

# PLADSEN VED VARTOV

## INTRODUKTION

### Det digitale program

Programmet for den åbne konkurrence om pladsen ved Vartov laves som en hjemmeside og ikke som en traditionel tryksag. Årsagen hertil er, at det letter distributionen og sparer Co2 til produktion, transport og print.

### Programmets opbygning

Det digitale program er bygget op af de samme kapitler, som man finder i et trykt konkurrenceprogram.

Kapitlerne er tilgængelige som en venstremenu på forsiden.

Når man klikker på et kapitel i venstremenuen – fx punktet ”opgaven” – får man en menu frem, der viser afsnittene i dette kapitel.

I modsætning til i en tryksag vil læserne selv vælge deres rækkefølge igennem teksten og nemt skippe fra det ene afsnit til det andet. Derfor vil man ikke nødvendigvis læse teksten i den rækkefølge, som den er sat op i her. Man kan starte med opgaven, gå ind i visionen og ned i de konkurrencetekniske betingelser, tilbage til opgaven, ind i forordet osv.

### Illustrationer

Illustrationer findes dels i form af fotos, der illustrerer tekstens pointer. Disse illustrative fotos løber i et bånd til højre for tekstspalten, sådan at tekst og fotos følges ad.

Derudover linkes der til kort og diagrammer i selve teksten, som man klikker frem i et vindue efter behov. Når man fx læser sig igennem kravene til belysning, kan man klikke et diagram over belysningen i dag frem.

### Programmets design

Programmets design lægger sig i forlængelse af nogle af de greb, der kendetegner designet til Metropolzonen, som pladsen ved Vartov er en del af.

Det gælder :

- Den røde farve (der anvendes i en nedtonet form)
- Kombinationen af historisk og moderne. Et historisk element fra pladsen og pladsen farver anvendes i et moderne design.
- Billederne er beskåret skævt/dynamisk på samme måde som i metropolzone-elementerne.

### Forsiden

Programmets forsider rummer et ”slideshow”, hvor man i syv-otte slides kan klikke sig igennem pladsens fortid, nutid og fremtid og på en enkel måde få en forståelse for, hvad det er for en historie, man skriver sig ind i, og hvor man skal hen med opgaven. Dette ”slideshow” er samtidig et stykke formidling, der gør det muligt for ”almindelige mennesker” at klikke sig ind på programmet og hurtigt få et overblik over, hvad konkurrencen går ud på.

### Fotos

Menupunktet ”fotos” rummer en feature, hvor man via et oversigtskort over pladsen kan klikke sig frem til fotos fra en række synsvinkler pladsen rundt. Denne feature er udviklet særligt med henblik på

de udenlandske arkitekter, der deltager i konkurrencen, og som formentlig ikke vil besøge konkurrenceområdet.

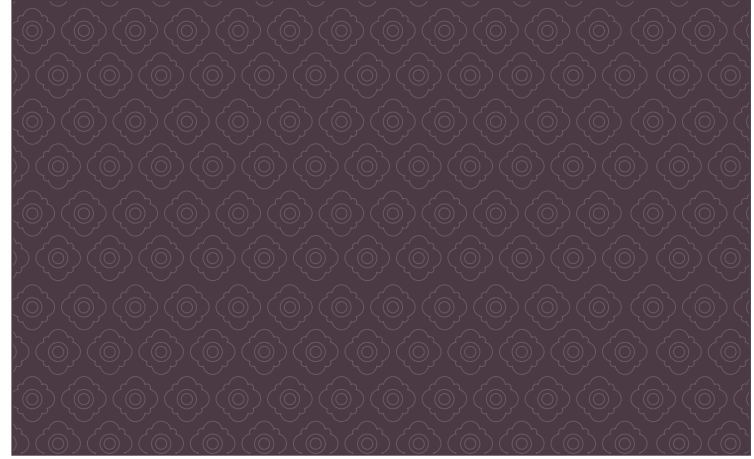
### **Teksten**

Den følgende tekst er sat op således, at menupunkterne på forsiden er listet op, hvorefter teksten til de enkelte menupunkter følger.

I begyndelsen af teksten til hvert menupunkt er "undermenupunkterne listet". Fx er der når man klikker på opgaven en række menupunkter, der uddyber de forskellige aspekter af opgaven.

Det er ikke markeret i denne udgave af teksten, hvor der indsættes links til kort/diagrammer eller hvilke fotos, der illustreres med.

## Mønster




## Farver



Københavns Kommune

http://www.kk.dk/ Google

Apple Yahoo! Google Maps Wikipedia Nyheder Populære LH\_inspiration image libraries cool websites

 **KØBENHAVNS KOMMUNE**

PLADSEN VED **VARTOV**

Søg

---

**Pladsen ved Vartov**

- > Borgmestrenes velkomst
- > Vision
- > Målsætninger
- > Opgaven
- > Om pladsen
- > Fotos
- > Planmæssige forudsætninger
- > Konkurrencetekniske betingelser
- > Kontakt
- > English
- > Metropolzonen.dk

**Velkommen til pladsen ved Vartov**

Klik dig igennem historien om pladsen her




< >



Københavns Kommune

http://www.kk.dk/ Google

Apple Yahoo! Google Maps Wikipedia Nyheder Populære LH\_inspiration image libraries cool websites

 **KØBENHAVNS KOMMUNE**

PLADSEN VED **VARTOV**

Søg

- > Pladsen ved Vartov

**Opgaven**

- > Økonomi
- > Byliv
- > Generel trafikafvikling
- > Cykelparkering
- > Design
- > Samspil med omgivelserne
- > Tilgængelighed
- > Belysning
- > Beplantning
- > Belægning
- > Miljø

**BYLIV**

**Mangfoldighed**

Forslaget skal forholde sig til det faktum, at København bliver en stadig mere mangfoldig og international by. Næsten 20 % af byens indbyggere har en anden etnisk baggrund end dansk. Indretningen af pladsen skal derfor understøtte et mangfoldigt og intenst byliv. Der skal være noget at komme efter for alle uanset alder, social status, etnisk baggrund etc.

**Hverdag**

Hverdagens byliv skal prioriteres højt. Forslaget skal skabe gode muligheder for at stå, gå og sidde, og skabe de trygge rammer, der gør at man gerne opholder sig lidt længere. Samtidig skal muligheden for udendørsservering styrkes.

Pladsen skal indbyde til det mere uformelle byliv - et hvil på en bænk med medbragt mad eller et sted at mødes uden bestemt formål. I den forbindelse skal konkurrenceforslaget også redegøre for, hvordan Rådhushaven og gården i Vartov kan inddrages i pladsen og gøres mere synlige.




Eftersom rene omgivelser er en vigtig forudsætning for, at man har lyst til at opholde sig i et byrum, skal det tænkes ind i forslaget, at der er gode betingelser for renhold.

**Foranderlighed**

Der skal være plads til foranderlige aktiviteter og et bredt spektrum af anvendelsesformer. En uge fungerer pladsen måske som en markedsplads for et kulinarisk mekka, en anden uge er der kunstudstilling, i juli indtager Copenhagen Jazz festival scenen osv. Der kan holdes taler, synges fællessang, danses, spilles dukketeater etc.

Denne type arrangementer fordrer adgang til strøm og vand. Så placeringen af denne form for infrastruktur skal tænkes ind i udformningen. Samtidig er der behov for mobilt byinventar, sådan at pladsen med mellemrum kan indgå som eventplads sammen med Rådhuspladsen. Det kan også blive relevant at rejse telte eller pavilloner i forbindelse med sådanne events.

Københavns Kommune ønsker ikke bemandede toiletter på eller under pladsen.



Københavns Kommune

http://www.kk.dk/ Google

Apple Yahoo! Google Maps Wikipedia Nyheder Populære LH\_inspiration image libraries cool websites

KØBENHAVNS KOMMUNE

PLADSEN VED **VARTOV**

Søg

> Pladsen ved Vartov

**Fotos**

**Fotos fra hele pladsen**


Klik dig rundt på kortet

## Underside: Fotos

Københavns Kommune

http://www.kk.dk/ Google

Apple Yahoo! Google Maps Wikipedia Nyheder Populære LH\_inspiration image libraries cool websites

 KØBENHAVNS KOMMUNE

PLADSEN VED **VARTOV**


Søg

> Pladsen ved Vartov

**Fotos**

**Grønnegården**

Klik dig gennem de forskellige motiver



## TEKST

### FORSIDENS MENUPUNKTER

**Borgmestrenes velkomst**

**Vision**

**Målsætninger**

**Opgaven**

**Om pladsen**

**Fotos**

**Planmæssige forudsætninger**

**Konkurrencetekniske betingelser**

**Downloads**

**Kontakt**

**English**

**Metropolzonen.dk**

## 2. VISION

I dag fremstår pladsen ved Vartov som en parkeringsplads i skyggen af Københavns Rådhus. I fremtiden skal pladsen være en værdig søsterplads til Rådhuspladsen. Hvor Rådhuspladsen er skabt til store begivenheder, skal pladsen ved Vartov være kendetegnet ved et dagligdags byliv i en mere intim skala. Pladsen skal på én gang være et smukt byrum, der indbyder til at slå sig ned, og et internationalt mødested for turister, københavnere og alle andre, der måtte lægge vejen forbi.

### **Plads til hverdag og fest**

Pladsen ved Vartov skal både have plads til hverdag og fest. Her skal man ikke finde de store eventmæssige armbevægelser, som på Rådhuspladsen, men et rart sted at være med udeserveringer, gode bymøbler, den rigtige beplantning og mulighed for at arrangere et væld af aktiviteter i en mindre og mere lokal skala.

De historiske bygninger omkring pladsen skaber en smuk ramme, der med den rette belysning for alvor kan få pladsen til at træde i karakter. Visionen er, at pladsen ved Vartov bliver en exceptionelt smukt belyst plads. Belysningen skal designes på en måde, der både gør pladsen til en smuk intimszene og til et ikon for København som miljømetropol.

### **Et internationalt mødested**

Mangfoldigheden skal trives på den nye plads. Turister, udlændinge, københavnere og danskere skal have lyst til at opholde sig her. Det nye byrum skal på en innovativ måde skabe et mødested for det lokale og det internationale.

I form og indretning skal pladsen tage sin rolle som bindeled mellem Middelalderbyen og Metropolzonen på sig. Pladsen skal fungere som en foyer til middelalderbyen, dvs. et sted man ankommer for at bevæge sig videre. Men den skal samtidig indbyde til ophold og have sine egne aktiviteter, der passer til Metropolzonens hurtigere puls. Visionen er at skabe rammerne for et dynamisk byliv i mødet mellem dem, der skal hurtigt videre og dem der har tid til at hænge ud.



### 3. MÅLSÆTNINGER

Konkurrenceforslaget skal være med til at indfri nogle af Københavns Kommunes overordnede målsætninger for udviklingen af byens rum. Målsætningerne er, at København skal være en bæredygtig by, en dynamisk by og en by for alle.

I lyset af disse målsætninger skal pladsen ved Vartov udvikles som :

#### **Et bæredygtigt byrum**

Pladsen ved Vartov skal i anlæg og drift være et bæredygtigt byrum, hvor alle aspekter af byrummets design bidrager til en bæredygtig helhed.

Pladsen vil i fremtiden byde på en innovativ trafikløsning med underjordisk cykelparkering i et automatisk parkeringsanlæg og pladser til cykeltaxaer og bycykler. Den samlede trafikløsning for pladsen skal være kendetegnet ved høj brugervenlighed og være i harmoni med byrummet og den overordnede trafikløsning for området, som er beskrevet i helhedsanalysen af Metropolzonen.

I belysningsdesignet skal kommunens overordnede målsætning om en 20 % reduktion i elforbruget indfris. Belægning og andre materialer skal have lang levetid og lav miljøpåvirkning.

#### **En plads for alle**

Pladsen ved Vartov skal i fremtiden have de bedste betingelser for at et mangfoldigt byliv kan udfolde sig. Der skal fortsat være plads til sightseeing busser, taxa, cykeltaxa og cykler, men parkeringspladsen reduceres kraftigt i sit omfang, sådan at der bliver mere plads til byliv.

Pladsen ved Vartov skal være et sted, man har lyst til at være uanset om man er gæst på et hotel, på vej i biografen eller på cafe eller til kulturarrangement på Vartov. Samtidig med at pladsen skal kunne rumme denne mangfoldighed, skal der skabes en sikker trafikløsning, tilgængeligheden for handicappede skal sikres, og fremkommeligheden for varetransport og lignende skal være i orden.

#### **En dynamisk plads**

Pladsen skal kunne rumme begivenheder, der giver den et mangfoldigt liv i det daglige. Der skal etableres tekniske løsninger, som sikrer at sådanne begivenheder kan udfolde sig.

Pladsen skal i kraft af sin indretning og liv fungere som et bindeled mellem de forskellige stemninger i Metropolzonen og Middelalderbyen. Den skal spille sin egen selvstændige rolle i samspil med Metropolzonens øvrige byrum.

## **4. OPGAVEN**

### **4.1 Økonomi**

### **4.2 Byliv**

### **4.3 Generel trafikafvikling**

### **4.4 Cykelparkering**

### **4.5 Design**

### **4.6 Samspil med omgivelserne**

### **4.7 Tilgængelighed**

### **4.8 Belysning**

### **4.9 Beplantning**

### **4.10 Belægning**

### **4.11 Miljø**

## **4.0**

Opgaven er at udarbejde et dispositionsforslag for pladsen ved Vartov.

Dispositionsforslaget skal være et bud på, hvordan visionen og de overordnede målsætninger kan indfris. Dispositionsforslaget skal udarbejdes inden for rammerne af helhedsplanen for Vester Voldgade og skal leve op til de krav, der er beskrevet i punkterne i venstremenuen.

Dispositionsforslaget vil blive udført i to etaper, idet strækningen vest for fodgængerovergangen til Strøget op til Vestergade først vil blive udført efter 2018, når metrobyggeriet på Rådhuspladsen er færdigt. Det skal dispositionsforslaget tage hensyn til i placeringen af aktiviteter, idet denne del af pladsen ikke vil komme til udførelse i 2011-2012 som resten af pladsen.

Ud over dispositionsforslaget skal der udarbejdes en kort redegørelse for hvilke miljøvenlige og bæredygtige tiltag der er i konkurrenceforslaget.

De formelle krav til afleveringen er beskrevet under konkurrencetekniske betingelser.

### **4.1 ØKONOMI**

Der er afsat ca. 18 mio dkk svarende til ca. 2.400.000 Euro til anlægsentreprisen. Hertil kommer ca. 2,4 mio dkk svarende til ca. 330.000 Euro til en underjordiske cykelparkering. Den samlede projektsum er 25,6 mio dkk svarende til ca. 3.440.000 Euro.

Der lægges afgørende vægt på, at konkurrenceprojektet overholder den samlede økonomiske ramme. Bygherren forbeholder sig ret til at foretage en detaljeret efterprøvning af konkurrencedeltagernes økonomivurderinger.

### **4.2 BYLIV**

#### **Mangfoldighed**

Forslaget skal forholde sig til det faktum, at København bliver en stadig mere mangfoldig og international by. Næsten 20 % af byens indbyggere har en anden etnisk baggrund end dansk. Indretningen af pladsen skal derfor understøtte et mangfoldigt og intenst byliv. Der skal være noget at komme efter for alle uanset alder, social status, etnisk baggrund etc.

#### **Hverdag**

Hverdagens byliv skal prioriteres højt. Forslaget skal skabe gode muligheder for at stå, gå og sidde, og skabe de trygge rammer, der gør at man gerne opholder sig lidt længere. Samtidig skal muligheden for udendørsservering styrkes.

Pladsen skal indbyde til det mere uformelle byliv - et hvil på en bænk med medbragt mad eller et sted at mødes uden bestemt formål. I den forbindelse skal konkurrenceforslaget også redegøre for, hvordan Rådhushaven og gården i Vartov kan inddrages i pladsen og gøres mere synlige.

Eftersom rene omgivelser er en vigtig forudsætning for, at man har lyst til at opholde sig i et byrum,

skal det tænkes ind i forslaget, at der er gode betingelser for renhold.

### **Foranderlighed**

Der skal være plads til foranderlige aktiviteter og et bredt spektrum af anvendelsesformer. En uge fungerer pladsen måske som en markedsplads for et kulinarisk mekka, en anden uge er der kunstudstilling, i juli indtager Copenhagen Jazz festival scenen osv. Der kan holdes taler, synges fællessang, danses, spilles dukketeater etc.

Denne type arrangementer fordrer adgang til strøm og vand. Så placeringen af denne form for infrastruktur skal tænkes ind i udformningen. Samtidig er der behov for mobilt byinventar, sådan at pladsen med mellemrum kan indgå som eventplads sammen med Rådhuspladsen. Det kan også blive relevant at rejse telte eller pavilloner i forbindelse med sådanne events.

Københavns Kommune ønsker ikke bemandede toiletter på eller under pladsen.

### **4.3 GENEREL TRAFIKAFVIKLING**

Pladsen ved Vartov skal også i fremtiden have en central rolle i forhold til trafikafvikling og parkering for cykler, sightseeingbusser og taxaer. Forslaget skal vise, hvordan disse funktioner kan tænkes som en del af pladsens byliv og ikke som en barriere for dette.

Trafikafviklingen i de tilstødende gader forventes ikke ændret. Dog gælder det for Lavendelstræde, at der ikke forventes nævneværdig biltrafik i fremtiden. Det skal dog sikres at biler og varevogne kan snige sig over pladsen. Cykler skal forholdsvis uhindret kunne køre begge veje af Lavendelstræde.

Af hensyn til brandredning skal der være et brandredningsareal langs bygningerne. Arealet skal have en fast belægning, være mindst 4 meter bredt og ligge mindst 3 og højst 10 meter fra bygningerne.

#### **Cyklister og fodgængere**

Cyklisterne skal med udgangspunkt i helhedsplanen for Vester Voldgade sikres gode forbindelser i begge retninger på langs af Vester Voldgade. Ligeledes bør der sikres attraktive ganglinier for fodgængere mellem de mest trafikerede mål, til/fra Lavendelstræde og Farvergade og på langs af Vester Voldgade. I den forbindelse skal der også tænkes på børneinstitutionen i Vartov.

Det skal endvidere sikres at tilgængeligheds syn tænkes grundigt ind for så der opnås æstetisk og funktionelle gode løsninger.

#### **Turister**

For turisterne er pladsen ved Vartov et af de helt centrale ankomststeder i København. Sådan skal det også være i fremtiden. Konkurrenceforslaget skal derfor anviser holdepladser til sightseeingbusser og taxaer. Disse pladser skal ikke nødvendigvis placeres samme sted som i dag, men forholdene for sightseeingbusser og taxaer må ikke forringes.

Konkurrenceforslaget skal vise, hvordan ankomsten bliver en bedre oplevelse for turisterne. Der kan i den forbindelse forslås løsninger til information eller andre faciliteter, der kan bidrage hertil.

Der er brug for 4 holdepladser til busserne. Holdepladserne skal placeres, så de er synlige fra Rådhuspladsen. Der har i mange år været tradition for at busserne holdt ved Lurbæserne. Det skal ikke forventes at busserne bliver yderligere miljørigtige (fx eldrevne) i nærmeste fremtid.

I forbindelse med metrobyggeriet bliver Vester Voldgade lukket ca. fra Strøget. Derfor skal busser og taxaer i en periode kunne vende og køre tilbage af Vester Voldgade.

Da det er muligt, at der også efter metrobyggeriet holder Movia-busser på bus perronerne ved Movia-terminalen på Rådhuspladsen. Derfor er det ikke en mulighed at sightseeing busserne overtager deres holdeplads.

## **Taxaerne**

Taxaerne er meget glade for deres holdeplads som den er udformet i dag. Pladsen er Danmarks 3. mest benyttede holdeplads, med dobbelt så meget trafik fredag/lørdag nat som om dagen.

Konkurrenceforslaget skal anvise plads til 5 taxaholdepladser og 8 opmarchpladser. Som pladsen er indrettet i dag er der mulighed for, at der kan holde flere taxaer i opmarchpladser end skiltningen angiver. Dette forhindrer trafikkaos om natten. Derfor skal der i forslaget også være mulighed for at der i spidsbelastningen om natten er mulighed for min. det dobbelte antal opmarchpladser.

## **Øvrige holdepladser**

Forslaget skal anvise plads til mindst 6 erhvervsparkeringspladser og 4 elbilpladser (inkl. elstik).

## **4.4 CYKELPARKERING**

### **Parkering på terræn**

Forslaget skal anvise placeringen af ca. 120 stk. cykelstativpladser på terræn. Cykelparkeringen bør fordeles på pladsen. Endvidere skal der anvises pladser til ca. 30 stk. bycykler også placeret flere steder på pladsen. Der skal også komme med forslag til hvor cykeltaxaer og evt. andre miljøtænkende initiativer kan placeres.

### **Underjordisk parkering**

Udover cykelparkering i terræn, skal forslaget også give et bud på, hvorledes cykelparkeringen kan løses af et fuldautomatiseret underjordisk cykelparkeringshus. Det underjordiske cykelparkeringsanlæg er et forsøg, hvor Københavns Kommune fokuserer indsatsen på miljøvenlige transportmidler, for at gøre dem mere attraktive at bruge.

Konkurrenceforslaget skal angive placering af kælderen og elevatortårnet. Som udgangspunkt regnes med et anlæg der kan huse 90-100 cykler. Dette fylder ca. 7 meter i diameter under jorden.

Økonomien til det underjordiske cykelparkeringsanlæg er ikke med i konkurrencen, ligesom der i konkurrencebesvarelsen ikke afkræves en teknisk løsning. Der er afsat særskilte midler til dette. Der skal i besvarelsen kun anvises placering samt evt. idé til udformning af elevatortårn.

## **4.5 DESIGN**

Københavns Kommunes designpolitik er, at byens rum skal udstråle den særlige "københavnidentitet", der består i blandingen af historisk arvegods, håndværkstradition og moderne skandinavisk design.

Konkurrenceforslaget skal lægge sig i forlængelse af denne designpolitik ved at vise, hvordan gamle og nye byrumselementer kan spille sammen i et moderne, enkelt greb.

## **4.6 SAMSPIL MED OMGIVELSERNE**

### **Rådhuspladsen**

Når det omfattende byggeri af Metro Cityringen påbegyndes i 2009-10, vil mere end halvdelen af Rådhuspladsen blive inddraget til byggeplads. Det betyder, at der ikke i samme grad som i dag vil være plads til store kulturelle begivenheder.

I perioden frem til 2018 skal pladsen ved Vartov derfor kunne vikariere for Rådhuspladsen ved at huse en række af de begivenheder, der ikke er plads til her. Konkurrenceforslaget skal vise, hvordan den nye plads og den resterende del af Rådhuspladsen kan spille sammen på tværs af Vester Voldgade, sådan at der bliver plads til de store begivenheder. Det vil være muligt at lukke Vester Voldgade af under større begivenheder.

### **Grønnegården og Rådhushaven**

Grønnegården i Vartov og Rådhushaven er to oversete byrum, der har store kvaliteter.

Konkurrenceforslaget skal vise, hvordan de to rum kan knyttes til pladsen på en måde, så de bliver

mere synlige end i dag.

#### **4.7 TILGÆNGELIGHED**

Tilgængelighed skal være indtænkt som et omdrejningspunkt i konkurrenceforslaget. Det er vigtigt at de mange tilgængelighedshensyn løses på en måde, der spiller sammen med pladsens æstetik og gerne er med til at styrke denne.

Synshandicappede skal kunne hægte sig på den nyanlagte ledelinje på Strøget. Eftersom busser, biler og cykler må køre over pladsen i lav fart skal det markeres over for de gående, at de krydser en vej. Barnevogne, sækkevogne, rullestole o.a. skal nemt kunne køre hen over pladsen og tilslutte sig omgivelserne.

#### **4.8 BELYSNING**

##### **Helhed**

Belysningen på pladsen ved Vartov skal følge retningslinjerne beskrevet i Helhedsplanen for Vester Voldgade, sådan at området kommer til at fremstå som et sammenhængende hele rent belysningsmæssigt.

Belysningen skal skabe en ro og helhed over området henover vejen, som skærer sig igennem med overlappende pladser. Der skal være en god og jævn grundbelysning i hovedfærdselsårene, og det forudsættes derfor, at de wireophængte københavnerarmaturer med metalhalogenlyskilde bevares i hovedfærdselsårene.

Københavns Kommunes standardprojekt krav til belysning skal følges, ligesom Københavns Kommunes Belysningsstrategi skal ligge til grund for den valgte lyssætning.

##### **Karakter**

Belysningen skal bidrage til at understrege pladsens særlige karakter og være med til at gøre pladsen til et særligt sted i København.

##### **Tryghed**

Lysdesignet og kvaliteten skal bidrage til at det bliver trygt og sikkert at færdes på pladsen døgnet rundt. Alle funktioner, ganglinjer osv. skal være godt og jævnt belyst og opfylde den krævede belysningsklasse. Man skal kunne orientere sig og se de personer, som færdes i byrummet.

##### **Grundbelysning**

Grundbelysningen skal følge Københavns Kommunes krav og dens rumlige effekt skal bidrage både til oplevelsen af byrummet og til orienteringen. Der må gerne foreslås effekter i belysningen, men de må ikke forstyrre eller ødelægge grundbelysningen.

##### **Effektbelysning**

Grundbelysning og effektbelysning skal planlægges som en samlet arkitektonisk lyssætning i overensstemmelse med Københavns Kommunes belysningsstrategi.

Hvis der foreslås effektbelysning af facader, designelementer, træer eller lignende, skal armaturerne placeres således, at de visuelt generer bygningernes facade mindst muligt og sådan at unaturlige skyggedannelser undgås.

Til effektbelysning skal anvendes armaturer med præcis optik og præcis afblænding, således at armaturerne ikke generer trafik og fodgængere, og således at lysforurening med unødigt spildlys undgås. Det er vigtigt, at der ikke kastes lys forbi det objekt, som belyses.

Rådhusets facadebelysning er projektører på master. Det vil pga. fredningshensyn være forbundet med store udfordringer, hvis belysning ønskes monteret på facader.

Der kan i forslaget foreslåes bæredygtige energiformer som solceller, solpaneler el. lign., som kan integreres i arkitekturen på pladsen.



## **Tekniske krav**

De komplette tekniske krav til belysningen findes under downloads.

### **4.9 BELÆGNINGER**

Der ønskes belægning i en høj kvalitet. Dette gælder i såvel materialevalg som i udformning. Handicapkrav skal indtænkes i løsningen af belægningsudformningen. Der bør i besvarelsen ikke foreslås specielt fremstillede materialer, idet det øger kravet til lagerføring med risiko for at belægningen ikke kan vedligeholdes med de rigtige materialer. Granitmaterialer er ønskelige frem for andre materialetyper.

Hvis der benyttes specielt fremstillede materialer er det et krav, at der på projektets budget indkøbes et lager af "driftsmaterialer", så der er sten nok til vedligeholdelsen i belægningens forventede levetid. Dette lager vil normalt skulle udgøre ca. 10% af det samlede pladsareal. Foreslås specielle materialer skal tekniske data for frostfølsomhed, styrke, tykkelse mv. præsenteres. Der skal ligeledes forelægges en redegørelse for levetid samt en vurdering af forsyningsikkerheden for belægningstypen.

Den sandsynlige trafikbelastning skal indregnes i belægningsopbygningen. Her tænkes både på den lovlige og ulovlige belastning under den fremtidige brug af arealet. Ligeledes skal der i forhold til bæreevne medregnes, at pladsen med mellemrum vil skulle huse større events.

Fugematerialet på belægninger med stor fugebredde som fx chaussé- og brostensbelægninger skal være modstandsdygtig overfor fejning med selvopsugende fejmaskiner.

Hvis der skal etableres ledelinjer i specielle belægninger, så skal denne løsning være indbygget i selve belægningsstenen. Det bør undgås, at der påmonteres ledelinjer som fx 'marcipanbrød' fastholdt af skruer eller lim. Disse løsninger har vist sig ikke at kunne holde til daglig drift. Tykkelsen af disse taktill belægningssten skal mindst have den samme tykkelse, som er påkrævet for den øvrige belægning på pladsen eller gågaden.

Hvis der i forslaget indgår fortov skal disse minimum bestå i tre skifter chaussesten fra kantsten (af hensyn til placering af skilte) og et antal rækker af Københavner fortovsfliser med et skifte chaussesten. Det resterende areal ind mod husfacaden belægges med chaussesten helt ind til skellinien.

Såfremt der i forslaget indgår kørebaner af asfalt, skal kørebanelægningernes opbygning aftales direkte med Københavns Kommunes vejlaboratorium. Hvor kørebanen er begrænset af kantsten, dimensioneres belægningen for 40 år.

### **4.10 BEPLANTNING**

#### **Rød hestekastanje**

Rød hestekastanje er et kendetegn for pladsen ved Vartov og Rådhuspladsen, mens den er sjælden i resten af København. Dette kendetegn ønskes bevaret. Fjernes eksisterende træer, skal de derfor genplantes med nye røde hestekastanje. Genplantning behøver dog ikke ske samme sted. Genplantning kan ikke ske med hvid hestekastanje, da dette er et større træ, der er mere udsat for angreb af kastanje minérmøl.

#### **Gode vækstvilkår**

Omfanget af pladsens beplantning skal fastholdes eller forøges, og ny beplantning skal sikres gode vækstvilkår.

Gode vækstvilkår omfatter bl.a. at:

- træer og plantebede sikres mod saltning.
- træer i åbne muldbede har minimum 10 m<sup>2</sup> bed pr. træ.
- træer i lukkede befæstelser har minimum 15 m<sup>2</sup> rodvenligt bærelag pr. træ.
- træer der bevares skal have forbedret vækstvilkår ved hjælp af f.eks. rodvitalisering.

#### **4.11 MILJØ**

Konkurrenceforslaget skal leve op til Københavns vision om at være Europas Miljømetropol. For at sikre at der kommer mere fokus på miljø og bæredygtighed i arkitektkonkurrencer, skal der i forslagene redegøres for, hvordan forslagsstillerne vil leve op til kravene i "Miljø i byggeri og anlæg".

Jf. Agenda 21 skal konkurrencedeltagerne arbejde ambitiøst med miljø og bæredygtighed. Hvert forslag skal beskrive, hvordan konkrete tiltag for bæredygtighed og klimavenlige løsninger er indarbejdet.

Nedenstående er en række miljøaspekter, der er oplagte at arbejde med, men andre miljøtiltag er naturligvis velkomne.

##### **Energiforbrug**

I forhold til det nuværende samlede elforbrug på pladsen skal der spares mindst 20% inkl. forbrug til evt. nye tiltag. Effekten af den nuværende belysning er 3.360 kW. På den nye plads ved Vartov må det samlede el-forbrug således maksimalt være på 2.688 kW, for at opfylde Københavns Kommunes miljøpolitik.

Der forventes i besvarelsen af opgaven ikke en beregning af belysningsanlægget, men det skal sandsynliggøres, at forslaget efterfølgende kan realiseres indenfor de ovenfor nævnte krav. Belysningsforslaget skal beskrives og fremgå af projektforslagets tegninger.

##### **Livscyklus**

En stor del af pladsen er belagt med brosten. Der skal i konkurrenceforslaget redegøres for i hvilket omfang disse genanvendes og hvilken miljøgevinst det vil give. Såfremt forslaget i øvrigt genanvender materialer, skal der redegøres for den miljømæssige gevinst ved dette.

##### **Drift og vedligeholdelse**

Der skal redegøres for evt. særlige tiltag til affaldshåndtering, belægninger der er særligt nemme at renholde eller lignende tiltag, der påvirker udgifter til drift og vedligeholdelse.

##### **Andre miljøtiltag**

Deltagerne er velkomne til at foreslå andre former for miljøtiltag som fx formidling af pladsens CO<sub>2</sub>-regnskab eller anvendelse af nye teknologier.

## **5. OM PLADSEN**

### **5.1 Brugere**

### **5.2 Arkitekturen**

### **5.3 Trafik**

### **5.4 Parkering**

### **5.5 Belysning**

### **5.6 Belægning**

### **5.7 Beplantning**

### **5.8 Miljø og klima**

### **5.9 Geoteknik**

### **5.10 Ledninger**

### **5.11 Arkæologi**

## **5.0**

Pladsen ved Vartov er en selvstændig del af Rådhuspladsen, som er den centrale folkelige og repræsentative plads i København. I forhold til sin dominerende søsterplads er pladsen ved Vartov den ydmyge tjener, der servicerer omgivelserne med parkeringspladser, men ikke selv byder på mange oplevelser.

De fleste går forbi pladsen ved Vartov uden at opdage at den findes. På en sommerdag passerer 60.000 mennesker fra Rådhuspladsen ned af Strøget. På samme sommerdag viser tællinger, at der kun opholder sig 15 personer i timen på pladsen ved Vartov. Det viser med al tydelighed, at pladsen ved Vartov nok er et udgangspunkt for mange mennesker, der ankommer til Indre by, men ikke indbyder til ophold.

### **5.1 BRUGERE**

En stor del af pladsens brugere er dem, der ankommer til fods, i bil, bus, taxa eller på cykel. Det er "alle mennesker", danskere såvel som udlændige. For denne sammensatte brugergruppe fungerer pladsen som udgangspunkt for oplevelser, shopping og byture af enhver slags.

En anden brugergruppe er de chauffører og virksomheder, der ernærer sig ved denne trafik, det gælder både taxaer og turistbusser. Omkring pladsen ligger en række cafeer, restauranter, to museer og en del kontorer, hvis ejere og medarbejdere bruger pladsen i det daglige. Der er udeservering på de smalle fortove.

Eftersom pladsen ligger tæt på Strøget og i en del af byen, der har et livligt natteliv, er hyppigheden af kriminalitet større end mange andre steder. Sammenfattende mener Københavns Politi dog ikke, at kriminaliteten på Rådhuspladsen er af en sådan karakter, at det bør få indflydelse på fremtidige planer om at skabe mere plads til byliv.

I forbindelse med udarbejdelsen af konkurrenceprogrammet er der afholdt et borgermøde, der både omhandlede helhedsplanen for Vester Voldgade og pladsen ved Vartov. Der er ligeledes afviklet en række interviews med organisationer og virksomheder med interesse i området.

### **Hvad siger borgerne ?**

En udfordring, der blev særligt fremhævet på borgermødet var, at få plads til både ophold, parkering, taxa og busser. Der var enighed om, at der skal være plads til alle, og det blev forslået at operere med en dynamisk plads. Fx ved at lade bussernes holdepladser blive til taxaholdepladser om aftenen.

Den kommende cykelsti langs pladsen blev også diskuteret. Det blev fremhævet, at det er vigtigt, at der kommer en tydelig markering, der afgrænser cykelstien.

Endelig blev beplantning og møblering på pladsen diskuteret. Der var bred enighed om, at det vil klæde pladsen med træer og evt. buske. Respekten for de historiske omgivelser er også vigtig i uformningen af beplantningen.

Det var et ønske, at der blev gjort plads til bænke. I den forbindelse blev det fremhævet, at området kalder på solide løsninger.

## **5.2 ARKITEKTUREN OMKRING PLADSEN**

Pladsen ved Vartov er afgrænset af Vester Voldgade mod syd, Farvergade mod øst og Strøget mod nord. Nord for Strøget ligger endvidere et bredt fortovsområde, der også er en del af konkurrenceområdet. De to dele adskilles af den store fodgængertrafik i tværgående retning mellem Strøget og Rådhuspladsen.

Pladsen ligger omgivet af bygninger som Vartov, Københavns Rådhus og Palace Hotel, der emmer af historie og københavnerstemning. Samtidig er pladsen i den grad nutidig og spiller med KFC, McDonalds og pladsens cafeer en central rolle i Københavns natteliv.

### **Vartov**

Vartov repræsenterer den folkelige kristendom og kampen for oplysningen af bønderne i 1800-tallet. Det var i Vartovs kirke, at præsten Grundtvig trak folk til fra nær og fjern fra 1839 til sin død i 1872. Grundtvianismen er og var en dominerende dansk kirkelig bevægelse, der er tæt forbundet med højskolebevægelsen.

Går man igennem porten til Vartov, står man i Grønnegården, som er et rum, der i sin rolige skønhed, synes at tilhøre en anden tid. En statue af Grundtvig markerer, at Vartov også i dag er hovedsædet for grundtvianismen i Danmark.

Oprindeligt blev Vartov bygget i første halvdel af 1700-tallet som hospital og fattighjem. Pladsen foran Vartov er anlagt oven på den gamle kirkegård, der hørte til hospitalet og var aktiv indtil 1760.

Indtil 1934 var der alderdomsasyll i Vartov. I slutningen af 1940'erne købte Kirkeligt Samfund Vartov, der i dag huser en række institutioner af religiøs og kulturel karakter såvel som en børneinstitution og et kollegium.

### **Lurblæserne**

På pladsen finder man et monument, der forestiller to lurblæsere udført i bronze anbragt på en søjle af tegl. Den samlede højde er ca. 20 meter. Lurblæserne blev udført 1911-1914 af Siegfried Wagner (lurblæserne) og Anton Rosen (søjlen) ved finansiering fra Carlsbergfondet og Ny Carlsbergfondet som en gave til Københavns Kommune i anledning af 100-året for brygger J.C. Jacobsens fødsel. På soklen findes inskriptionen "J.C. JACOBSEN-CARLSBERG 1811:2-SEPTEMBER-1911".

### **Rådhuset**

Københavns Rådhus er et enestående monument over demokratiets opblomstring. Rådhuset regnes for et mesterværk og den nationalromantiske bygningskunsts gennembrud i Danmark. Rådhuset blev opført i perioden 1892-1905.

Rådhuset er tegnet af arkitekten Martin Nyrop med inspiration fra Rådhuset i Siena. Det er særligt den imponerende facade med den gyldne statue af Absalon over balkonen og det høje, slanke tårn, der gør rådhuset til et af de mest markante københavnermonumenter. Tårnet er en af de højeste bygninger i København (105,6 m), og lyden af det store tårnurs klokker er kendt af mange.

Rådhuset er fyldt med en overvældende detaljerigdom såvel udvendigt som indvendigt. Alt er udført med det bedste håndværk. Inspirationen spænder fra vikingekunst til norditaliensk renaissance.

Bag rådhuset findes Rådhushaven, der er offentlig tilgængelig fra H.C. Andersens Boulevard og Vester Voldgade.

### **Palace Hotel**

Palace Hotel fortæller om den forlystelseskultur og internationale livsstil, der kom til København fra begyndelsen af det 20. århundrede. Tidligere var Rådhuspladsen hjemsted for en stor koncentration af hoteller, hvor Palace Hotel er et af de mest markante, som stadig er i funktion.

Hotellet er tegnet af Anton Rosen og opført 1906 – 1910. Hotellet er med sit tårn et vartegn for København, der rager næsten lige så højt som Rådhuset. På samme måde som Nyrops rådhus er en bygning med en overflod af detaljer, rummer Palace Hotel også en rigdom af detaljer og referencer. Et overskud, der ikke som i Rådhuset skulle iscenesætte demokratiet og nationalhistorien, men derimod udgøre rammerne om en ny international klasses moderne nydelser.

### **Rådhuspladsen**

Rådhuspladsen er omgivet af trafik fra H.C. Andersens Boulevard, Vester Voldgade, Vesterbrogade og Strøget. Ud mod konkurrenceområdet er der en række trin op til selve Rådhuspladsen, der er udformet som en svagt hældende skål.

Rådhuspladsen er Københavns storbyhjerne med Københavns - og Danmarks - største opbud af neonlysreklamer, og på Industriens Hus er det meste af facaden dækket af reklameskilte.

Pladsen bærer tydelig præg af inspiration fra italienske byers pladser, især torvet og rådhuset i Siena. Men også Piccadilly Circus i London og Times Square i New York har samme funktion – at være byens midte og omdrejningspunkt.

Rådhuspladsen lægger hyppigt fliser til store arrangementer, bl.a. udstillinger, koncerter og storskærmstransmissioner af fodboldkampe. Ved festlige lejligheder bruges den ligeledes som samlingssted, f.eks. ved Copenhagen Pride og nytårsaften. Pladsen bruges også jævnligt til demonstrationer.

### **Metro på Rådhuspladsen**

Den kommende metrostation på Rådhuspladsen får stor betydning for hele området. I efteråret 2009 går nedrivningen af den nuværende sorte busterminal ned og byggeriet af den nye metrostation varer frem til 2018.

Frem til 2018 vil der ikke være HT busdrift på Vestervoldgade ved Rådhuspladsen. Ligeledes vil der være lukket for biltrafik i den periode. Sightseeingbusser og taxaer skal fortsat have mulighed for at komme op i nærheden af Lurblæserne, men de vil skulle vende og køre tilbage ned af Vester Voldgade. Der vil i hele anlægsperioden være arbejdskørsel på Vester Voldgade forbi Rådhuspladsen. I to perioder vil der være meget tung transport og dermed manglende mulighed for anlæg på Vester Voldgade.

Byggepladsens østlige afgrænsning bliver ca. der hvor busterminalen ligger i dag. Som et anderledes "byggepladshegn" forventes der etableret en stribe af containere med forskellige aktiviteter. Det kan være blomsterhandel, miljøboder og toiletter. Der vil således under hele byggeriet være bemandede toiletter over jorden på Rådhuspladsen. Når metrostationen er færdig vil der være underjordiske bemandede toiletter i forbindelse hermed.

Der vil blive etableret cykelparkering i relation til metrostationen og det forventes derfor ikke, at pladsen ved Vartov vil blive belastet med cykler fra metrostationen.

## **5.3 TRAFIK**

Trafikalt er pladsen inddelt i tre dele, med hver sin funktion. Den sydligste del benyttes til parkering for privatbiler, den midterste til turist/sightseeing-busserne og den nordlige del til taxaer og cykelparkering.

Indkørsel til pladsen kan ske fra Farvergade eller fra Vester Voldgade i Lavendelgades forlængelse. Farvergade er ensrettet ind mod Middelalderbyen og Lavendelgade er ensrettet fra Middelalderbyen - begge steder er cyklister dog undtaget.

I Vester Voldgade er der etableret venstresvingbaner ved både Farvergade og Lavendelgades forlængelse.

Udkørsel fra pladsen kan ske til Farvergade i retning mod Middelalderbyen eller til Vester Voldgade (i begge retninger) i Lavendelgades forlængelse og nord for Lurblæseren. Endvidere er der en udkørsel nord for helle med cykelstativer i retning mod nord. Taxaerne har en udkørsel fra den nordligste del af



pladsen, der er reguleret af signalanlægget, der også regulerer fodgængertrafikken over Vester Voldgade.

Hastighedsgrænsen er i hele Middelalderbyen skiltet som 40 km/t zone. I Vester Voldgade er det den generelle hastighedsgrænse på 50 km/t, der gælder på strækningen ud for Vartov.

#### **5.4 PARKERING**

På fortovsstykket nord for Strøget er der ud mod kørebanen placeret et cykelstativ med plads til 15 cykler og et bycykelstativ med plads til 15 bycykler. Antallet af pladser vurderes her at være alt for lavt.

I den nordligste del af selve pladsen er etableret en midterhelle, hvor der er placeret 5 rækker cykelstativer med i alt 86 pladser. Antallet af pladser vurderes ikke at være tilstrækkeligt. Ved Palace Hotel er der på fortovet placeret et cykelstativ med plads til 15 cykler. Ud foran hotellet er der parkeringsforbud. Langs fortovet er der 5 taxaholdepladser med stor aktivitet.

I den midterste del af pladsen ligger to langsgående heller. På de tre sider ud mod Vester Voldgade er der etableret holdsteder for turistbusserne - tidsbegrænset alle dage til timerne mellem 7 og 18 - gældende fra april til oktober. I de øvrige tidsrum er der i alt 18 parkeringspladser i rød zone. Vejstykket mellem de to heller er ensrettet. Langs fortovet er der 8 opmarchpladser til taxa.

Den sydlige del af pladsen er afgrænset af to langsgående heller. Endvidere er der 15 cykelstativpladser og 15 bycykelpladser. Op til hellerne er der 3 x 12 60 graders parkeringspladser i rød zone. Herudover er der 4 pladser ud mod Farvergade, som er reserveret til el-biler, hvor der er installeret elstik til opladning.

#### **5.5 BELYSNING**

Belysningen består i dag af brunmalede, wirehængte københavnerarmaturer med 150W metalhalogen-lyskilde med hvidt lys, som har en god farvegengivelse ( $R_a > 80$ ) og får byrummet til at fremstå i sine sande farver.

Armaturerne er ophængt i gittermaster og facader, og det ønskes at denne løsning bibeholdes over Vester Voldgadedelen af pladsen. Dog må det påregnes, at anlægget skal justeres for at tilpasse det til det nye vejprofil. Armaturerne er sat op indenfor de seneste 1½ år, og er af den type, som Københavns Kommune generelt ønsker over trafikveje i indre by.

Det samlede elforbrug for de 20 armaturer er på i alt 3,36 kW installeret effekt inkl. medregnet tab i forkoblingsudstyr.

#### **5.6 BELÆGNING**

Parkeringsarealer er lagt med brosten af bornholmsk granit. Der er mindre sætninger og åbne fuger, så tilstanden vurderes til middel. Fortovsarealerne er københavnerfortove, der består af fortovsfliser med et skifte chaussésten i mellem fliserne. Enkelte steder ligger der også asfalt. Tilstanden vurderes som god. Kørebaner er belagt med asfalt.

Strøget er i 2008 blevet forbedret for synshandicappede, idet man i fodgængerovergangen mellem Rådhuspladsen og Strøget (helt ned til Kongens Nytorv) har lagt traktilsten i beton i belægningen.

#### **5.7 BEPLANTNING**

Beplantningen på Vartov består i dag af spidsløn (*Acer platanoides*) og røde hestekastanjer (*Aesculus carnea*). Mellem Lavendelstræde og Farvergade er der i 1961 plantet spidsløn (*Acer platanoides*) i parkeringsarealet. Denne beplantning er ikke vurderet bevaringsværdig.

Fra Vestergade til Lavendelstræde står 17 røde hestekastanjer, de fleste plantet i 1902 eller 1954, og enkelte i 2001. Træernes vækstvilkår og sundhedstilstand er generelt dårlig. Enkelte træer, primært fra 2001, har dog en god sundhedstilstand.

#### **5.8 MILJØ OG KLIMA**

Der er ikke registreret noget særlig forurening på området. Der er udarbejdet støjdiagrammer for området. Disse er vist i i helhedsanalysen af Metropolzonen. Der er også udarbejdet en vindanalyse, der viser at der er en del vind på pladsen, der skal tages hensyn til i planlægningen af områdets udformning. Disse findes under downloads.

## **5.9 GEOTEKNIK**

Der er ikke foretaget jordbundsanalyser på pladsen. Da der er ikke er nogen synlige lunger eller andet der indikerer dårlige jordbundsforhold vurderes bæreevnen dog som værende god nok til den fremtidige brug. Såfremt der skal laves underjordiske tiltag, skal der laves lokale geotekniske undersøgelser, hvor der skal graves dybt. Omfanget af eventuelle lokale undersøgelser vil blive vurderet senere i projektforslaget.

## **5.10 LEDNINGER**

Ledningsplaner findes under downloads.

## **5.11 ARKÆOLOGI**

Københavns Bymuseums arkæologiske afdeling har foretaget en arkivalsk kontrol af området, der afslører, at pladsen ligger i et område med høj arkæologisk interesse. Arealet udgør en del af Vartov Kirkegård, der blev anlagt omtrent 1666, da Vartov Hospital flyttede til sin endelige placering. I 1728 blev kirkegården udvidet, kirkegården blev nedlagt i 1760.

Det vides fra tidligere undersøgelser på lokaliteten, at begravelserne ligger lige under belægning.

Københavns Bymuseums arkæologiske afdeling vil derfor ønske at udføre arkæologiske undersøgelser forud for anlægsarbejdets igangsættelse på lokaliteten i henhold til museumslovens, lov 473, § 27.

Københavns Bymuseum vil derfor udbede sig oplysninger, såsom graveplaner, tidsplan, budget for samlet anlægsarbejde m.m. vedrørende projektet således, at et budget kan udarbejdes, og karakteren af det arkæologiske arbejde fastlægges, før jordarbejderne påbegyndes. Derved undgås en evt. standsning af jordarbejderne jf. Museumslovens jf. § 27 stk. 2.

## **7. PLANMÆSSIGE FORUDSÆTNINGER**

### **7.1 Helhedsplan for Vester Voldgade**

### **7.2 Helhedsanalyse af Metropolzonen**

### **7.3 Kommuneplan 2009**

### **7.4 Metropol for mennesker**

### **7.5 Tilgængelighed for alle**

### **7.6 Designmanualer**

### **7.7 Agenda 21**

## **7.0**

Opgaven skal løses inden for de rammer, der udstikkes med helhedsplanen for Vester Voldgade og helhedsanalysen af Metropolzonen. De øvrige planmæssige forudsætninger findes i deres fulde udgave under downloads.

Pladsen er offentlig vej og er ikke omfattet af fredninger. Dette gælder også Lurblæserne, men det vurderes dog at søjlen ikke kan flyttes pga. dens skrøbelighed.

Lokalplanen og byplaner er tilgængelige på Københavns Kommunes hjemmeside.

Området er omfattet af lokalplan nr. 152 gældende for "Strøget", byplan nr. 72 samt byplan nr. 39. Ingen af planerne har bindinger af nævneværdig betydning for pladsen.

### **7.1 HELHEDSPLAN FOR VESTER VOLDGADE**

Helhedsplanen er udarbejdet af Grontmij Carl Bro, Cobe og GHB landskabsarkitekter i maj 2009. Planen indeholder analyser af hele Vester Voldgade og tilstødende pladsers eksisterende forhold (herunder pladsen ved Vartov). Helhedsplanen programmerer gadens fremtidige forløb samt pladserne, herunder belægning, beplantning, belysning og funktioner. Den trafikale fredeliggørelse af Vester Voldgade er planlagt til anlæg 2010-2011.

### **7.2 HELHEDSANALYSE AF METROPOLZONEN**

Helhedsanalysen er udarbejdet af Gehl architects i 2008. Analysen blev udarbejdet med afsæt i en ideopgave fra 2007, hvorefter det blev besluttet at gennemføre en helhedsanalyse af metropolzonen i forhold til trafik, bevægelse og anvendelse. Den indeholder en kortlægning af det nuværende byliv samt kvantitative opgørelser af trafik og bevægelsesstrømme og analyser af de trafikale funktioner og forbindelser.

### **7.3 KOMMUNEPLAN 2009**

Kommuneplanen fra 2005 skal fornyes i 2009. Kommuneplan 09 er forelagt økonomiudvalget og andre politiske udvalg i København og er ikke godkendt politisk på tidspunktet for konkurrencens udskrivning.

Kommuneplanen 2009 rummer en vision for København, der bygger på de fire ben :

- 1 Den dynamiske by
- 2 Den bæredygtige by
- 3 Byen for alle
- 4 Byen ned til vandet

Metropolzonen, hvori pladsen ved Vartov indgår, er en del af afsnittet den "Den dynamiske by". Her står bl.a. at området skal løfte København op på et nyt niveau ved at skabe bedre sammenhæng i området omkring Rådhuspladsen, Tivoli og Hovedbanegården. For at indfri dette mål gives der mulighed for markante nye bebyggelser i Metropolzonen, hvilket der dog ikke er mulighed for på pladsen ved Vartov.

I Kommuneplan 09 forslaget er der ikke udlagt nye cykelstier eller cykelruter i området. Vester

Voldgade er udlagt som bydelsgade. Konkurrenceområdet er i øvrigt ikke omtalt i Københavns Kommuneplan 2009.

#### **7.4 METROPOL FOR MENNESKER**

Metropol for mennesker er Københavns Kommunes vision for bylivet i 2015. Visionen er at blive verdens bedste by at leve i. Visionen omsættes i tre mål, der har overskrifterne "mere byliv for alle", "flere går mere" og "flere bliver længere". Det betyder at hverdagsbylivet skal prioriteres højere, at byen skal være mere attraktiv for fodgængere og at byrummene skal være attraktive at bruge hele året rundt.

#### **7.5 TILGÆNGELIGHED FOR ALLE**

"Tilgængelighed for alle" er overskriften på Teknik- og Miljøforvaltningens tilgængelighedspolitik. Politikken beskriver, hvordan København skal være en fysisk tilgængelig by, hvor borgerne har reel bevægelsesfrihed og nemt kan færdes overalt. Eksisterende barrierer i byrummet skal nedbrydes, og det skal sikres, at der ikke skabes nye barrierer i forbindelse med ombygning af gader og pladser.

#### **7.6 DESIGNMANUALER**

##### **Belysningsstrategi**

Københavns Kommunes belysningsstrategi beskriver kommunens ønsker i forbindelse med nye belysningsprojekter. Der skal være et godt samspil mellem grund- og effektbelysning. Grundbelysningen skal skabe sikkerhed, tryghed og tilgængelighed i byen på et bæredygtigt grundlag. Målsætningen er at mindske CO<sub>2</sub>-udslippet med mindst 20 % inden 2015.

##### **Byrum og parker**

Københavns Kommune har en række overordnede bestemmelser for hvilke materialer, der skal anvendes i byen. De er samlet i "Designmanual for byrum og parker 2007".

Designmanualen indeholder gældende standarder for byrumsinventar, belysning, belægning osv.

Designprodukter, der anvendes i byens rum, skal overholde følgende krav:

- 1 have høj kvalitet i design, såvel æstetisk som funktionelt herunder have indtænkt drift og renhold.
- 2 være slidstærke, robuste og kunne tåle slidtage fra mennesker, vind og vejr.
- 3 have indtænkt bæredygtighed og være sikkerhedsmæssigt forsvarlige.
- 4 have høj tilgængelighed især for handicappede.

#### **7.7 AGENDA 21**

"København som verdens miljømetropol" er Københavns Kommunes Agenda 21-plan, der beskriver, hvordan København skal løse de miljø- og klimaudfordringer, som byen står over for. Ambitionen er, at København i 2015 skal være kendt som den af verdens hovedstæder, der har det bedste storbymiljø.

Agenda 21-planen udpeger fem områder, hvor der er behov for en større indsats:

1. Forankringen af miljøindsatsen hos borgerne skal styrkes.
2. Københavns Kommune skal gå forrest ved i praksis at vise miljøvejen.
3. Klimaindsatsen skal styrkes, bl.a. gennem fremme af bæredygtig transport og byudvikling.
4. Luftkvalitet og støjniveau skal forbedres, så københavnernes sundhed ikke skades.
5. Fremtidige vandressourcer, biologisk stabile vandområder og biologisk mangfoldighed skal sikres.

## **8. KONKURRENCETEKNISKE BETINGELSER**

Konkurrencen er en åben international projektkonkurrence. Konkurrenceforslaget skal afleveres senest den **1. september**. kl. 13. Konkurrencesproget er dansk og engelsk.

Download pdf for at læse de fulde konkurrencetekniske betingelser.