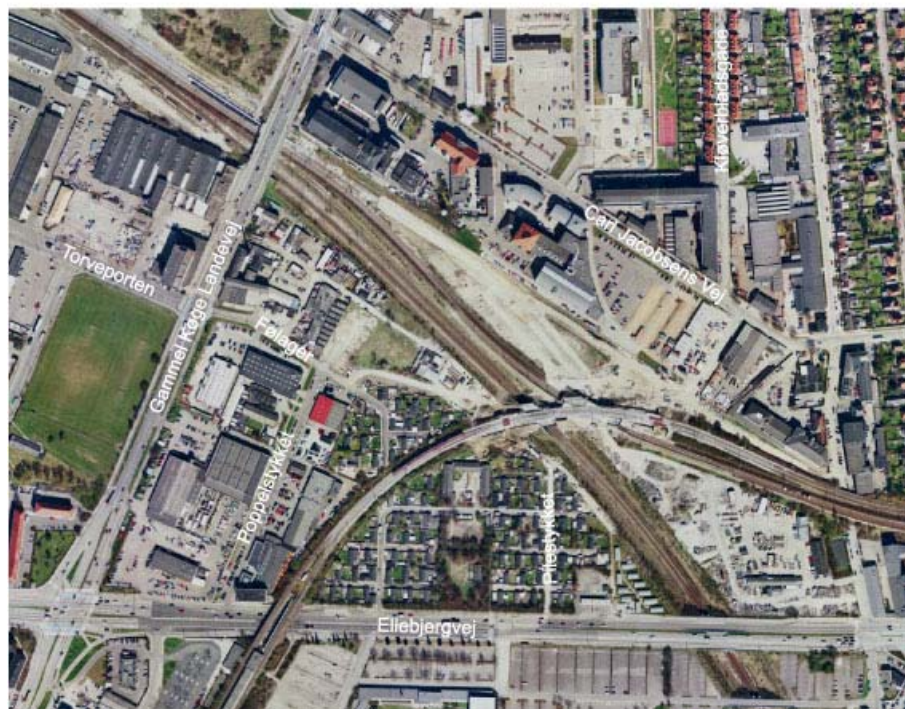
- Helhedsplanen skal belyse forslag til udvikling af Ny Ellebjerg-området som et knudepunkt for de omgivende bydele samt sikre et bymæssigt miljø og en større sammenhæng på tværs af jernbanen.
- Bebyggelsesplanerne for de enkelte delområder skal belyse forslag til at opnå attraktive områder med et blandet indhold af boliger og erhverv og der skal sikres integration med den eksisterende, bevaringsværdige bebyggelse.
- Byrummene skal gives særlig opmærksomhed med hensyn til udformning, forskellighed, byliv og skabelse af identitet.
- Den foreslåede trafikstruktur skal sikre en god sammenhæng med den omgivende by, herunder placering og udformning af den overordnede vej- og stistruktur.
- Der skal sikres større lokal tilgængelighed til Ny Ellebjerg Station, herunder skal Følager etableres som et urbant byrum.
- Bebyggelsen mod Gl. Køge Landevej skal tilpasses gaderummet som et attraktivt, bymæssigt strøg.
- Færdsel i området, herunder til og fra Ny Ellebjerg Station, skal ske på en tryk måde.
- Området skal have sin egen identitet og en høj arkitektonisk, herunder landskabsarkitektonisk, og funktionel standard.
- Bebyggelsen skal gives en udformning som sikrer den bedst mulige afskærmning af udearealerne mod trafikstøj.

3. Forudsætninger

3.1 Eksisterende forhold

Opgaveområdet afgrænses mod vest af Gl. Køge Landevej, mod nord og øst af Carl Jacobsens Vej og boligbebyggelsen omkring Kløverbladsgade og Trekronergade. Mod syd afgrænses området af Følager/ Poppelstykket samt Køge Bugtbanen. Opgaveområdet omfatter et areal på ca. 165.000 m² inkl. vej- og jernbanearealer. Heraf udgør de matrikulerede grundarealer i alt ca. 116.000 m², med ca. 26.000 m² syd for og ca. 90.000 m² nord for jernbanen.

Den præcise afgrænsning af opgaveområdet, placering af veje og større ledningsanlæg m.v. fremgår af bilagsmaterialet.



Lodret luftfoto med markering af gadenavne

Området syd for jernbaneterrænet

Syd for banen er bebyggelsen meget uensartet, præget af lave bygninger, skure og oplag og kun mod Gl. Køge Landevej findes lidt mere sammenhængende bebyggelse. Syd for Følager dominerer anonyme industrihaller med bl.a. byggevaremarked og bilvirksomheder. Mod øst ligger der en karakteristisk, rød 1-etages træhusbebyggelse, der er opført som husvildeboliger, og som i dag er andelsboliger.

Det sydlige opgaveområde består af 4 ejendomme samt vejareal (Følager, del af Poppelstykket og adgangsareal til stationen) og et areal anlagt som stiadgang til og plads ved Ny Ellebjerg Station. Området vejbetjenes fra vest af Gl. Køge Landevej via Følager og fra syd af Poppelstykket, der ligesom Gl. Køge Landevej mod syd har forbindelse til Ellebjergvej/ Folehaven.

Den eksisterende bebyggelse består af 2 butiks-/erhvervsjendomme på hjørnet af Gl. Køge Landevej og Følager samt en enkelt bygning på Poppelstykket, mens resten af området vil blive ryddet for den eksisterende erhvervsbebyggelse.

Mod syd grænser området op til en lav boligbebyggelse (de røde træhuse) ved jernbanedæmningen og en erhvervsbebyggelse langs Gl. Køge

Landevej. Terrænet er stort set fladt med en mindre stigning op til Gl. Køge Landevej. Køge Bugtbanens dæmning udgør en synlig barriere.

Nærmere oplysninger om grunden fremgår af bilagsmaterialet.



Følagerområdet set mod øst fra Gl. Køge Landevej.



Bebyggelse langs Gl. Køge Landevej set mod syd.

Området nord for jernbaneterrænet

Valby Industri kvarter er et af Københavns fire store industriområder, som blev fastlagt i 1934 for at sikre erhvervsudviklingen i byen. Bebyggelsen omkring Carl Jacobsens Vej rummer nogle af Københavns ældste industri-anlæg, som i dag udgør et markant bygningsmiljø med en høj arkitektonisk og kulturhistorisk kvalitet. Bl.a. er tårnene på Henkels anlæg og Sukkertoppen værdifulde fikspunkter i Valby. Områdets bebyggelse rummer et stort

potentiale for en spændende genanvendelse og videreudvikling til en moderne erhvervsanvendelse. I dag er industrianvendelsen stort set ophørt til fordel for serviceerhverv.

Det nordlige opgaveområde består af 11 ejendomme samt vejareal (Carl Jacobsens Vej og del af Kløverbladsgade og Trekronegade) og den del af jernbaneterrænet, som er anlagt til forplads til Ny Ellebjerg Station.



Bebyggelsen langs Carl Jacobsens Vej nord for jernbanen set mod øst. I baggrunden Ny Ellebjerg Station.



Carl Jacobsens Vej set mod øst.



Carl Jacobsens Vej set mod vest. I forgrunden det ubebyggede areal ved Ny Ellebjerg Station, der ligger til venstre, umiddelbart uden for billedet.

Området vejbetjenes fra vest af Gl. Køge Landevej via Carl Jacobsens Vej, der er hovedadgangsvej til området. Desuden betjenes området fra nord siden af Ottiliavej, Kløverbladsgade, Trekronergade, mens der mod syd er forbindelse for fodgængere og cyklister under jernbanen ad Strømmen til Ellebjergvej.

Den eksisterende bebyggelse består af undervisningsinstitutioner (Teknisk Skole) og erhvervsejendomme (bl.a. kreative erhverv). En del af bebyggelsen er vurderet som bevaringsværdig i Bydelsatlas Valby og i lokalplan (se omtale under afsnit 3.2). Bebyggelsen er forholdsvis tæt, men i den østligste del findes et større ubebygget areal, som i dag fortrinsvis anvendes til parkering.

Mod nord grænser området op til medicinalvirksomheden Lundbeck A/S og lav boligbebyggelse, som også afgrænser området mod øst. Terrænet er stort set fladt.

Nærmere oplysninger om grunden fremgår af bilagsmaterialet.

Støj

Områderne er i varierende grad belastet af støj fra Gl. Køge Landevej og fra banestrækningerne. Det er en forudsætning for anvendelse, placering og udformning af ny bebyggelse, at retningslinjerne i Kommuneplan 2005 iagttages, jf. hovedstruktur side 104.

Byggemuligheder

De fleste grundejere inden for opgaveområdet har vist deres interesse for at udnytte de byggemuligheder, der er opstået i forbindelse med den kommende byomdannelse og byfortætning. Der har hidtil manglet det fælles, kommunale planlægningsgrundlag som gør, at de individuelle planer kan sættes ind i en større bymæssig sammenhæng. Det parallelle opdrag som beskrives i dette program skal belyse bebyggelsesmulighederne som baggrund for at kommunen kan udarbejde det nødvendige planlægningsmæssige grundlag for konkrete projekter.

På grund af store forskelle i den eksisterende bebyggelsestæthed på de enkelte ejendomme varierer byggemulighederne fra grund til grund. Den samlede restrummelighed inden for opgaveområdets ejendomme er ca. 81.000 m², som fordeler sig med ca. 34.000 m² syd for jernbanen og ca. 47.000 m² nord for jernbanen. Det påregnes, at der i lokalplan muliggøres omfordeling af byggeretter, jf. afsnit 4.1.



Ny Ellebjerg-området set fra syd (JW Luftfoto)



Ny Ellebjerg-området set fra vest (JW Luftfoto)



Ny Ellebjerg-området set fra nord (JW Luftfoto)



Ny Ellebjerg-området set fra øst (JW Luftfoto)

3.2 Grundejere og grundarealer m.v.

Illustrationen viser opgaveområdet samt de ejendomme, der er omfattet af opgaven.

Afventer udarbejdelse af grundkort (bilag nr. 1)

Oversigtskort med opgaveområde og ejendomme

Skemaet herunder viser en oversigt over de involverede grundarealer, ejerforhold, grundarealer, nuværende etageareal, restrummelighed m.v. med udgangspunkt i de bebyggelsesprocenter, der lægges til grund for opgaveløsningen. Som det fremgår af skemaet er et mindre antal af grundene i dag allerede så tæt bebyggede, at der ikke er mulighed for at opføre yderligere byggeri, men der kan evt. blive tale om istandsættelse, ændret indretning eller fornyelse af nedslidte bygningsdele. For 3 grunde (Følager 5, Trekronergade 92, vest og Carl Jacobsens Vej 17) er "Etageareal i dag" sat til 0 m², da ejerne påregner at nedrive hele den eksisterende bebyggelse.

Ny Ellebjergområdet - Oversigt over grundarealer m.v.							Dato: 17.10.2007/ H&K	
Opgørelse på grundlag af ajourførte BBR-oplysninger								
Adresse	Ejer	Matr. Nr.	Grundareal	B %	Maks. etageareal	Etageareal i dag *	Restrummelighed	
Syd for jernbanen:								
1 - Følager 5	Freja ejendomme A/S	9a	18.282	150	27.423	0	27.423	
2 - Gl. Køge Landevej 71	Crispen Holding ApS	439	1.213	150	1.820	1.290	530	
3 - Gl. Køge Landevej 73	Ejendomselskabet ARL ApS	258	2.109	150	3.164	1.760	1.404	
4 - Poppelstykket 12	Poppelstykket 12 ApS	2109	3.964	150	5.946	994	4.952	
Syd for jernbanen i alt			25.568			4.044	34.308	
Nord for jernbanen:								
Trekronergade 92, vest			8.816	150	13.224	0	13.224	
Trekronergade 92, øst			4.675	60	2.805	5.032	0	
5 - Trekronergade 92 i alt	Keops/ KS Trekronergade	1953	13.491		16.029	5.032	13.224	
6 - Trekronergade 122	Rita Nielsen	476	5.128	60	3.077	3.573	0	
7 - Trekronergade 124	Sonate Holding	164	1.801	60	1.081	664	417	
8 - Trekronergade 126A	EF Trekronergade 126A-H	535	5.845	60	3.507	7.886	0	
9 - Trekronergade 147	Trekroner Erhverv A/S	1085	5.994	60	3.596	8.062	0	
10 - Carl Jacobsens Vej 16	Dades A/S	1290	9.817	60	5.890	19.106	0	
11 - Carl Jacobsens Vej 17	Sten Strange (solgt til HOUFA)	1312	3.923	150	5.885	0	5.885	
Carl Jacobsens Vej 23			1242	12.191	150	18.287	0	18.287
Carl Jacobsens Vej 25K			1083	15.382	150	23.073	18.425	4.648
12 - Carl Jacobsens Vej 23+25K				27.573		41.360	18.425	22.935
Carl Jacobsens Vej 29			1317	4.037	150	6.056	6.644	0
Carl Jacobsens Vej 35			1471	13.035	150	19.553	15.037	4.516
13 - Carl Jacobsens Vej 29+35				17.072		25.608	21.681	4.516
Nord for jernbanen i alt			90.644			84.429	46.975	
Total			116.212			88.473	81.283	

* For Følager 5, Trekronergade 92, vest og Carl Jacobsens Vej 17 er etageareal i dag sat til 0 m², da ejer påregner at nedrive hele den eksisterende bebyggelse.

Grundejernes hidtidige planer

De større grundejere er blevet kontaktet med henblik på at afklare hvilke overvejelser de har gjort sig med hensyn til den fremtidige udnyttelse af deres ejendom. Nogle ejere har ladet udarbejde konkrete forslag til bebyggelse, mens andre har nogle mere generelle synspunkter på stedets muligheder. Grundejernes synspunkter er kun til orientering for deltagerne i opgaveløsningen og er refereret i et notat, der indgår som en del af bilagsmaterialet.

3.3 Planlægningsmæssige forhold

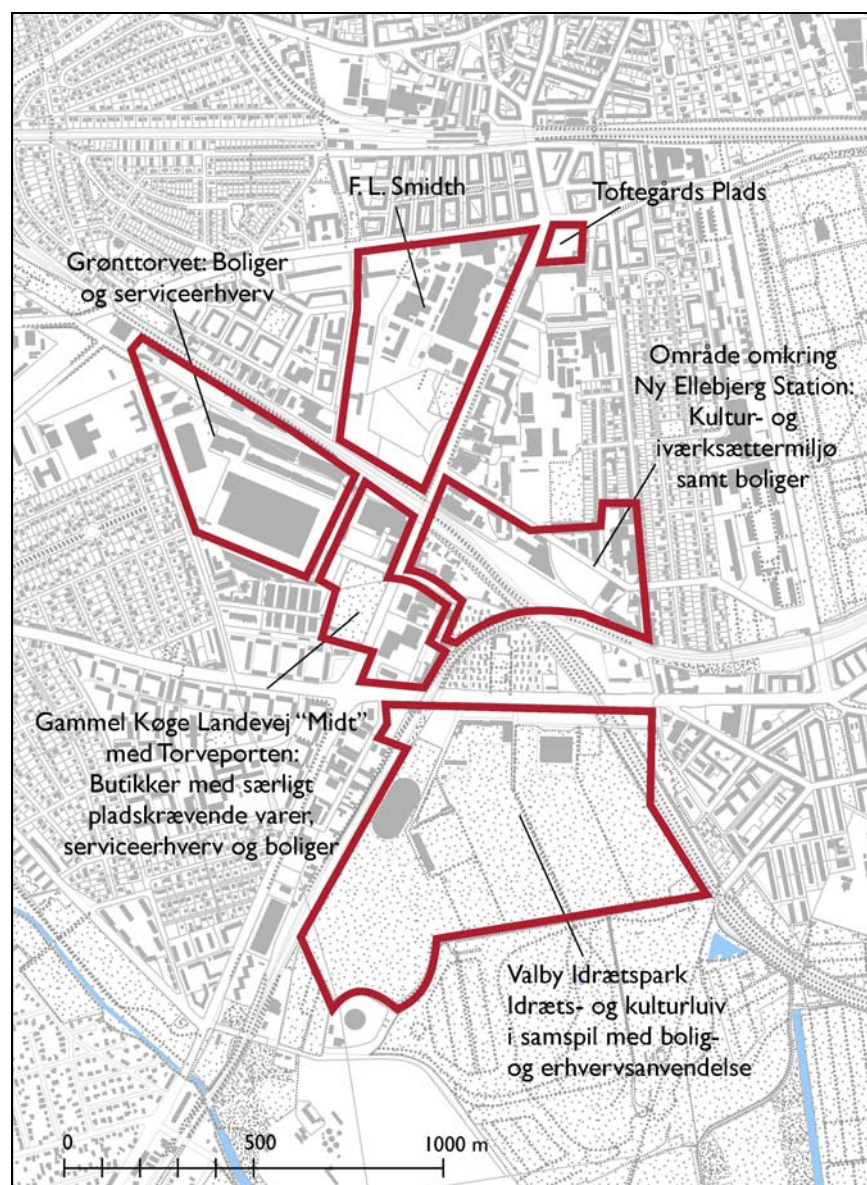
Københavns Kommuneplan 2005

Kommuneplanen består af 5 hefter: Hovedstruktur, Rammer for lokalplanlægningen, Byudviklingsstrategien, Miljøvurderingen og Valby Bydelsplan. For uddybende beskrivelse af kommunens planlægningsmæssige overvejelser henvises til "Københavns Kommuneplan 2005".

Hovedstruktur

I kommuneplanens hovedstruktur er beskrivelsen emneopdelt og et koncentrat af de mest relevante målsætninger, som mere eller mindre berører det aktuelle område, ser således ud:

- De stationsnære dele af de nye byudviklingsområder skal overvejende anvendes til blandede bolig- og erhvervsområder med høj tæthed og med et bredt udbud af servicefaciliteter og kulturtilbud. Ny Ellebjerg Station er i Regionplan 2005 udpeget som knudepunktstation.

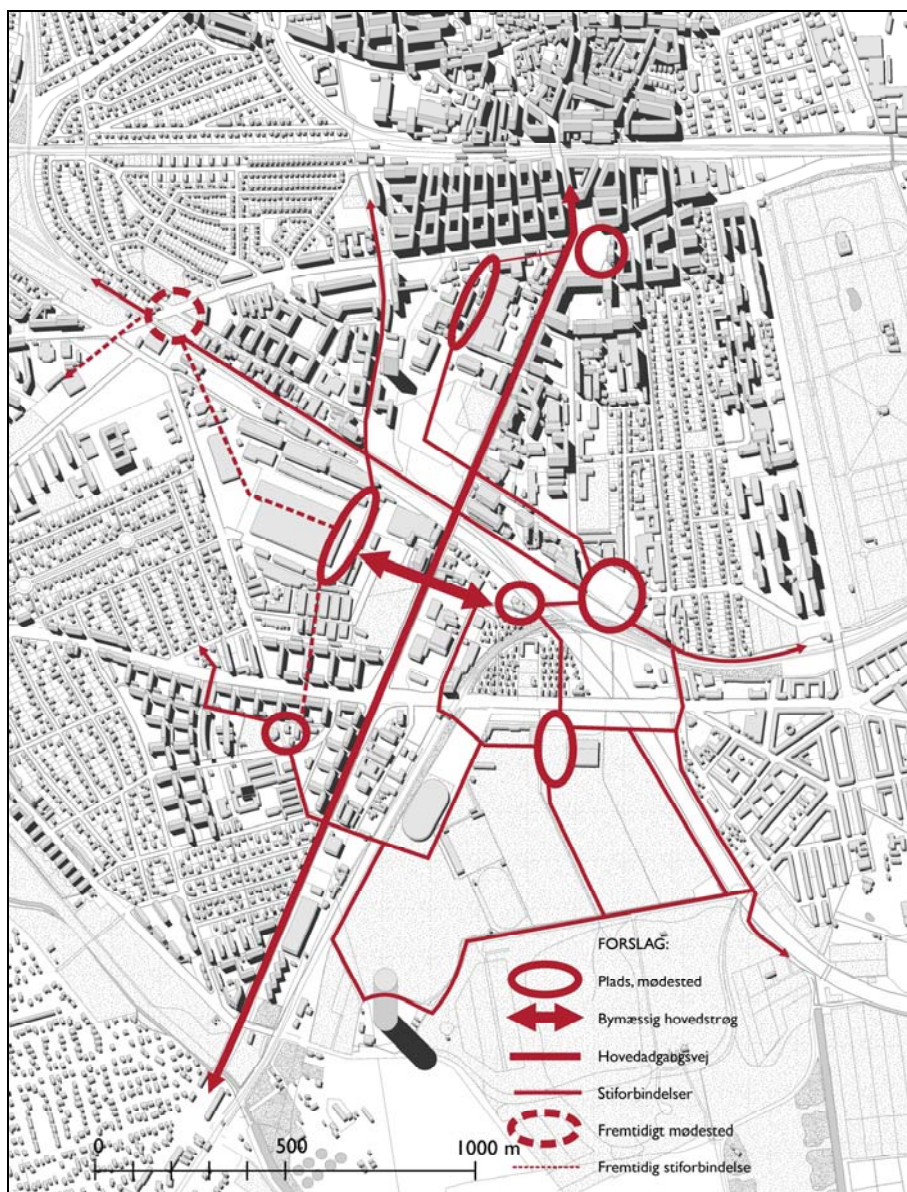


Igangværende og forventede byudviklingsområder

- Omdannelse af stationsnære arealer i Valby: Valby Torvene, F. L. Smidth-området, Torveporten, områderne ved Ny Ellebjerg Station og Valby Idrætspark forventes igangsat i første del af planperioden (2006-

11). I området er der i henhold til kommuneplanen mulighed for en erhvervsudbygning på 250.000 m² frem til 2018.

- Mange bygninger i de ældre industriområder bruges ikke længere til industri, men er taget i brug af iværksættere. Det gælder bl.a. i Valby Industri kvarter. I Københavns Kommune er der udpeget 8 områder til kreative erhverv. Det er bl.a. området ved Carl Jacobsens Vej. Området er udlagt til E0-område med en bebyggelsesprocent på 60 og med mulighed for en fleksibel anvendelse af området med op til 40 % af etagearealet til boligformål knyttet til den enkelte virksomhed. Området ønskes udviklet til reparations- og håndværksprægede servicevirksomheder, mindre værksteder, studier, atelierer ol.
- Syd for Ringbanen er der udpeget 3 områder ved Gl. Køge Landevej til butikker med særlig pladskrævende varer. Områderne må tilsammen rumme op til 45.000 m² butiksareal.

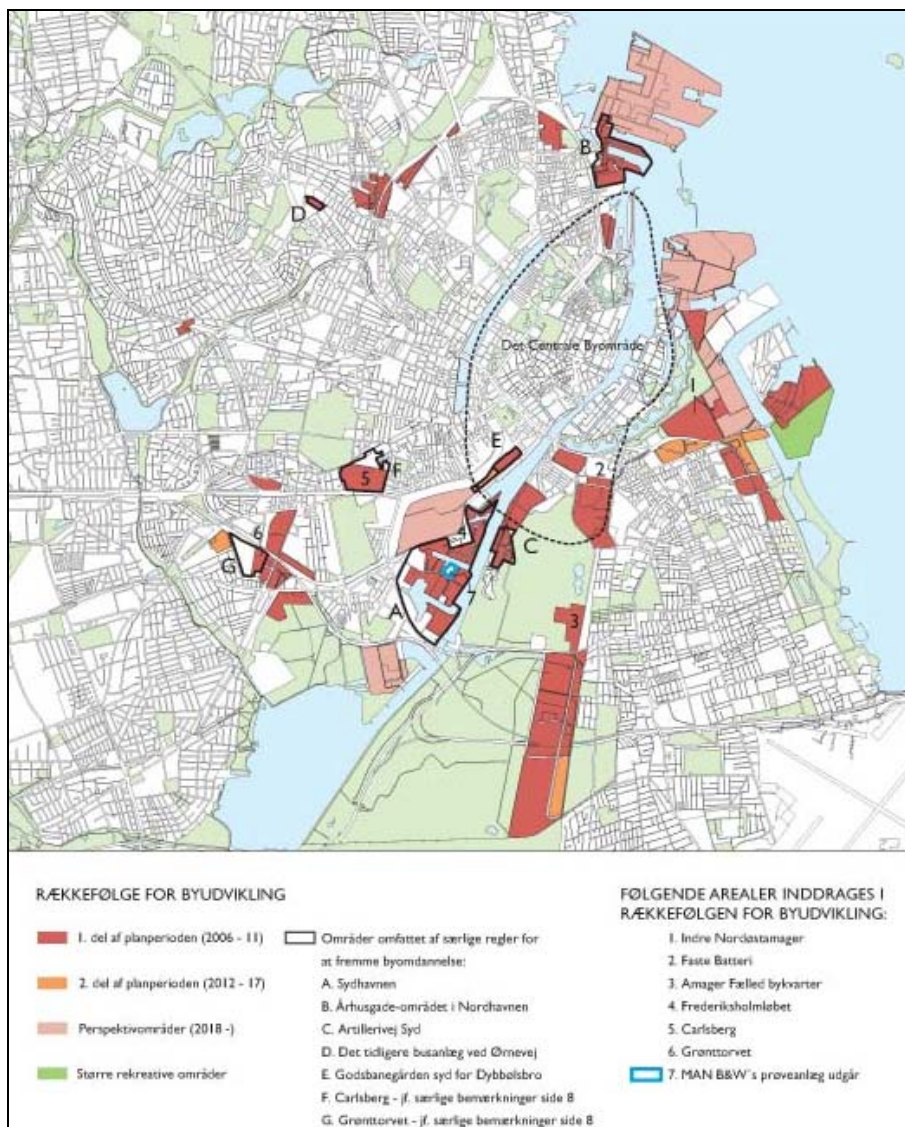


Planlagte og foreslåede forbindelser og pladser

- Trafikalt er den overordnede målsætning at arbejde for at sikre et så miljøvenligt transportsystem som muligt ved at prioritere cykeltrafikken og den kollektive trafik. Der er planlagt et net af grønne cykelruter, bl.a. med et stiforløb langs banen syd for bebyggelsen ved Carl Jacobsens Vej. Desuden er der stier langs Gl. Køge Landevej.
- Området nord for Carl Jacobsens vej er udlagt til 40 km/t hastighedszone. Carl Jacobsens Vej og Ottiliavej har status som bydelsgader. På dis-

se gader prioriteres bus- og cykeltrafik mindst lige så højt eller højere end biltrafikken.

- Der kan, til betjening af de nye byudviklingsområder, placeres en mindre butikskoncentration omkring Ny Ellebjerg Station.



Forslag til kommuneplantillæg for rækkefølgeplanlægning

Rammer for lokalplanlægning

I kommuneplanens rammer for lokalplanlægningen er det aktuelle område omfattet af bestemmelserne for:

- E1-område (område til blandet erhverv), som har en maksimal bebyggelsesprocent på 110, en maksimal bygningshøjde på 20 m og en friarealprocent på minimum 15. Parkeringsdækningen skal være minimum 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal, og
- E0-område (område til blandet erhverv), som har en maksimal bebyggelsesprocent på 60, en maksimal bygningshøjde på 20 m og en friarealprocent på minimum 20. Parkeringsdækningen skal være minimum 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal.

Københavns Kommune ønsker, at belysning af bebyggelsesmuligheder tager udgangspunkt i, at en del af opgaveområdet vil kunne ændre status til C2-område, se uddybende beskrivelse i afsnit 4.

Højhusstrategi: I Københavns Kommune pågår et arbejde med henblik på udarbejdelse af et kommuneplantillæg med fastlæggelse af regler for place-

ring af højhuse. I højhusstrategien er området omkring Ny Ellebjerg Station udlagt til et område med mulighed for placering af højhuse. Området ligger uden for de af Statens Luftfartsvæsen fastlagte højdebegrænsninger.

Vedr. trafikstøj: Københavns Kommune har som et generelt krav, at det i lokalplaner skal sikres, at bebyggelse og primære opholdsarealer efter nærmere godkendelse i overensstemmelse med miljømyndighedernes krav placeres, udføres og indrettes således, at beboere og brugere i fornødent omfang skærmes mod støj og anden forurening fra trafik anlæg samt mod forurening fra omliggende virksomheder, herunder forlystelser og lignende. Det indendørs støjniveau i lokaler til liberale erhverv og lignende må ifølge kommunen ikke overstige 35 dB(A). Det indendørs støjniveau for boliger må ifølge bygningslovgivningen ikke overstige 30 dB(A). Boligbebyggelse skal i øvrigt opfylde kravene til maksimale støjniveauer således: 55 dB(A) på friarealer og på mindst én facade (til opholds-/ soverum) samt 65 dB(A) på facader mod vej og 60 dB(A) mod jernbane.

Valby Bydelsplan

Bydelsplanen sammenfatter en række ideer og ønsker til bydelens udvikling. Planen beskriver målene for Valby, både set fra et lokalt og et kommunalt synspunkt og anskuer Valbys udvikling som en del af Københavns udvikling.

Planen tager udgangspunkt i, at de aktuelle og forventelige investeringer, der er knyttet til bydelen fra privat og offentlig side, kan bruges som løftestang til at skabe en helhedsorienteret udvikling. Hovedindsatsen i planperioden forventes især at koncentrere sig om realisering af de allerede igangsatte projekter på F. L. Smidths tidligere erhvervsarealer, omkring Torveporten samt om at etablere et vandkulturhus i Valby Idrætspark og udarbejde en helhedsplan for Idrætsparken. Bydelsplanen er ikke i sig selv nogen garanti for realisering af alle ideerne, da der ikke er knyttet økonomiske midler til den.

Der er udpeget 10 projekter, som alle medvirker til at fremme planforslagets hovedintentioner. Mange af de projekter der omtales og foreslås er allerede under udvikling i et samarbejde mellem kommunen, private interessenter og Valby Lokaludvalg. Andre foreslås udført i takt med at der skabes økonomisk grundlag for en realisering. 4 af de 10 projekter har betydning for behandling af opgaveområdet. Det drejer sig om følgende:

- Gl. Køge Landevej
- Ny Ellebjerg Stationsområde
- Torveporten
- Valby Idrætspark

Etablering af et stinet/ aktivitetsstrøg i forbindelse med realisering af projekterne indgår i beskrivelsen af de foranstående punkter.

Generelt er det et mål at området omkring Ny Ellebjerg Station kædes sammen med de øvrige udviklingsområder langs Gl. Køge Landevej og med Valby Idrætspark.

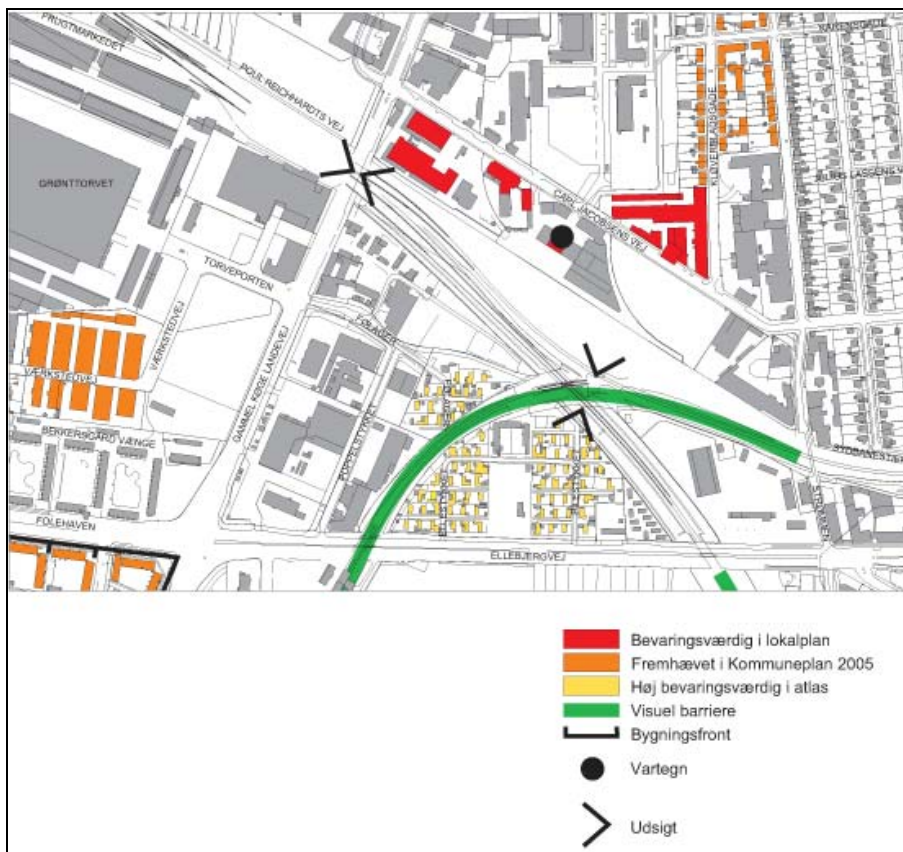
Gl. Køge Landevej: Det er de lokale repræsentanters ønske, at Gl. Køge Landevej udvikles til et rekreativt og bymæssigt strøg, der forbinder Valby fra nord til syd, og at gaderummets arkitektoniske værdi styrkes. Man ønsker, at bebyggelsen langs vejen skal være varieret og bymæssig, og at der indpasses aktiviteter og funktioner, som er attraktive for mange mennesker. Ligeledes ønsker man at forbedre og sikre mulighederne for at krydse vejen, plantning af allétræer og regulering af tilkørslen til virksomheder og parkeringspladser, bl.a. ved udnyttelse af bagvejene. For at fastholde intentionerne for Gl. Køge Landevej ønsker Valby Lokaludvalg, at kommunen i samarbejde med udvalget og grundejerne udarbejder en samlet plan for områdets udvikling.

Ny Ellebjerg Stationsområde: Stationen har en høj regional tilgængelighed, og dette giver nye udviklingsmuligheder i området omkring stationen. Lokaludvalget ønsker, at der langs Carl Jacobsens Vej udvikler sig nye, blandede kultur- og erhvervsfunktioner samt kreative og kunstneriske erhverv, f.eks. indpasset i eksisterende, tomme erhvervsbygninger langs Carl Jacobsens Vej. Valby Lokaludvalg opfordrer til, at der i planperioden sættes gang i en udvikling af områdets omdannelse og af stationsarealernes indretning. Kommunen undersøger mulighederne for gode stiforbindelser fra de omkringliggende områder til stationen, dels via en stiforbindelse langs nord-siden af banen (Valbyruten), som evt. påtænkes ført i tunnel under Gl. Køge Landevej (alternativt ad Carl Jacobsens Vej) til bl.a. F. L. Smidth-området og Vigerslevparken. Desuden via Følager fra Gl. Køge Landevej og via en nord-sydgående sti fra Ellebjergvej. Med hensyn til beskrivelse af det faktiske stationsanlæg henvises til det særlige afsnit om Ny Ellebjerg Station neden for.

Torveporten: Arealet "Torveporten" ligger mellem Gl. Køge Landevej og Grønttorvet og er i kommuneplanen udlagt til blandet erhverv, herunder til butikker med særligt pladskrævende varer. En udvikling af området vil kunne tilføre bymæssige kvaliteter og danne en attraktiv facade langs Gl. Køge Landevej. Kommunen ønsker at fremme en detailhandelsudvikling i sammenhæng med andre erhvervstyper. Det tilstræbes, at området får en blanded udnyttelse, herunder skal det i det videre forløb vurderes, om der kan indpasses en mindre boligbebyggelse. En af forudsætningerne for en udvikling af området er, at en regulering af trafikforholdene og dæmpning af gener fra trafikstøj skal indarbejdes i områdets udformning. Valby Lokaludvalg ønsker, at området får en levende og bymæssig karakter med såvel boliger som erhverv, og at der indpasses forskellige funktioner og fælles mødesteder, der kan styrke sammenhængen i kvarteret og langs Gl. Køge Landevej. Aktuelt arbejdes der med skitser til placering af et højhus ved skæringen mellem Gl. Køge Landevej og jernbanen.

Valby Idrætspark: Borgerrepræsentationen besluttede i august 2004 at igangsætte arbejdet med etablering af en svømmehal i Valby Idrætspark og formulering af en helhedsplan for idrætsparken. Der skal etableres et vandkulturhus som indeholder faciliteter både til leg, motion og idræt, og som inspirerer til familiemæssige aktiviteter. Det vil blive undersøgt, om der som et led i idrætsparkens udvikling kan indpasses boliger og/ eller erhverv på en måde, der ikke hindrer udfoldelsesmulighederne, men understøtter idrætsparkens funktioner positivt og kvalitativt. Som besluttet af Borgerrepræsentationen er der afholdt en konkurrence og kommunen arbejder videre med sagen. Åbning af Ny Ellebjerg Station forstærker Valby Idrætsparks attraktive, stationsnære placering. I hele planlægningsforløbet skal dette holdes for øje, og områdets sammenhæng og adgangsforhold til ring- og S-bane vurderes i forhold til principperne i kommunens overordnede planlægning. Endelig ønsker kommunen, at tilgængelighed og tilknytning til Valbyparken og til eksisterende og kommende stier og cykelruter medtænkes i helhedsplanen. Valby Lokaludvalg ønsker ligeledes områdets tilgængelighed forbedret og har den opfattelse, at byggeri langs Ellebjergvej til idræts- og fritidslivet samt til bolig- og erhvervsformål kan medvirke til at skabe liv og aktivitet, og at nye, store investeringer kan skabe fokus på området og hæve områdets kvalitet.

Til orientering kan endvidere oplyses, at Grønttorvet arbejder med planer om en udflytning, hvorved der frigives store arealer, som overvejes anvendt til bolig- og erhvervsformål. Området indgår i Københavns Kommunes "Forslag til kommuneplantillæg for rækkefølgeplanlægning" og den fremtidige udbygning af området vil få stor betydning for opgaveområdets udformning på grund af færdsel fra Torveporten via Følager til Ny Ellebjerg Station.



Byrum og bevaringsværdig bebyggelse

Bydelsatlas Valby

I bydelsatlas og/ eller i lokalplan er en del af bebyggelsen ved Carl Jacobsens Vej udpeget som bevaringsværdig. Hvilke bygninger det drejer sig om fremgår af illustrationen.

Ny Ellebjerg Station – fra skiftestation til trafikknudepunkt

Ny Ellebjerg er klassificeret som trafikknudepunkt i Regionplan 2005. Men den station, der blev åbnet i januar 2007, ligner imidlertid langt fra det knudepunkt som stationen har potentiale til. Kontrasten til f.eks. Flintholm er slående: Ydmyge adgangsforhold til en godt gemt skiftestation mellem 2 S-togslinier uden kobling til et omkringliggende byområde under kraftig forvandling.

Allerede indenfor de næste 5-6 år kan Ny Ellebjerg være en regionaltogetsstation med højfrekvent adgang til Lufthavnen, Malmö og hele Sjælland. Og indenfor de næste 20-25 år kan der etableres en metroforbindelse til City. Det betyder at Ny Ellebjerg-området kan få samme kollektive tilgængelighed som Ørestad C.

Biltilgængeligheden til Ny Ellebjerg-området er næsten ligeså god som til Ørestad og Nordhavn, så området er et meget attraktivt erhvervslokaliseringssområde. I 2007 falder dette potentiale ikke naturligt i øjnene. Staten forventes før eller siden at udbygge København-Ringsted-linjen og i den forbindelse er der skitseret nye og forlængede perroner med adgang fra Gl. Køge Landevej (se bilag). Det giver Ny Ellebjerg-området samme kollektive tilgængelighed fra Sjælland, som det centrale Valby har i dag.

Ny Ellebjerg-området vil formodentlig appellere til andre typer virksomheder end Nordhavnsområdet. Det vil især være attraktivt for virksomheder, der rekrutterer medarbejdere fra hele Sjælland og Skåne, måske den samme profil som de virksomheder, der i dag placerer sig i Ørestad.

Alternativet til en regionaltogetsbetjening Ny Ellebjerg-Kastrup er formodentlig A-busser. Ringbanen kan ikke forlænges til Amager uden meget store omkostninger, som vil kunne bruges bedre på andre jernbaneanlæg. Den tværgående kollektive betjening skal derfor på kort og mellemlang sigt dækkes af højfrekvente A-busser, der ikke har helt samme attraktivitet som metro- og togforbindelser.

Ny Ellebjerg-områdets langsigtede udviklingsforløb for den kollektive trafik kunne se sådan ud:

2007: Ny Ellebjerg Station – skift mellem Ringbane og Køge Bugt-banen
2009: A-bus knudepunkt til Amager, (og Sydhavn?), ny linje 7A
2012: Enkelte regionaltog standser
2013: Regionaltogetsstation til Sjælland og Kastrup
2025: Metro Sydhavn – Ny Ellebjerg
20xx: Fjerntogstation?

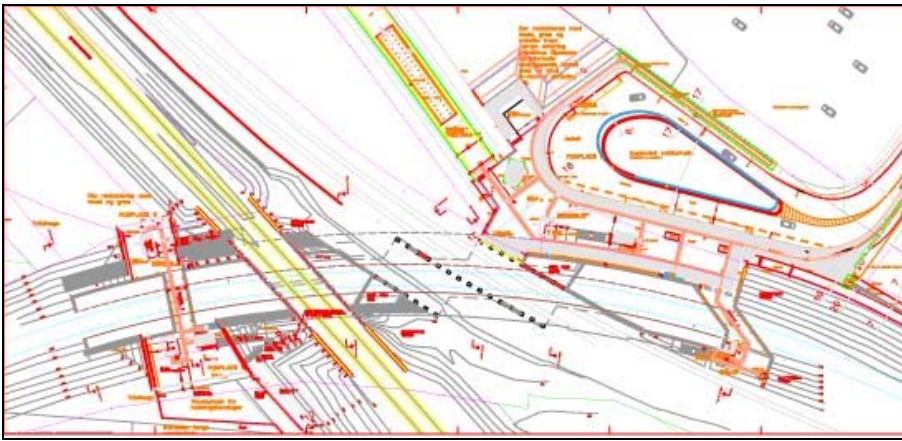
Ny Ellebjerg Station i dag

Ny Ellebjerg Station har i dag adgang fra 3 forpladser:

Forplads A er hovedadgang med kørende trafik til stationen. Forpladsen er beliggende mod nord med adgang fra Carl Jacobsens Vej og er etableret med et busstoppested og plads for afsætning og påstigning for personbiler. Fra forpladsen er der direkte adgang til Ringbanens perroner samt adgang via trapper og elevatorer op til Køge Bugt Banens perroner. Fra forpladsen er der langs banedæmningens nordside anlagt en stiforbindelse (separat gang- og cykelsti) mod øst til Strømmen, der mod nord fører frem til Trekroergade og mod syd i tunnel (kun for gående og cyklister) under banen frem til Ellebjergvej.



Forplads A set fra Køge Bugt Banens perron mod nord. Til venstre starten på Ringbanens perroner.



Plan af Ny Ellebjerg Station og forpladser

Erstattes af klarere illustration som udsnit af grundkort (bilag nr. 1)

Forplads B er placeret på Følager-siden af dæmningen med stiforbindelse (separat gang- og cykelsti) mod vest til Følager og derfra videre frem mod Gl. Køge Landevej. Via tunnel gennem jernbanedæmningen er der forbindelse til forplads C.

Forplads C er placeret syd for Køge Bugt Banens dæmning og har stiforbindelse langs nordsiden af boligbebyggelsen omkring Pilestykket frem til Ellebjergvej. Fra forplads C er der tunnelforbindelse til forplads B og via trappe/ elevator op til Køge Bugt Banens perron og ned igen og gennem en tunnel længst mod øst til forplads A. Dermed er der skabt (en noget kringlet) mulighed for at passere hen over Øresundsbanen og Godsbanen.



Forplads B set fra Køge Bugt Banens perron mod vest.



Forplads C set fra syd, fra stiforbindelse til Ellebjergvej.

3.4 Øvrige forhold

Handlingsplan for Københavns Byrum

Kommunen har en vision om at udvikle København som international metropol og attraktiv boligby – en metropol for mennesker. Det er intentionen, at København skal sprudle af nye, unikke byrum, som åbner mulighed for et mangfoldigt byliv og styrker byens identitet. Det er denne vision, der ligger til grund for Handlingsplan for Københavns Byrum, som indeholder visioner og planer for udvikling Københavns byrum. Handlingsplanen opererer med udvikling af 4 typer byrum med henblik på at styrke bylivet lokalt og skabe sammenhæng mellem de enkelte bykvarterer og byens tilbud: Strøggader, forbindelser, pladser, gågader/ promenader.

Gåsebæksrenden og andre rørledninger

Langs Følager og stiforbindelsen videre frem mod Ny Ellebjerg Station løber den i dag rørlagte Gåsebæksrenden. En frilægning kan ikke lade sig gøre, da Gåsebæksrenden anvendes som spildevandsledning.

Området nord for Følager gennemskæres endvidere nord-syd af en fjernvarmeledning. Placering af Gåsebæksrenden og fjernvarmeledningen fremgår af bilagsmaterialet.

Vej- og stiprojekter

Følager og Poppelstykket skal fungere som adgangsveje til de funktioner/ erhverv, der er i området, hvilket giver mulighed for at nedlægge de overkørsler der i dag er til Ellebjergvej og Gl. Køge Landevej. Erhvervstrafikken til området kommer således til at færdes på samme strækninger som fodgængere og cyklister. Derfor skal Følager og Poppelstykket indrettes, så de er sikre at færdes på for fodgængere og cyklister og samtidig skal Følagerstrækningen fremtræde som et bymæssigt strøg, der leder hen til Ny Ellebjerg Station.

Som følge af udviklingen i området bør krydset Torveporten/ Følager/ Gl. Køge Landevej nytænkes, dels på grund af ændret biltrafik til både Torveporten og Følager, dels på grund af øget, krydsende fodgænger- og cykeltrafik til og fra Ny Ellebjerg Station og Valby Idrætspark.

På Carl Jacobsens Vej vil der i løbet af 2008 blive etableret cykelstier. Dette sker dels for at forbedre sikkerhed og tryghed for cyklisterne og dels for at forbedre cyklisternes adgang til Ny Ellebjerg Station.

Støj- og vibrationsforhold

For området mellem jernbanen og Følager er der udarbejdet en støj- og vibrationsrapport, der indgår som en del af bilagsmaterialet.

Affaldshåndtering

Opsamling af affald fra boliger og erhverv skal tilpasses områdets øvrige funktioner og bebyggelser. Dette kan ske med storskraldsfaciliteter og plads til genanvendelige fraktioner, glascontainere m.v.

Byøkologi

Københavns Kommune har udarbejdet en pjece "Miljø i byggeri og anlæg" vedrørende byøkologi. Denne pjece indgår som en del af bilagsmaterialet.

Til inspiration for bygherrer og investorer har Freja i samarbejde med Dansk Center for Byøkologi udarbejdet pjecen "Byøkologi – inspiration til tænksomme bygherrer", der ved præsentation af konkrete eksempler viser nogle af de potentielle gevinster ved at indarbejde byøkologi i planlægningen. Pjecen indgår ligeledes som en del af bilagsmaterialet.

4. Opgaven

4.1 Udgangspunkter for opgaveløsningen

Bymæssig tæthed og byliv

Ny Ellebjerg Station er et trafikalt knudepunkt i bydelen, hvor en række områder er under eller står over for omdannelse (F. L. Smidth-grunden, Grøntorvet, Torveporten og Valby Idrætspark), hvor sidstnævnte sammen med Valbyparken rummer store idræts- og fritidstilbud.

Det fremtidige bymiljø omkring Ny Ellebjerg Station skal dels bygge videre på områdets særlige præg og stemning, som opstår i et område med kontraster og brudflader mellem forskellige anvendelser og med skalaspring inden for bebyggelsen, dels forandre, forny og fortætte området.

Det er væsentligt, at byrumshandlingsplanens intentioner indgår i forbindelse med planlægning for omdannelse af området omkring Ny Ellebjerg Station. Netop dette område rummer et stort potentiale i forhold til at skabe nye (visuelle) sammenhænge mellem byområderne nord og syd for banen og skabe gode forbindelser mellem stationen og de omkringliggende byområder.

En blanding af boliger og erhvervsbebyggelse, detailhandel, mv. kan danne grundlag for udvikling af et mangfoldigt byliv ved fortætning og integration af forskellige funktioner omkring bymæssige tyngdepunkter og forløb af byrum, som skaber aktivitet og mødesteder, sammenhæng i områdets bymæssige og rekreative tilbud og oplevelsesmuligheder. Byområdet skal være præget af attraktive byrum, der varierer i skala, karakter og funktion. Byrum, der spænder fra nærrekreative byrum af lokal karakter til byrum som skaber samlingspunkter i forhold til kvarteret eller bydelen, og byrum som styrker områdets identitet i forhold til kulturelle oplevelser, handelsliv, erhvervsudfoldelse m.v.

Ny Ellebjerg Station gør kombinationen af cykel- og gangtrafik og kollektiv trafik ekstra relevant. Derfor skal byrummene være gode at færdes og opholde sig i for fodgængere og cyklister, ligesom det er væsentligt at sikre god tilgængelighed for alle. Der skal sikres sammenhæng til eksisterende og planlagte cykelruter. Endelig er det vigtigt at få skabt et trygt miljø, blandt andet omkring stationen. Derfor er det vigtigt at sikre tilstedeværelse og liv fordelt over døgnet. Belysning er væsentlig i forhold til at understøtte oplevelsen af tryghed.

Ved udarbejdelse af forslag skal synspunkterne i "Valby Bydelsplan" indtages. Dette gælder især hensynet til at opnå en samlet helhed, der integrerer opgaveområdet i en større bymæssig sammenhæng og forholder sig til ønsket om en arkitektonisk og funktionel opgradering af Gl. Køge Landevej, bedre sammenhæng på tværs af jernbanen m.v.

Bebyggelse og byrum

For området nord for banen skal det belyses hvordan de eksisterende erhvervsbygninger kan omdannes/ suppleres med nybyggeri til et område med boliger, serviceerhverv, detailhandel, undervisningsinstitutioner, kulturelle institutioner m.v. Her skal der tages hensyn til at bebyggelsen omkring Carl Jacobsens Vej indeholder nogle af Københavns ældste industrianlæg og udgør et markant bygningsmiljø med høj arkitektonisk og kulturhistorisk kvalitet. Andelen af boliger skal udgøre mellem 25 og 50 % af det samlede etageareal.

Området syd for banen forudsættes ryddet for bebyggelse (enkelte bygninger kan overvejes bevaret) og mulighederne for etablering af nybyggeri til boliger, serviceerhverv m.v. (og evt. en mindre del detailhandel ved stationen) ønskes belyst. For at sikre plads for arbejdskørsel i forbindelse med de kommende anlæg af nye spor og perroner på Ny Ellebjerg Station skal en

zone på 10 m langs jernbaneterrænets sydside friholdes for bebyggelse. Andelen af boliger skal udgøre mellem 25 og 50 % af det samlede etageareal.

Inden for opgaveområdet kan der opereres med højhusbyggeri til markering af områdets placering i bydelen. Mulige placeringer af højhuse kunne være ved pladsen nord for Ny Ellebjerg Station og/ eller syd for banen, f.eks. hvor Gl. Køge Landevej føres over jernbanen. Det er op til deltagerne at foreslå og begrunde højhusbyggeri og deres placering i området. Ved placering og udformning af evt. højhusbyggeri skal vindforholdene omkring bygninger nøje overvejes.

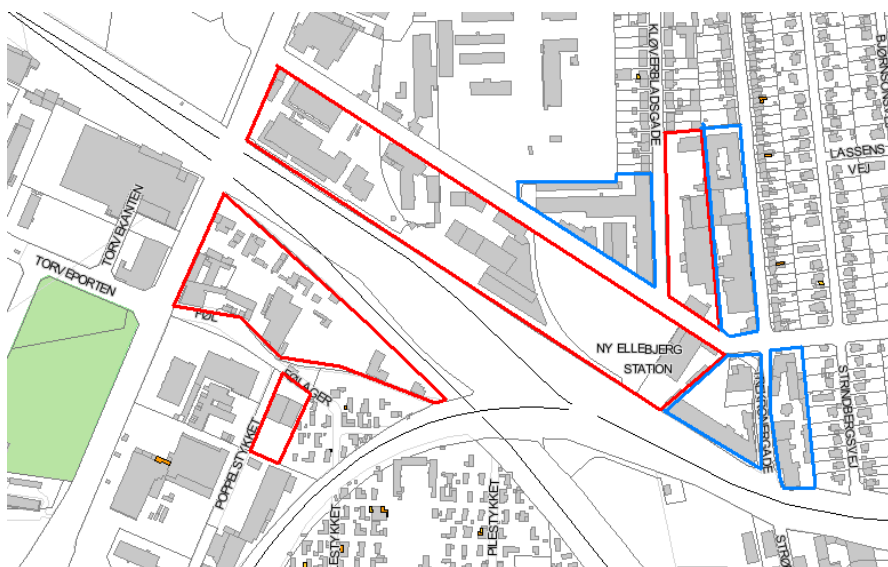
De 3 eksisterende forpladser ved stationen ønskes bearbejdet med henblik på en funktionel og oplevelsesmæssig opgradering. I den forbindelse er der mulighed for at der, til betjening af de nye byudviklingsområder, kan placeres en mindre butikskoncentration omkring Ny Ellebjerg Station.

Arkitektur

Hvert af de to områder (henholdsvis nord for og syd for jernbanen) skal fremtræde med høj arkitektoniske identitet og kvalitet, men skal tilsammen skabe en overordnet bymæssig helhed, der fremhæver stationens centrale placering. Den arkitektoniske udformning skal desuden tage hensyn til den eksisterende bevaringsværdige bebyggelse.

Bebyggelsesprocent

Ved løsning af opgaven har Københavns Kommune ønsket, at belysning af bebyggelsesmuligheder i de 4 med rødt markerede delområder tager udgangspunkt i kommuneplanens bestemmelser for C2-områder (områder til boliger og serviceerhverv), som har en maksimal bebyggelsesprocent på 150 og et maksimalt antal etager på 6 (dog med mulighed for højhusbyggeri, jf. teksten ovenfor). For 4 delområder mod øst er bebyggelsesprocenten fastholdt som 60. Afgrænsning af delområder med angivelse af bebyggelsesprocent fremgår af illustrationen.



Udgangspunkt for bebyggelsesprocenter: Blå kontur: Maksimalt 60 %, rød kontur: maksimalt 150 %.

Kommunen påregner at optage bestemmelser i den fremtidige lokalplanlægning om at bebyggelsesprocenter beregnes for delområder under ét. Dvs. at den enkelte ejendom ikke nødvendigvis kan bebygges, men at byggeretten tilknyttes ejendommen. De faktiske bebyggelsesprocenter fastlægges først endeligt i et kommuneplantillæg.

Til orientering kan det oplyses, at Københavns Kommune anser det for relevant i forbindelse med kommuneplanlægningen at udpege Ny Ellebjerg-området som byomdannelsesområde med henblik på etablering af en grundejerforening som samlende organisering af grundejerne, bl.a. til varetagelse af indbyrdes handel med byggeretter, idet en helhedsplan ikke nødvendigvis betyder bebyggelse af alle ejendomme.

Friarealer

Ved boliger skal der sikres et friareal svarende til mindst 40 % af boligarealet. For erhverv er det tilsvarende krav 10 % af erhvervsarealet. Også friarealer vil kunne beregnes for delområder under ét.

Parkeringsforhold

Som forudsætning for den ønskede bymæssige tæthed skal parkering nødvendigvis i stort omfang placeres i konstruktion. Der skal regnes med 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal, og 75 % af parkeringen skal placeres i konstruktion. Parkeringsanlæg kan evt. placeres som hel eller delvis støjafskærmning mod jernbanen, og kan være fælles anlæg for flere ejendomme.

Trafikstruktur

Den trafikale hovedstruktur udgøres nord for jernbanen af Carl Jacobsens Vej og syd for banen af Følager/ Poppelstykket. Carl Jacobsens Vej forbinder Gl. Køge Landevej med stationen og er hovedadgang for biltrafik og busser til stationen. Følager trafikbetjener (sammen med Poppelstykket) dels nybyggeriet syd for banen og er samtidig adgang fra Gl. Køge Landevej og de kommende bebyggelser vest for denne vej frem til den sydlige stationsplads. Det er en del af opgaven at skabe en mere bymæssig forbindelse mellem Gl. Køge Landevej og Ny Ellebjerg Station.

Langs nordsiden af jernbanearealet skal der indarbejdes en cykel- og gangstiforbindelse som led i etablering af en overordnet cykelrute (Valbyruten).

Støjforhold

Med områdets gode trafikale beliggenhed følger desværre en del støj, først og fremmest fra jernbanen, men også fra Gl. Køge Landevej. Ny bebyggelse (især boliger) skal derfor placeres og udformes så der skærms mod støj på facader og på opholdsarealer, jf. kommuneplan 2005. Mindre støjfølsomme funktioner som erhvervsbebyggelse eller parkering kan evt. placeres som del af støjafskærmning nærmest vej og jernbane. For området syd for jernbanen er der udarbejdet en støj- og vibrationsrapport, der indgår som en del af bilagsmaterialet.

4.2 Helhedsplan

Der skal udarbejdes en helhedsplan, der som idéforslag belyser opgaveområdet udviklingsmuligheder i samspil med de omgivende bydele.

Helhedsplanen skal gøre rede for følgende forhold:

- Analyse og vurdering af opgaveområdet i forhold til den omgivende by med henblik på at udnytte områdets centrale placering samt bidrage til en arkitektonisk og funktionel forbedring af området.
- Forslag til ny hoveddisposition med redegørelse for byrumskvaliteter, mødesteder, veje, stier, parkering og friarealer (herunder pladsdannelse).
- Ny Ellebjerg Station som knudepunkt for byomdannelsen.

4.3 Bebyggelsesplan

For hvert af områderne, henholdsvis nord og syd for jernbanen, udarbejdes en bebyggelsesplan, der som idéforslag detaljerer helhedsplanen.

Bebyggelsesplanerne skal gøre rede for følgende forhold:

- Hovedstruktur med fordeling af bebyggelse til bolig- og erhvervsformål.
- Landskabsarkitektoniske principper
- Principsnit i bebyggelsen.
- Vej- og stiprofiler, tilkørsels- og parkeringsforhold, beplantning m.v.
- Principiel sikring af støjafskærmning af friarealer.
- Byøkologiske løsninger, der tænkes indarbejdet.

4.4 Byrumskvaliteter

For karakteristiske udsnit af bebyggelsesplanerne skal der redegøres for:

- Bebyggelsens volumener i forhold til eksisterende bebyggelse.
- Bymiljø, gadeliv, byliv.
- Skyggevirkninger af evt. højt byggeri.

5. Betingelser

5.1 Opgave og deltagere

Målet med opgaven er at frembringe idéforslag til områdets fremtidige udvikling som grundlag for forhandlinger med Københavns Kommune om udarbejdelse af det nødvendige plangrundlag. Opgaven er udskrevet i form af parallelle opdrag med følgende indbudte arkitektfirmaer som deltagere:

1. Nord Arkitekter ApS
2. Tegnestuen Vandkunsten ApS
3. Lundgaard & Tranberg
4. COBE

Arkitekterne kan tilknytte andre rådgivere (f.eks. ingeniør, landskabsarkitekt og kunstnerisk rådgiver) efter godkendelse heraf hos den rådgivende komité. Meddelelse om tilknytning af ekstra rådgivere skal gives senest 1 uge efter udsendelse af opgaveprogrammet.

5.2 Grundlagsmateriale

Grundlagsmaterialet består af dette program med nedennævnte materiale, spørgsmål og svar (jf. pkt. 5.5), eventuelle rettelsesblade og andre meddelelser til deltagerne.

1. Grundkort i digital udgave
2. Luftfotos
3. Handlingsplan for Københavns Byrum
4. Dispositionsplan for Ny Ellebjerg Station (DSB)
5. Udsnit af 3D-bymodel (Københavns Kommune)
6. Grundejernes synspunkter på udvikling af området
7. Miljø i byggeri og anlæg 2005 (Københavns Kommune)
8. Byøkologi – inspiration til tænksomme bygherrer (Freja)
9. Støj- og vibrationsrapport vedr. Følager-arealet

5.3 Forslagets omfang

1. *Helhedsplan, mål 1: 2000*
Planen skal redegøre for forslagets hovedtræk med vægt på at skildre områdets placering og sammenhæng med den omgivende bydel. Afgrænsning fremgår af bilagsmaterialet.
2. *Bebyggelsesplaner, mål 1: 1000*
Planerne skal redegøre for forslagets hovedtræk, herunder forslag til bebyggelse, trafik- og parkeringsløsning, stiforløb, beplantning, friarealer m.v.
3. *Udsnit af bebyggelsesplaner, mål 1: 400*
Diagrammatiske tegninger af karakteristiske udsnit med redegørelse for bygninger, udformning af veje, parkering, stier, friarealer, beplantning m.v.
4. *Arealopgørelse*
Oversigt over erhvervsareal, boligareal, boligantal, boligstørrelser fordelt på de enkelte grundejeres matrikler.
5. *Diagrammer*
Diagrammerne skal redegøre for forslagets hovedidé, vej- og stiforbindelser til de omgivende byområder.
6. *Perspektiver og andre rumlige afbildninger*
Materialet skal vise karakteristiske træk ved forslagets byrum og bebyggelse (volumener) samt relationerne til omgivelserne. Forslag til bebyggelse kan evt. illustreres ved indpasning i 3D-bymodel.

7. *Beskrivelse*
En kortfattet tekstbeskrivelse, der supplerer tegningsmaterialet med oplysninger om forslaget hovedidé og hoveddisponering (herunder argumentation for evt. højhusbyggeri), valg af bygningstyper, materialer og farver. Beskrivelsen placeres på plancherne og skal være af en sådan karakter, at der opnås en fuldstændig forståelse af forslaget indhold.
8. *Beskrivelseshefter*
Der afleveres 20 eksemplarer af beskrivelsen suppleret med udvalgte illustrationer fra plancherne, herunder nedfotograferet helhedsplan, bebyggelsesplaner, udsnit af bebyggelsesplaner, diagrammer, perspektiver m.v. samt arealoplysninger. Endvidere skal heftet indeholde en nedfotograferet udgave af plancherne. Illustrationer skal være af en karakter, der tillader gengivelse i sort/ hvid fotokopi.
9. *CD-Rom*
Der afleveres en CD-Rom indeholdende det samlede materiale nævnt oven for. Illustrationer bedes afleveret i EPS-, TIF- eller JPG-filformat. Opløsning: Minimum 300 dpi for gråtoner og 4-farvegengivelser og minimum 800 dpi for stregtegninger.
10. *Model*
Det står deltagerne frit for at aflevere model af hele eller dele af området. I givet fald ønskes model udført i målestoksforhold 1:500. Detaljerede (arbejds)modeller i større mål modtages af pladshensyn ikke, men modelfotos kan afleveres som en del af den samlede aflevering inden for den i pkt. 5.4 nævnte maksimale udstrækning. Model kan desuden afleveres som 3D-model med udgangspunkt i Københavns Kommunes 3D-bymodel.

5.4 Forslagets udførelse

Forslaget skal ikke afleveres anonymt. Alt skriftligt materiale, inkl. påskrifter på tegninger skal være på dansk.

Forslaget må ikke opklæbes på masonitplader eller lignende, men kun på pap eller tilsvarende. Tegningerne må ikke afleveres sammenrullede. Samtlige tegninger skal i nederste højre hjørne mærkes med en ophængningsplan.

Tegningerne skal udføres i en teknik, der muliggør en klar opfattelse af forslaget.

Forslagets udstrækning må ikke overstige 1,2 m i højden og 3,6 m i længden og skal opdeles i plancher med maksimal bredde på 0,9 m.

5.5 Forespørgsler

Forespørgsler vedrørende programmet eller anden forespørgsel i forbindelse med opgaven skal fremsendes skriftligt og være Hasløv & Kjærsgaard i hænde senest den xx.xx.2007. Spørgsmål med svar vil blive tilsendt samtlige deltagere senest ca. 2 uger efter spørgefristens udløb.

5.6 Frist og indlevering

Forslaget skal være modtaget hos Hasløv & Kjærsgaard senest den xx.xx.2007 kl. 12.00 og være mærket "Ny Ellebjerg-området – parallelt opdrag".

Forslag kan indleveres personligt inden kl. 12.00 eller sendes via posthus til:

Hasløv & Kjærsgaard, Ny Østergade 32, 1101 København K

Det skal i forbindelse med indlevering via posthus understreges, at Hasløv & Kjærsgaard intet ansvar har for et forslags rettidige modtagelse. For forslag der indleveres direkte vil der blive udstedt kvittering.

5.7 Fremlæggelse

Deltagerne skal stille sig til rådighed for præsentation af deres forslag ved i alt 2 møder:

Dialogmøde: Præsentation og drøftelse af hovedideer.

Til dialogmødet indbydes den faglige komité og vurderingskomiteén. Mødet afholdes den xx.xx.2007. Nærmere tidspunkt og sted vil blive meddelt senere.

Vurderingsmøde: Gennemgang og drøftelse af de færdige forslag.

Til vurderingsmødet indbydes den faglige komité og vurderingskomiteén. Mødet afholdes den xx.xx.2007. Nærmere tidspunkt og sted vil blive meddelt senere.

Fremlæggelse sker separat for hvert forslag. Alle deltagere i fremlæggelsen har tavshedspligt med hensyn til alle oplysninger, der måtte fremgå af de indsendte forslag og de enkelte fremlæggelser.

5.8 Vurdering

Til støtte for vurderingen vil der blive tilknyttet en faglig komité, der vil afgive deres selvstændige, faglige vurdering af de indkomne forslag. Den faglige komité vil få følgende medlemmer:

Arkitekt Lone Wiggers
Landskabsarkitekt Stig L. Andersson
Byplanarkitekt Dennis Lund

De indsendte forslag vil desuden blive vurderet af en vurderingskomité med følgende medlemmer:

Grundejerne
Konstitueret planchef Anne Skovbro, Københavns Kommune
(Stedfortræder arkitekt Lise Pedersen)
Stadsarkitekt Jan Christiansen, Københavns Kommune
(Stedfortræder arkitekt Jørgen Munch)
Ejner Jensen, formand for Valby Lokaludvalg

Rådgivere:
Repræsentanter for Trafikstyrelsen
(deltager kun i dialogmøde og vurderingsmøde)

Sekretariat:
Arkitekt MAA xxxxxxx, Hasløv & Kjærsgaard

Den faglige komité har mulighed for at indkalde særligt sagkyndige som rådgivere, såfremt komiteén er enig herom.

5.9 Vurderingskriterier

Det eller de forslag, som kan danne baggrund for det videre arbejde, vil blive udpeget efter en samlet vurdering, jf. succeskriterier beskrevet i pkt. 2.2.

5.10 Vederlag

Hvert af de deltagende arkitektfirmaer tildeles et vederlag på kr. 200.000 ekskl. moms. Vederlaget dækker alle udgifter som firmaerne måtte have haft til evt. øvrige rådgivere, evt. model m.v.

Det er en forudsætning for udbetaling af vederlaget, at forslaget er rettidigt afleveret og indeholder det i pkt. 5.3 opremsede materiale.

5.11 Forsikring

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

5.12 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.

En eventuel viderebearbejdning af forslag vil ske i samarbejde med forslagsstilleren. I den forbindelse forbeholder man sig ret til at benytte ideer og enkeltheder fra de enkelte forslag i en sådan viderebearbejdning. Man forbeholder sig endvidere ret til at inddrage andre konsulenter i en evt. viderebearbejdning.

København den xx.xx.2007