

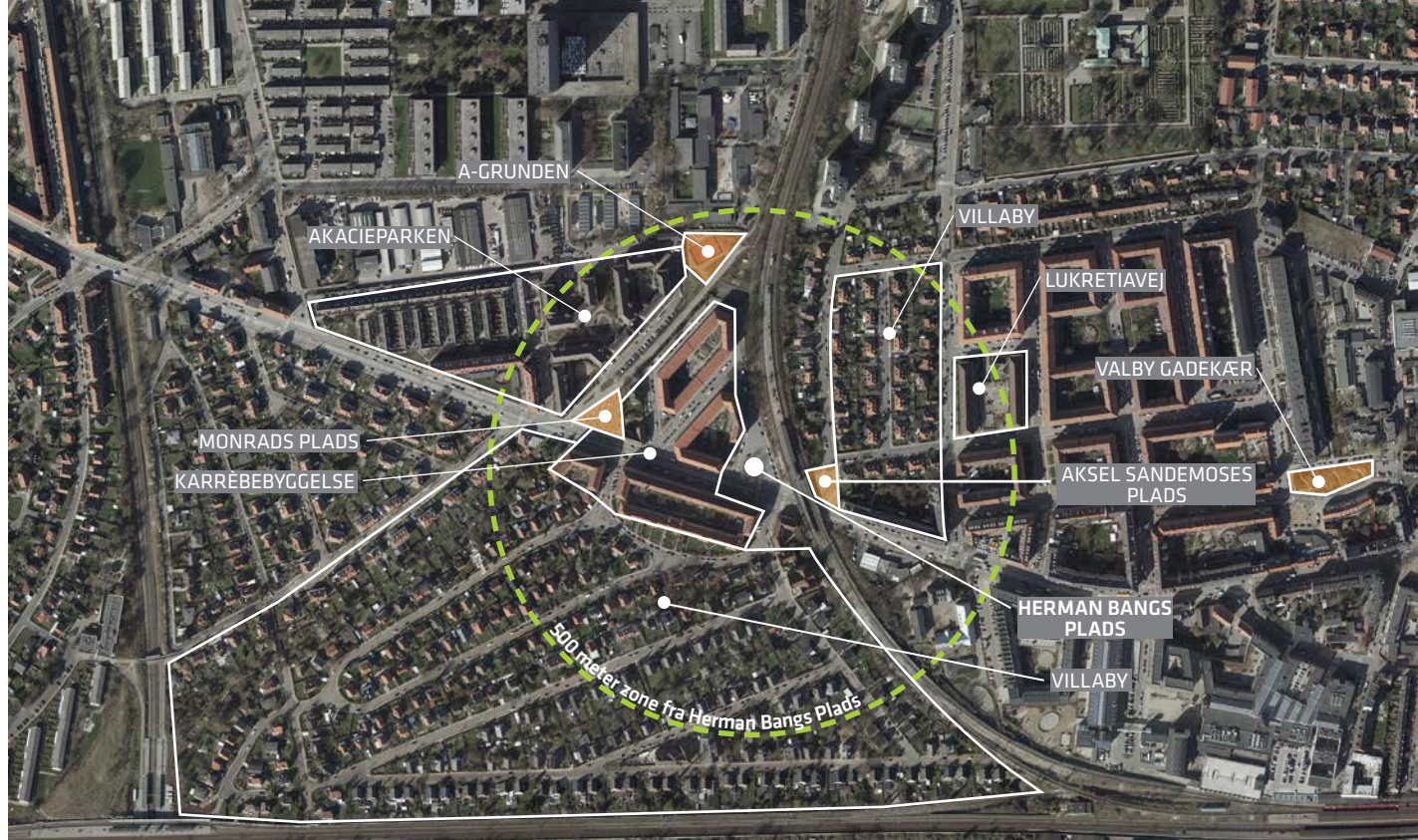
# PROGRAM

## Herman Bangs Plads

*Grøn plads med nærgenbrugsfaciliteter skal skabe et lokalt mødested med bedre muligheder for byliv og genbrug på pladsen ved Langgade Station i Valby*

Maj 2015





*Herman Bangs Plads ligger lige imellem de attraktive, ældre villabyer, de almennyttige boligområder Akacieparken og Lukretiavej samt etageboligbebyggelsen fra 1930erne og 1950erne langs Valby Langgade. Hovedparten af brugerne af en nærgenbrugsstation bor indenfor en radius på omkring 500 meter fra nærgenbrugsstationerne.*

*Herman Bangs Plads ligger omgivet af de fire lokale byrum Monrads Plads, Aksel Sandemoses Plads, A-Grunden og Valby Gadekær. Valby Gadekær er et populært lokal grønt byrum, A-Grunden indeholder mange funktioner for bevægelse og leg, der primært er målrettet unge, Aksel Sandemoses Plads fungerer som en lille lokal aktivitetsplads, mens Monrads Plads har et begrænset byliv.*

Programmet og visionen for Herman Bangs Plads er udviklet i samarbejde med lokale beboere og aktører under Områdefornyelsen Gl. Valby.

Projektet er udviklet i Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune i et samarbejde mellem enheden Bæredygtighed (Center for bydækkende strategier, Byens Udvikling) og Områdefornyelsen Gl. Valby (Center for nye anlægsprojekter, Byens Fysik) med bidrag fra enhederne Udvikling af nye anlægsprojekter (Center for nye anlægsprojekter, Byens Fysik) og Parkprojekter (Center for udførsel af anlæg, Byens Fysik) samt med bidrag fra Valby Lokaludvalg (Center for Byudvikling, Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune).

## INDHOLD

|  |    |
|--|----|
| INTRODUKTION                                       | 3  |
| VISION   | 5  |
| Formål   | 5  |
| Mål for projektet                                  | 5  |
| Succeskriterier for projektet                      | 6  |
| Projektområde                                      | 7  |
| PROJEKTET  | 8  |
| Overordnede krav til udvikling af projektet        | 8  |
| Konkrete krav og ønsker til udvikling af projektet | 9  |
| EKSISTERENDE FORHOLD                               | 16 |
| Mennesker og Funktioner                            | 16 |
| Fysik  | 17 |
| PROJEKTFORUDSÆTNINGER                              | 23 |
| Byrumstopologi                                     | 23 |
| Ejerforhold  | 23 |
| Klimatilpasning                                    | 23 |
| Organisering                                       | 23 |
| Politik  | 24 |
| Eksisterende analyser og strategier                | 24 |
| Ledningsforhold                                    | 24 |
| Forureningsforhold                                 | 24 |
| Jordbundsforhold                                   | 24 |
| Landinspektørplan                                  | 24 |
| PROJEKTFORHOLD                                     | 25 |
| Økonomi  | 25 |
| Drift  | 25 |
| Interessenter og omverdensinddragelse              | 25 |

## INTRODUKTION

På Herman Bangs Plads i Valby skal der med dette projekt skabes en helt ny og innovativ type byrum, hvor genbrug, byttefaciliteter og byliv bliver forenet på en grøn, frodig plads af høj arkitektonisk kvalitet. Den nyskabende byrumstypologi er ikke set før i København, og måske er pladsen endda den første af sin slags i verden. Her skal et frodigt, grønt og rekreativt byrum kombineres med en nærgenbrugsstation og det liv, som de nyeste erfaringer viser, at en nærgenbrugsstation kan være med til at skabe.

Herman Bangs Plads er i dag et nedslidt og utrygt byrum uden nævneværdigt byliv ved Langgade Station. Hele arealet er ca. 1500 m<sup>2</sup>. Stedet fungerede tidligere som bussløjfe og fremstår i dag stadig sådan med store asfalterealer og brede vejbaner, selvom den funktion er forsvundet fra stedet for længst.

Kvarterets beboere har derfor længe efterspurgt en omdannelse af Herman Bangs Plads til et grønt og frodigt byrum, der kan give dem et grønnere nærområde, mere byliv, fællesskab og møder på tværs af de sociale skel, der er imellem kvarterets forskellige boligområder i dag. Herman Bangs Plads ligger lige imellem de attraktive, ældre villabyer, de almennyttige boligområder Akacieparken og Lukretiavej samt etageboligbebyggelsen fra 1930'erne og 1950'erne langs Valby Langgade. Derfor skal pladsen omdannes til et nyt attraktivt byrum, der kan blive et positivt mødested i kvarteret.

Idéen til det nyskabende projekt opstod, da Københavns Kommune søgte efter en placering til en nærgenbrugsstation i Valby og gik ind i den eksisterende dialog med Valby Lokaludvalg, Områdefornyelsen Gl. Valby og lokale borgere om omdannelsen af Herman Bangs Plads.

Herman Bangs Plads er placeret i det centrale Valby, og pladsen er derfor en attraktiv beliggenhed for en nærgenbrugsstation, som henvender sig til hele bydelen. På nærgenbrugsstationerne kan borgerne lokalt aflevere affald og materialer i mindre mængder, som ikke er en del af sorteringsmulighederne ved deres bolig.



**VISION FOR EN NY  
HERMAN BANGS PLADS**



Herman Bangs Plads og indgangen til Langgade Station set fra Valby Langgade ved Dronning Dagmars Allé



Midlertidig forsøgsinstallation med byrum og byttefaciliteter



Byttefaciliteterne i forsøgsinstallation

I de seneste år har Københavns Kommune gjort sig gode erfaringer med at åbne de lokale nærgenbrugsstationer op mod den omgivende by og tilføre nye rekreative aktiviteter og byrumselementer, som kan danne ramme om et aktivt byliv, ophold og møder mellem mennesker i byens rum.

Københavns nærgenbrugsstationer er generelt velbesøgte og succesfulde i forhold til målsætninger omkring byttefaciliteter, genbrug og genanvendelse, men de har generelt været karakteriseret ved en fysisk udformning, der afspejler et særligt fokus på sortering og opbevaring af det affald, som borgerne afleverer. Dette er oftest understreget ved at nærgenbrugsstationerne fremstår lukkede udefra og har et æstetisk udtryk med fokus på funktionalitet. Det skal ændres med dette projekt.

Med udgangspunkt i dette blev grundlaget lagt for en vision for Herman Bangs Plads, hvor en kombination af en nærgenbrugsstation og et nyt byrum skulle skabe en synergieffekt, der kunne skabe både mere byliv, mere genbrug og mere genanvendelse, end de to funktioner ville kunne skabe hver for sig.

Visionen blev afprøvet og undersøgt via en midlertidig forsøgsinstallation i sommeren 2012 med særligt fokus på byttemuligheder og bylivsaktiviteter. Før forsøget var der blandt områdets beboere stor skepsis mod idéen om en nærgenbrugsstation på pladsen, blandt andet på grund af frygt for rod og affald på afveje og manglende plads til recreation. Men efter forsøget syntes 95 % af de 78 adspurgte i en spørgeskemaundersøgelse rigtig godt om både eksperimentet og visionen. Især byttehylderne og byrumsfaciliteterne var et stort trækplaster i forsøget. Det vurderes generelt, at over halvdelen af brugerne af nærgenbrugsstationerne kommer for at aflevere eller hente ting på byttehylderne.

I sommeren 2014 bekræftede en mindre midlertidig forsøgsinstallation med ubemandede byttehylder på Herman Bangs Plads de positive erfaringer fra det første forsøg. Her var erfaringen desuden at både byttehylderne og pladsen fremstod pæn og uden henkastet affald, selvom der var adgang til byttehylderne døgnet rundt og at installationen ikke var bemanded.

Den umiddelbart svære kombination mellem et rekreativt grønt byrum og en nærgenbrugsstation på pladsen er derfor blevet vendt til et potentiale, fordi genbrugsfunktionerne kan tilføre pladsen en attraktion, der får flere og mange forskellige mennesker til at bruge pladsen, så der skabes et socialt mødested i kvarteret – til stor glæde for beboerne.

## VISION

### FORMÅL

Projektet iværksættes dels for at højne attraktiviteten, bylivet og trygheden i området omkring Langgade Station gennem et frodigt, grønt byrum med plads til ophold. Dels for at udvikle, afprøve og statuere et eksempel for et nyt koncept for nærgenbrugsstationer i København, som både kan skabe øget genbrug blandt byens borgere, gøre nærgenbrugsstationer mere attraktive og til et større aktiv i lokalområdet.

Herman Bangs Plads skal være et flagskibsprojekt, som kan danne forbillede for, hvordan man kan tænke genbrug og genanvendelse sammen med et attraktivt byrum til inspiration for resten af København, Danmark og verden. Projektet skal være båret af et stærkt arkitektonisk helhedsgreb, der får et frodigt grønt byrum, arkitektur og nærgenbrugsfaciliteter til at smelte sammen til én samlet enhed.

### MÅL FOR PROJEKTET

Pladsen skal fremstå som en levende, smuk og tryk helhed, der kan fungere som et lokalt grønt åndehul til ophold, bevægelse og afslapning. Det grønne byrum og nærgenbrugsstationen skal kombineres i én sammenhængende, nyskabende byrumsløsning, så de to funktioner gensidigt kan forstærke hinanden. Et højt æstetisk niveau, flere mennesker og flere øjne på pladsen skal bidrage til oplevelsen af øget tryk og attraktivitet blandt pladsens brugere.

Nærgenbrugsstationens faciliteter skal integreres rumligt og æstetisk i byrummet, så løsningen skaber en god rumlig variation og et nyt arkitektonisk udtryk til nærgenbrugsstationens faciliteter. Nyskabende og attraktive løsninger skal understøtte øget genbrug og genanvendelse og øget viden om betydningen af bæredygtighed, genbrug og genanvendelse blandt pladsen brugere.

Pladsen skal være et lokalt mødested med et varieret, lokalt byliv. Nærgenbrugsstationens funktioner skal kunne tiltrække flere besøgene til byrummet og skabe liv på pladsen året rundt. Især byttefaciliteterne skal kunne skabe positive møder mellem mennesker, der normalt ikke ville møde hinanden, sådan som erfaringerne fra det midlertidige eksperiment i sommeren 2012 viser.

Dermed skal Herman Bangs Plads placere sig tydeligt i bevidstheden hos beboerne omkring pladsen, borgerne i Valby og dermed også i byrumshierakiet i Valby.

Målene for bylivet tager udgangspunkt i målene for Københavns Kommunes vision Metropol for Mennesker: mere byliv for alle, flere går mere og flere bliver længere. Målet om et grønt byrum hænger sammen med kvarterplanen for Områdefornyelsen Gl. Valby. Målet om øget tryk hænger sammen med trykundersøgelser udført af Områdefornyelsen Gl. Valby. Målet om øget genbrug og genanvendelse hænger sammen med Københavns Kommunes Ressource- og Affaldsplan 2018.



Beboerne var med til at indrette pladsen i forsøget



Byttefaciliteterne i forsøgsinstallation

## SUCCESKRITERIER FOR PROJEKTET

Succeskriterierne for projektet vil være:

- Pladsen har et smukt, frodigt og grønt udtryk
- Den byrumsarkitektoniske helhedsløsning for hele pladsen er nyskabende
- Nærgenbrugsstationens faciliteter er integreret i en byrumsarkitektonisk helhedsløsning for hele pladsen
- Pladsens multifunktionelle udformning giver mulighed for ophold
- Pladsen giver mulighed for bevægelse og leg
- Pladsens løsninger understøtter en øget viden og en positiv adfærd omkring bæredygtighed, genbrug, genanvendelse og bytte hos brugerne
- Pladsens design understøtter at affald ikke henkastes men placeres korrekt i nærgenbrugsstationens faciliteter, også udenfor nærgenbrugsstationens åbningstid
- Pladsen bliver et forbillede for andre byrum med samme funktioner
- Pladsen har tiltrukket national og måske endda international interesse i forhold til, hvordan genbrugsfunktioner bliver til en positiv og integreret del af byens rum.
- Tidsplan og økonomi for anlæg er overholdt

### Effekter af projektet

Der vil blive foretaget bylivstællinger til Københavns Kommunes bylivsregnskab før og efter udførelse af anlæg for at måle effekterne af projektet. Her vil succeskriterierne et år efter færdiggørelsen af anlæg på pladsen, være:

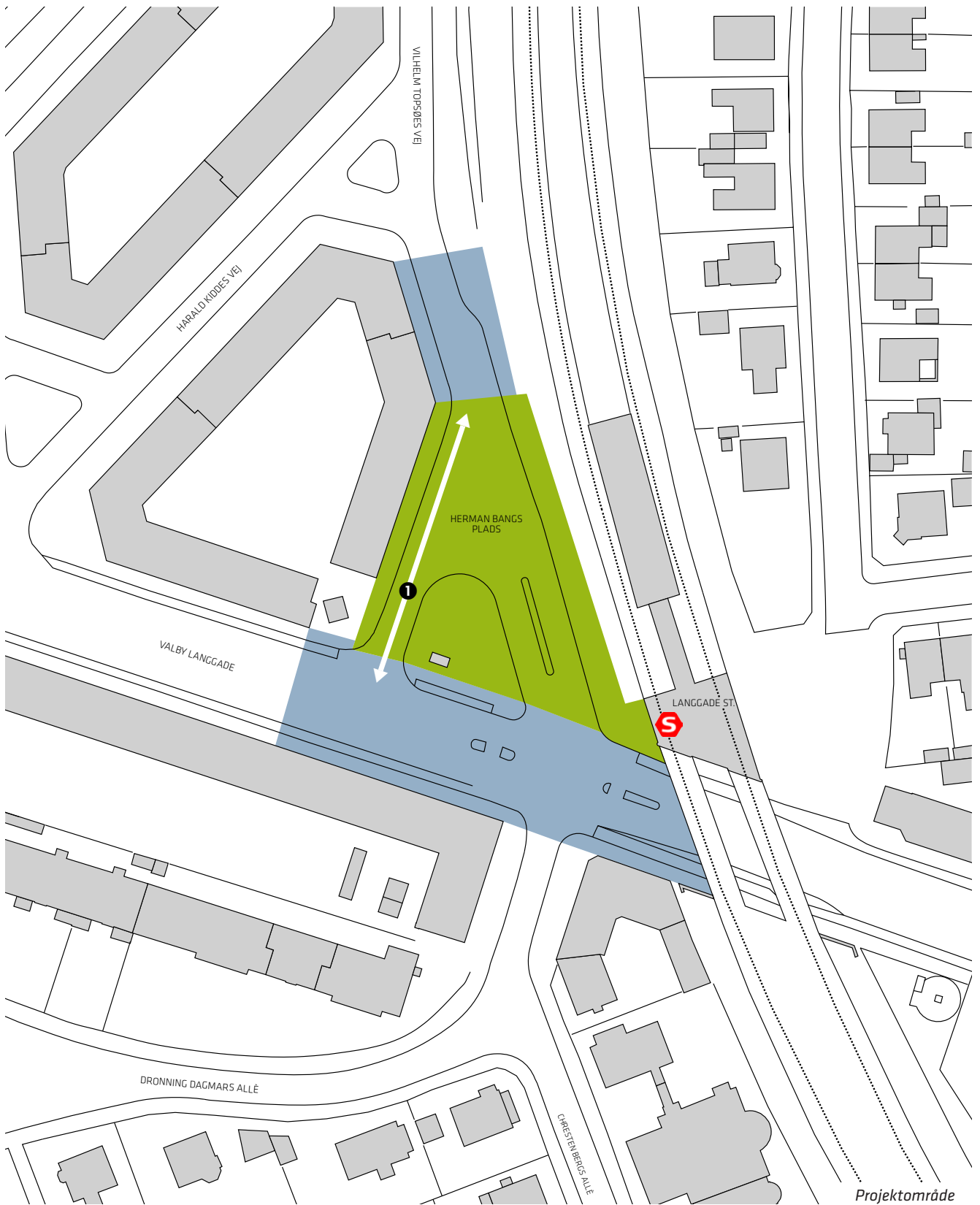
- At der er øget ophold på pladsen
- At der er en øget variation i opholdsaktiviteterne på pladsen (kulturel aktivitet, fysisk aktivitet, børn leger, ligger ned, sekundære siddepladser, sidder på bænke, venter på transport, står)
- At ældre og børn udgør en væsentlig andel af brugerne på pladsen

Der vil blive foretaget en undersøgelse af brugernes holdninger til pladsen i forbindelse med en evaluering af effekterne af den ny byrumstypologi. Her vil succeskriterierne et år efter færdiggørelsen af anlæg på pladsen, være:

- At pladsen overvejende opleves som attraktiv blandt brugerne
- At pladsens herlighedsværdi/rekreative værdi opleves som høj blandt brugerne
- At pladsen overvejende opleves som tryk blandt brugerne
- At pladsen overvejende opleves som aktiv blandt brugerne
- At pladsens brugere overvejende er tilfredse med sidde- og opholdsmulighederne på pladsen
- At pladsens brugere overvejende er tilfredse med muligheden for bevægelse og leg på pladsen
- At en væsentlig del af pladsens brugere oplever, at de ikke tydeligt fysisk kan adskille, hvornår byrummet slutter og nærgenbrugsstationen starter
- At en væsentlig del af pladsens brugere vurderer, at de besøger pladsen både for ophold og for at anvende nærgenbrugsstationen
- At en væsentlig del af pladsens brugere vurderer, at de både har opholdt sig rekreativt på pladsen og anvendt nærgenbrugsstationens faciliteter på ét besøg
- At pladsens brugere vurderer at pladsens rekreative karakter har øget deres og andres kendskab til nærgenbrugsstationen
- At pladsens brugere vurderer at pladsens rekreative karakter betyder, at de genbruger, genanvender og bytter mere, end de ellers ville have gjort
- At pladsens brugere vurderer at pladsens karakter og løsninger betyder, at deres bevidsthed omkring bæredygtighed, genbrug og genanvendelse er øget
- At en væsentlig del af pladsens brugere vurderer at kendskabet til pladsen er høj blandt borgerne i Valby

## PROJEKTOMRÅDE

Projektet omfatter hele Herman Bangs Plads, der afgrænses af Valby Langgade mod syd, Langgade Station mod øst og Vilhelm Topsøes Vej mod nord. (Bilag 4)



### SIGNATURFORKLARING

- PROJEKTOMRÅDE, HERMAN BANGS PLADS
- PROJEKTOMRÅDE, TRAFIKAL LØSNING

- 1 FREMTIDIG SPOR TIL CYKLER, MOTORKØRETØJER, VARELEVERING OG INDSAMLINGSKØRETØJER TIL NÆRGENBRUGSSTATIONENS FACILITETER





Kig mod Valby Langgade, viadukten ved Langgade Station og Timotheus Kirkens tårn

## PROJEKTET

### OVERORDNEDE KRAV TIL UDVIKLING AF PROJEKTET

Kravene nedenfor er de overordnede rammer for pladsens bærende koncept.

Den ny Herman Bangs Plads skal fremstå som en frodig urban have, hvor alt, der kan begrønnes, er begrønnet. Her er så lidt asfalt og belægning som muligt, når også tunge køretøjer skal have adgang til pladsen. Nærgenbrugsstationen skal være en integreret del af pladsen, så stedet fremstår som et sammenhængende byrum.

Pladsen miljøprofil skal være synlig og stedets brugere skal gerne opnå en øget bevidsthed om ressourceforbrug, bæredygtighed, genbrug og genanvendelse ved at signaler om dette integreres i byrummet, fx gennem konkrete løsninger og leg.



Gavlværket 'Regn Søvn Blå Kys' af Søren Ulrik Thomsen (foto Morten Holtum)

Pladsen skal have sit eget særegne udtryk og spille sammen med det særlige ved omgivelserne – fx Langgade Stationen, banevolden og Søren Ulrik Thomsens gavlværk 'Regn Søvn Blå Kys' på gavlen ud til pladsen. Udtrykket skal være grønt, organisk, kreativt og moderne. Her er både artificielle materialer og naturlige materialer, organiske former og landskabelige elementer som fx bakkener, grønne beklædninger og referencer til naturen. Flere niveauer på pladsen skal bidrage med noget skulpturelt og give forskellige oplevelser af pladsen.

Pladsen skal indrettes fleksibelt og multifunktionelt. Pladsen skal være robust og driftsvenlig. Der skal i videst muligt omfang sikres bæredygtighed i driften af pladsen i hele projektets levetid.

De primære funktioner på pladsen er sidde- og opholdsmuligheder, mulighed for bevægelse og leg, funktioner knyttet til nærgenbrugsstationen og sekundært mulighed for at afholde mindre arrangementer. Pladsens primære funktioner skal i sig selv kunne skabe liv på pladsen uden planlagte aktiviteter. Det skal altså ikke være de planlagte aktiviteter, der skaber bylivet på pladsen.

Åbne facader med aktive kantzoner skal bidrage til at øge følelsen af trykthed på pladsen. Åbenhed, godt overblik, gennemsigtighed og god belysning skal også sikre at pladsen opleves tryggere end i dag. Nærgenbrugsstationens funktioner vil desuden tiltrække flere og mere forskelligartede mennesker fra lokalområdet til pladsen, end det grønne byrum i sig selv kan tiltrække. Flere mennesker vil gøre pladsen mere levende og tryk.



Kig fra taget af forsøgsinstallation



## KONKRETE KRAV OG ØNSKER TIL UDVIKLING AF PROJEKTET

### Mennesker & Funktioner

#### A. Brugere

- Pladsen skal være attraktiv for alle beboergrupper i lokalområdet, men den primære målgruppe for de rekreative funktioner er børn (1-8 år), børnefamilier og ældre.

#### B. Bylivsaktiviteter og ophold

- Byrumsmøbler og byrumselementer skal som hovedregel kunne opfylde flere formål på én gang og bruges på forskellige måder, fx til både forskelligartede aktiviteter, ophold, bevægelse og leg.
- Pladsen skal indrettes med et fleksibelt areal, der kan bruges til varierende bylivsaktiviteter som fx mindre events, arrangementer, undervisningsprojekter, undervisning i genbrug og miljø, mobile pavilloner (fx til undervisningsbrug), midlertidige plantekasser osv. Både nærgenbrugsstationen og de nærliggende aktører som fx LokalBrugsen, Timotheus Kirken og spejderne tilknyttet Timotheus Kirken vil kunne afholde aktiviteter på pladsen.
- Der kan etableres overdækning, så man kan opholde sig på pladsen trods dårligt vejr, i skygge eller ved arrangementer og undervisning.
- Der skal være muligheder for bevægelse og leg på pladsen. Mulighederne for bevægelse og leg skal integreres i det multifunktionelle byrum, og der skal som udgangspunkt ikke etableres traditionelle legeredskaber på pladsen.
- Mulighederne for bevægelse og leg skal primært være målrettede børn i alderen 1-8 år men også opfylde behovet for at kunne bevæge sig og lege sammen på en måde, hvor voksne også kan være med.
- Gennem bevægelse og leg skal det være muligt at lære om og øge sin bevidsthed om bæredygtighed, genbrug og genanvendelse.
- Pladsen skal ikke indeholde funktioner for bevægelse og leg, der primært er målrettet unge (A-grunden tæt på har mange funktioner for unge).
- Mulighed for ophold, bevægelse og leg bør trækkes væk fra Valby Langgade eller afskærmes fra den trafikerede Valby Langgade, så det bliver trygt og rart at lege og opholde sig på pladsen.

#### C. Siddemuligheder

- Der skal være gode siddemuligheder i solen hele dagen, også om aftenen.
- Der skal være mulighed for både at sidde op og ligge ned.
- Der skal være både primære siddemuligheder på bænke, der lever op til retningslinjerne for tilgængelighed i Københavns Kommune, og varierede sekundære siddemuligheder på multifunktionelle byrumselementer.
- Der skal være siddemuligheder i varierede sammenhænge på pladsen, og meget gerne:
  - Tilbagetrukket i rolige og afskærmede omgivelser
  - I selskab med andre og gerne overfor hinanden (og gerne med borde imellem)
  - I sammenhæng med aktiviteter på pladsen, så man kan kigge på dem (fx legende børn)
  - Under trækroerne (gode erfaringer fra den midlertidige installation på pladsen, hvor man kunne opholde sig under trækroerne ovenpå containerinstallationen)

#### D. Krav og ønsker til de fremtidige byrumskvaliteter

Københavns Kommune har fokus på at udvikle bylivet ud fra tre overordnede mål: mere byliv for alle, flere går mere og flere bliver længere, jf. Københavns Kommunes vision Metropolen for Mennesker.

En metode til at understøtte målene for bylivet er at udvikle byrum med udgangspunkt i 12 væsentlige kvalitetskriterier for byrumskvalitet. (Kilde: "Det nye byliv", Gehl, Gemzøe, Kirknæs, Søndergaard)

Se krav og ønsker til de fremtidige byrumskvaliteter på Herman Bangs Plads samt en vurdering af de eksisterende byrumskvaliteter ud fra de 12 væsentlige kvalitetskriterier i bilag 3.



Byttefaciliteterne i forsøgsinstallation





LokalBrugsen



Indgang til Langgade Station ved Valby Langgade

## Fysik

### A. Huse og facader

- Facaderne ved nærgenbrugsstationens bytte-, mandskabs-, og værkstedsfaciliteter skal fremstå åbne, så livet derinde kan opleves fra pladsen.
- Udformningen af pladsen skal understøtte at kantzonerne (mødet mellem hus og plads og mellem banevolden og plads) på pladsen fremover kan være mere aktive både ud for de åbne, aktive facader, der fremover vil være ved nærgenbrugsstationens bytte-, mandskabs-, og værkstedsfaciliteter og ud for de åbne facader, der i dag eksisterer på pladsen (LokalBrugsen, Mr. Kebab, Langgade Station, butikken HR2 Ortopædi).
- Byens Fysik, Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune arbejder på i dialog med LokalBrugsen, at åbne butikkens facade, så oplevelsen af trykthed på pladsen øges i butikkens åbningstid (kl. 8-21) og til dels udenfor åbningstiden. Dette bør tænkes med i løsningerne for pladsen.
- Det ønskes, at det byggede har et kreativt og organisk formsprog (se bilag 2 for inspiration).

### B. Belægninger

- Belægningerne på pladsen skal udformes, så der dannes et sammenhængende gulv, der binder pladsen forskellige funktioner sammen fra facade til facade på tværs af arealer med kørsel tilladt, arealer med funktioner knyttet til nærgenbrugsstationen og arealer med bylivsaktiviteter og opholdsmuligheder.
- Det er et lokalt ønske, at der er så få faste belægninger som muligt.

### C. Inventar

- Pladens karakter, byrumsinventar inkl. belysningsarmaturer følger som udgangspunkt de retningslinjer og produkter, der er beskrevet i "Designpolitik København" og "Designmanual for byrum og parker".
- Pladsens inventar skal være robust og driftsvenligt.

### D. Belysning

- Belysningen skal som udgangspunkt følge de generelle retningslinjer og krav for belysning i Københavns Kommune.
- Belysningen på pladsen skal bidrage til at gøre stedet trygkere, blandt andet igennem en smuk natidentitet.
- Belysningen skal give et godt overblik og ingen utrygge, skjulte hjørner og kroge på pladsen.
- Der skal etableres belysning, der sikrer, at der er de nødvendige lysforhold til stede til trygt at benytte nærgenbrugsstationens funktioner (evt. intelligent belysning, der justeres eller tænder/slukker efter behov).
- Der skal etableres supplerende effektbelysning på pladsen, der øger herlighedsværdien og tryktheden om aftenen (fx belysning, der skaber en sammenhæng til Søren Ulrik gavlværk 'Regn Søvn Blå Kys')
- Der kan ikke anvendes uplights, da Københavns Kommune har dårlige driftserfaringer med fugtproblemer og vandalisme.
- Belysningsklasserne skal foreslås af projektet og godkendes af Københavns Kommunes belysningsansvarlige afdeling.



Eksisterende træer og midlertidige byrumsmøbler ud mod Valby Langgade

### E. Beplantning og grønne strukturer

- Det vitale platantræ skal bevares. (se bilag 4)
- De eksisterende platantræer skal ikke være styrende for den nye indretning af pladsen.
- Hvis der fældes træer indenfor projektområdet, skal de genplantes indenfor projektområdet.
- Når der plantes nye træer, skal der vælges robuste, ikke-allergene arter, gerne med blomster og med høstfarver.
- Træerne kan være nyttetræer og -buske som valnød, æbletræer, kirsebær, paradisæble mm.
- Træer skal etableres med hensyn til ledningsforholdene på pladsen. Her er der kun forhold at tage hensyn til under fortovet langs Herman Bangs Plads 1-5.
- Der kan etableres græs i afgrænsede områder. Dog foretrækkes større flader af driftshensyn.
- Der kan etableres frodige blomstrende bede med buske og bundplanter, der er robuste og ikke kræver særlig pleje.
- Der kan etableres forårsløg i både græsflader og bede.
- Der kan etableres vertikale rumlige inddelinger med fx slyngplanter, der også har et æstetisk og designmæssigt udtryk også uden beplantning.
- Der skal ikke etableres byhaver på pladsen, da der er initiativer med byhaver i gang i kvarteret. Der eventuelt kan laves aftaler med borgerne om evt. frivillighedsprojekter ved pasning af bede.

### F. Vand

- Det er muligt at etablere simple vandelementer på pladsen, der ikke kræver særlig anlæg eller drift
- Det er ikke muligt at etablere rekreative vandelementer, der kræver særlig anlæg eller drift (springvand o. lign.).

## Særlige fysiske forhold

### A. Nærgenbrugsfaciliteter

- Alle krav og ønsker til nærgenbrugsfaciliteter er samlet i bilag 1.

### B. Banevold og køreledning

- Banedanmarks areal kan inddrages både til bebyggelse og til pladسدannelse. (Se bilag 4)
- Bebyggelse og fundering på pladsen skal placeres og konstrueres, så det ikke berører baneskræntens ballastskulder og en zone ind mod skrænten markeret af en linje med en hældning på 1:2 forlænget fra ballastskulderen ned i jorden. (Hvis der skal bygges inden for zonen, skal der søges om dispensation, hvilket kræver omfattende og bekostelige undersøgelser af, hvordan dette påvirker banens sikkerhed mv.) (Se bilag 7)
- Bebyggelse med offentlig adgang til taget placeret op mod baneskrænten skal have monteret en afskærmning/et hegn på taget ind mod banen på omkring 1.8 m til 2.2 m højde.
- Beplantningen på baneskrænten kan ændres. Dog skal der tages forbehold for, at baneskåninger driftes med fokus på sikkerhed og lavest mulige driftsomkostninger. Beplantning med blomsterløg o. lign. lav bevoksning er her det enkleste, da beplantningen driftes med store maskiner.

### C. Langgade Station

- Det skal være muligt at lave en evakuering af Langgade Station. (De brandmæssige forhold samt evakuering vurderes i forbindelse med projekteringen.)
- Affaldsskuret ved indgangen til stationen kan nedlægges og genopføres et andet sted, evt. på modsatte side af banen eller integreres i projektet. Der skal være plads til samme funktioner som i dag. Affaldsskuret er 2x4 m.



Indgangen til Langgade Station



Parkering ved Langgade Station

## Mobilitet

### A. Offentlig transport

- Indgangen til Langgade Station skal være synlig, og der skal være gode ankomstforhold til indgangen uden forhindringer.

### B. Fodgængere

- Løsningerne på stedet skal leve op til Vejreglerne for tilgængelighed.
- Der skal etableres gennemgående Københavnerfortov langs Valby Langgade.
- Fortovet langs Herman Bangs Plads 1-5 bevares som udgangspunkt. Der skal etableres Københavnerfortov på strækningen.

### C. Cykeltrafik

- Der skal etableres gennemgående cykelsti langs Valby Langgade.
- Det er ikke et krav, at der etableres adgang til signalovergangen for cyklister, der krydser Herman Bangs Plads, på grund af det lave antal cyklister.

### D. Cykelparkering

- Der skal være mulighed for cykelparkering foran Langgade Station ved den eksisterende indgang til stationen.
- Der skal etableres ca. 40 cykelparkeringspladser ved Langgade Station. Anvendelse af nye principper for arealeffektiv cykel parkering vil være en fordel (Det fremtidige antal cykelparkeringspladser skal minimum svare det nuværende behov og må gerne have større kapacitet, så der er mulighed for et større antal parkerede cykler fremover. I dag er der 80 pladser og en belægningsprocent på ca. 36 %).

### E. Motortrafik

- Den eksisterende vej langs Langgade Station skal nedlægges.
- Der skal opretholdes mulighed for at motorkøretøjer kan passere Herman Bangs Plads, hvor der i dag er vej langs Herman Bangs Plads 1-5, fx som minimum via en pladسدannelse med sivemulighed for motorkøretøjer i et afmærket spor.
- Løsningerne i projektet skal i videst muligt omfang tage højde for at trafikmængderne på Harald Kiddes Vej ikke øges.

## F. Parkering, motorkøretøjer

- Der skal være mulighed for korttidsparkering i forbindelse med LokalBrugsen i dagtimerne.
- Der skal være mulighed for korttidsparkering i forbindelse med afhentning og afsætning af passagerer til Langgade Station.
- Det er muligt at etablere tidsbegrænset parkering i forbindelse med LokalBrugsen. Det er muligt at dedikere den tidsbegrænsede parkering til varelevering til LokalBrugsen i fastsatte tidsrum.
- Eksisterende parkeringspladser langs Langgade Station (12 stk.) skal så vidt muligt genetableres nord for pladsen ved at etablere skråparkering på strækningen Vilhelm Topsøes Vej 7-9 og evt. på den øvrige del af Vilhelm Topsøes Vej.
- Antallet af parkeringspladser skal så vidt muligt bevares i området.

## G. Varelevering, brandvej og indsamling af affald

- Den eksisterende brandvej langs bebyggelsen på Herman Bangs Plads 1-5 skal opretholdes og adgangskrav osv. skal her overholdes.
- Der skal være mulighed for varelevering til Brugsen (fx kan to korttidsparkeringspladser anvendes til varelevering i bestemte tidsrum)
- Der skal være adgang til nærgenbrugsstationens faciliteter for større køretøjer op til 11 m (fx skraldebiler) fra arealet, hvor motorkøretøjer kan passere Herman eller fra eksisterende veje. Afstanden mellem kørespor/vejbane og faciliteterne afhænger af affaldsfraktion og valg af løsning for opbevaring. (se bilag 1)



*Kig til Herman Bangs Plads fra indgangen til Langgade Station*

## Sammenhænge

### A. Destinationer og særlige bevægelseslinjer

- Der skal sikres en god adgang og naturlige bevægelseslinjer for fodgængere til de primære eksisterende destinationer (Langgade Station, LokalBrugsen, Mr. Kebab og butikken HR2 Ortopædi) samt til den ny primære destination på pladsen, nærgenbrugsstationen. Her er byt-tefaciliteterne en særlig vigtig ny destination, der skal være god adgang til.
- Den bevægelseslinje, som cyklisterne skaber henover Herman Bangs Plads mellem Den Grønne Sti, Dronning Dagmars Allé og Langgade Station, skal opretholdes, men forløbet skal føres langs Herman Bangs Plads 1-5 udenom de nye funktioner på pladsen ved hjælp af fysiske tiltag og design (fx ved hjælp af organiseringen af pladsen, mindre kantopspring, strategisk placering af cykelstativer, o. lign.)



*Kig til Herman Bangs Plads fra viadukten under Langgade Station*



Valby Langgade ved Herman Bangs Plads

## EKSISTERENDE FORHOLD

### MENNESKER OG FUNKTIONER

#### A. Brugere

Herman Bangs Plads bliver i dag primært anvendt af passagerer til Langgade Station og busstoppestedet på Valby Langgade, kunder til LokalBrugsen, Mr. Kebab og butikken HR2 Ortopædi samt mennesker, der bor ud til pladsen.

#### B. Bylivsaktiviteter og ophold

Der er mulighed for ophold på to københavnerbænke ved busstoppestedet ud mod Valby Langgade. Bænkene bliver benyttet i begrænset omfang.

Der er i dag få eller ingen bylivsaktiviteter af hverken planlagt eller spontan karakter på Herman Bangs Plads. I forbindelse med Områdefornyelsen GI. Valby er der blevet gennemført enkelte midlertidige aktiviteter i perioden 2012- 2014.

#### C. Bylivsregnskab

Der er ikke gennemført bylivstællinger til Københavns Kommunes Bylivsregnskab på Herman Bangs Plads. Der vil blive gennemført "førtællinger" til Bylivsregnskabet i sommerhalvåret 2015.

#### D. Vurdering af eksisterende byrumskvaliteter

Københavns Kommune har fokus på at udvikle bylivet ud fra tre overordnede mål: mere byliv for alle, flere går mere og flere bliver længere, jf. Københavns Kommunes vision Metropol for Mennesker.

En metode til at understøtte målene for bylivet er at udvikle byrum med udgangspunkt i 12 væsentlige kvalitetskriterier for byrumskvalitet. (Kilde: "Det nye byliv", Gehl, Gemzøe, Kirknæs, Søndergaard)

Se vurdering af de eksisterende byrumskvaliteter ud fra de 12 væsentlige kvalitetskriterier på Herman Bangs Plads i bilag 3.



## FYSIK

### Historiske fysiske forhold

I 1941 åbnede den S-banestrækning, som i dag krydser Valby Langgade. I den forbindelse blev Herman Bangs Plads dannet og pladsen fungerede på det tidspunkt som endestation for rutebiler. Langgade Station åbnede 23. september 1943 og viadukten ved Langgade Station markerer, hvor den ældre del af Valby slutter. Det afvekslende gadeforløb langs Valby Langgade frem til Langgade Station afspejler Valbys udvikling fra landsby til en integreret del af storbyen København.

Herman Bangs Plads blev anlagt, hvor Peder Bechs gård tidligere lå. Gården blev flyttet til Valby Langgade efter den nedbrændte i en pyromanbrand i 1883. Her blev den genopført med en stor og grøn have, der lå, hvor Herman Bangs Plads ligger i dag. Peder Bechs gård lå oprindeligt på Blankavej på den modsatte side af Langgade Station. Peder Bechs gård var en af de Valbygårde, der leverede mælk til hele København. Hver morgen blev mælken kørt ind til København med en mælkevogn, som kørte rundt til kunderne med mælken.

Pladsen blev navngivet i 1940 af det lokale Fællesudvalget og opkaldt efter den danske forfatter Herman Bang. For at hans navn og forfatterskab ikke skulle forsvinde ud af bevidstheden fik hans navn lov til at navngive den gamle rutebilplads med følgende ord:

*"Skal Herman Bangs Navn leve videre (...), som det nu bliver Tilfældet paa en af vore Pladser, så maa den i hvert Fald blive af et Udseende, der ikke kommer til at virke beskæmmende..."* (Citater af Fællesudvalget, som døbte pladsen Herman Bangs Plads i 1940)

Der har igennem tiden været flere idéer til brugen af arealet ved Herman Bangs Plads, blandt andet kvindefængsel.



Overskæring med ledvogterhus ved godsforbindelsesbanen mellem Valby og Frederiksberg ca. 1900



Viadukten ved Valby Langgade Station ca. 1918



Langgade ved Dr. Dagmars Allé ca. 1930-34 Valby. Haven ved Peder Bechs Gård ligger til højre



Valby Langgade Station 1941



Valby Langgade Station ca. 1950



Herman Bangs Plads 1-5

## Generelle eksisterende fysiske forhold

### A. Gadens huse og facader

Herman Bangs Plads er afgrænset af tre adskilte facadeforløb: Herman Bangs Plads 1-5 mod vest Langgade Station og banevolden mod øst og Valby Langgade 125-131 mod syd.

Al bebyggelse omkring pladsen er i en menneskelig skala og ensartede femetagers karrébebyggelser i røde mursten med en lav detaljeringsgrad og gode proportioner dominerer de to facadeforløb Herman Bangs Plads 3-5 og Valby Langgade 125-131.

Det giver stedet et rumligt og arkitektonisk sammenhængende udtryk på trods af variationer i størrelse, materialet og arkitektoniske kvalitet i den øvrige bebyggelse langs pladsen. Langgade Station er vurderet bevaringsværdig og bidrager positivt til stedets karakter. Arkitekturen er karakteristisk og har gode, enkle detaljer og materialer. Den eneste eksisterende indgang til Langgade Station ligger ud til Herman Bangs Plads. LokalBrugsen og Mr. Kebab afviger fra den øvrige bebyggelse i skala og i arkitektonisk kvalitet.

Stueetagerne i facadeforløbene Herman Bangs Plads 1-5 og Valby Langgade 125-131 er åbne og aktive eller har mulighed for at blive det, og der er derfor potentiale for et bedre samspil mellem stueetagerne og det fremtidige byrum på Herman Bangs Plads. Særligt vil mere åbne og aktive facader ind til LokalBrugsen kunne give bedre kontakt med pladsen og en øget tryghedsfølelse på stedet.



Langgade Station og banevolden



Valby Langgade 125-131

## B. Belægninger

Herman Bangs Plads er domineret af asfalt på de store vejforløb og på fortovene. Fortovene er relativt brede og består af en eller to rækker betonfliser omgivet af asfalt. Der er fortov langs alle tre sider på Herman Bangs Plads og rundt om arealet imellem de to vejbaner på Herman Bangs Plads. Kun på fortovsforløbet ved busstoppestedet på Valby Langgade er der etableret Københavner fortov med chaussesten imellem to rækker fliser, så de kan fungere som ledelinjer.

## C. Inventar

Der er placeret to københavnerbænke ved busstoppestedet ud mod Valby Langgade. Bænkene er i nyere stand. Ved busstoppestedet på Valby Langgade er placeret en stoppestandsstander og et læskur med en bæk i nyere stand.

## D. Sol- og skyggeforhold

Der er gode solforhold på Herman Bangs Plads, hvor der er sol på større arealer det meste af dagen både sommer og vinter. (Se bilag 5)

## E. Belysning

Der er almindelig ophængt gadebelysning af ældre dato på stedet. I løbet af 2015 forventes det at gadebelysningen skiftes, så den lever op til de nye standarder for gadebelysningen i Københavns Kommune (Wirehængt belysning med Thor-armaturer fra Thorn Lighting). Pladsen opleves i dag som mørk og utryk om aftenen og natten.

## F. Beplantning

Seks større platantræer på arealet ud til Valby Langgade giver i dag pladsen en grøn karakter. Den grønne karakter, som platantræerne skaber, bliver understøttet af træerne og beplantningen på banevolden ved Langgade Station og af beplantningen langs Vilhelm Topsøes Vej for enden af Herman Bangs Plads. Træerne og beplantningen har dog karakter af at være etableret i forhold til infrastrukturen på stedet og ikke for at give stedet en rekreativ, grøn karakter.

Platantræerne er af forskellige sundhedskarakter og har forskellige vækstforhold. Et træ er vitalt og skal bevares. To af træerne er i deres sidste levetid og er potentielle risikotræer og anbefales fældet og udskiftet med nye træer i det nye projekt. Tre træer vokser direkte ned i asfalten og det vurderes, at rødderne kan tage skade ved opbrydningen af asfalt og de kommende anlægsarbejder. Kan træerne bevares uden trærødderne tager skade ved anlægsarbejderne, kan træerne bevares. Ellers skal træerne fældes og udskiftes med nye træer.

(se bilag 4)

Der er få grønne byrum i nærheden, hvor det er rart at opholde sig. Beboerne i området er i dag glade for at bruge Valby Gadekær (Storbyhaven ved Gadekærvej), som ligger knap 700 meter fra Herman Bangs Plads på den anden side af Langgade Station.

## G. Vand, klimatilpasning og LAR

Der er ingen klimatilpasningsløsninger eller LAR løsninger på arealet.



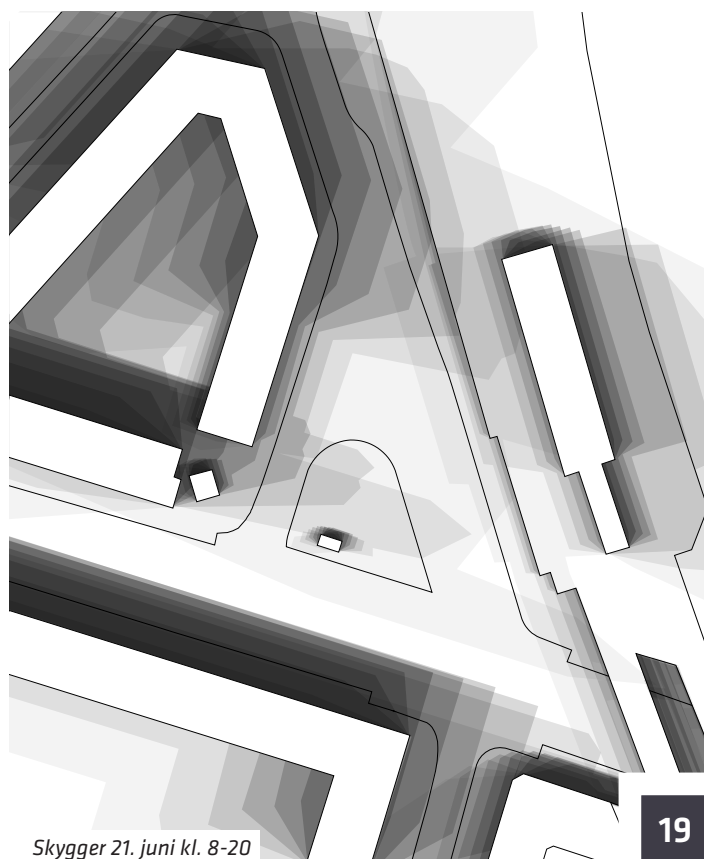
Belægninger ved Mr. Kebab ved Valby Langgade



Belægninger langs Langgade Station



Beplantning langs banevolden og Vilhelm Topsøes Vej



Skygger 21. juni kl. 8-20



Langgade Station med indgangen til lokaler på stationen

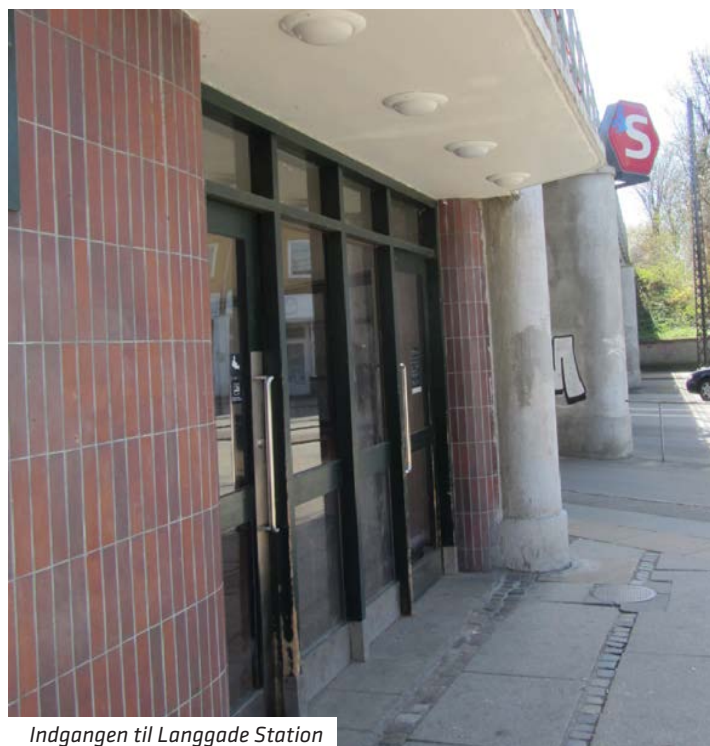
### Særlige fysiske forhold eller forudsætninger

#### A. Lokaler på Langgade Station

Lokalerne på Langgade Station består af to lokaler, der i dag er indrettet som hhv. et større kontorlokale og et større lokale med køkken og mødelokale. Begge lokaler har adgang både fra Langgade Station og fra Aksel Sandemoses Plads. Der er adgang til et separat toilet på Langgade Station. Lokalerne blev indrettet til Områdefornyelsen Gl. Valby som fra 2012-2015 haft kontor i lokalerne. DSB er meget interesserede i at leje lokalerne ud til udadrettede aktiviteter for at fortsætte det positive bidrag til livet og trygheden på stationen, som Områdefornyelsen Gl. Valby har givet, mens de lejede lokalerne.

#### B. Banevold og køreledning

Banevolden og køreledningen langs Langgade Station er omfattet af særlige sikkerhedsregler og foranstaltninger, som begrænser mulighederne for karakter, størrelse og fundering af bygninger placeret langs banevolden. (Se bilag 7)



Indgangen til Langgade Station



Herman Bangs Plads set fra perronen på Langgade Station

## Mobilitet

### A. Offentlig transport

Langgade Station er et stop på s-togslinje C mellem Frederikssund St. og Valby St. Passagertallet er 2400 rejsende pr. dag, hvilket kan sammenlignes Valby Station, hvor der er 26.000 passagerer pr. dag. DSB betragter stationen som en lokalstation, som passagererne går og cykler til. Der er derfor ikke særlige krav til antallet af parkeringspladser eller afsætningspladser ved stationen. Buslinjerne 26 (Endestationerne Ålholm Plads og Færgeterminal Søndre Frihavn) og 93N (Endestationerne Roskilde Station og Rådhuspladsen) stopper på Valby Langgade ud for Herman Bangs Plads.

### B. Cykeltrafik

Den primære cykeltrafik går langs Herman Bangs Plads ad Valby Langgade, hvor der cykler 3.100 cykler på et gennemsnitsdøgn. Der cykler omkring 400 cyklister henover Herman Bangs Plads på et hverdagsdøgn. Den primære rute for cyklister, der krydser Herman Bangs Plads, går fra Den Grønne Sti ad en lille lokal cykelforbindelse henover Vilhelm Topsøes Vej og Herman Bangs Plads og frem til Langgade Station eller Dronning Dagmars Allé. Antallet af cyklister på Herman Bangs Plads er meget lavt i en københavnsk kontekst.

Hovedforløbet for Den Grønne Sti løber ud til Valby Langgade 143 omkring 200 m vest for Herman Bangs Plads, hvor der er en signalreguleret overgang for cyklister og fodgængere. Den lokale cykelforbindelse mellem Vilhelm Topsøes Vej og Dronning Dagmars Allé indgår ikke i den nuværende cykelstrategi for Københavns Kommune (se bilag 4).

### C. Cykelparkering

Der er i dag 80 cykelparkeringspladser ved Langgade Station og belægningsprocenten er omkring 36 %.

### D. Motortrafik

Der kører i dag omkring 650 biler, heraf omkring 21 tunge køretøjer (op til 35 ton), om dagen på Herman Bangs Plads på et gennemsnitsdøgn. Kørslen er primært beboere i de nærmeste karréer og sekundært kunder og varelevering til LokalBrugsen. På Valby Langgade er trafikmængderne 11.500 biler på et gennemsnitsdøgn.

### E. Parkering, motorkøretøjer

Der er fire parkeringspladser langs Herman Bangs Plads 1-5 og tolv parkeringspladser langs Langgade Station og banevolden til og med Herman Bangs Plads 9 på offentlig vej. Langs Vilhelm Topsøes Vej 7-9 er der seks parkeringspladser, hvoraf en er reserveret til handicapparkeringsplads. (Se bilag 4)

### F. Varelevering, brandvej o. lign.

Herman Bangs Plads 1-5 fungerer som brandvej. LokalBrugsen får leveret varer ved Herman Bangs Plads 1-5, dog primært ved Herman Bangs Plads 5. Vareleverancerne foregår i varevogne og lastbiler op til 35 ton.

For samlede trafiktællinger se bilag 4.



Herman Bangs Plads 3-5 med vareindlevering til LokalBrugsen



Vilhelm Topsøes Vej 7-9



Cykelsti og belægnings langs Valby Langgade

## Sammenhænge

### A. Destinationer og særlige bevægelseslinjer

De primære destinationer på Herman Bangs Plads, som skaber en bevægelseslinje henover området, er Langgade Station og LokalBrugsen for både fodgængere og cyklister. For cyklister er adgangen til henholdsvis Dronning Dagmars Allé og Den Grønne Sti desuden destinationer udenfor projektområdet, som skaber en bevægelseslinje henover Herman Bangs Plads, som området er udformet i dag. (Se bilag 6)

### B. Tilgængelighed

Fortovene omkring Herman Bangs Plads er brede og uden fysiske forhindringer, men fortovene mangler generelt ledelinjer, hvilket sænker en ellers god fysisk tilgængelighed. Langs Valby Langgade er fortovet ikke gennemført henover de eksisterende vejbaner, hvilket nedsætter den fysiske tilgængelighed på Herman Bangs Plads.

### C. Kig / udsigter

Herman Bangs Plads ligger afskærmet af bebyggelse og banevolden ved Langgade Station. Det betyder, at der ingen længere kig er fra området. Der er et enkelt fint lokalt kig ned ad Dronning Dagmars Allé ind til villaerne og haverne i det gamle villakvarter bag karrébebyggelsen ud mod Valby Langgade.



Lokal cykelforbindelse fra Den Grønne Sti ved Vilhelm Topsøes Vej



Kig fra Herman Bangs Plads til Dronning Dagmars Allé

## PROJEKTFORUDSÆTNINGER

### BYRUMSTOPOLOGI

I henhold til Designpolitik København vil Herman Bangs Plads fremover være defineret som en "plads". Derfor skal løsninger på Herman Bangs Plads som udgangspunkt følge de retningslinjer og produkter, der er beskrevet for pladser i "Designpolitik København" og "Designmanual for byrum og parker".

Fortovet langs Valby Langgade vil udgøre en del af en "forbindelse". Derfor skal løsninger for fortovet følge de retningslinjer og produkter, der er beskrevet for forbindelser i "Designpolitik København" og "Designmanual for byrum og parker" og leve op til retningslinjer og krav for tilgængelighed i Københavns Kommune og i Vejreglerne for tilgængelighed.

### EJERFORHOLD

Projektarealet er for den største del ejet af Københavns Kommune og er en vejmatrikel matr. nr. 7000e, Valby. Arealet ved stationen er ejer af DSB S-Tog A/S, matr. nr. 2326, Valby.

### KLIMATILPASNING

Projektområdet indgår ikke i Københavns Kommunes skybrudsplanlægning. Området har ligget i et lavt indsatsområde for LAR. Jorden er måske egnet til nedsivning og ligger i kategorien måske egnet til at have LAR nedsivningspotentiale.

### ORGANISERING

Projektet er inddelt i faser og der er et skifte i organiseringen efter fase 1, da områdefornyelsen lukker og projektledelsen overgår til CUA.

Styregruppen består af:

- Camilla Gøhler Ryberg og Jane Drejer Nielsen (Byens Fysik, Center for Nye Anlægsprojekter, Område- og byfornyelse)
- Merete Kristoffersen (Byens Udvikling, Center for Bydækkende Strategier, Bæredygtighed)
- Dorte Skov/Stine Cecilie Brink (Byens Fysik, Center for Udførelse af Anlægsprojekter, Parker/Byrum)

Dommergruppen består af:

- Camilla Gøhler Ryberg og Jane Drejer Nielsen (Byens Fysik, Center for Nye Anlægsprojekter, Område- og byfornyelse)
- Merete Kristoffersen (Byens Udvikling, Center for Bydækkende Strategier, Bæredygtighed)
- Dorte Skov (Byens Fysik, Center for Udførelse af Anlægsprojekter, Parker)
- Stine Cecilie Brink (Byens Fysik, Center for Udførelse af Anlægsprojekter, Byrum)
- Anders Asmind/ Signe Jul Andersen (Byens Fysik, Center for Nye Anlægsprojekter, Udvikling af Anlægsprojekter)
- Tina Saaby (Stadsarkitekt)
- Tre lokale ressourcepersoner (repræsentanter for den lokale arbejdsgruppe)
- Fagdommer (ikke udpeget)

## POLITIK

Projekt Herman Bangs Plads er en del af Budget 2015. Projektet er en del af Kvarterplanen for Områdefornyelsen Gl. Valby og Ressource- og Affaldsplan 2018.

## EKSISTERENDE ANALYSER OG STRATEGIER

### A. Tidligere skitseforslag til Herman Bangs Plads

Tidligere udarbejdede forslag til pladsens indretning har udelukkende status af dialogværktøjer i relation til borgere og politikere. Der er udarbejdet tre skitseforslag af Jaja Architects og et skitseforslag af PARK Arkitekter.

### B. Andre undersøgelser/registreringer

I perioden maj til september 2012 har der stået en midlertidig nærgenbrugsstation kombineret med et byrum på Herman Bangs Plads udført af Spektrum Arkitekter. I forbindelse med installationen har Spektrum Arkitekter lavet en rapport der dokumenter borgerdialogprocessen der blev gennemført i forbindelse med etableringen af installationen.

(Se bilag 8)

Områdefornyelsen Gl. Valby har gennemført registreringer af bevægelseslinjer for fodgængere og cyklister på Herman Bangs Plads i 2012. (Se bilag 6)

## LEDNINGSFORHOLD

Der er foretaget en søgning i LER samt udtræk fra Københavns Kommunes kortdatabase.

## FORURENINGSFORHOLD

Der er taget 4 jordprøver af det midterste grusareal. 3 af prøverne er klasse 1 jord og 1 prøve er klasse 2 jord, grundet indhold af nikkel. Det undersøges pt. om Region Hovedstaden mener fundet af nikkel vil udløse en kortlægning.

## JORDBUNDSFORHOLD

Der er ikke foretaget geotekniske undersøgelser.

## LANDINSPEKTØRPLAN

Der er ikke foretaget en opmåling af arealet.



## PROJEKTFORHOLD

### ØKONOMI

Den økonomiske ramme for projektet er 16 mio. kr.

### DRIFT

Arealer og faciliteter knyttet til nærgenbrugsstationens funktioner driftes af Amager Ressource Center. Pladsens øvrige arealer driftes af Teknik- og Miljøforvaltningen.

Driftsaftalen med Amager Ressourcecenter skal tilpasses forholdene på pladsen, således at der ved behov afhentes affald osv. afleveret på pladsen udenfor nærgenbrugsstationens åbningstider. Frekvensen af afhentningen skal tilpasses, så pladsen fremstår ren og ryddelig også uden for

### INTERESSETER OG OMVERDENSINDDRAGELSE (efter valg af rådgiver)

Følgende vurderes at have interesse i projektet:

- Beboere og andre aktører i den omgivende bebyggelse og beboere i Valby
- Arbejdsgruppen (borgere og repræsentanter for Valby Lokaludvalg)
- Valby Lokaludvalg
- Banedanmark
- DSB
- Movia
- LokalBrugsen på Herman Bangs Plads
- Børne- og Ungeforvaltningen

Beboere og andre aktører i den omgivende bebyggelse (inkl. Mr. Kebab, spejderne og Timotheus Kirken) og beboere i Valby inddrages og orienteres når relevant gennem events på Herman Bangs Plads samt gennem facebook, lokale medier o. lign.

Arbejdsgruppen inddrages og orienteres som beskrevet i kommissorium for arbejdsgruppen.

Banedanmark, DSB, Movia og LokalBrugsen inddrages og orienteres når relevant.

Valby Lokaludvalg inddrages og orienteres løbende gennem repræsentanter for lokaludvalget i både arbejdsgruppe og dommergruppe. Sekretariatet for Valby Lokaludvalg inddrages og orienteres løbende gennem repræsentanter i projektgruppen.

Børne- og Ungeforvaltningen inddrages og orienteres når relevant.



## SAMMEN OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Teknik- og Miljøforvaltningen

BYENS FYSIK  
Udvikling af anlægsprojekter

Foto: Københavns Kommune og Morten Holtum (forside)  
Layout/grafik: Byens Fysik