

BYRUM OG FORBINDELSER I VALBY SYD

Analyser og Indsatser - et værktøj for byudvikling i Valby Syd





BYRUM OG FORBINDELSER I VALBY SYD

Indledning.....	5
Problemstilling.....	6
Valby's egenart.....	8

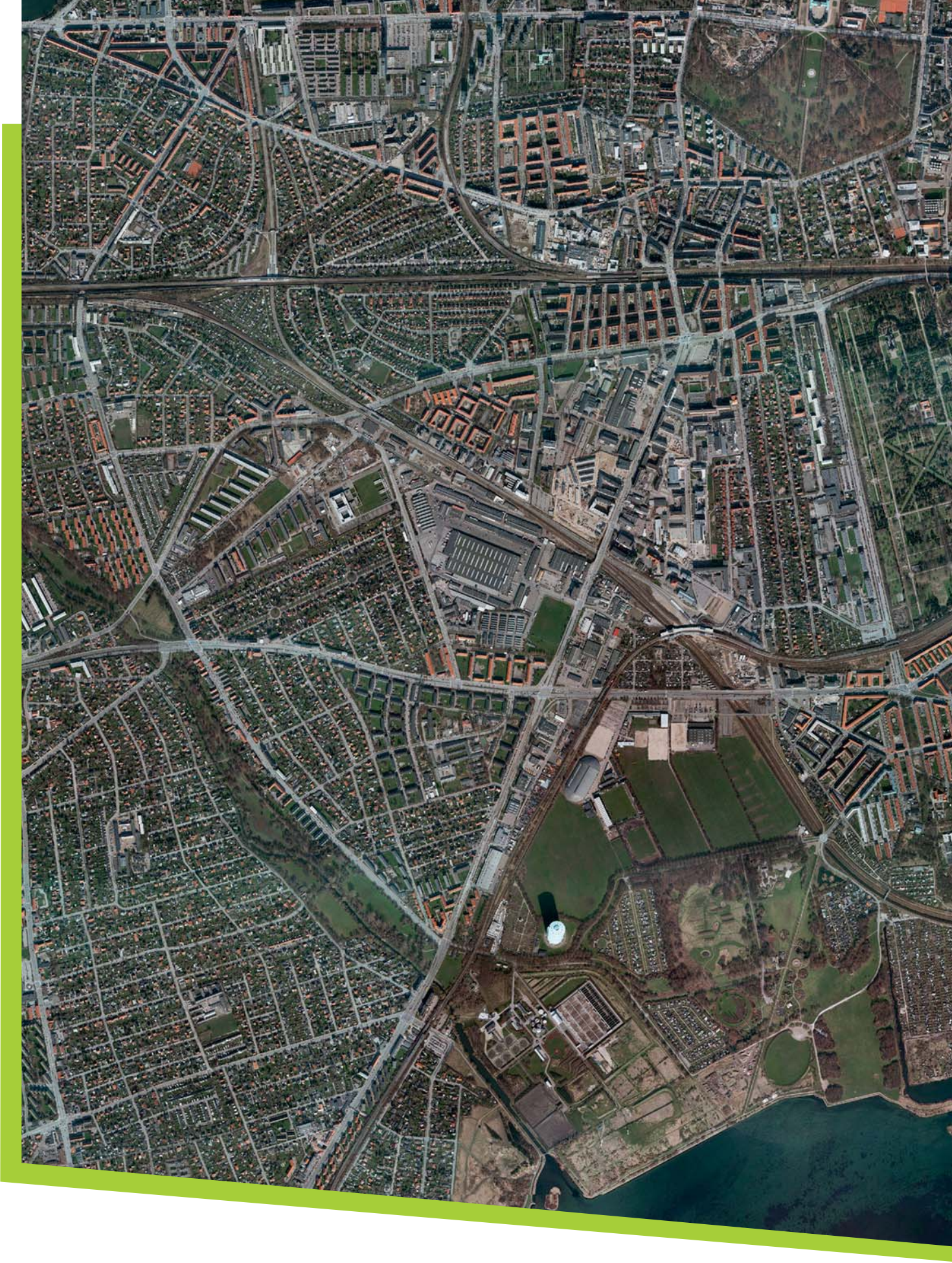
AKTUELLE UDVIKLINGSPROJEKTER.....10

ANALYSE & KORTLÆGNING

Kort1: Forudsætninger.....	14
Kort2: Sammenhæng/blødeforbindelser.....	16
Kort3: Aktivebyrum.....	18
Kort4: Mødesteder/vartegn/attraktioner.....	20
Kort 5: Indsatser: Missing links og fokusområder.....	22

INDSATSER & DETALJESTUDIER

Torveporten - Følager: Strøggade som bindeled	26
Gl. Køge Landevej.....	27
Krydset Folehaven - Ellebjergvej / Gammel Køge Landevej.....	28
Toftegårds Plads	28
Forbindelsen Gåsebæk - Grønttorvsområdet.....	29
"Tre-bro" underføringen.....	30
Gang- og cykelbro over baneterrænet	31
Forbindelse Valby Idrætspark - Folehaven-kvarteret	31
Forbindelse til Åmarken Station	32
Trekronergade forbindelsen forbedres.....	32
De regionale veje, gadetræer, fortove og kryds.....	33
Ny legemuligheder som erstatning for boldbanerne ved Torveoprtten.....	34
Poppelstykket som bindeled	36
Kulbanevej og Ringstedbanen	38
Adgang til Vigerslev Allé Station	38
Sjælør Station - plads og forbindelse over Vestre Kirkegård	39
Adgang til Vestre Kirkegård	39





BYRUM OG FORBINDELSER I VALBY SYD

Indledning

Formålet med denne rapport er at sikre et grundlag for at skabe gode sammenhæng mellem de store byudviklingsområder i Valby Syd samt mellem områderne og de offentlige og private servicefunktioner i de udbyggede dele af Valby. Det er hensigten, at Valbys levende bymiljø i nord skal vokse ud til de gamle industrigrunde i syd, og at de nye byområder udvikles med udgangspunkt i menneskers behov og forudsætninger. Ved at skabe bedre byrum og et sammenhængende net af forbindelser gives bedre muligheder for bevægelse i hverdagen, hvor flere går, cykler, løber, eller inviteres til ophold udendørs i byens fælles rum. Dette understøtter flere af kommunens politikker for bæredygtighed, byliv og sundhed - Miljømetropolen, Metropolen for mennesker og Længe Leve København.

Valby er præget af store trafikårer og af udstrakte industriområder, der har bidraget til bydelens udvikling, men i dag opdeler bydelen. Industriområderne er næsten alle under omdannelse, og her ligger en mulighed for at sikre sammenhænge og tilføje flere "farver" til de "grå pletter" i bymiljøet i Valby Syd. Trafikårerne er under udbygning, og risikoen for, at den nuværende barriereeffekt forstærkes, er stor. Derfor gælder det her om at integrere overgange i trafik anlæg og sikre forbindelser og sammenhænge mellem byomdannelsesområderne og deres omgivelser.

I Københavns Kommunes arkitekturpolitik fastslås det, at der skal tænkes byliv, før der tænkes byrum, og byrum, før der tænkes huse. I de nye byomdannelsesområder Valby Syd gøres dette ved at bygge videre på eksisterende muligheder som f.eks. sport og fitness i Valby Idrætspark eller ved at skabe nye, evt. midlertidige tilbud, som det er intentionen i Grønttorvsområdet.

Det er en vekselvirkning mellem gode byrum og den bæredygtige by, der kan byde på variation og flere oplevelser, f.eks. ved håndtering af regnvand, sol- og vindenergi som integrerede dele af bebyggelsen.

Rapporten indeholder forslag til indsatser i bydelen, og vil således fungere som inspirationskatalog og fundament for det videre samarbejde mellem kommune, grundejere og borgere. Rapporten er endeligt et dynamisk arbejdsredskab, der udvikles og revideres i takt med beslutninger om konkrete plan- og anlægstiltag.

Problemstilling

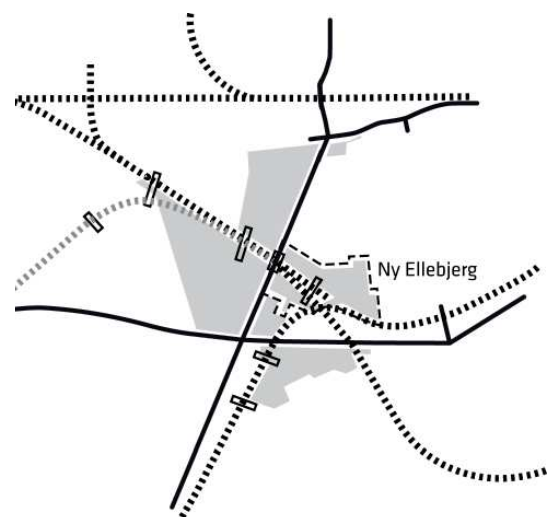
De aktuelle udviklingsprojekter i Valby Syd - FL Smidth, Ny Ellebjerg-området, Grønttorvsområdet samt Kulbanevej, Popelstykket og Valby Idrætspark - og store trafikale anlægsarbejder - giver behov for at se på sammenhænge og overgange i bydelen.

Den forestående byudvikling i Valby og på Carlsberg skaber behov for at udvikle den trafikale infrastruktur. Der er derfor udarbejdet et forslag til trafikstrategi for Valby. Strategien slår bl.a. fast, at byudviklingen gør det nødvendigt at udvide Gammel Køge Landevej, hvorved vejens barriereeffekt forstærkes.

Bydelen Valby er som tidligere nævnt allerede i dag stærkt præget af overordnede trafik anlæg, som giver god adgang til Valby, men samtidig giver lokale adgangsproblemer, idet de skaber barrierer i bydelen. Måske af samme grund er der færre, der cykler i Valby, end i andre bydele. Valby har et udviklet stisystem med karakteristiske over- og underføringer af veje

og baner i stibroer og -tunneller. Dette træk kan bygges videre på - Det skal prioriteres at skabe flere og kønnere bro- og tunnelforbindelser, at sanere hegn og fjerne uhensigtsmæssige barrierer, samt skabe mangfoldige byrum, der beriger byen og giver mulighed for, at alle kan deltage.

Det er et mål i planlægningen at byudviklingsområderne og de eksisterende boligområder betjenes bedst muligt med offentlig og privat service: skoler, institutioner for børn, unge og ældre, butikker, genbrugspladser, idrætsanlæg, grønne områder og kollektive trafikterminaler, herunder især S-togsstationer. Det håndteres blandt andet gennem handlingsplanerne for de 5 store byudviklingsområder, herunder Valby Syd.

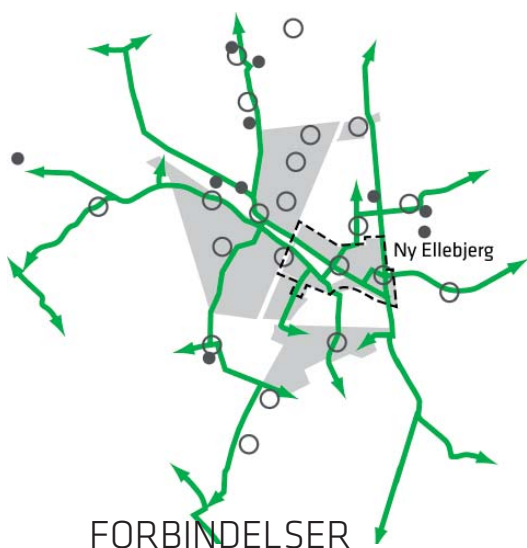


BARRIERER

Eksisterende barrierer er jernbanerne og de store veje - her ønskes nye passager på tværs

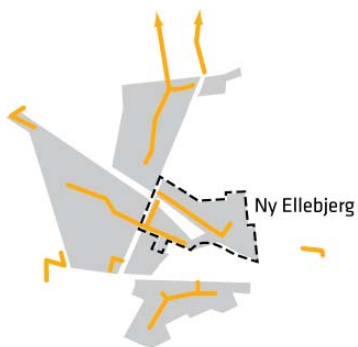
Rapporten 'Byrum og forbindelser i Valby Syd' har stort fokus på at skabe trygge og trafiksikre forbindelser mellem besøgs- mål og oplande, og den har derfor også dannet grundlag for input til 'Handlingsplan for Valby Syd'.

I de enkelte projekter bør byrummet, og særligt mødet mellem bygning og terræn, tegnes med særlig omhu, så mulighed for byliv optimeres f.eks. med forhaver eller butiksudstilling.



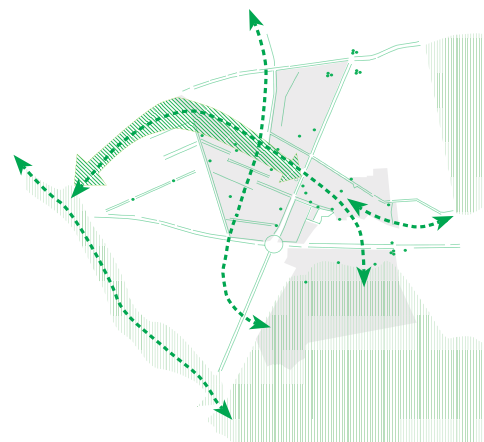
FORBINDELSER

Nyt net af forbindelser med skoler, attraktioner og grønne områder forbinder Valby



STRØG

Nye bymæssige strøg i udbygningsområderne



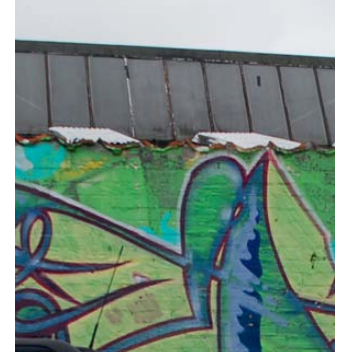
ALLEER OG PARKSTRØG

Den grønne struktur styrkes med parkkile, alleer og grønne forbindelser

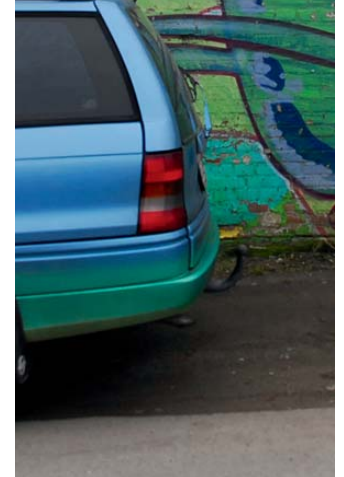


Personlighed

Foto: Thomas Angermann



En by i byen



Idræt



Grønt

Valbys egenart

Valby er i dag en opdelt bydel, hvor de afgrænsede kvarterer i sig selv er meget ensartede, men fremtræder med hver deres karakter. Anvendelse, ejerformer, bebyggelsernes højde og karakteren af friarealer og bebyggelsesplaner er meget forskellig.

Den blandede anvendelse, adgang til friluftsliv og boliger i forskellige prisklasser sikrer mangfoldighed og gør Valby til en veldefineret by i byen. Valbys historie, med spor af både landsby og ældre industri, skal respekteres og bygges på i den videre udvikling af bydelen. Samtidig er der en kerne med stærk lokal identitet i det centrale Valby.

Barrierer som jernbaner, store veje og lukkede industriområder samt gamle hegn gør dagligdagen vanskelig, når service, skoler og offentlig transport skal benyttes. Med bedre lokale stiforbindelser vil områderne kunne komplettere hinanden, og bydelen vil hænge bedre sammen og bliver styrket i sin identitet.

Et interessant træk ved Valby er de markante lokale terrænforhold, f.eks. langs jernbanen mellem Enghave og Valby Station og ved Sjælør Boulevard og Vestre Kirkegård. Her er store højdeforskelle, der samtidig med, at de er kraftige barrierer også indeholder potentiale som fremtidige herlighedsværdier i form af solvendte terrasser, trapper eller ramper, udsigtspunkter og grønne skrænter. Det kunstige terræn ved jernbaneskrånninger og broer giver også mulighed for grønne sammenhæng og udsigter, som bør fremhæves ved Valbys udvikling.

Valby har betydelige herlighedsværdier i den grønne struktur med store parker som Søndermarken og Valbyparken samt Vestre Kirkegård. Kalveboderne, kysten med Tippen og Harrestrup Å er potentialer, der bør udvikles.



AKTUELLE UDVIKLINGSPROJEKTER



Den Røde By

Områdefornyelsen
Gl. Valby

Carlsberg

Toftegårds Plads

FL.
Smidth

Kulbanevej

Grønttorvs-
området

Ny Ellebjerg
- området

Sjælør Station

Poppelstykket

Harrestrup Å

Valby Idrætspark

Valby Strand

Carlsberg	Lokalplan 432: Rammelokalplan med detaljerede bestemmelser for et mindre område op mod Frederiksberg Kommune er endeligt vedtaget 2009.
Områdefornyelsen Gl. Valby	Fra 2010 til 2015 vil områdefornyelsen realisere en lang række fysiske, sociale og kulturelle projekter med udgangspunkt i kvarterplanen og i konstant dialog med borgere fra kvarteret.
Toftegårds Plads	2011 - 2018: Valby Moves - et borgerdrevet, midlertidigt byrumsprojekt. En permanent renovering af pladsen: Projekt / lokalplan forventes sat i gang i 2016, med anlægsstart tidligst i 2018, efter Cityringen er færdig og skøjtebanen igen kan etableres på Kongens Nytorv.
FL. Smidth	Lokalplan 391: Endeligt vedtaget 2008.
Nye Ellebjerg-området	Lokalplan 448: Endeligt vedtaget 2010.
Grønttorvsområdet	Lokalplanforslag: I offentlig høring fra den 18. maj til den 18. august 2011
Poppelstykket	Lokalplanarbejde forventes igangsat.
Den Røde By	Lokalplanarbejde igangsat.
Valby Idrætspark	Området skal ifølge Kommuneplan 2009 og budget 2011 udvikles som idrætsområde med mulighed for at indpasse andre funktioner samt mindre butikker med tilknytning til idrætsfunktionerne.
Sjælør Station	Konkrete byggesager + evt. fremtidig helhedsplan for området ved stationen og nordfor skal igangsættes.
Kulbanevej	Lokalplanarbejdet igangsættes 2011.
Harrestrup Å	I forbindelse med Budget 2012 bliver det undersøgt om åen kan åbnes op.
Valby strand	Valbyparken kan få en ekstra attraktion med badestrand, når det tværkommunale samarbejde om at forbedre vandkvaliteten i åen og Kalveboderne udmøntes i virkeligheden.

(status : april 2011)



ANALYSE / KORTLÆGNING

På de følgende sider kan du se overvejelser om og kortlægning af de forudsætninger, vi arbejder med, samt et samlet fremtidsbillede af sammenhæng og byrum, der vil skabe rammer for et velfungerende Valby Syd med gode forudsætninger for livskvalitet.

Kort 1 beskriver de udfordringer, Valby Syd står overfor, som en del af den store byomdannelse, der skal forgå i bydelen. Kort 2- 4 beskriver visionen for forbindelse og byrum i Valby Syd: Sammenhæng, Aktive byrum og Attraktioner. Og til sidst opsummeres på kort 5 forslag til indsatser, i forbindelse med den videre byudvikling af Valby Syd.



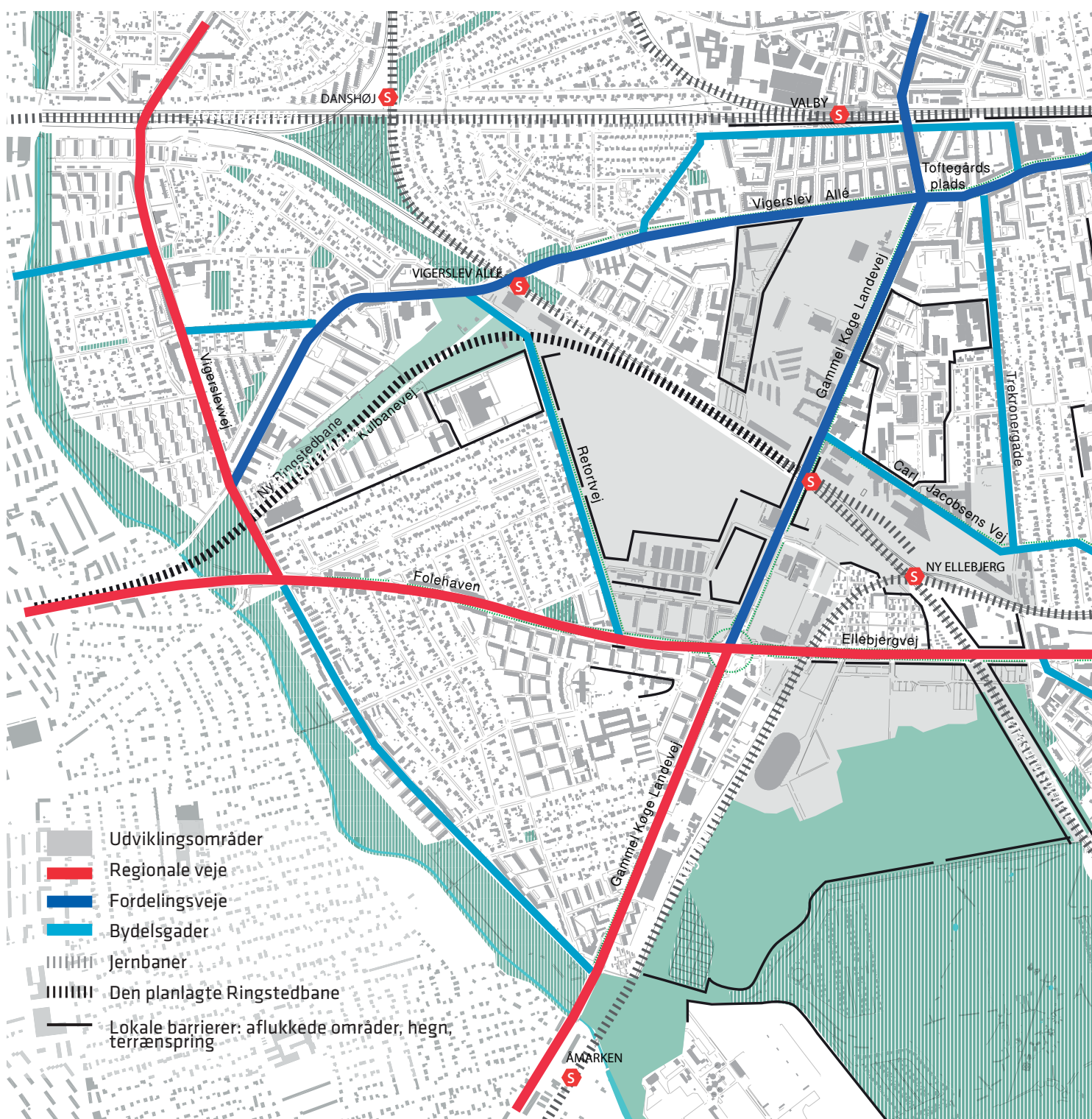
Kort 1: Trafikale forudsætninger

Valby er en opspaltet bydel. De mange store veje og jernbaner opdeler Valby i kvarterer af meget forskellig karakter, som ofte er monofunktionelle i sig selv. Handel, service, arbejdspladser, institutioner, skoler, og forskellige boligformer samt adgang til herlighedsværdier er ujævnt fordelt. Valbys mangfoldighed vil bedre komme til sin ret, hvis der kan skabes bedre forbindelser mellem kvarterer.

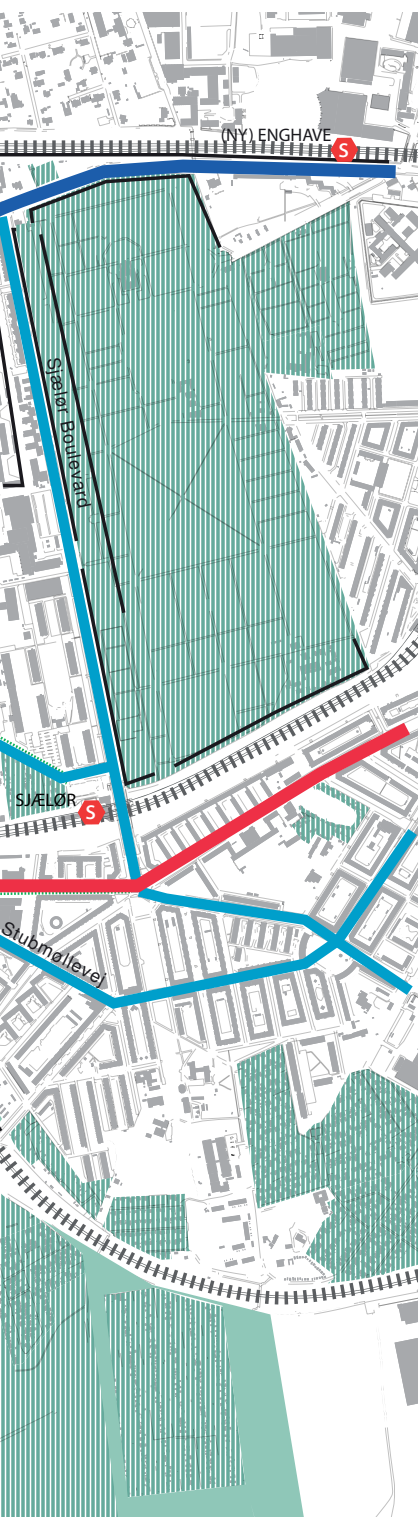
Barrierer skal overbygges eller fjernes. Fodgængere og cyklister skal have genveje at vælge. Den grønne mobilitet fremmes ved at gøre det nemmere at nå skoler, stationer og andre mål i bydelen.

Det bliver trygkere at færdes, hvis gående og cyklister får et attraktivt og sammenhængende indre net af stier og ikke tvinges til at færdes langs de store trafikåre. Der kan skabes sammenhæng mellem områdernes tilbud af lokale byrum og attraktioner / service sådan, at lokale gåture bliver mere lokkende og varierede.

Også de gamle industri- og erhvervsområder er med til at splitte bydelen, med store indhegnede enheder uden offentlig adgang. I udviklingsområderne (de grå områder på kortet forneden) bliver det muligt igen at fjerne hegn og overvinde lokale barrierer. Vestre Kirkegård, Valbys østlige nabo, blev



i sin tid anlagt med indgange kun ind mod byens centrum. Nu er byen for længst vokset forbi. Der skabes nye indgange fra vest til området for Valbys borgere, da kirkegården har store rekreative værdier. Andre områder er også præget af gamle hegn, der bare har fået lov at blive, uanset deres tilstand og mangel på funktion.



Kort 2: Sammenhæng / bløde forbindelser

Med forventningerne om et øget antal gennemkørende biler i fremtidens Valby er det endnu vigtigere at analysere og prioritere forbindelser på tværs af Valby samt at kortlægge muligheder for behagelige opholds- og pauserum, for at opnå kommunens målsætninger om at flere går mere, flere bliver længere og flere vælger cyklen frem for bilen.

Andelen af cyklister er lavere i Valby end gennemsnittet i Københavns andre bydele. For at opnå Københavns Kommunes målsætning om, at 50 % af borgerne cykler til og fra arbejdet eller skolen, skal der skabes bedre, grønne og mere direkte forbindelser for cyklister. Der skal planlægges trygge alternative ruter til de større trafikerede veje som f. eks. Gammel Køge Landevej, samt overvejes et kvalitetsløft for fodgængere og cyklister i selve trafikkorridorerne. For eksempel med

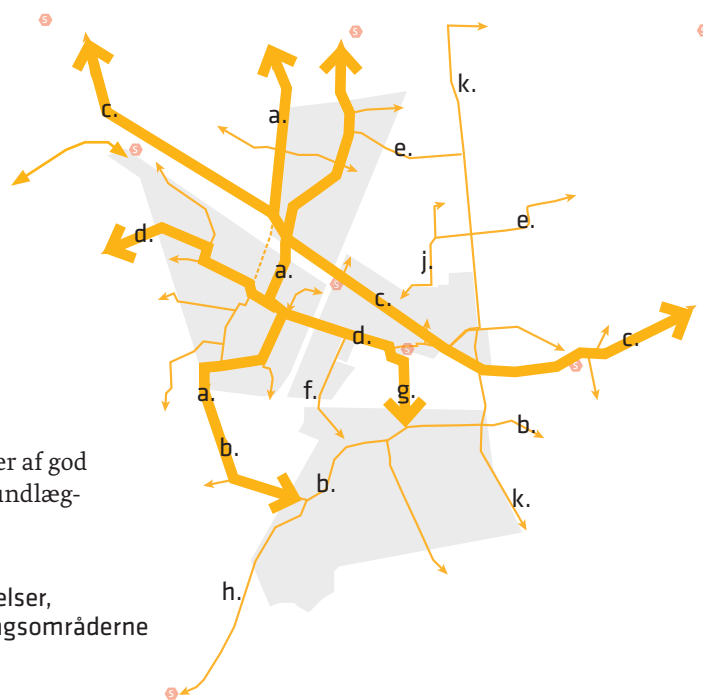
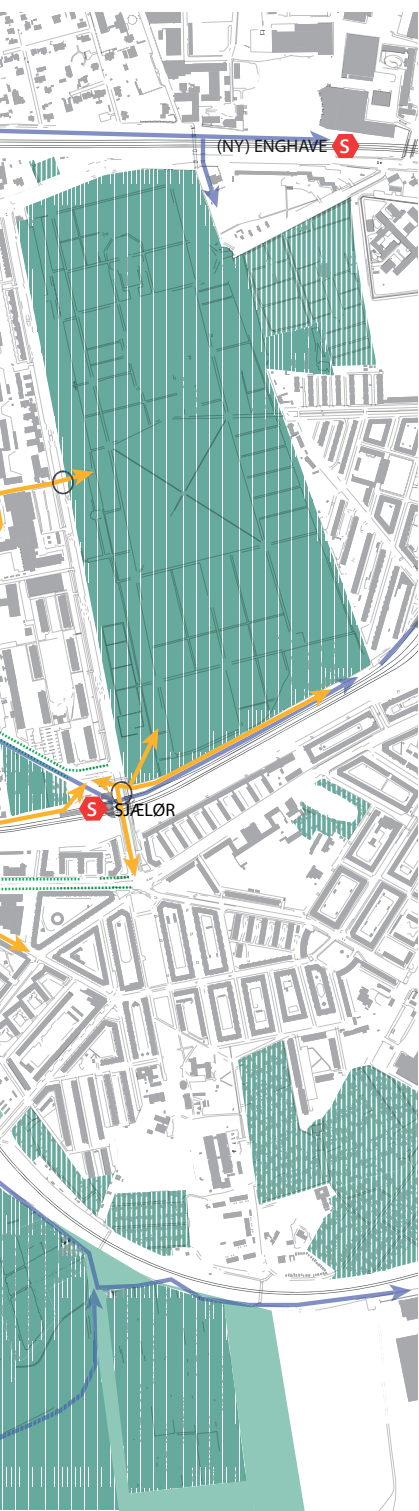
allébeplantning, rabatter eller støjafskærmning.

Byudviklingen giver behov for nye genveje inde fra den ny bebyggelse til eksisterende stationer for at udnytte stationsnærheden. Gamle institutioner, virksomheder og stationer har bagsider, der bør vendes til forside, med nye indgange og adgangsstier.

Fra et groft trafiknet med store industrienklaver bliver det nødvendigt at sikre et fintmasket, bymæssigt stinet.

Valby er velforsynet med offentligt transport, men der bør også satses på lokal offentlig trafik f. eks. i form af en buslinje igennem og på tværs af udbygningsområderne. Dette vil fremtidssikre både projekterne og de eksisterende boligområder i Valby syd.





Net af stier

Interne trygge og sikre stier af god kvalitet er en del af det grundlæggende hverdags-byrum

— Gang og cykelforbindelser, hovedtræk i udbygningsområderne

Vigtige fremtidige forbindelser

- Nord-sydforbindelse, skolesti mod Valby Langgade - *Grøn forbindelse*
- Sydlig tværforbinding fra Kirsebærhaven, Blommehaven til Valby Idrætspark og videre mod Kgs. Enghave - *Grøn forbindelse*
- Tværforbinding, Carl Jacobsens vej - Høffdingsvej
- Central tværforbinding over Kulbanevej - Grønttorvet - Ny Ellebjerg Station og Trekronergade
- Nordlig tværforbinding igennem Vestre Kirkegård og FLS-området
- Nord-sydforbindelse, Poppelstykket over Ellebjergvej, via tunnel til Valby Idrætspark
- Nord-sydforbindelse, Ny Ellebjerg Station - Pilestykket over Ellebjergvej til midtpunkt i Valby Idrætspark og ny bebyggelse her
- Stationsforbindelse i parkomgivelser fra Idrætsparken til Åmarken Station
- Nord-sydforbindelse ved Ny Ellebjerg, lokal forbindelse over eksisterende legeplads
- Nord-sydforbindelse i Trekronergade forbedres ved tunnel under bane og kryds med Ellebjergvej og forbindes til Valbyparken samt cykelruten til lufthavnen - *Grøn forbindelse*

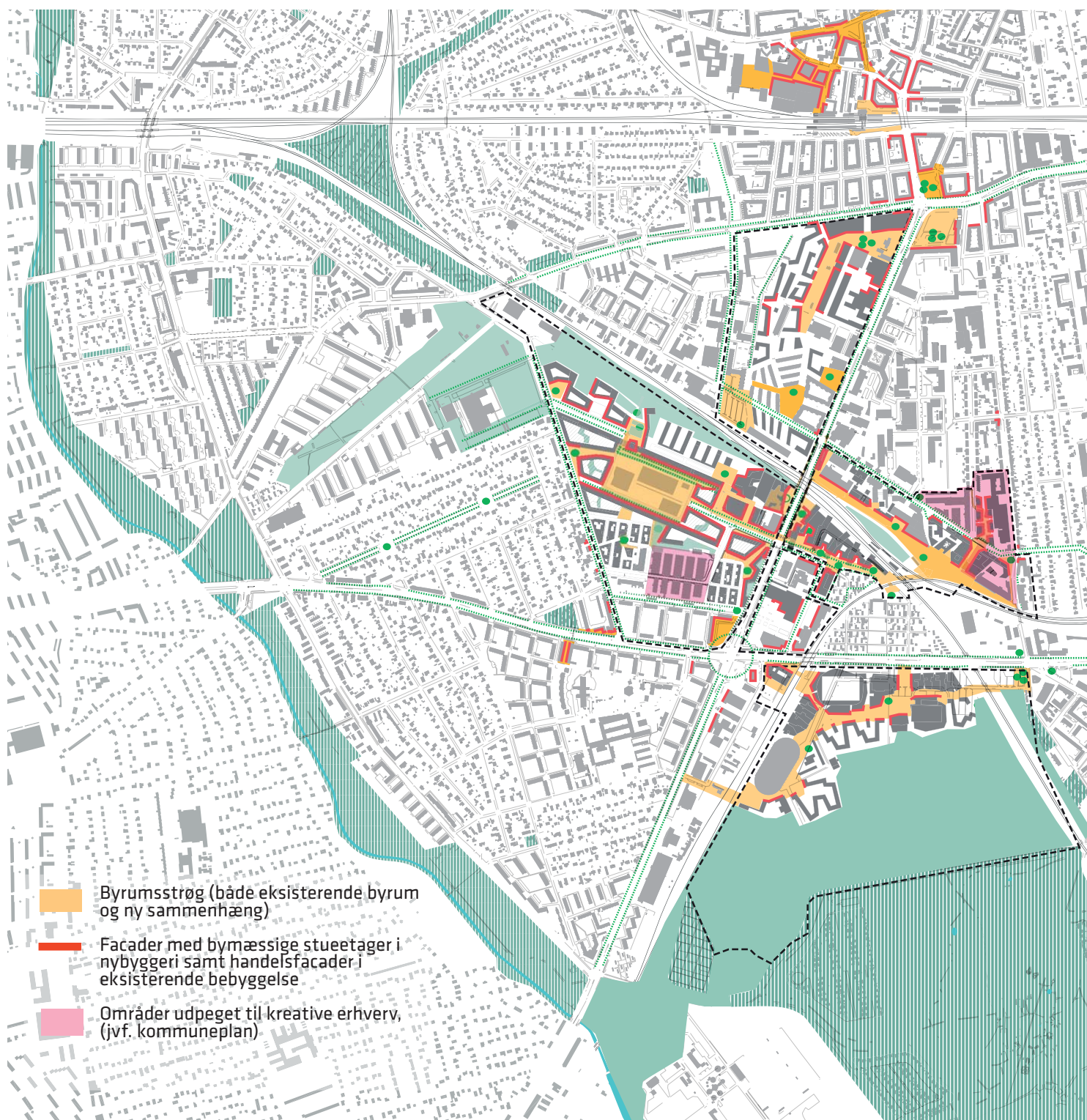
Kort 3: Aktive byrum

Valby er i dag hovedsageligt butiksforsynet med butikkerne i det centrale Valby og i Spideriet. Der findes lokale, mindre indkøbsmuligheder. Intentionen er, at der etableres et bymæssigt strøg i Valby Syd med en koncentration af detailhandelsmuligheder ved Følger - Torveporten. Strøget skal både tilgodese indkøbsbehovet hos de 10.000 nye Valbyborgere og hjælpe med at forbinde de nye udviklingsområder. Samtidig skal butikkerne bidrage til at skabe mere byliv og dermed tryggere forbindelser til og fra Ny Ellebjerg station.

3 ud af de 10 områder udpeget til kreative erhverv i Kommuneplan 2009 ligger inden for Ny Ellebjerg- og Grønttorvsområderne. Disse områder til kreative erhverv kan være med

til at skabe et grundlag for alternative oplevelser, aktivitet og liv i den kommende byudvikling. Midlertidighed er et grundvilkår for mange kreative tiltag. Genbrug af eksisterende bygninger og omgivelser samt en etapevis udbygning med plads til midlertidighed, eksperimenter og kreativt virke kan fremme en positiv byudvikling med lokalt ejerskab.

Bymæssige strøg: I de nye udviklingsområder er det vigtigt, at der skabes en bymæssighed langs udvalgte strøg og forbindelser samt ved strategiske hjørner. Et middel til dette kan være fleksible stueetager, åbne facader og kantzoner som overgange mellem de private og offentlige rum. Service og publikumsorienterede aktiviteter kan indtage disse

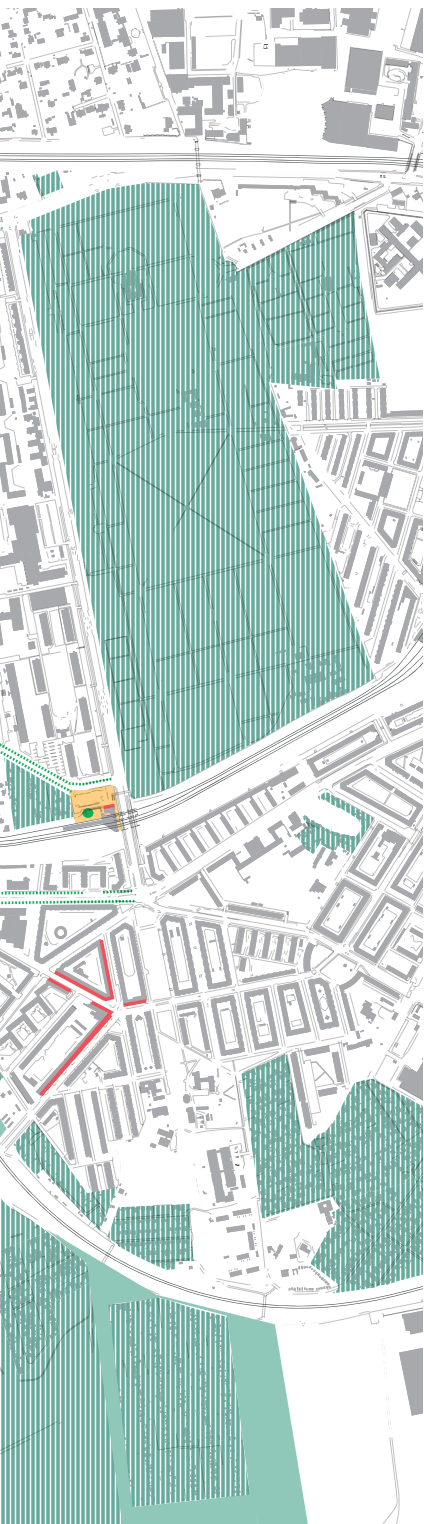


stueetager successivt og samles langs disse fodgængervenlige forløb (sekvenser af byrum og stier) samt på strategiske hjørner ved forbindelser og knudepunkter.

Blandet bebyggelse: Langs hovedstrøgene bør aktiviteterne i de fleksible stueetager og anvendelsen i de overliggende etager være af varieret art, så der sker noget hele døgnet, og der skabes et trygt og oplevelsesrigt byrum.

Grønne strukturer: Byrumsoplevelser er også grønne. De grønne strukturer skal fornemmes som sammenhængende forløb ind i byen, i form af parkstrøg, alleer eller grønne stiforløb. Biologisk mangfoldighed giver oplevelse af dyreliv

og årstidens lyde. De grønne strukturer er vigtige som sammenhængende spredningskorridorer især for dyreliv. Lokal håndtering af regnvand (LAR) kan ledsage de grønne strukturer. Anlæg med LAR giver mulighed for at gøre regnvejrsdage til gode oplevelser.



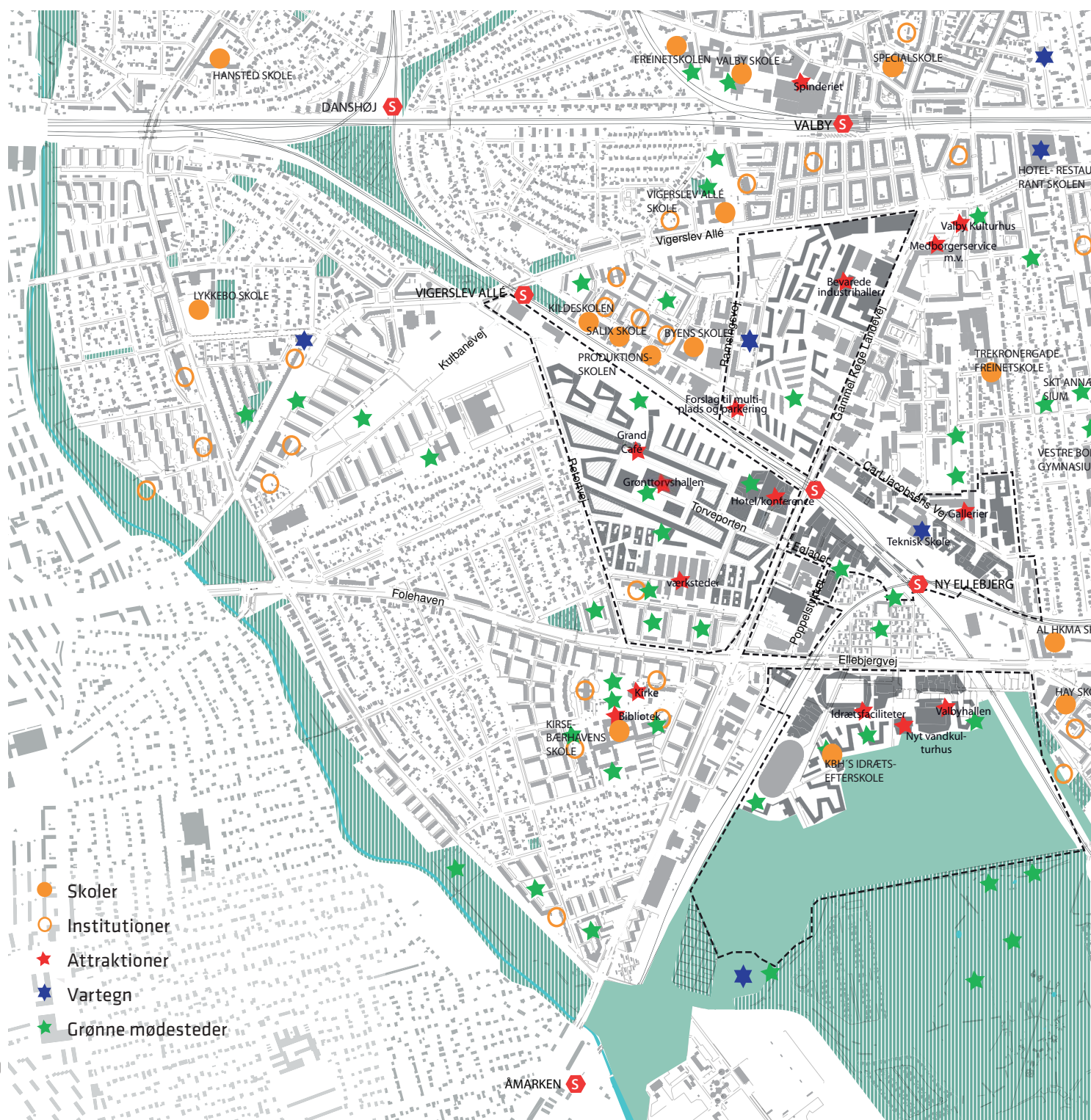
Kort 4: Attraktioner

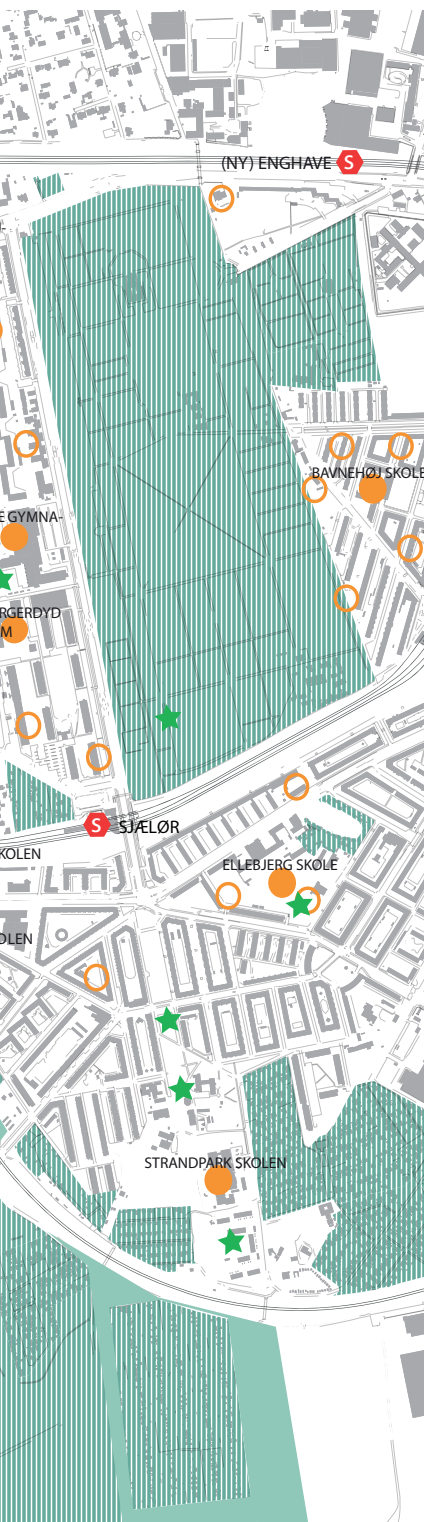
Valby Syd indeholder flere attraktioner af kulturel eller kommerciel art. Skoler, institutioner samt attraktioner, knudepunkter og grønne lommer er støttepunkter for bevægelse og byliv. Her er der større sandsynlighed for at finde andre mennesker og venner, samt mulighed for, at uplanlagte møder mellem forskellige mennesker og kulturer kan finde sted.

Der findes også vartegn, som kan bevares og medvirke til at styrke Valby Syds identitet. Vartegnene skaber gode muligheder for at fremhæve det unikke i Valby Syd og kan bruges som generator og opstartslokaler i fremtidens byudvikling (f.eks. Sukkertoppen og industrihallerne i FL. Smidth.)

Valby indeholder flere gymnasier og folkeskoler samt et antal private skoler og mange institutioner, der dog er placeret udenfor udviklingsområderne. Såvel attraktioner som skoler og institutioner, stationer mv. skal kunne nås via indbyggende forbindelser, sikre krydsninger af trafikerede veje og smukke jernbanebroer og tunneler.

Ny attraktioner af både lokal og regional art skal indføres i udbygningsområderne, for at forbedre integrationen af de nye områder.





Skoler og institutioner

Skoler og institutioner til betjening af de ny bebyggelser ligger udenfor udviklingsområderne. Dette medfører krav om gode "bløde forbindelser" for fodgængere og cyklister til naboområderne.

- Skoler
- Insitutioner

Vartegn og attraktioner

De ny byområder skal integreres i de omkringliggende bykvarterer med bymæssighed og attraktioner, der skaber nye genveje og forbindelser i bydelen.

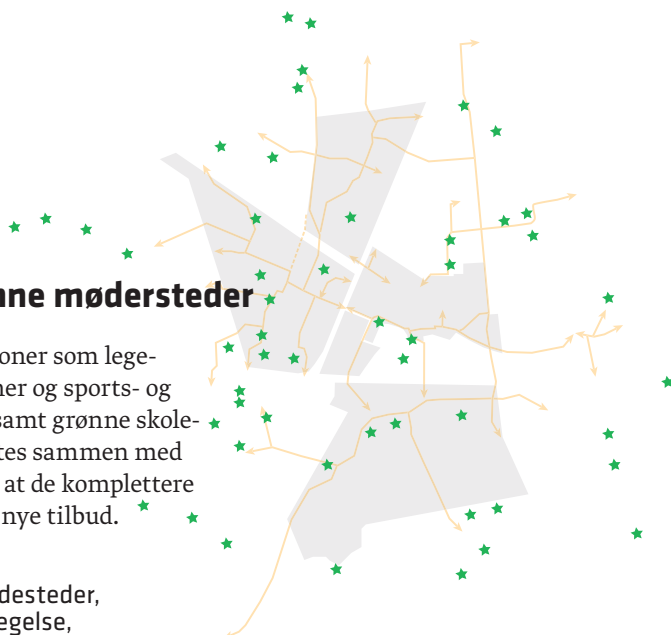
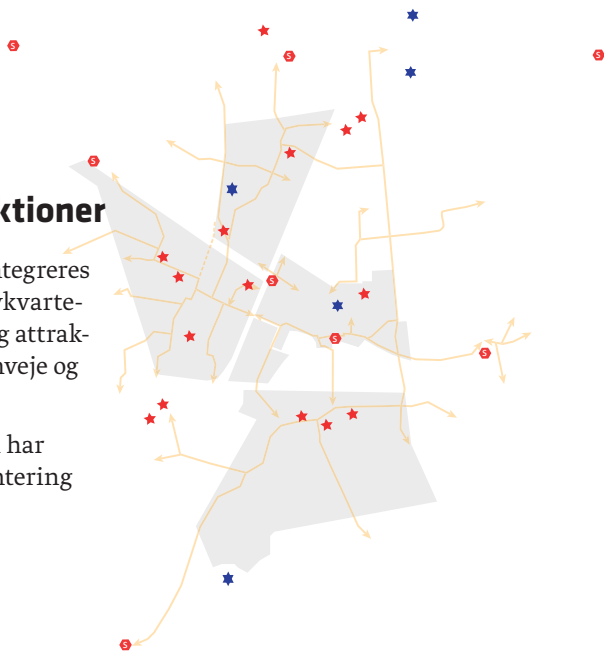
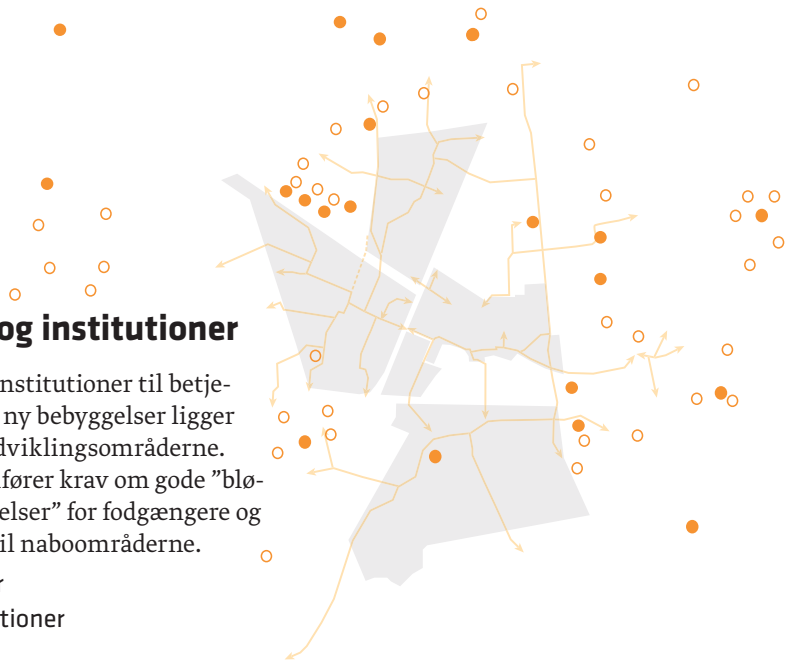
De eksisterende vartegn har betydning for både orientering og identitet.

- ★ Attraktioner
- ★ Vartegn

Leg og grønne mødesteder

Grønne attraktioner som legepladser, boldbaner og sports- og motionsanlæg samt grønne skolegårde skal knyttes sammen med stinettet sådan, at de kompletterer eksisterende og nye tilbud.

- ★ Grønne mødesteder, leg og bevægelse, idræt



Kort 5: Fokusområder og 'Missing links'

Denne analyse har været udgangspunkt for en prioritering, som er en del af Valby Bydelsplan 2009, der omfatter de indsatser, grønne forbindelser og mødesteder etc., som lokalt vurderes som de vigtigste.

Indsatserne indebærer ikke handlepligt, der er ikke indtænkt økonomi, og de strækker sig over såvel offentligt som privat ejede områder og veje. I det omfang, der udarbejdes lokalplaner, foreslås det at forslagene i denne analyse indarbejdes.

Denne analyse har også fremhævet nogle steder uden for de kommende lokalplanområder, "missing links" i stinetet, hvor der er udfordringer i at forbinde på tværs af bl.a. de store trafikårer eller hvor områder trænger til en kærlig hånd.

Indsatserne kan grupperes i forskellige typer, f. eks:

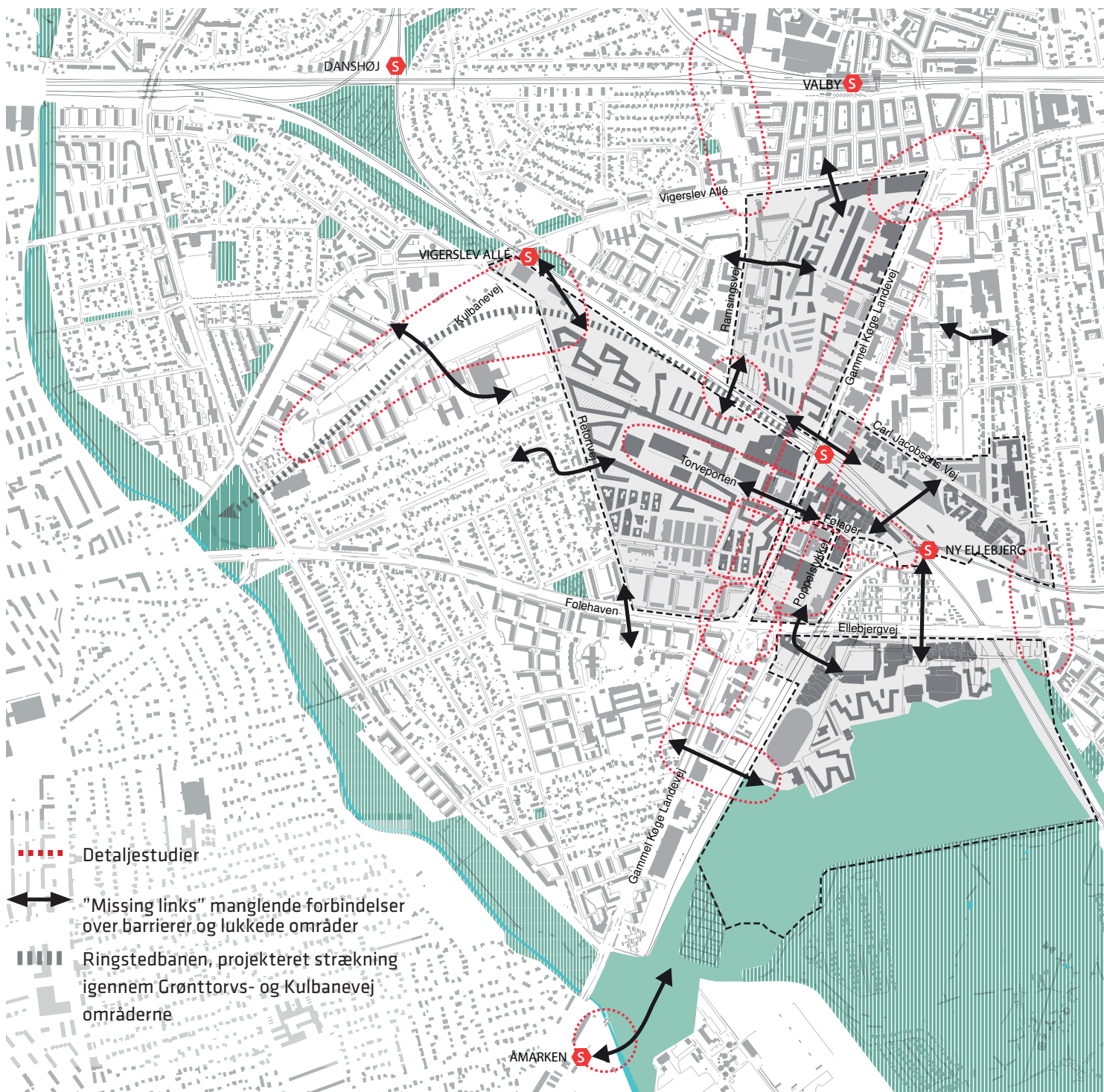
Områder hvor der skal skabes forbindelse og nytænkes byrum: f.eks. Følager-Torveporten, Gammel Køge Landevej, Toftegårds Plads, Sjælør Boulevard-Vestre Kirkegård.

Bedre stationsadgang: Vigerslev, Åmarken og Ny Ellebjerg Stationer.

Eksisterende passager, der skal opgraderes eller videreføres: f. eks ved Strømmen / Trekronegade og Skolestien ved Lyshøjgårdsvej - Valby Langgade.

Udvikling af grønne strukturer og stiforløb.

Udformning af hovedtrafikårens kanter for bløde trafikanter: f. eks. - Gammel Køge Landevej, Ellebjergvej, Retortvej og Folehaven.



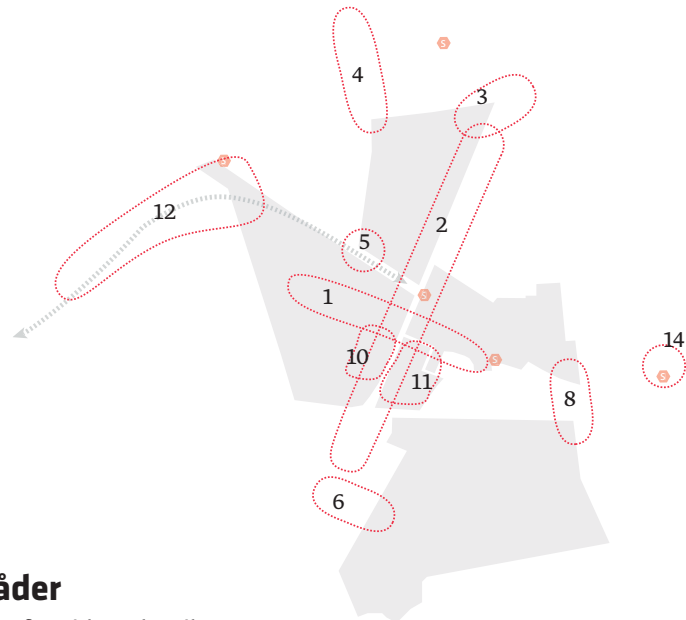
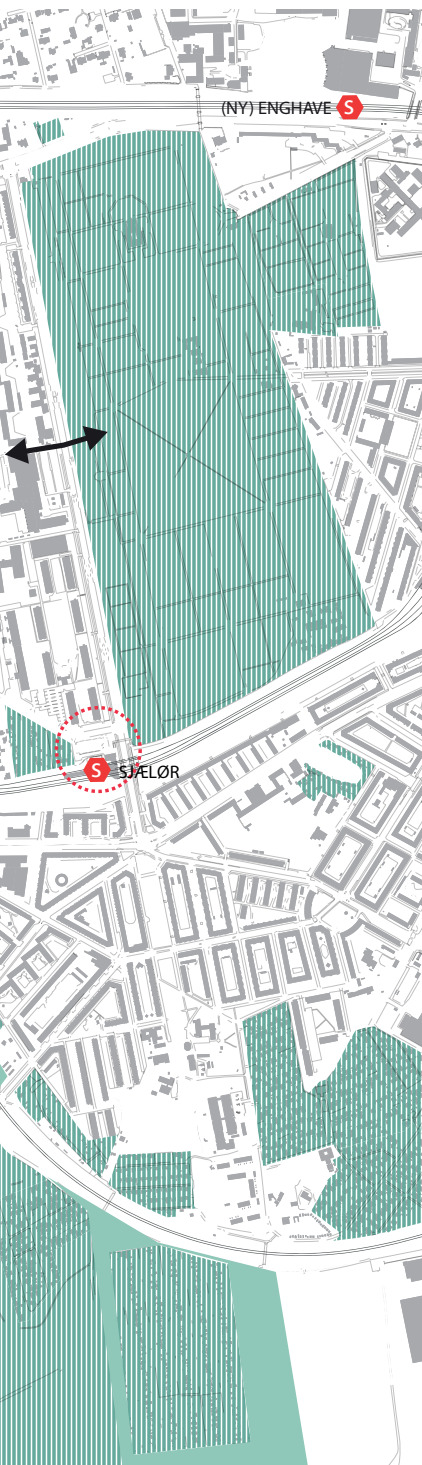
Forslag til indsatser til udvikling af byrum og forbindelser

1. Strøggaden Torveporten- Følager - bindeled mellem udviklingsområderne. ***
2. Gl. Køge Landevejs udformning.*
3. Toftegårds Plads, fremtidig og midlertidig udformning.
4. Gåsebæk-Grønttorv-Valbyparken, stiforbindelse.
5. Stiforbindelse over baneterrænet, mellem Grønttorvet og FL Smidth. *
6. Øst-vest forbindelse Valby Idrætspark-Folehavekvarteret, under Køgebanen*
7. Forbindelse til Åmarken Station.
8. Opgradering af byrum og forbindelser ved Trekronegade-Strømmen
9. Folehaven-Ellebjergrvej stikrydsninger:
a) Poppelstykket, b) Pilestykket * og c) Retortvej ***
10. Erstatning af boldbanerne ved Torveporten. *
11. Poppelstykket, kommende områdeudvikling og forbindelse mod syd. **
12. Omlægning af de centrale grønne områder ved Kulbanevej. **
13. Adgangen til Vigerslev Allé Station. **
14. Sjelør Station, fornyelse af forplads og forbindelser over Sjelør Boulevard.

* Indsatser / missing links er indarbejdet i en lokalplan

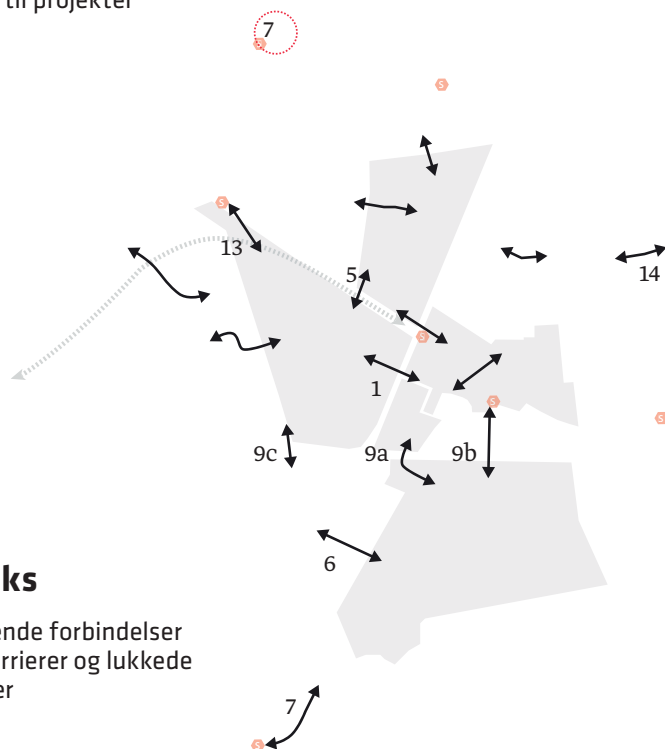
** Indsatser / missing links, hvor der er igangsat en lokalplan

*** Indsatser / missing links, der indgår i en udbygningsaftale



Fokusområder

- Områder for videre detailstudier til projekter



Missing links

- ↔ Manglende forbindelser over barrierer og lukkede områder



INDSATSER OG DETAILSTUDIER

For at sikre sammenhængen mellem udviklingsområderne og de umiddelbart tilgrænsende områder er identificeret forskellige typer af strategiske indsatsområder i 14 konkrete forslag på kort 5. I det følgende afsnit er nogle af undersøgelserne allerede gennemført og andre foreslås indarbejdet i forbindelse med den fremtidige planlægning af Valby Syd.

GENERELT OM GENNEMFØRELSE:

Udbygningsaftaler: Regler i planlovens § 21b åbner mulighed for, at en grundejer kan tage initiativ til en frivillig aftale med kommunen om at bidrage til udbygningen af infrastruktur i de tilfælde, hvor grundejeren finder det hensigtsmæssigt i forhold til udnyttelse og benyttelse af en ejendom. Mulighederne for at indgå en frivillig udbygningsaftale med grundejerne om infrastrukturanlæg undersøges i forbindelse med de enkelte projekter.



INDSATS 1: STRØGGADEN TORVEPORTEN - FØLAGER

Bindeled mellem udviklingsområderne - Grønttorvsområdet og Ny Ellebjerg



Visualisering af strøget i Følager fra Gammel Køge Landevej hen mod stationen.
(Tegnestuen Vandkunsten)

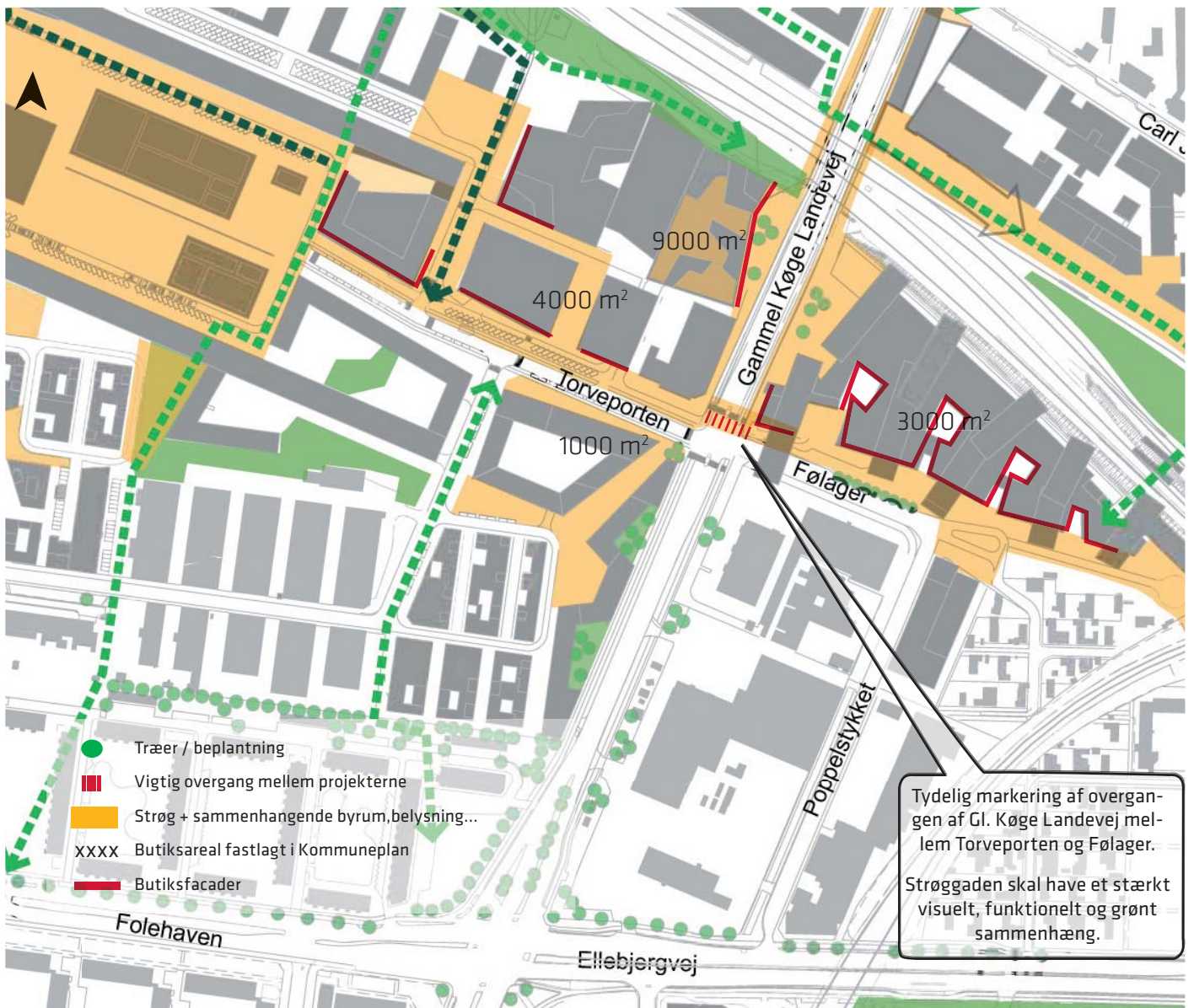
Den gode trafikale tilgængelighed, stationsnærheden og de foreslåede udlæg til detailhandel underbygger, at der skabes særligt interessante og velfungerende arkitektoniske byrum her. Målet er, at Torveporten-Følager planlægges som et sammenhængende byrum på tværs af Gammel Køge Landevej samt forbindelsen fra krydset op mod broen over banearbejdet. Torveporten og Følager skal sammen med krydsningen ved Gammel Køge Landevej fremstå som et samlet hele - bymæssigt og arkitektonisk.

Forbindelsen til Ny Ellebjerg station skal betones og markeres synligt på begge sider med gadebeplantning og

belysning. Via blandt andet Poppelstykket skabes forbindelse til Valbyparken.

I strøget kan et grønt anlæg til lokal håndtering af regnvand (LAR) indbygges, med relation til den historiske Gåsebæk, der engang løb ved Følager.

Der skal være kontakt og godt udsyn mellem Torveporten og Ny Ellebjerg station. Bearbejdningen af krydset ved Gl. Køge Landevej kræver særlig opmærksomhed. Strøget kobler sig på Gåsebæk-Grønttorvforbindelsen, med en ny forbindelsesord-syd over baneterrænet.



INDSATS 2: GAMMEL KØGE LANDEVEJ

Gl. Køge Landevej, fordelingsgade og forbindelse

Gammel Køge Landevej er fordelingsgade. Trafikken forventes at blive forøget fra 24.000 biler til 42.400 i døgnet ved fuld udbygning af Carlsberg og Valbys udviklingsområder. Ønsket er samtidig at skabe bedre forhold for cyklister og fodgængere, som i dag er pladsmæssigt presset og har utrygge forhold.

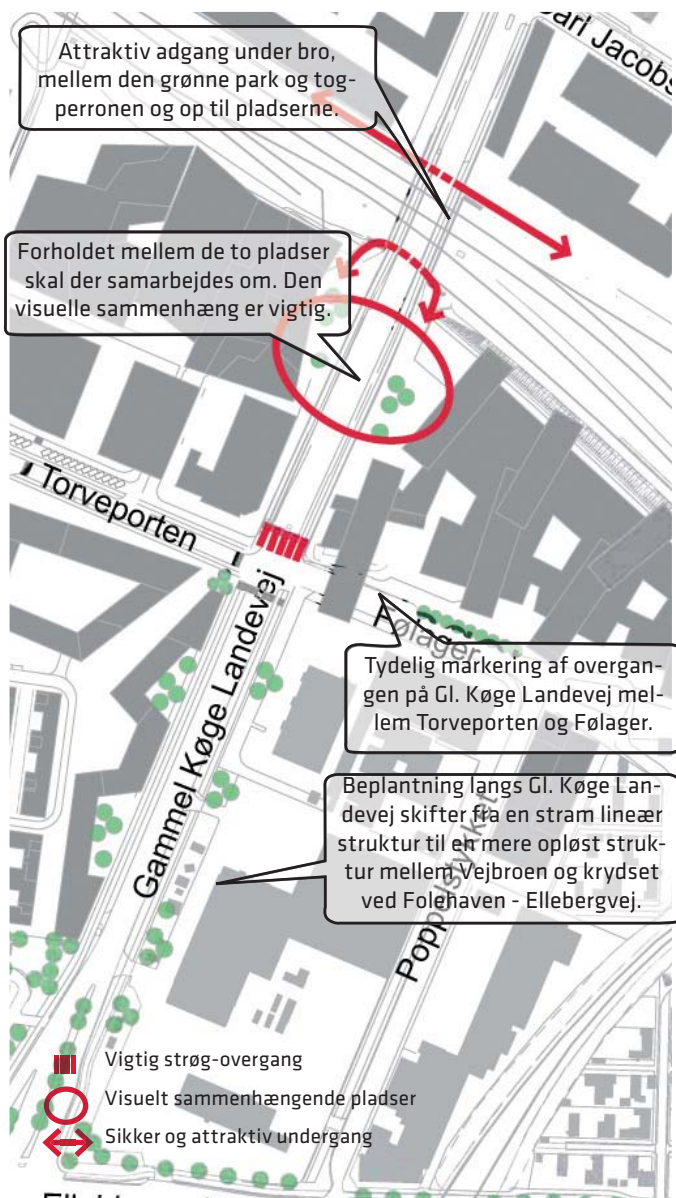
Strækningen er særdeles markant med sit lige forløb og historiske beplantningsmotiv. Gammel Køge Landevej ønskes fastholdt som en strukturerende grøn hovedakse.

Der er få krydsningsmuligheder på Gl. Køge Landevej, så mange vil være tvunget til at færdes langs med vejen for at nå en overgang eller et stoppested. Det er også tit den eneste og korteste vej over banerne.

Vejens karakter kan være mere som et vigtigt trafikstrøg, end en egentlig strøggade. Vejen må ikke reduceres til en rå trafikkorridor og bør begrønnes og bearbejdes, så den opleves tryk for alle trafikarter,

Gammel Køge Landevej's grønne struktur

Historiske set har Gammel Køge Landevej haft en markant grøn profil. Desværre fik træerne elmesyge og blev derfor fældet. Der blev genetableret vejtræer langs Gammel Køge Landevej nord for baneterrænet op til Toftegårds Plads i forbindelse med udbygning af FL Smidth-området og en omlægning syd for krydset ved Folehaven / Ellebergvej. Strækningen mellem baneterrænet og krydset har ikke fået så stort en indsats og med en forventet stigning i trafik på vejen, vurderes der ikke at være plads til at etablere vejtræer på denne strækning. Derfor foreslås, at der i forbindelse med udbygningen af Grønttorvsområdet, Ny Ellebjerg og Poppelstykket arbejdes med en "grøn lomme"-løsning på private grundarealer.





Luftfoto af Folehave-kvarteret - rundkørselen Folehaven/Gammel Køge Landevej set fra nordøst, år 1950

Krydset Folehaven - Ellebjergvej/ Gl. Køge Landevej

Krydset kan ses som en ankomst til København. Det skal være et bymæssigt kryds, der både siger velkommen til København samtidig med at det skaber et trafikalt hierarki, der hjælper både biltrafik, cykler og gående til at komme igennem.

Krydset i dag er præget af, at hvert hjørne er udformet forskelligt, og pladsen er svær at orientere sig i, især for de bløde trafikanter.

Formålet er - uden at lave om på trafikken - at skabe et kryds, der både signalerer, at man er på vej ind mod København, og at pladsens rammer udformes, så at den hænger sammen.

Den løsning vi foreslår, er at der arbejdes med et sammenhængende grønt udtryk i alle krydsets fire hjørner. Det kan for eksempel markeres med store træer.



Forslag om at fastlægge grønne arealer krydset rundt, for at skabe et markant grønt trafikalt byrum

INDSATS 3: TOFTEGÅRDS PLADS



Tofttegårds Plads i dag, bruges til parkering og kørkortsprøver

Tofttegårds Plads, fornyelse og midlertidigt projekt

Tofttegårds Plads er et vigtigt bindeled mellem udviklingsområderne i Valby Syd og det Centrale Valby. De trafikale udfordringer har gjort det vanskeligt at finde den endelige form på den plads, som der allerede er afholdt en konkurrence om udformningen af.

Lokaludvalget står nu for et projekt til midlertidig udformning af pladsen: "Valby Moves" er et forsøg med lokal styring af pladsens brug til daglige aktiviteter og større arrangementer. Dette vil være med til at afklare pladsens muligheder og brugernes og bydelens behov og interesser til stedet. På denne måde vil den endelige plan for pladsens fornyelse, efter 2018, blive mere kvalificeret.



Tofttegårds Plads: opfordring til borgerdeltagelse



Borgerne deltog ivrigt med ideer før konkurrencen i 2007. Fra en workshop i Kraftverket, en af attraktionerne ved pladsen.

INDSATSER 4-7: GÅSEBÆK-GRØNTTORV FORBINDELSEN



Skolevejen "Ramsingsvej"

Bedre stiforbindelse mellem Sydlige og Centrale Valby

Med byudvikling i det Sydlige Valby er der behov for at opgradere forbindelserne for gående og cyklister under Roskildebanen, vest for Valby Station, i centrale Valby, og videreføre den helt ned til Valbyparken, som en af de eneste alternative ruter mellem det centrale Valby og Valby Syd.

Gåsebæk - Grønttorvet-forbindelsen er en stirute, som delvist allerede eksisterer og som starter i Frederiksberg Kommune ved Roskildevej / Dalgas Boulevard / Borgmester Fichers Vej. Herefter føres den ad Gåsebækvej på tværs af Valby Langgade, via Porcelænsstien, stien bag Vigerslev Skole, og videre ad Ramsingsvej og standses af Ringbanen mod syd, men støder til Valbyruten mod øst-vest.

Ved byudvikling af Grønttorvsområdet vil en videreførelse af ruten mod syd, på tværs af Ringbanen, skabe en skolesti, der kan sikre en god forbindelse til flere folkeskoler og privatskoler og mellem det sydlige og centrale Valby, samt til parkområdet og det kommende byudviklingsområde i Valby Idrætspark.

Syd for Grønttorvsområdet strækkes forbindelsen over Folehaven og forbi Kirsebærhaven, via Blommehaven over Gl. Køge Landevej med en ny krydsning, igennem en ny tunnel under Køge-banen og til Valby Idrætspark.

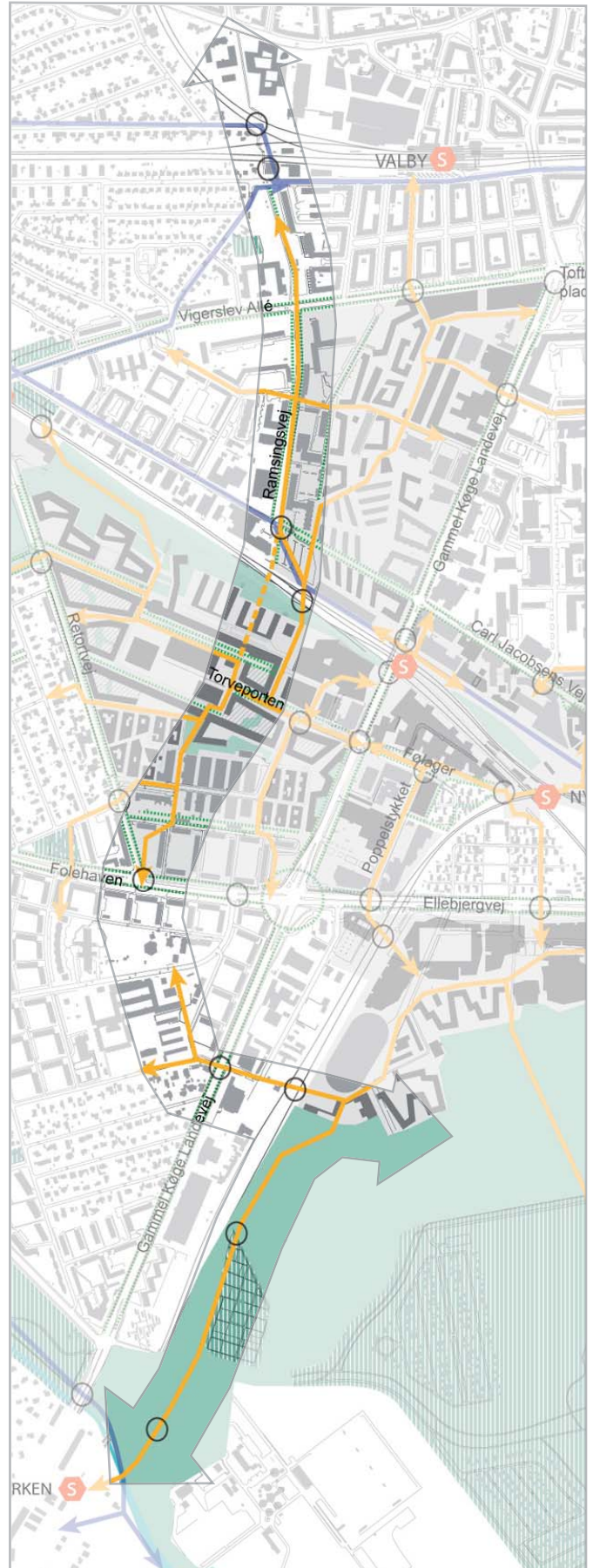
Forbindelsen som helhed vil give et fredeligere alternativ til at færdes langs Gl. Køge Landevej, både for lokale og regionale brugere. Forløbet bør samtidig udvikles som en grøn korridor for rekreation og dyreliv.

De fleste af strækningerne er anlagt, men trænger til cykelstier eller træbeplantning eller oprydning af forældede hegn for bedre udnyttelse af de eksisterende friarealer som et grønt strøg. Flere krydsningspunkter kræver forbedring.

Belysning af stiforløb og især tunneler er vigtig, den skal være god, og gerne kreativ. Overflødige og skæmmende hegn bør fjernes for at give et mere trygt og velplejet indtryk.

Krydsningspunktet ved Folehaven skal bearbejdes i detalje for at skabe bedst mulige forhold for de bløde trafikanter og øge tilliden til trafikmiljøet, sådan at flere vover at gå eller cykle på tværs af denne trafikbarriere.

Stiforløbet har store rekreative potentialer ved at der allerede er store grønne grunde op til stien, skolegårde og





Stiforløbet passerer Kirsebærhavens Skole og Bibliotek, Kirke, legeplads og boldbane...



Stien ved Vigerslev Allé Skole

legepladser, som kan sammenlægges, åbnes og plejes med større kvalitet, så der dannes et mere bymæssigt grønt strøg. Dette gælder især de tre strækninger langs Freinets skolen, Vigerslev Allé Skole og Kirsebærhavens Skole.

Ramsingsvej, den sydlige del af nord-syd-koblingen (privat fællesvej), er meget bred. En ny træbeplantning her vil kunne markere en ny byrumsakse, fremhæve en forbedret sammenhæng nord-syd.

Gåsebæk - Grønttorv-forbindelsen er tillagt stor betydning lokalt og er med i både Valby Bydelsplan 2009, Trafikstrategi for Valby, Kvarterplanen under Områdefornyelsen Gamle Valby og i arbejdet med Tilgængelighedsrute 4 Valby. Et projekt til fornyelse af Porcellænsstien og "tre-bro" underføringen bør forberedes som et større projekt, hvor der afsættes midler til forundersøgelser og forprojekt for at afklare forudsætninger, mulige løsninger, samarbejdspartnere og finansiering.



Tre-bro underføringen vest for Valby Station

Indsats 4: "Tre-bro" underføringen

Fornyelse af tre-bro underføringen mellem Gåsebæksvej og Lyshøjgårdsvej er nødvendig for at skabe en tryk og tilgængelig sti. Den er meget usikker på grund af blandingen med hurtige cyklister på et snævert, mørkt og uoverskueligt stiareal.

Indsatser ved banekrydsningerne:

- (4.) En gennemgribende fornyelse af "tre-bro" underføringen mellem Gåsebækvej og Lyshøjgårdsvej.
- (5.) En ny bro eller tunnel ved Ringstedbanen / Ringbanen til Grønttorvsområdet
- (6.) En ny tunnel under Køge-banen, adgang mellem Folehavekvarteret og Valby Idrætspark.



Centrale Valby, ved krydset Gåsebækvej-Valby Langgade



En af Valbyparkens mange herlighedsværdier



Reference: Stibro i grønne omgivelser over motorvej



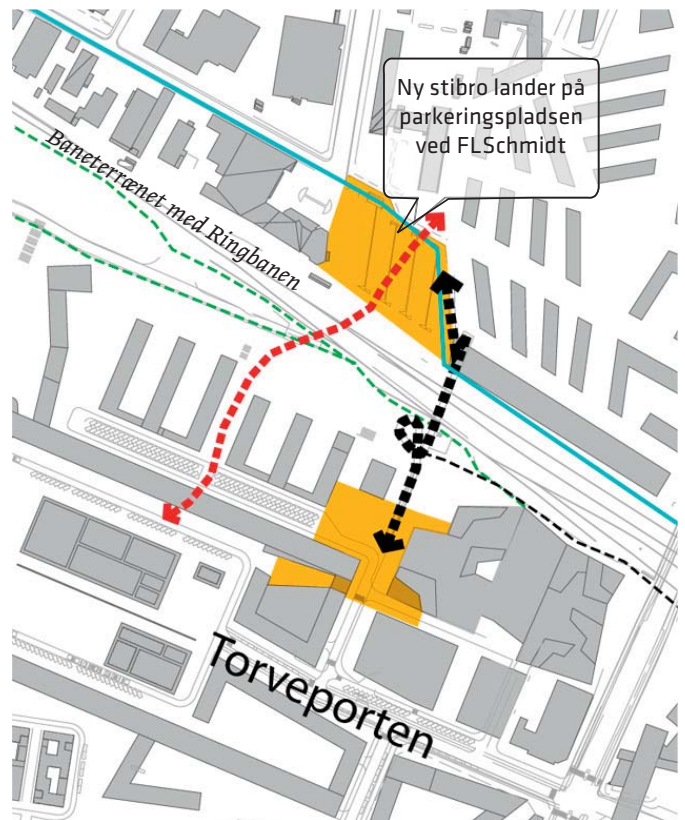
Stibro over baneterrænet nord for Grønttorvet, Ringbanen m.fl.

Indsats 5:

Gang- og cykelbro over baneterrænet

En gang- og cykelbro forskudt fra Gammel Køge Landevej vil sikre et behageligt alternativ for bløde trafikanter til den befærdede vej. Broen skal forbinde nord og syd og give mulighed for stiforbindelse mellem udviklingsområderne.

Brofæsterne udformes som pladser for aktivitet. Den nordlige plads bruges i dag til parkering, og pladsen foreslås til kombineret brug med aktivitet, parkering og en samlande beplantning. Den sydlige plads er en del af underområde II A i lokalplanen for Grønttorvsområdet og skal anlægges i forbindelse med opførelse af et projekt i Torveporten Nord som en del af de fælles friarealer. Pladsen skal udformes til ophold og knytte sig til de funktioner, der grænser op til pladsen. Pladsen er et vigtigt omdrejningspunkt i planen for Grønttorvsområdet. Bro og pladser er en afgørende del i videreførelsen af Gåsebæk-Grønttorvsforbindelsen.



- ■ ■ Foreslået broplacering
- ■ ■ Alternativ broplacering
- ■ ■ Sammenhængende byrum, belysning...
- — — Voldparkens begrænsning
- — — Grøn cykelroute, stiføring

Indsats 6:

Forbindelse Valbydrætspark-Folehavekvarteret

Udviklingen med ny idrætsanlæg og anden anvendelse i Valby Idrætspark får større betydning med forbedret tilgængelighed mellem naboområderne.

For at gennemføre den grønne stiforbindelse frem til Valby-parken fra vest kræves en ny stitunnel under Køge-jernbanelinjen og et fodgængerkryds ved Gammel Køge Landevej. Det vil også give et sammenhængende lokalt stinet for bedre integrering af Folehavekvarteret, der blandt andet indeholder institutioner, skoler, bibliotek og over 1000 lejligheder.

Stierne kobles videre mod øst over Øresundsbanen mod Kgs. Enghave og Sydhavnen. Mod syd kan en ny sti give adgang til S-tog ved Åmarken Station og Valbyparkens herligheder.



Mulig tunnelplacering set fra Valby Idrætspark



Nord-Syd forbindelsen føres til Valbyparken



Åmarken Station, gasbeholderen og de grønne områder i baggrunden



Den eksisterende stibro over Damhusåen

Indsats 7: Forbindelse til Åmarken Station

Åmarken Station er en nær kollektiv forbindelse til de grønne områder og begivenheder i Valby Idrætspark. Ved udbygning vil der være behov for at opgradere adgangen også til denne station. Her er mulighed for at vælge en grøn rute forbi dyrkningshaver og den markante gasbeholder og hen til stationen. Rensningsanlæg Damhusåen har arealer, der græsses med får, og der er en gangbro over åen, som kan forbindes til parkens eksisterende stinet. Projekterne til frilægning af Harrestrup Å og forbedring af vandkvaliteten i Kalveboderne vil gøre området mere attraktivt.



Den eksisterende sti på Københavns side, mod Åmarken Station

INDSATS 8: TREKRONERGADE FORBINDELSEN FORBEDRES



Stitunnel mellem Strømmen og Trekronergade



Nord for stitunnel en, ved Trekronergade krydser stiforløbene

Den eksisterende forbindelse nord-syd fra Hønsbroen gennem Trekronergade og Strømmen leder hen til Valby Idrætspark allerede i dag, men der bør ske en forbedring af krydsningspunkterne og tydelig henvisning til forbindelsen.

Miljøet ved tunnelen under banen ved Ny Ellebjerg station trænger til opgradering. Der bør laves små pauserum og pladser ved knudepunkterne mellem den eksisterende forbindelse og den planlagte cykelrute der krydser Trekronergade nord for tunnelen.

Tunnelen her kan rumme både gang og cykling, men der mangler god belysning og åbenhed. Her færdes mange og stedet kan blive interessant med kunst og åbning af omgivende bebyggelse mod forbindelsen. Tæt på forbindelsen ligger skoler og institutioner.

INDSATS 9: DE REGIONALE VEJE, GADETRÆER, FORTOVE OG KRYDS



P. KNUDSENS GADE, forbilledlig gadetræsplantning



GL. KØGE LANDEVEJ nyplantede gadetræer, fortovsbrædder varierer

De regionale veje Folehaven og Ellebjergvej er ligesom Gammel Køge Landevej samtidig hoved-forbindelseslinjer for fodgængere og cyklister, og skal renoveres som "Grønne Gaderum".

I dag er vejene en "tvangsroute" øst-vest, da den eneste stiftforbindelse på tværs af Køgebanen er på fortovet langs Ellebjergvej. Der er også mange flaskehalse og forsømte cykelsti- og fortovsstrækninger langs hovedvejene og ikke mange muligheder for at krydse.

Fodgængerforholdene skal opgraderes med brede fortove og beskyttelse mod den intensive biltrafik, i form af f.eks. træplantning og gode cykelstier.

Krydsningspunkterne detailbearbejdes for at skabe bedst mulige forhold for de bløde trafikanter og øge tilliden til trafikmiljøet:

9 a) Poppelstykket forbindes over Ellebjergvej samt under Køge S-banen hen til Valby Idrætspark

9 b) Pilestykket leder fra Følager under Ny Ellebjerg Station og ned til Ellebjergvej. Krydsningen her flyttes for at binde til Valby Idrætspark.

9 c. Krydset Retortvej skal i forbindelse med et forslag til udbygningsaftale for Grønttorvsområdet opgraderes og gøres mere trafikikker for både cyklister og gående.



FOLEHAVEN, boliggade og "motorvej", fortovene mangler gadetræer



RETORTVEJ kan blive et grønt gaderum med ny cykelstier og gadetræer, når Grønttorvet og den tunge trafik flytter



EKSEMPEL PÅ GODE STIFORHOLD, langs Sjelør Boulevard



URIMELIGE forhold langs Retortvej

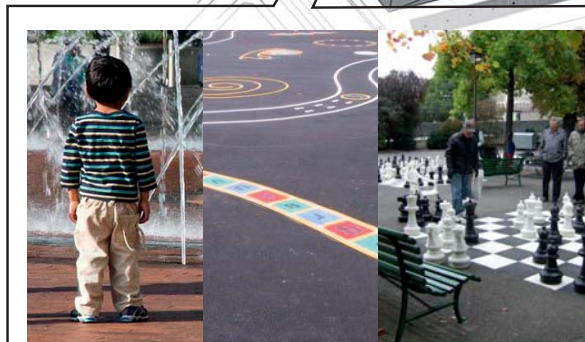
ILLUSTRATION:
Fodboldbanernes arealer "fordelt"
over Grønttorvsområdet, som re-
kreative, aktiverende arealer



Græsbaner til boldspil af mindre skala
foreslås interegret i den landskabelige
støjvold.



Hardbane til forskel-
lige spil...



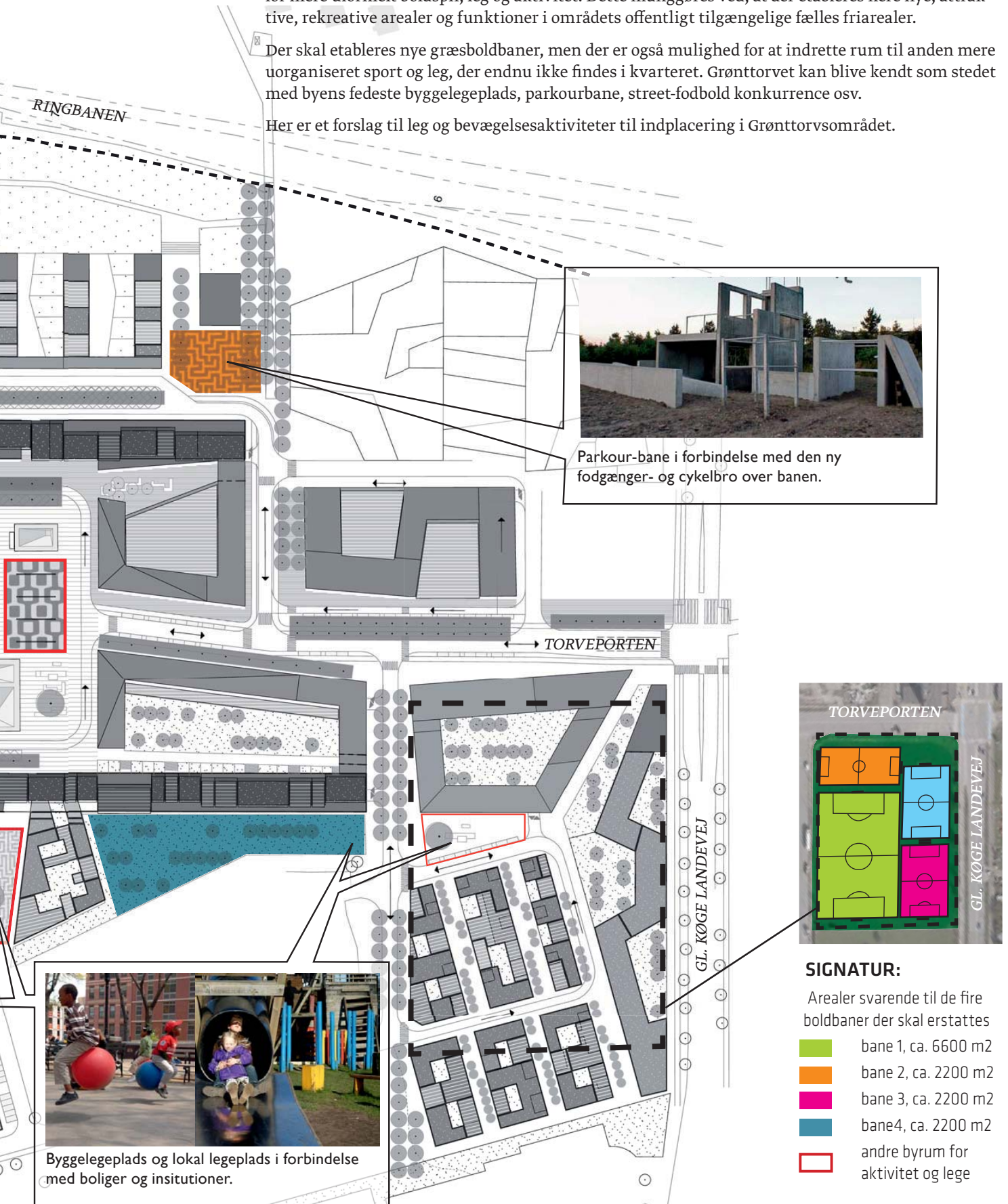
Regionale lege og aktiviteter for alle aldersgrupper. på
hovedpladsen

INDSATS 10: NY LEGEMULIGHEDER SOM ERSTATNING FOR BOLDBANERNE VED TORVEPORTEN

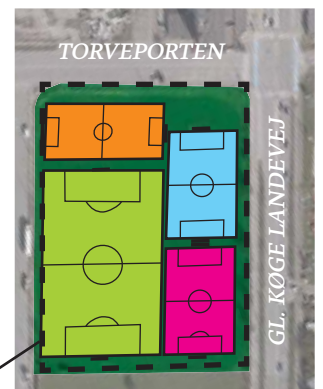
Ved Grønttorvsområdets omdannelse og udvikling er det foreslået, at den kommunale grund hvor der i dag spilles fodbold skal bebygges. Der er besluttet af kommunen, at Valby Boldklub flytter til Valby Idrætspark, når området skal udvikles. Det ønskes dog at beholde Grønttorvet som ramme for mere uformelt boldspil, leg og aktivitet. Dette muliggøres ved, at der etableres flere nye, attraktive, rekreative arealer og funktioner i områdets offentligt tilgængelige fælles friarealer.

Der skal etableres nye græsboldbaner, men der er også mulighed for at indrette rum til anden mere uorganiseret sport og leg, der endnu ikke findes i kvarteret. Grønttorvet kan blive kendt som stedet med byens fedeste byggelegeplads, parkourbane, street-fodbold konkurrence osv.

Her er et forslag til leg og bevægelsesaktiviteter til indplacering i Grønttorvsområdet.



Parkour-bane i forbindelse med den ny fodgænger- og cykelbro over banen.



SIGNATUR:

Arealer svarende til de fire boldbaner der skal erstattes

- bane 1, ca. 6600 m²
- bane 2, ca. 2200 m²
- bane 3, ca. 2200 m²
- bane 4, ca. 2200 m²
- andre byrum for aktivitet og lege

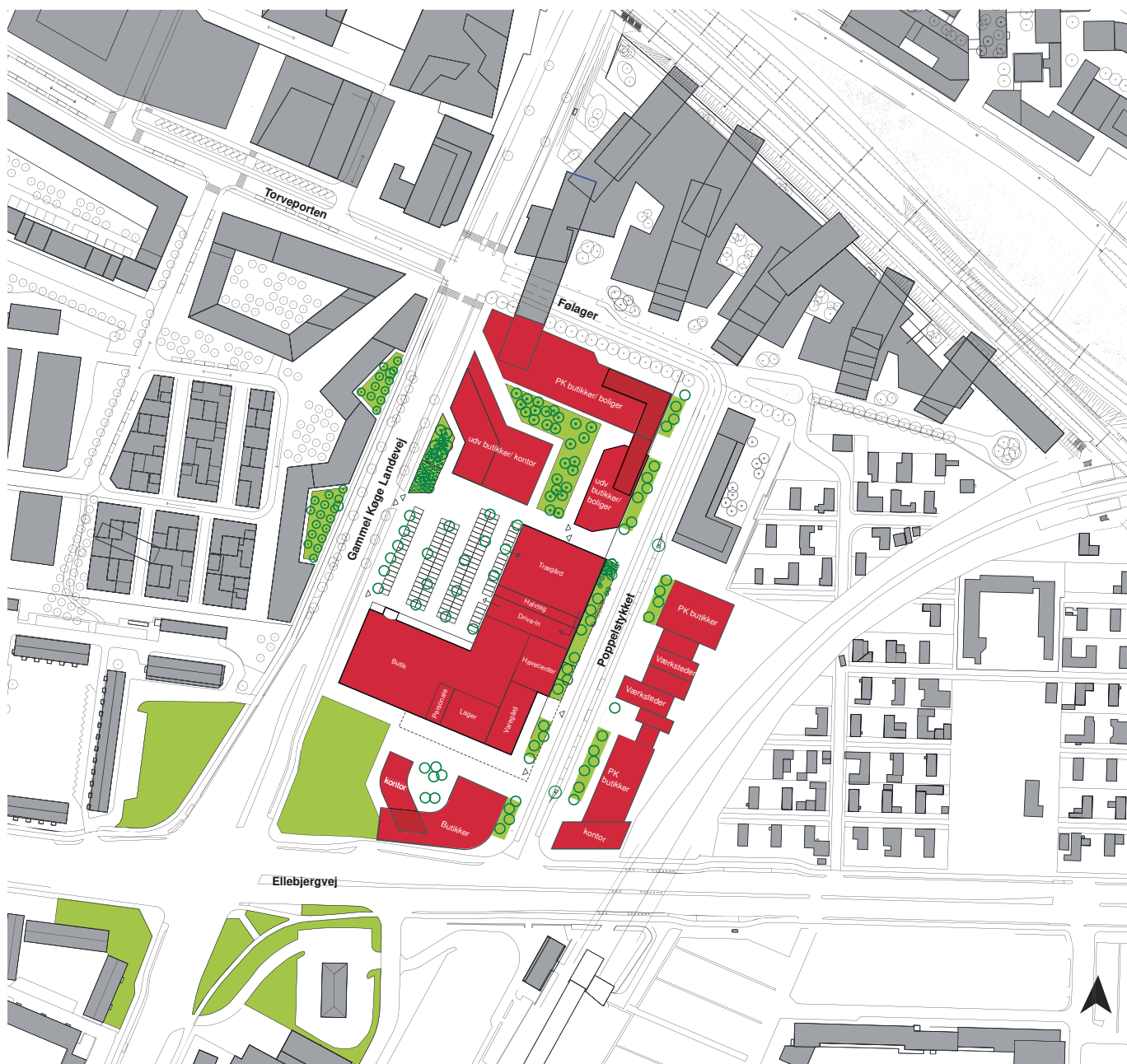
OMRÅDEUDVIKLING OG FORBINDELSE MOD SYD

Ved Poppelstykket ligger i dag et torv med store udvalgsvarer, Silvan og en værkstedsby. Silvan vil renovere deres bygning, og Sjælsø, der ejer grunden ud til Ellebjergvej, vil gerne være med til at få udarbejdet en lokalplan, så der kan ske en udvikling på deres grund. Mange af de andre bygninger i området står tomme. Udfordringen er, at området er udpeget til butikker med store udvalgsvarer og ligger uden sammenhæng mellem Grønttorvsområdet / Ny Ellebjerg og Valby Idrætspark, der er under omdannelse til integrerede byområder.

Formålet med skitsen til en bebyggelsesplan er, at området fortsat kan huse store udvalgsvarerbutikker samt at området bliver integreret med omgivende bykvarterer, herunder en del af strøggaden Torveporten - Følager.

Selve vejen Poppelstykket skal fungerende som en del af den grønne korridor, og stiforbindelsen mellem det centrale Valby og Valbyparken og Kalvebod-kysten. Der skal også skabes flere forbindelser på tværs af området.

Illustration af ny bebyggelse mellem Gammel Køge Landevej og Poppelstykket



INDSATS 11: POPPELSTYKKET SOM BINDELED

Gadebilledet langs Poppelstykket skal indrettes som fodgængerforbindelse, men samtidig have bil- og vareadgang til Silvan.

Med udgangspunkt i det eksisterende vejudlæg, rabatten langs Poppelstykket, kan et grønt anlæg til lokal håndtering af regnvand (LAR), indbygges, med relation til den historiske Gåsebæk, der engang løb ved Følager.

Parkeringsarealerne indrettes f.eks. med skyggende træbeplantning og lokal regnvandshåndtering, samt muligheder for fleksibel anvendelse.

Krydsningen af Ellebjergvej skal løses tilfredsstillende for såvel den bløde trafik som for varetransporter og kunder i bil.



INDSATSER 12, 13: KULBANEVEJ og RINGSTEDBANEN



Luftfoto af Kulbanevej og det grønne område

INDSAT 12: OMLÆGNING AF DE CENTRALE GRØNNE OMRÅDER

Der er mulighed for at friarealerne ved Kulbanevej i fremtiden bliver indholdsrigge, varierede og sammenhængsskabende. Det kan blive en ressource også for hele Valby som en del af byens grønne struktur.

Et af Københavns udsatte byområder ligger op til området. Her er målet at skabe tryghed, lokalt ejerskab, gode mødesteder og udfoldelsesmuligheder lokalt i området.

Ringstedbanens gennemførelse må forenes med gode forbindelser på tværs af banen. Tunnelarbejder medfører terrænarbejder i op til 2 meter i området og det er nødvendigt med en velovervejede terrænbehandling for at skabe nye, gode brugsegenskaber i friarealerne. Den ny jernbaneføring gennemskærer de eksisterende boldbaner og disse skal genetableres. Der er igangsat lokalplanarbejde for området inklusive grunden syd for Vigerslev Allé Station, hvor grundejeren har foreslået en bebyggelse med butikker i stueetagen samt erhverv og boliger.

Ringstedbanen vil medføre omlægning af Retortvej ved Vigerslev Allé Station. En ny stiadgang til stationen ønskes. Matrikel nr. 3237 VB og Stationen midt i billedet



Ringstedbanen



INDSAT 13: ADGANG TIL VIGERSLEV ALLÉ STATION

Vigerslev Alle Station har i dag begrænset tilgængelighed fra øst. Stationsnærheden kan forbedres, hvis der skabes en tunnel/bro med ny adgang til perronerne i øst. Det har især betydning for udbygningsområderne.

Stationens nærområde fremstår splittet og stedet opleves som som utrygt, med dårlige oversigtsforhold og uden andre attraktioner, end stationen og busstoppestedet under banebroen.

Den nye Ringstedbane vil medføre terrænarbejder i områdets nærhed. Området kan grundlæggende omorganiseres med nye vejføringer og ny bebyggelse, med handel og service til mere byliv ved stationen. Samtidig skabes nye bekvemme og tydelige gangforbindelser, og sammenhæng i den grønne forbindelse igennem Kulbanevej-kvarteret, hen mod Vigerslevparken og langs banerne nord for Grønttorvet.

Det skal undersøges, om den mest tilgængelige passage af banerne sker med bro eller tunnel, da banelinierne muligvis kommer at passere i flere niveauer.

Grundejeren af matrikel nr. 3237 VB har foreslået en bebyggelse med butikker i stueetagen samt erhverv og boliger. Der udarbejdes en lokalplan med kommuneplantillæg for området syd for Vigerslev Allé Station, inklusiv Kulbanevej.

INDSATS 14: SJÆLØR STATIONSPLADS OG FORBINDELSER OVER VESTRE KIRKEGÅRD

SJÆLØR STATIONSPLADS

Sjælør Stationsområde er et sted med potentialer for bedre udnyttelse og flere funktioner. Arealerne mellem bygninger og anlæg er ekstensivt indrettet og dårligt udnyttede.

Koordinering og sammenhæng mellem arealerne er vigtig, da ejerne til det samlede byrum er mange: her er offentlig vej, banearealer og boligselskaber samt kirkegård. Også fjern-/turistbusser benytter pladsen som terminal.

Passagen af Sjælør Boulevard er vanskelig ved omstigning mellem tog og bus. Eksisterende tunnel er utryk og heller ikke tilgængelig for alle. Det bliver nødvendigt at erstatte den med et bredt lysreguleret fodgængerfelt ved stationen.

Stationspladsen kan være et mere bymæssigt knudepunkt med handel, torvefunktion og ophold, udover terminalfunktionen.

Afrundning med randbebyggelse til handel og service kan overvejes, for at gøre området befolket og rumligt mere defineret. Belysning af pladsen og området under banebroerne og stiforløbet mod Sydhavn Station gøres tryk og gerne kunstnerisk.

ADGANG TIL VESTRE KIRKEGÅRD

Adgang til Vestre Kirkegård fra Valby er i dag meget begrænset. Stiforbindelserne forbedres med en ny hovedindgang til begravelsespladsen fra Sjælør Stationsplads. Nye forbindelser på tværs af Sjælør Boulevard og Vestre Kirkegård åbnes med flere nye indgange i det 1,2km lange hegn.

Den eksisterende indgang nærmest Sjælør Station er meget anonym. Ved en omlægning af hjørneområdet vil et mere markant indgangsparti henvende sig mod pladsen. Den eksisterende hovedindgang mod Vestre Kirkegårds Allé har en stor betydning for områdets karakter, og et nutidigt indgangsparti af samme værdi kan tilsvarende give Sjælørområdet et løft.

Flere nye indgange langs Sjælør Boulevard vil også bryde fornemmelsen af udkant og give bedre forbindelser for Valby til kirkegården og videre mod øst til Vesterbro.



Busstoppestederne og stationen ved Sjælør Boulevard



Sjælør Boulevard, ved stationen



Eksisterende tunnel under Sjælør Boulevard



En mulig forbindelse på tværs af Sjælør Boulevard



Hovedindgangen ved Vester Kirkegårds Allé



Eksisterende indgang nær Sjælør Station



Stiforløb med trapper og ramper på kirkegården



KONTAKTINFO
Center for Bydesign
Njalsgade 13
2300 København S
Tel: 33 66 35 00
E-mail: bydesign@tmf.kk.dk

**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

Udgivet maj 2011