



**MÅLØV AKSEN**  
**Indbudt projektkonkurrence**



## Dommerkomiteens betænkning

### Indledning

I juni 2008 udskrev Ballerup Kommune en projektkonkurrence om forslag til en forbedring af strækningen mellem Måløv by og den nye bydel Søndergård. En både tryghedsmæssig, funktionel og æstetisk forbedring, der skal gennemføres på trods af de to trafikbarrierer Frederikssundsvej og S-banen.

Konkurrencens formål var at tilvejebringe et overordnet bud på disponeringen af hele Måløv Aksen, samtidig med at konkurrencedeltagerne skulle aflevere et mere konkret forslag til første etape af aksens forløb. Desuden var der ønsket en kort redegørelse med generelle overvejelser vedrørende barriereproblematikker med udgangspunkt i Måløv Aksen som case.

I efteråret 2007 blev der, med Ekstrakt I/S som proceskonsulenter, afholdt en række workshops med Måløv-borgere om fremtidens Måløv Akse. Skolebørn, unge, børnefamilier og seniorer samt en følgegruppe med repræsentanter for forskellige interessegrupper fra Måløv arbejdede med ønsker og visioner for Måløv Aksen. Involveringsprocessen resulterede i 'Katalog for byrums kvaliteter i Måløv Aksen', som har dannet grundlag for konkurrenceprogrammet.

Projektet støttes af Realdania, og det er især den generelle barriereproblematik, som har givet fonden interesse for at indgå i projektet, med henblik på at konkurrenceforslagene kan fungere som eksempelprojekter i forbindelse med lignende barriereproblemstillinger andre steder.

Konkurrencen, der blev afholdt i henhold til EU-direktiv nr. 2004/18/EF (udbudsdirektivet), blev den 17. marts 2008 bekendtgjort til Den Europæiske Uni-ons Tidende, og følgende seks deltagerhold blev inviteret til at udarbejde forslag:

- Thing & Wainø Landskabsarkitekter med Moe & Brødsgaard rådg.ing.
- SLA med Krads Architecture, Sleth Modernism og Oluf Jørgensen rådg.ing.
- OKRA + SCHUL med Balslev rådg.ing, Playground, Åsa Frankenberg (lysdesign) og Søren Martinsen (kunst)
- Adept - LiW Planning, Imitio, Søren Jensen rådg.ing. og Mikael Sylvest (lysdesign)
- Kristine Jensens Tegnestue med Arkitektfirmaet Gustin
- 1:1 Landskab med Kant Arkitekter, Eduard Troelsgaard rådg.ing. og Nueva

Konkurrencematerialet blev udsendt til de konkurrerende den 3. juni 2008, og ved konkurrenceperiodens udløb den 5. september 2008 havde alle seks deltagerhold indleveret forslag. Alle forslag blev optaget til bedømmelse af dommerkomiteen.

### **Dommerkomité**

Ove E. Dalsgaard, borgmester (formand for dommerkomiteen)  
Helle Tiedemann, formand for Teknik- og Miljøudvalget  
Tom Nielsen, formand for Kultur- og Fritidsudvalget  
Marianna Hesselholt, medlem af Kommunalbestyrelsen  
Mads Farsø, projektleder, Realdania  
Erik Hansen, Måløv Bylaug / Måløv Aksens følgegruppe  
Jørgen Andersen, Måløv Handel & Håndværk / Måløv Aksens følgegruppe  
Bjørn Nørgaard, professor, billedhugger  
Erik Brandt Dam, arkitekt MAA MDL, udpeget af AA  
Steen Bisgaard Jensen, landskabsarkitekt MAA MDL, udpeget af AA

### **Rådgivere for dommerkomiteen**

Anders Agger, kommunaldirektør  
Annegitte Hjort, byplanarkitekt, Plan & Byg  
Karsten Linding, landskabsarkitekt, Miljø & Teknik  
Hanne Dam Andreasen, vejingeniør, Miljø & Teknik

### **Konkurrencens sekretær**

Arkitekt MAA Jesper Kock, AA Konkurrencer, Akademisk Arkitektforening

Konkurrenceforslagene blev bedømt ud fra følgende kriterier, jf. konkurrenceprogrammet: „Forslagene vil blive vurderet på deres arkitektoniske, funktionelle og tekniske løsninger i forhold til konkurrenceprogrammets ønsker og krav. Der vil blive lagt stor vægt på sandsynligheden for, at forslagene kan realiseres inden for den økonomiske ramme for projektet. Samtidig vil der blive lagt vægt på, at konkurrenceforslagene afspejler de ønsker og visioner, som fremgår af Katalog for byrumskvaliteter i Måløv Aksen.“

Som baggrund for dommerkomiteens bedømmelse blev der foretaget en funktionel, teknisk og økonomisk vurdering af forslagene. Undersøgelsen blev udført af Ballerup Kommune v/ Plan & Byg og Miljø & Teknik.

Bedømmelsen blev påbegyndt den 16. september 2008. Dommerkomiteen afholdt i alt tre møder, og på det afsluttende betækningsmøde den 10. oktober 2008 besluttede man i enighed at udpege forslag 1/A2006 som vinder af konkurrencen og at give det en førstepræmie på 150.000 kr. Desuden blev forslag 4/12345 tildelt en andenpræmie på 120.000 kr. De øvrige forslagsstillere mod-tager et vederlag på 100.000 kr.

*Ballerup, den 10. oktober 2008*  
*Sign. dommerkomiteen*

# Om konkurrencen og forslagene som helhed

## Opgaven

Hvordan skaber man et godt byrum som ramme om et alsidigt byliv i Måløv Aksen?

De seks forslag har besvaret spørgsmålet med udgangspunkt i følgende tre punkter:

1. En helhedsplan for strækningen fra Bibliotekspladsen til Søndergård inkl. skitseforslag til Bibliotekspladsen.
2. Skitseforslag til etape 1 (tunnellerne og området imellem dem).
3. Beskrivelse af barriereproblematikken.

## Helhedsplanen

Forslagenes tilgang til arbejdet med helhedsplanen afspejler opgavens store kompleksitet.

Det er karakteristisk, at de forslag, som dommerkomiteen efter en samlet gennemgang af projekterne vurderer at være de stærkeste, anskuer barriereproblematikken som både fysisk, mental og social. Disse forslag (1, 4) rummer gennemarbejdede, tværfaglige barriereredegørelser og sætter samtidig Måløv Aksen ind i en større kontekst.

Alle forslag ser Måløv Aksen som bymæssigt sammenbindende ud over strækningen fra Bibliotekspladsen til Søndergaard. Dommerkomiteen har derfor særligt hæftet sig ved de forslag, der i særlig grad formår at gøre Måløv Aksen til et fælles anliggende i byens eller landskabets skala.

De forslag, der bevidst arbejder med at knytte Måløv Aksen til større landskabelige træk samt evner at indtænke kulturelle, sociale, mentale og identitetsmæssige dimensioner i besvarelsene, demonstrerer den bedste forståelse for opgavens problematik og den sammen-

hæng, Måløv Aksen indgår i. Blandt disse forslag er der skabt solide fundamenter, der støtter argumentationen for de arkitektoniske valg.

Fem ud af seks forslag arbejder med helhedsplaner som flydende forløb af bevægelse, ophold og aktiviteter og fremstår dynamiske i deres møde med omgivelserne, der således inddrages. Mindre overbevisende finder dommerkomiteen forslag 3, der sammenbinder Måløv Aksen med en slangeformet figur, der forudsætter en væsentlig del af områdets bebyggelse erstattet, så Måløv Aksen udvides til et bredere forløb. En sådan løsning ligger dog uden for opgavens rammer.

Alle forslag indarbejder Krogrunden som et nyt rekreativt, grønt areal og knytter det til Måløv Aksen som en naturlig udvidelse, hvilket er et stort potentiale for fremtidens Måløv Akse.

Afgravning af terræn omkring tunneludmundingerne indgår i flere projekter for at etablere en gennemgående sigtelinie og skabe bedre oversigtsforhold. Med den rigtige løsning vil dette kunne ske, uden at der opstår nye terrænmæssige forhindringer.

Belægningen i Måløv Aksen foreslås udført i materialer, formater og efter principper, der sigter mod at skabe en overordnet sammenhæng.

Forslag 1 bruger smeltevandsdalen som en metafor og oversætter denne til en 'flydende' belægning af in situ-støbt beton med indlæg af sort asfalt. Forslag 4 og 6 ser overordnet belægningen som en gridstruktur, der som et tæppe tilpasser sig terrænets bevægelser og herved skaber en overordnet sammenhæng gennem rummet.

Forslag 4 arbejder med elementer af granit, beton, gummi og stål i en rytmisk, rumlig struktur.

Forslag 6 arbejder med relativt store elementer og flader af granit og beton,

men disse opfattes noget dominerende uden at forløse forløbets potentialer.

Forslag 2 belægger hele Måløv Aksen med granit i forskellige forbandter, og forslagsstillerne mener, at granit er det materiale, der bedst giver en flade værdighed og understreger dens værdi som andet end en praktisk bund, som man kan transportere sig rundt på.

Forslag 3 befæster strækningen mere traditionelt med en serie af lyse og mørke grå belægningssten i beton, hvilket er en uprætentiøs og enkel løsning.

Endelig befæster forslag 5 hele strækningen med gule teglklinker, hvilket på en enkel måde skaber sammenhæng og giver strækningen arkitektonisk karakter.

Enkelte forslag bruger vand som identitetsskabende og sammenbindende elementer. Mest overbevisende i forslag 4, hvor vandspejl / fontæne, vanddamp, lyd af vand og vandkunsten ved Søndergård bidrager til at skabe en sammenhæng fra åen mod nord til den nyanlagte sø ved Søndergård mod syd.

Forslagene 1, 2, 4 og 5 er efter dommerkomiteens vurdering dem, der har det største potentiale i forhold til at kunne gøre Måløv Aksen til et fremadrettet, levende og trygt byrum at færdes og opholde sig i for alle.

### **Katalog for Byrumskvaliteter i Måløv Aksen**

Alle forslag har forholdt sig til de ønsker om flere oplevelser, mere byliv, øget tryghed, lokal forankring og varierede oplevelser for alle, der er centrale punkter i Katalog for Byrumskvaliteter.

Forslag 1 og 4 formår at omsætte de formulerede ønsker til en indlevet og sammenhængende arkitektur, og samtidig skaber de stærke, identitetsgivende relationer ud over de fysiske.

Dommerkomiteen har vurderet de to forslag til at være dem, der allerbedst lever op til forventningerne til den fremtidige Måløv Akse, som de er formuleret i byrumskataloget.

### **Bibliotekspladsen**

Bibliotekspladsen er bearbejdet skitse-mæssigt i alle forslag. De forslag, der arbejder med at flytte parkeringspladserne mod øst, opnår at Måløv Aksen på en naturlig måde integreres i Bibliotekspladsen, og at den kan forlænges videre til boligområdet mod nord. Denne løsning er dog ikke uden problemer.

Generelt bidrager projekterne med værdifulde synspunkter på organisering af ophold og aktivitet, rumlig struktur, bevaring/rydning af eksisterende træer og bassin i Bibliotekshaven samt parkering i forhold til en kommende udvikling/programmering af Bibliotekspladsen. Men ingen af forslagene formår som én arkitektonisk helhed at overbevise dommerkomiteen om deres kvaliteter.

Flere forslag reducerer antallet af parkeringspladser, hvilket ikke er ønskeligt.

Alle forslag trækker i varierende omfang Bibliotekspladsen på tværs af Måløv Hovedgade. Dommerkomiteen er enig heri og mener, at omfanget heraf må diskuteres og fastlægges i forbindelse med udviklingen af Måløv Aksens anden etape.

### **Tunnellerne**

De to tunneller i Måløv Aksen er meget forskellige i længde, frihøjde og visuel kontakt på tværs. Alle forslag bortset fra forslag 5 behandler de to tunneller på samme måde, hvilket har undret dommerkomiteen, fordi problemstillingerne i de to tunneller ikke er sammenfaldende. Den ene er lang, lav og mørk, den anden kort, høj og mere åben. Dommerkomiteen anerkender dog, at denne homogenisering i flere forslag sker for at opnå ét arkitektonisk sammenhængende forløb.

Flere forslag (1, 2, 3, 4) illustrerer, hvordan overgangen fra sti til tunnel kan bearbejdes som en glidende bevægelse, der mere eller mindre direkte sammenfletter eller opløser overgangen mellem sti og tunnel.

Bearbejdningen af overgangen sker ved at trække elementer fra stien, f.eks. lys og terrasseret terræn, med ind i tunnelen (forslag 2), opsætning af buede betonelementer på tunnellens lodrette kanter (forslag 3), at tunnellerens indre af polycarbonat foldes ud på fronten af tunnelen og gør denne til en 'isklump' knyttet til projektets brug af motivet 'smelte-vandsdalen' som metafor, hvorfra forslaget genererer sin formgivning og materialekarakter (forslag 1). Eller ved at tunnelen helt dematerialiseres ved at være beklædt med plasmaskærme, der gengiver himlen uden for tunnelen (forslag 4).

I forslag 3 og 5 arbejdes der med at skære huller i tunneldækket under Frederikssundsvej. Dommerkomiteen vurderer, at gevinsten herved er tvivlsom, både hvad angår oplevelse af tryghed og rent arkitektonisk, ligesom de tekniske/trafiktækniske og økonomiske konsekvenser er vanskelige at forudse. De økonomiske konsekvenser kan vise sig uoverskuelige at rumme inden for den afsatte anlægsøkonomi for første etape.

Forslag 5 foreslår at indrette street-art galleri i den ene tunnel, en idé dommerkomiteen stiller sig tvivlende overfor i forhold til nytænkning og tryghedsskabende tiltag.

Forslag 6 behandler ikke tunnellerne som særlige indsatsområder ud over malerbehandling og ny belysning og mener, at barriereproblematikken snarere har at gøre med manglende rumlig samhörighed generelt. Dommerkomiteen anerkender denne holdning, men mener at tunnellerne og oplevelsen ved at være i dem indgår som en væsentlig del af denne problematik, som er grundigt beskrevet i konkurrencens program.

Forslag 4 peger specifikt på, at placering af aktiviteter og opholdszoner i umiddelbar tilknytning til tunnellerens udmunding vil medvirke til at fremme oplevelsen af tryghed omkring tunnellerne. Denne løsning ses i flere forslag, men forslag 4 er det, der klarest formulerer strategien.

Dommerkomiteen ser perspektiver i flere af de skitserede tunnelløsninger (forslag 1, 2, 4) med forslag 1 som det mest robuste i forhold til anlægsøkonomien. Forslag 4 er arkitektonisk stærkt og fabulerende, desværre uden at være dokumenteret i teknisk henseende. Forslaget vurderes at være for ambitiøst på stedet, dyrt i anlæg og økonomisk krævende i forhold til drift og vedligeholdelse.

## Stationspladsen

Alle forslagsstillere opfatter strækningen mellem de to tunneller som en 'tredje tunnel' og dermed som et vigtigt indsatsområde. Alle svarer på denne problematik ved at udvide Stationspladsen, så denne på forskellig vis trækkes ned over skråningen til mødet med stiforbindelsen.

Fem ud af seks forslag peger på, at stationspladsen har potentiale som ramme om ophold og aktiviteter. Forslag 6 mener ikke, at Stationspladsen kan blive et attraktivt opholdsrum i traditionel forstand, men derimod har potentiale til at blive et stærkt ikon for transitrummet. Dommerkomiteen ser et større perspektiv i forslag, der formår at løse stationspladsen som et 'både og'.

Forslag 1, 2 og 4 indarbejder sportsbaner på stationspladsen og bidrager således til, at der skabes rammer om de unges møder. Dommerkomiteen ser store perspektiver heri. Skråningen bearbejdes som en terrasseret opholds- og aktivitetsplads. Forslag 1 og 2 indarbejder en ny rampe i skråningen og skaber således bedre tilgængelighed mellem oppe og nede end forslag 4.

Cykelparkeringen ved Måløv Station er ikke tilfredsstillende løst i forslagene, der generelt har mindre kapacitet og dårligere placering end i den nuværende situation.

## Barriereproblematik

Barriereproblematikken kan forbindes med en stigende bymæssig regionalisering og bevidsthed omkring kvaliteten af gode byrum. Mange moderne bylandskaber er blevet konstrueret til at facilitere bilismen uden at tage større hensyn til andre og mere bløde trafikanter – ikke andet end deres mulighed for fysisk passage.

De to forslag, som har listet barriereproblematikken ind i et række punkter – med relation til tunnellerne – synes at slippe bedst fra at komme med de generelle anbefalinger. Det kan skyldes, at forslag 1's katalog og forslag 4's hovedpunkter er resultatet af en mere tværfaglig og gennemarbejdet analysetilgang. Det kan have sikret forslagene en mere holistisk tilgang, som også synes illustreret i kraft af disse forslags mere kvalificerede løsninger på det konkrete sted.

De besvarelser, der ikke tager udgangspunkt i tunnellerne og oplevelsen af disse som centralt problemfelt i denne case, synes at stå svagest i forhold til at levere generelle anbefalinger. Forslag 3 leverer dog en central pointe ved at pointere, at det er paradoksalt, at de hårde trafikanter bevæger sig i det åbne og frie rum, mens de bløde trafikanter bevæger sig i det hårde og lukkede rum. Dommerkomiteen finder også forslag 3's nedslagsområder relevante i forhold til tunnellerne, men er ikke overbevidste om valget af præfabrikerede betonelementer som en del af løsningen til udfordringerne i de hårde rum.

Forslag 2 og 5 forsøger at beskrive udfordringerne mere generelt, men i princippet kommunikerer de kun deres sted-specifikke løsninger. Forslag 6 har ikke beskrevet generelle overvejelser i forhold til barriereudfordringerne. Modsat de fem andre forslag finder arkitekterne bag forslag 6 ikke, at selve tunnellerne er den primære udfordring. Derimod peger de på rumopdelingen som værende det centrale. Dommerkomiteen stiller sig ikke afvisende over for denne hold-

ning i forhold til barriereproblematikken, men savner mere argumentation i den indleverede besvarelse.

Som en hovedpointe er de forslag, som i deres tilgang vender billedet af det negative i denne case på barriereproblematikken, dvs. tunnellen, til noget positivt og centralt symbolsk for fortællingen i deres besvarelse, også dem der efter dommerkomiteens vurdering har udarbejdet de mest overbevisende besvarelser. Denne måde at løse barriereproblematikken på finder dommerkomiteen inspirerende og metodisk forbilledlig for fremtidige svar på lignende problemstillinger.

Dommerkomiteen kan konkludere, at visse af forslagsstillerne har haft svært ved at løfte barriereproblematikken op til diskussion på et mere generelt plan samt at få beskrevet og prioriteret sådanne diskussion inden for det afleverede materiale.

På baggrund af de samlede besvarelser finder dommerkomiteen det relevant at anbefale

- at inddrage konteksten til vurderingen af stedets potentielle flow og betydning
- at udnytte atmosfæren på stedet og stedets iboende forbindelser
- at muliggøre flere former for ophold i samspil med stedets tværgående bevægelser
- at indlægge flere oplevelser i bevægelsen gennem barriereområdet
- at bearbejde overgangene mellem åbne og lukkede (tunnel)rum
- at raffinere stedets overflade og belysning med materialer og apparatur
- at overvinde barriereproblematikken ved at introducere et nyt, samlende hovedgreb
- at omtænke det mest centrale og negative aspekt i en barriereproblematik til noget positivt og toneangivende til den til stedet valgte løsning.

## Konklusion

Dommerkomiteen har gennemgået forslagene i forhold til bedømmelseskriterierne om arkitektonisk kvalitet, økonomi og Katalog for Byrumskvaliteter.

Overordnet er dommerkomiteen meget tilfreds med den samlede besvarelse i de af forslagene, hvis bærende ideer formår at rumme svar på programmets mange komplekse spørgsmål. Blandt disse forslag finder dommerkomiteen, at to forslag, forslag 1 og 4, hæver sig over de øvrige. Det gælder både i kunstnerisk henseende og i forhold til at gøre Måløv Aksen et oplevelsesrigt og trygt sted at færdes. Og ikke mindst i forhold til at sætte Måløv Aksen ind i en større kontekst.

Forslag 1 og 4 indeholder desuden konkurrencens mest overbevisende barriereredegørelser, hvilket dommerkomiteen betragter som en særlig pointe i forhold til løsningen af opgaven som helhed.

Efter en samlet vurdering af forslagernes kvaliteter, herunder forholdet til anlægsøkonomien, indstiller en enig dommerkomitee, at forslag 1 tildeles førstepræmien. Forslaget giver på de givne præmisser det bedste svar på den stillede opgave: at gøre Måløv Aksen til et samlende byrum og mødested for beboere fra begge bydele, samtidig med at det giver det bedste svar på 1. etape af Måløv Aksen.

## Forslag nr. 1 / A2006

### Udpeget som vinderforslag

Adept - LiW Planning, Imutio, Søren Jensen rådg.ing. og Mikael Sylvest (lys-design).



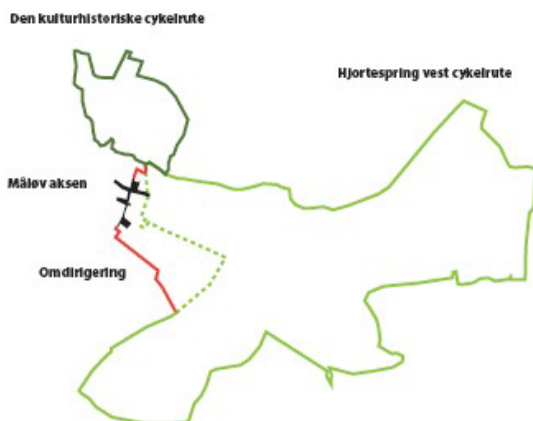
Forslaget præsenterer en overordnet idé for den fremtidige udformning af Måløv Aksen, hvor *Smeltevandsdalen* bliver et billede på aksens rumligheder, der forbindes med Hjortespringkilens morænelandskab af sletter og tunneldale.

Projektet lægger ud med en analyse af de problemer, der i dag knytter sig til Måløv Aksen. Forfald og utryghed forstærker barriereoplevelsen, og den fysiske passage bliver herved selv til en del af den mentale barriere, som den skulle være et svar på. På denne måde forstærkes såvel den fysiske, sociale som den mentale barriere mellem Måløv by og byområdet ved Søndergård.

Måløv Aksen og de tilstødende byrum udformes visionært, som en rumlig historie, der beretter om byens landskabelige tilblivelse og sammenhænge. Istiden har skabt morænelandskabet, som udgør det kuperede og naturlige landskab i Ballerup Kommune, efterladende tunneldale, dødishuller og sletter. Med smeltevandsdalen som metafor præsenterer forslaget en vision om en flydende rumlighed, et allemandsland, hvor atmosfære, tryghed og sammenhæng er de væsentligste elementer.

Ved at forbinde Måløv Aksen med Hjortespringkilens cykelstinet formår forslaget at få inddraget det regionale og rekreative landskab, som omkranser byen. Herved kommer det ikke kun til at handle om lokale byrum, men også om større bevægelser ud i morænelandskabet.

Med *det flydende* som ledemotiv former forslaget Måløv Aksens tilstødende kanter og byrum. Belægningerne udføres af flydende materialer, in situ-støbt beton og asfalt trækkes et stykke op af vægge





og danner ud for indgange ramper, plan-tebede og siddekanter.

Bibliotekspladsen og Søndergård Torv udpeges som 'dalens' to ankerpunkter, hvor Bibliotekspladsen udgør den kultiverede plads og Søndergård Torv den rekreative. De mellemliggende pladser, Krogrunden, Postpladsen og Stationspladsen udformes med afsæt i samme idé.

De to tunneller bearbejdes ud fra ideen om smeltevandsdalen som to 'isklumper', der hviler over aksens flydende belægninger. Isens materialitet oversættes som polycarbonatplader med bagvedliggende lysstofrør. Således beskrives de negative tunneller at blive vendt til et positivt var-tegn for byen, samtidig med at området oplyses om natten.

Bibliotekspladsen åbnes, hække fjernes, og parkeringspladserne flyttes til øst-siden med indkørsel fra samme sted. Den eksisterende have bibeholdes som idé, men får i forslaget en anden udform-ning, der er tilpasset pladsens åbne rum-lighed. Forslaget til Bibliotekspladsen fremstår som helhed mindre overbevi-sende og må bearbejdes i forhold til en kommende realisering.



Krogrunden udformes som et terrasse-ret, grønt område indrettet med lege-pladser, opholdsområder og små haver, der bidrager til at gøre færdsel i og om-kring tunnellerne tryggere.

Den fremtidige stationsplads udpeges som aksens mest dynamiske rum. Rum-met er i dag indrammet af infrastruktur og har fysisk forbindelse med aksens, men mangler visuel sammenhæng. I fremti-den ønsker forslaget at satse på de unge ved at indrette pladsen som et multifunk-tionelt rum, hvor sport og leg skal moti-vere til ophold og fælles aktivitet på plad-sen. Parkour-, skateboard- og streetbas-ketbaner er tilbud, som skal tiltrække ud over lokalområdet og herved skabe ny basis for genåbning af stationsbygning-en. Mellem de to tunneller, i direkte for-bindelse med Stationspladsen, indrettes et terrasseret område til leg og ophold.





Forslaget præsenterer en kraftfuld, overbevisende og med indlevelse beskrevet, gennemgående kunstnerisk fortælling, der gør det muligt over tid at fastholde en stærk identitet for Måløv Aksens byrum.

*Smeltevandsdalen og floden* er metaforer, som kan tages bogstaveligt rumligt, men som også kan referere til transport og bevægelse af mennesker i det flydende bylandskab. Ved at løfte blikket ud over de lokale forhold opnår projektet samtidig en større bevidsthed om sammenhænge og muligheder for trafikale forbindelser, hvilket vil bidrage til større gennemstrømning og dermed aktivitet i byrummene.

Forslagsstilleren foreslår, at der i Måløv Aksen opsættes informationsstandere, der giver oplysninger om sammenhænge og bidrager til, at akse bliver mere overskuelig og knyttet til en større kontekst og fortælling end den rent lokale.



Tryghedsproblemerne omkring de to tunneller løses overbevisende ved isklumpernes lyshav. Indpakningen af de to broer er radikalt smuk og vil give Måløv Aksen et æstetisk løft og stationsbyen ny opmærksomhed. Det anbefales dog, at omfanget af de monterede polycarbonatplader og den foreslåede lyskilde revurderes med henblik på optimering af drift og energiforbrug. Ligeledes må der arbejdes med at sikre, at udskiftning af lyskilder kan ske på en hensigtsmæssig måde.

Intentionerne i Katalog for Byrumskvaliteter opfyldes i forslaget, hvor lette trafikanter og handicappede tilgodeses ved lyslinier, trapper og ramper med gelænder.



Forslaget peger i lighed med konkurrencens øvrige på, at området ved stationspladsen er central for løsning af barriereproblemet mellem de to bydele. Forslagets løsning som et terrasseret opholds- og aktivitetslandskab er både velbegrundet, velproportioneret og i øjenhøjde med stedets muligheder.



På Stationspladsen indrettes klatrevæg, skaterbakker og multibane, der vurderes at kunne stimulere pladsen til at blive de unges sted i overensstemmelse med forslagsstillerens intentioner.

Tilgængeligheden er tilgodeset med rampe til Stationspladsen fra Måløv Aksen, og det terrasserede anlæg tilbyder opholdsmuligheder for alle.

Cykelparkeringen er i forslaget flyttet til en placering foran stationsbygningen, hvilket ikke er hensigtsmæssigt. Dels af pladsmæssige og æstetiske årsager, dels fordi det vil kunne besværliggøre en kommende udnyttelse af bygningen i sammenhæng med Stationspladsen.

Dommerkomiteen er usikker over for de foreslåede græsplateauer i forhold til brug og vedligeholdelse. Desuden må der udvises stor omhu ved udførelsen af betonplateauerne med hensyn til hældning, afvanding og overfladestruktur, således at de kan blive attraktive at opholde sig på.

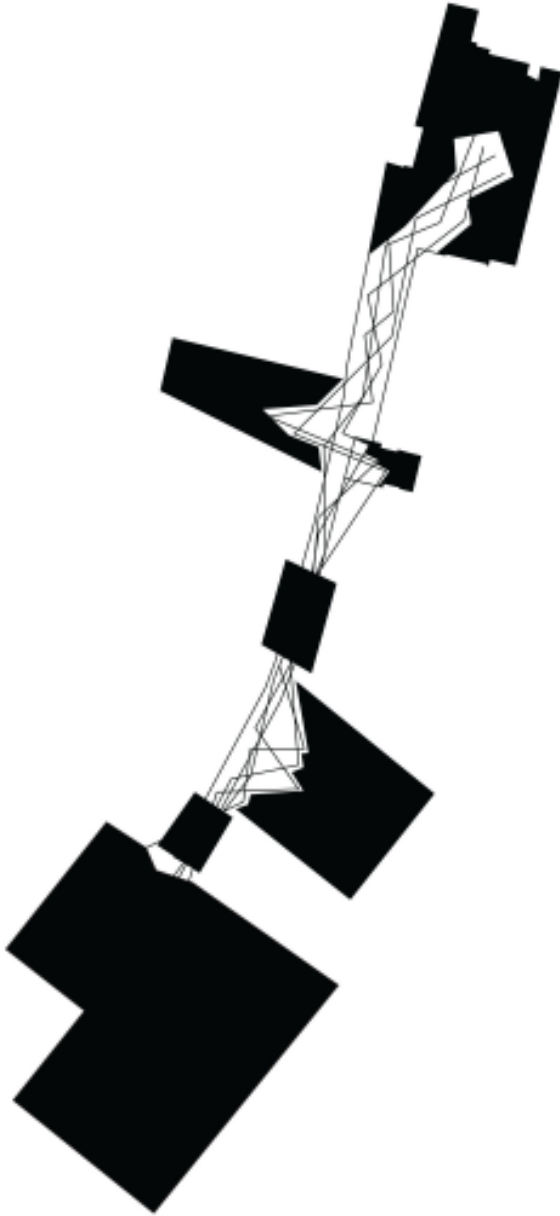
Belægningerne af in situ-støbt beton og asfalt bør i den videre projektering revideres for alternativer, som ikke svækker smeltevandsmotiv. Ligeledes bør det undersøges, om smeltevandsdalens aftegning i belægningen kan forenkles, uden at den overordnede idé og effekt går tabt.

Bibliotekspladsen bør optimeres med henblik på at opnå bedre parkeringsforhold og en større anvendelighed af pladsen. Tilkørsel til parkering over privat grund vurderes at være problematisk.



### **Barriereproblematik**

Dette tema tager udgangspunkt i det faktum, at der dels er tale om at sammenbinde to forskellige områder, der er adskilt af infrastruktur, dels at området er en slags landsby i storbyen. Måløv/Søndergård ses som et lokalt punkt i netværkssamfundets urbane form, byregionen og som et transitpunkt i en del af byregionens mange flows – her muliggjort af S-banen og Frederikssundsvej.



Udgangspunktet er, at infrastrukturen på en gang er noget, der samler eller forbinder, og noget der skaber barriere. Måløv Aksen forstås som både en fysisk, en social og en mental barriere. Forslagsstillerne finder særligt rejsen som oplevelse undertematiseret i Måløv Aksen. Hovedpointen i forslaget er, at passagen på paradoksal vis er en del af den barriereproblematik, som den oprindeligt er tænkt som en løsning på.

Dommerkomiteen finder, at forslaget er det, der bedst pointerer dette forhold og herefter udnytter dette paradoks til noget positivt i den arkitektoniske løsning. Forslagsstillerne ønsker at forandre et ingenmandsland af ligegyldighed og ængstelighed til et 'allemandsland', der integrerer Måløv og Søndergårdbebyggelserne. Forslaget er det, der mest overbevisende omskaber de negativt associerede tunneller til en positiv reference for stedet som helhed.

I forslaget opsummeres de mere generelle overvejelser i et 'katalog', der beskriver syv tiltag:

- Skab ankerpunkter
- Lav relationsbaseret programmering
- Skab oplevelser i bevægelsen
- Fokusér på atmosfærer
- Sørg for ophold og byliv omkring utrygge områder
- Inddrag den bredere kontekst
- Design et tydeligt informationslag

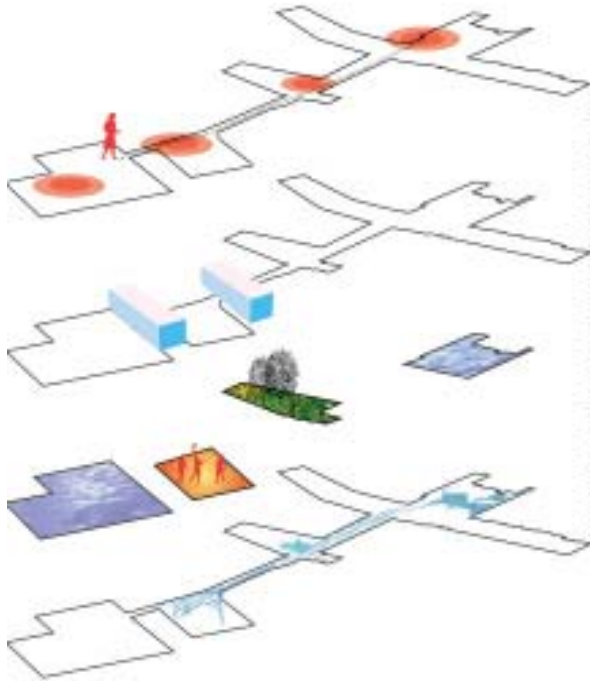
Disse punkter er alle relevante og interessante for et videre arbejde med barriereproblematikken. Dommerkomiteen finder, at der er god sammenhæng mellem kataloget og forslaget til den konkrete løsning i Måløv. Beskrivelserne af „Skab oplevelser i bevægelsen“, „Fokusér på atmosfærer“ og „Sørg for ophold og byliv omkring utrygge områder“ kan med fordel uddybes yderligere i forhold til den eksisterende faglitteratur – og eventuelt fremtidige demonstrationsprojekter.

## Økonomi

Økonomioverslaget er på 7 mio. kr. og omfatter tunnellerne, akse og trappe-niveauerne.

Dommerkomiteen er lidt usikker på, om alle de viste terrænelementer og belysningsdele er med i overslaget (f.eks. støttemuren vest for akse, råjordsregulering og bortkørsel). Enkelte økonomiposter skønnes prissat lidt for lavt (asfaltudlægning med bærelag, in situ støbt beton samt byggepladsomkostninger). Samtidig ser det umiddelbart ud til, at den eksisterende hurtigtrappe ved meget lille bearbejdning eventuelt kan bibeholdes og dermed give en besparelse i overslaget.

Som helhed vurderes overslaget som værende realistisk. Dommerkomiteen vurderer, at forslaget med en mindre bearbejdning kan realiseres inden for den økonomiske ramme, og at bearbejdningen kan foregå, uden at forslagets funktionelle, tekniske og arkitektoniske principper bliver svækket.



## Forslag nr. 4 / 12345

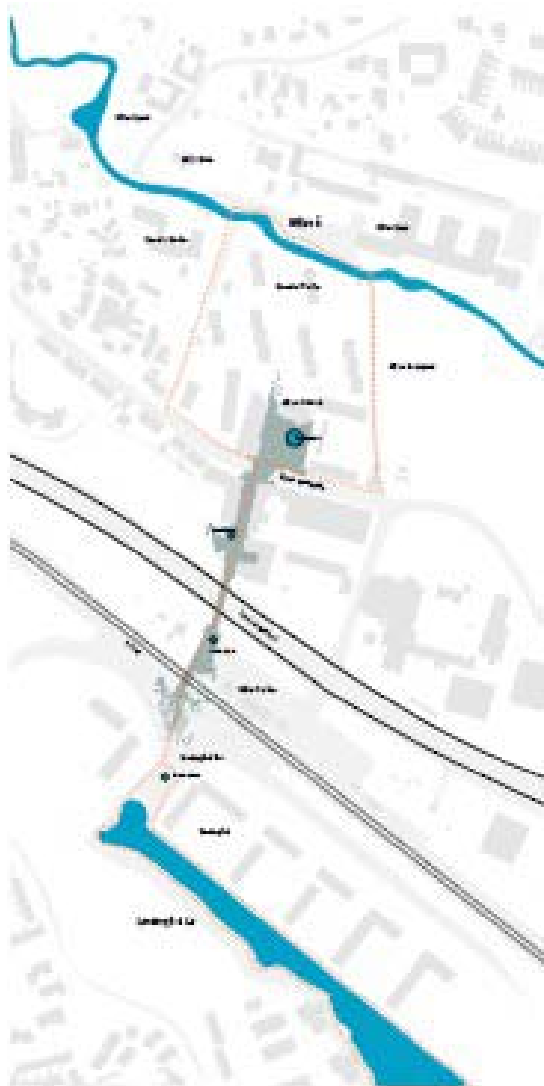
Tildelt 2. præmie

### Arkitekt Kristine Jensens Tegnestue

Medarbejdere: Kristine Jensen, Line Krath, Hanne Knudsen og Christine Hastrup Pedersen

### Arkitektfirmaet Gustin

Medarbejdere: Stefan Gustin og Signe Ludvigsen



Forslagsstillerne tager udgangspunkt i en analyse af barriereproblematikken både fysisk, socialt og mentalt. Forslagets hovedidé er at skabe overgange som byrum. Byrum, som Måløv Aksen forløb skaber vigtige forbindelseslinier imellem. Barriereproblematikken bliver således behandlet som byrum, og forslagsstilleren ser Måløv Aksen mere som en passage end som en egentlig akse.

Konkret og rumligt forbinder passagen Måløv Å med Søndergård Sø, der begge ses som koblingspunkter til egnens landskabelige netværk.

Udformningen af byrumsforløbet fra nord til syd baseres på materialeudtryk og rytme i belægningens mønster, der har vandet og det flydende som motiv. De enkelte pladser og byrum bearbejdes med baggrund i denne stoflige idé, således bibliotekshaven, der beskrives som en grøn oase til både fordybelse og markedsplads. Krogrunden omdøbes til Følkehøjen, der sammen med Børnehjørnet ved posthuset foreslås indrettet til leg og siddepladser i det grønne.

I forbindelse med første etape foreslås også her indrettet et trappeparti mellem passagen og Stationspladsen. Trappetpartiet, som tager formelt afsæt i belægningsgeometrien, indrettes med tilbud og funktioner, der er rettet mod ungdomskulturen. Trappen forbinder en plads oppe med en plads nede. Det stærkt terrasserede anlæg beskrives som multiplanteauer, der har flere anvendelsesmuligheder og kan bruges som amfiscene, men savner en indarbejdet hensyntagen til tilgængeligheden, f.eks. i form af et rampeforløb.





Den foreslåede bearbejdning af tunnellerne tager ligeledes afsæt i belægningsens historie om vandet og luften. De to tunnelrør beklædes med skærme, hvorpå himlens skiftende lys omsættes og transformeres til tunnellerens interiør. Forslagets transformation af himmellyset er en meget smuk idé og vil kunne ophæve oplevelsen af tennellen, men forslaget lidt luftige illustrationer, der reelt er den eneste måde, hvorpå forslaget beskrives, formår ikke at overbevise dommerkomiteen. Man savner en mere konkret arkitektonisk og teknisk redegørelse af den foreslåede løsning for at kunne tage stilling til, om ideen er realistisk, ikke mindst i forhold til økonomien, der jf. programmet vægtes højt.

Forslaget arbejder med afgravning af terræn inde i tennellen under Frederikssundsvej. Dette er imidlertid allerede sket, og det vurderes at være forbundet med meget store omkostninger at sikre tennellens fundamenter ved yderligere afgravning.

Forslaget har en høj kunstnerisk kvalitet, der igennem hele voteringsforløbet har inspireret dommerkomiteen.

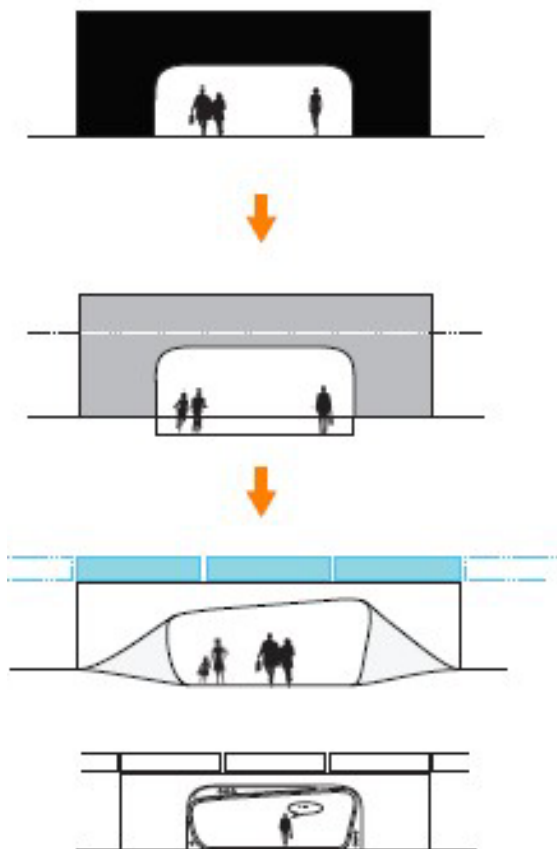
Forslaget er flot og konsekvent præsenteret, men mangler efter dommerkomiteens opfattelse desværre en afgørende føling med 'loftshøjden' i Måløv Aksen.

„Broadway med sideshows“ som forslaget beskrives, opfattes af dommerkomiteen som meget betegnende for forslagets høje ambitionsniveau. Desuden er forslagets beskrivelse skrevet i et forbilledligt præcist og enkelt sprog, der overbeviser dommerkomiteen om forslagsstillerens forståelse for opgavens tværfaglige problematikker.

Cykelparkeringen er, på nær et cykelskur, placeret ud mod Frederikssundsvej, hvilket giver en øget gåafstand til stationen.

### Barriereproblematik

Forslaget tager udgangspunkt i, at Måløv gennemskæres af store trafiklinier, der ses som en generel problemstilling for flere byer i Danmark. Kedelige tun-





nelovergange danner her passage for mange menneskers dagligdag. De beskrives som modernitetens ikkesteder, der er funktionelt og nødtørftigt udført. Forslaget beskriver meget rigtigt, at selvom disse rum er et forbindelsesrum i mange menneskers hverdag i byen, er hovedproblemet, at de ikke behandles som byrum.

Forslaget ønsker at 'blande blod' mellem de forskellige parallelle byenheder i nutidens danske by. Visionen er at vise, hvorledes barriereproblematikken, med Måløv som case, handler om byrum – at tænke dette forbindelsesrum, dette produkt af moderniteten, som netop et sted for et forløb. Forslaget beskriver dette rum som et 'blend, et sted for både det rekreative og det repræsentative møde.

Derudover påpeger forslagsstillerne, at terræn og overdækninger ofte står for de stærkeste fysiske udtryk på sådanne steder. Dette ses i modsætning til de mere klassiske byrum, hvor bygninger og arkitektur spiller en større rolle.



Derfor er det forslagens intention at lade terrænbehandlingen indgå som en central del af organiseringen af rummenes struktur. Dommerkomiteen finder det inspirerende at se, hvorledes forslaget forsøger at nedbryde barrieren ved at tilføje en højere grad af sanselighed og flygtighed i byrummet. Redskaberne er blandt andet at vælge en formgivning og nogle mønstre, der puster liv og vitalitet i de grå og triste offentlige rum.

Dommerkomiteen finder forslagsstillerens generelle behandling af barrierefænomenet inspirerende. Projektets otte hovedpunkter er:

- Opløsning
- En glidende overgang
- En ny personlighed
- Raffinement
- Gennemkig
- Ændre fokus
- Eksterne faktorer
- Belysning af problemerne

Forslaget fremhæves for dets ønsker om at skabe modpoler til stedets negative



karakterer samt at skabe mere bløde overgange. Særligt raffinementet, det ændrede fokus og en ny personlighed synes at være relevante målsætninger i bestræbelserne. Der kunne være redegjort mere for betydningen af gennemgik og de eksterne faktorer. Negativlisten i forhold til belysningstiltag fremstår relevant at indtænke i enhver barriereproblematik.

### **Økonomi**

Økonomioverslaget er på 7 mio. kr. og omfatter tunnellerne, aksen, trappe-niveauerne og hele pladsen vest for Måløv Station, dvs. et langt større areal end det i programmet definerede konkurrenceområde.

Dommerkomiteen vurderer dog, at der mangler visse terrænelementer i kalkulationen, blandt andet behandling af tunnelvæggens yderside / perronkant og anden terrænafgrænsning i yderområderne. En del poster er desuden prissat med meget lave enhedspriser, blandt andet rydning og terrænarbejder, belysning, cykel-kure, betonelementer / trin, afvanding og beplantning.

I tunnellerne opsættes skærme, som via sensorer gengiver himmelens lys. Dommerkomiteen er meget fascineret af løsningen, men er usikker på overslaget, som vil blive væsentlig forøget, hvis terrænniveauet på den nordlige tunnel skal sænkes for at få plads til skærmene og teknikken.

Dommerkomiteen vurderer, at forslaget ville kunne gennemføres inden for den økonomiske ramme, for så vidt angår første etapes konkurrenceområde. Derimod anses det ikke for muligt at indeholde den såkaldte Oppe Pladsen i den fastsatte økonomi for første etape.

## Forslag nr. 2 / 39678

### Schul Landskabsarkitekter

Landskabsarkitekt og billedkunstner Jonas Maria Schul samt arkitekt Rosa Bendixen og landskabsarkitekt Chihiro Mortensen

*med deltagelse af:*

### Playground

Projektleder (AirPlay street gallery) Lotte Röhe, arkitekt Morten Wassini og idrætskonsulent Gert Nielsen

### Okra Landschaftsarchitecten BV

Martin Knuijt og Pierre-Alexandre Marchevet

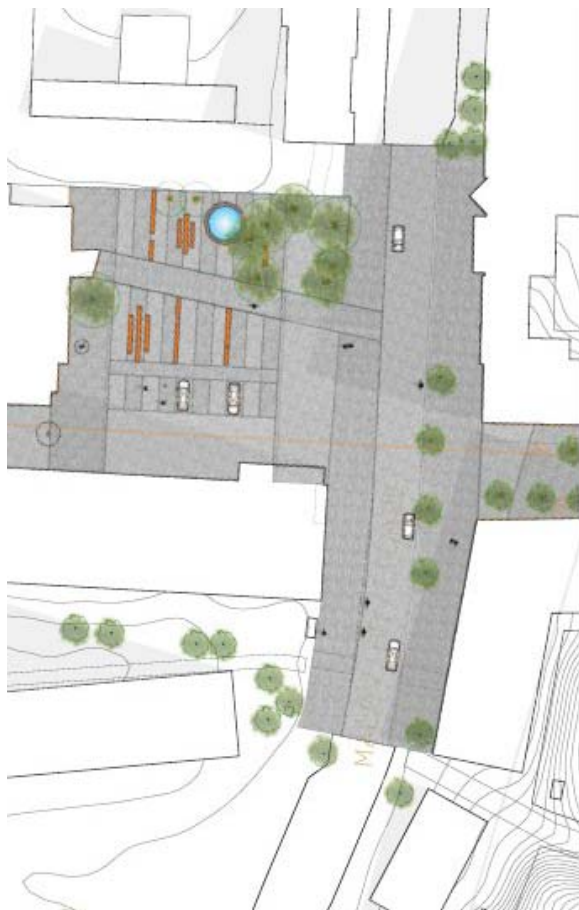


Projektet præsenterer en række nye tiltag og forenklinger, der samlet etablerer den ønskede sammenhæng og skaber kvalitative byrumsforbedringer.

Bibliotekspladsen åbnes til et samlet byrum, der indrettes til markedsplads og kulturliv. Havens terræn hæves og gøres til en del af pladsen, som belægges med granit og andre tidløse materialer. Stationsvej bearbejdes med flere, mindre tiltag som ny belægning uden kantsten og lyssætning af butiksfacaderne. Ved stationen foreslås området mellemaksen og den gamle stationsbygning indrettet som et terrasseret areal med belægning og inventar rettet mod sport og leg. Nye funktioner i stationsbygningen som satellit for biblioteket, kunst og musikhus skal inddrage dette område i byen.

Bearbejdningen af tunnellers overgange med terrænet udenfor sker ved, at terræntrapper og plinte trækkes med ind i tunnellerne. Tunnellerne beklædes indvendigt med akustikpladser af aluminium, og der foreslås en særlig lyssætning med vægtning af varme og kolde farvetemperaturer.

Stationspladsen er bearbejdet i et terrasseret landskab med boldbane og rampe mellem stien og stationen. Pladsen har en god skala og en afbalanceret formgivning, der virker rigtig på stedet. Forslaget om at indarbejde en 'lysavis' i kanternes terrassering er godt set og kunne medvirke til at gøre Stationspladsen til et særligt sted.



Bibliotekspladsen omdannes til markedsplads, og den forsænkede have løftes til niveau med det omgivende terræn. På pladsen opstilles fleksible møbler for opbevaring af udstyr til de mange foreslåede aktiviteter på pladsen. Forslagets ambition om at samle Bibliotekspladsens eksisterende og nye kvaliteter i et sammenhængende plan er sympatisk, men næppe realistisk i forhold til det relativt skrånende terræn på stedet.

Forslaget præsenterer '6000 ideer' af finesser og mindre ideer som vandskulpturer og lyssætning af midlertidige, lukkede butikker. Alle ideerne er både sympatiske og indlevede. Det har dog skabt usikkerhed hos dommerkomiteen om, hvorvidt projektets arkitektoniske helhed, overordnede idé og evne som styrende rammeværktøj for senere etaper er tilstrækkelig robust.

Forslaget har været vanskeligt at orientere sig i, da det er meget usammenhængende beskrevet og uhierarkisk opbygget. Efter dommerkomiteens vurdering savnes der en overordnet beskrivelse af tilgangen til projektet, da det umiddelbart fremstår uden en samlende fortælling.



Projektet vurderes at opfylde de enkelte målsætninger for byrumskvaliteter, og dets omfattende arbejde med lyssætningen har været genstand for stor interesse. Derimod er tunnellerens bearbejdning vanskelig at aflæse i tegningsmaterialet og beskrivelsen af lyset, og akustikpladernes effekt er for mangelfuld til at overbevise.



Forslaget sammenbindes af belægninger af granit, som giver gulvet i byrummet en høj kvalitet, men der savnes forslag til, hvordan den konkrete udformning kunne se ud.

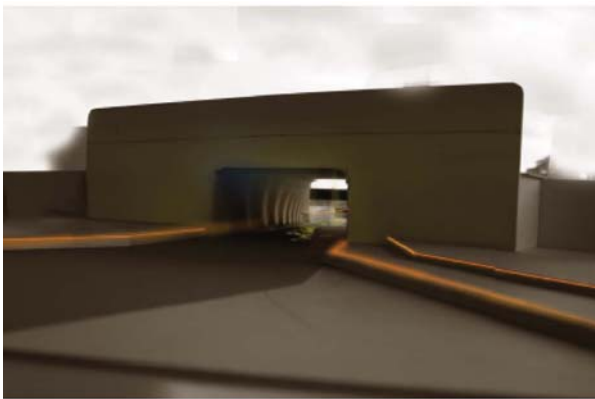
De lette trafikanter kan komme til stationen både ved hurtigtrappe og rampe. Trappen skal dog suppleres med et gelænder. Der er cykelparkering ud mod busholdepladsen, men parkeringen dækker langt fra det eksisterende antal pladser.



## Barriereproblematik

Forslaget beskriver den generelle barriereproblematik via en fremtidsoplevelse af Måløv Aksen. Her beskrives det, hvordan det opleves at stige af på Måløv Station i den omdannede Måløv Akse i september 2010 og bevæge sig frem til Bibliotekspladsen.

I den efterfølgende udfoldning af barriereproblematikken understreges det, at man ikke kun bør diskutere arkitekturen, belysningen eller tryghedsfølelsen i forhold til tunneller, men også i forhold til at optimere adgangsvejene for bløde trafikanter, så bevægelsen bliver 'for egen kraft'. Dette vil gavne sundheden såvel som områdets bæredygtighed. Ligeledes tillægges det offentlige rum, som 'et fællesskabets rum', en værdi i forhold til at være en af de vigtigste tryghedsskabende og barrierenedbrydende faktorer. Den ultimative barrierenedbryder er et område, der er attraktivt for alle aldersgrupper hele året. Sådanne steder er transit- og magnetområder i ét.



Dommerkomiteen savner imidlertid beskrivelser af, hvad det netop er for generelle tiltag, der kan realisere disse ønsker. Beskrivelsen af „bevægelseskonceptet, den legende bevægelse og en dobbelt rettet bevægelse“ lyder lovende, men der efterspørges yderligere tekstmæssige eller diagrammatiske uddybninger. I stedet kommer beskrivelsen til at beskrive stedspecifikke potentialer ved Måløv Aksen i fremhævelsen af et for dem andet centralt element: Attraktive destinationer.

## Økonomi

Forslagets økonomioverslag er på 9,5 mio. kr., når man tager højde for en sammentællingsfejl i summen af „Befæstelser og inventar“. Forslaget omfatter hele Stationspladsen i første etape, dvs. et langt større areal end det i programmet definerede konkurrenceområde, hvilket ikke er realistisk inden for den økonomiske ramme.



## Forslag nr. 3 / 25737

### Thing & Wainø Landskabsarkitekter

Rådgiversteam: Thing & Wainø Landskabsarkitekter og Moe & Brødsgaard

Konsulenter:

**Borch + Tuxen, lighting + design**

**COWI - Plan, Udvikling & Design**



Som indledning beskriver forslagsstillerne, hvordan ny bebyggelse langs Stationsvej kan bidrage til fortætning og derigennem et mere varieret byliv. De nye bygninger beskrives som optioner til helhedsplanen.

Den fremtidige Måløv Akse beskrives som struktureret af fire elementer: *Strøget* for bløde trafikanter med forbindelse til stisystemet, *strengen* som et gennemgående betonelement, der kan tage form af trapper, støttemure og andet byinventar, *det grøn-ne element*, der udgøres af beplantningen samt *det blå element*, som udgøres af fontæner og vandarrangementer. Disse elementer bruges på forskellige måder som genkendeligt element til at sammenbinde aksens tre udpegede pladser, kulturpladsen, handelspladsen og stationspladsen.

I forbindelse med etape 1 foreslås et omfattende trappeparti i overgangen mellem Måløv Aksen og Stationspladsen. Sidstnævnte omlægges med henblik på at gøre trafikhåndteringen mere rationel og derved give plads til en ny, multifunktionel plads i forbindelse med stationsbygningen.

Forslaget er klart og tydeligt præsenteret og lever på alle punkter op til programmets målsætninger for byrums-kvaliteter. Dommerkomiteens primære kritik er rettet mod forslaget til nye byrum, der ganske vist er beskrevet som optioner, men alligevel fungerer som grundlag for forslaget. Uanset om disse bygninger kan tilføje nye kvaliteter, opfattes disse indgreb som liggende uden for opgavens forudsætninger.

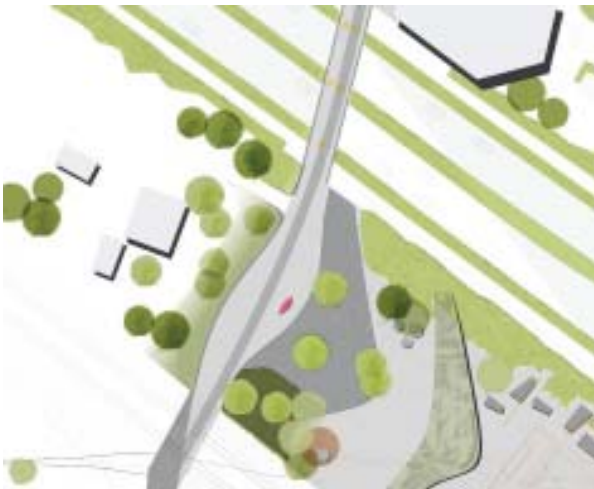
Umiddelbart opfatter dommerkomiteen den foreslåede udvidelse af bredden i





Måløv Aksen som værende ude af skala med stationsbyen.

Strengens slyngede forløb forekommer dommerkomiteen overflødig som bevæggrund for trappeparti, halvtag og støttemure. Trappepartiet med aftenstemning virker troværdigt og overbevisende som repræsentativ entré til Måløv, mens den rumlige opdeling i trafik, leg og repræsentation med fordel kunne udelades.



De lette trafikanter er adskilt i akse og rampen med en gennemgående cykelbane, hvilket øger sikkerheden for de gående og cyklende. Adskillelsen i rampen til stationen kan desuden være ledelinie for de handicappede.

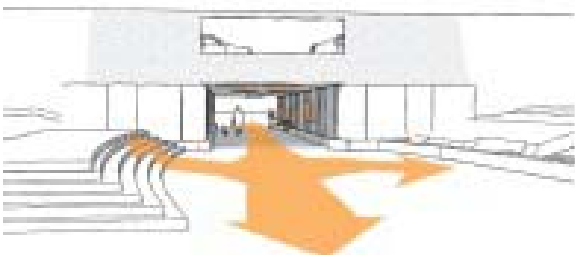
Cykelparkeringen er uden for etape 1 under et bølgeformet glastag og vurderes ikke at have tilstrækkelig kapacitet.

### Barriereproblematik

Forslaget tager udgangspunkt i det relevante paradoks i forhold til gangtunneller, at de 'hårde trafikanter' gerne passerer hurtigt ovenfor i det frie rum, mens de bløde trafikanter føres under i snævre rum, der opleves hårde og isolerede fra omverdenen. Samtidig pointeres det uheldige i, at tunneloplevelsen fastholdes uden for underføringen på grund af eksempelvis stejle skrænter.



Forslaget peger på, at tunnellerne enten kan behandles som et separat sted, med sin helt egen historie, eller kan udformes med henblik på at indgå i og understrege en sammenhæng med omgivelserne. Ved den første behandling lanceres et selvstændigt univers, som kan have en særlig oplevelsesværdi, men det er dog mest en oplevelse, man får de første gange man passerer i tunnellerne.



Med Måløv som case har forslagsstillerne valgt at behandle tunnelen som et integreret element med omgivelserne, så tunnelen kan opleves som en del af byrummet. Dommerkomiteen er enig i, at dette er den relevante løsning på lang sigt – set i forhold til barriereproblematikken.



Forslaget skitserer herefter tre nedslagsområder for bearbejdningen af barriereeffekten.

- Omgivelserne ved tunneludmundingen
- Mødet med tunnellen
- Oplevelsen af at være i tunnellen

Forslagsstillerne bearbejder terrænet både udenfor og indenfor i tunnellerne med henblik på at skabe visuel kontakt på tværs af tunnellerne og i tunnellerens længdeprofil.



Dommerkomiteen tvivler på, at de foreslåede organisk formede betonskaller vil kunne gøre mødet med tunnellen mere behagelig. Dommerkomiteen er ligeledes tvivlende over for kvaliteten af visuel kontakt til vejen ovenfor og vurderer, at de foreslåede huller i broen er urealistiske. Samtidig er dommerkomiteen i tvivl om, hvorvidt de foreslåede indgreb vil bidrage til, at den ønskede tryghedsskabende effekt opnås.

Generelt kan det diskuteres, om forslagetts fysiske elementløsning – i form af opsætning af fiberbetonstøbte formskaller – kan hæves til at gælde på et generelt niveau for tunneller, der i forvejen virker trange og tætte. Hovedspørgsmålet er, om disse løsninger tilsammen vil kunne modvirke indtrykket af de hårde rum i tunnellen, som forslagsstillerne beskriver som deres udgangspunkt.

### Økonomi

Økonomioverslaget er på 7 mio. kr. og omfatter tunnellerne, aksen og trappe-niveauerne. Tilsyneladende er der ikke kalkuleret med visse terrænelementer, blandt andet støttemuren på den vestlige side af aksen mod den private grund og behandling af den nordlige tunnels endevæg efter afgravning. Visse poster vurderes prissat for lavt, det gælder f.eks. afvandingsarbejder og infosøjle. Som helhed vurderes økonomiredegørelsen som værende realistisk, og dommerkomiteen vurderer, at forslaget ved en bearbejdning ville kunne realiseres, uden at forslagetts hovedidé svækkes.



Betonskaller i bløde former med en overflade der kan antage mange forskellige strukturer

## Forslag nr. 5 / 18026

### 1:1 Landskab

Konkurrenceteam: Landskabsarkitekter MDL PLR Jacob Kamp og Trine Trydeman, landskabsarkitekt MDL Kaare Skjerning samt landskabsarkitektstud. Ane Wille Lunde

### Kant Arkitekter

Konkurrenceteam: Kreativ direktør, arkitekt MAA Anders Bay Holm og arkitekt MAA Michael Berglund

### Eduard Troelsgaard, rådgivende ingeniører

Ingeniør Jeppe Steen Andersen

### Nueva

Kulturanalytiker og konsulent Caroline Beck



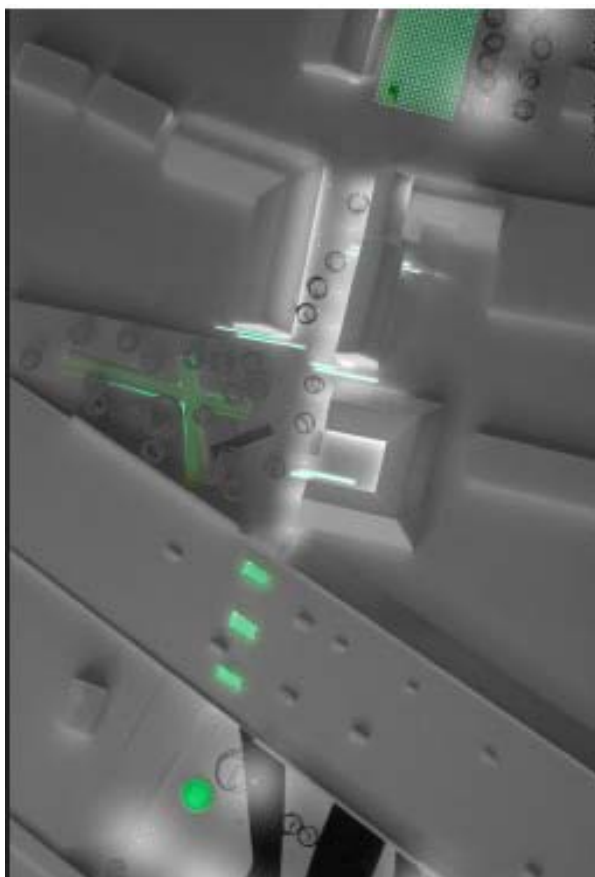
Forslagsstillerne udpeger tre pladser, Stationspladsen, Postpladsen og Bibliotekspladsen, der alle indrettes ud fra enkle og afklarede byrumsprincipper. Måløv Aksen samles med en lys gul tegl-klinke som gennemgående belægning.

Et grønt spor i form af byrumsmøblering og ovenlys i tunnellerne indarbejdes i forløbet. På Bibliotekspladsen placeres et interaktivt informationstårn, ved Krogrunden og Postpladsen to trapper, og ved Stationspladsen foreslås opsat en rund scene.

Tunnelen under Frederikssundsvej indrettes med tre grønne 'lysekroner' i form af lysskakte, der skæres op gennem konstruktionen til placering i vejens rabatter. De to tunneller foreslås indrettet med hver sit formidlingslag, S-banetunnelen med street art og vej-tunnelen med journalistisk stof fra blandt andet P1.

Forslaget tager fat om hele stationsområdet, der omlægges til én stor, præsentabel aktivitets- og ankomstplads. Pladsen struktureres af tværgående bånd, som optager terrænet og underdeler området i belægningsfelter af asfalt og gule klinker.

Forslaget lever på alle punkter op til opgavens program og Katalog for Byrumskvaliteter.



Forslagets enkle belægning med den gennemgående gule klinker har været genstand for stor opmærksomhed. Det æstetiske valg er oplagt, men det har alligevel været vanskeligt at fæste ideen i Måløv, og her har projektets beskrivelse ikke hjulpet. Både den gule klinker og det grønne spor virker ubegrundede ud over den lokale funktion og æstetiske virkning.

Som nogle af de eneste har forslagsstillerne set, at tunnelen under Frederikssundsvej er det største problem, som indsatsen derfor primært koncentrerer omkring.

Dommerkomiteen er ikke overbevist om de foreslåede 'lysekroner', ligesom hulskæring i betonkonstruktionen vurderes at være både vanskelig og økonomisk uforudsigelig at realisere. Forslagets illustration af lysskaktene i vejrabatten på Frederikssundsvej viser modsat intentionerne, at løsningen er problematisk både arkitektonisk og i forhold til sikkerheden på vejen.

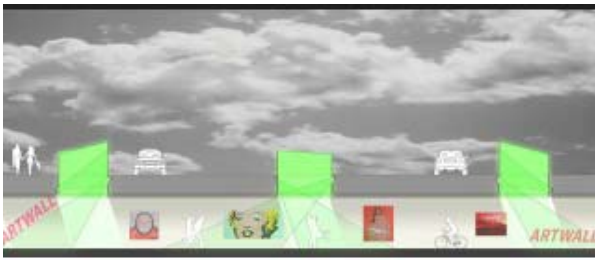
Stationspladsen har en enkelhed og ro, som dommerkomiteen har haft sympati for. Forslagets svaghed er plangeometrien, som med fordel kunne have et friere udtryk.

De lette trafikanter kan komme til stationen ved en hurtigtrappe og en rampe. Cykelparkering er blandt andet placeret på den østlige side af stationen, hvilket ikke er aktuelt, da den ikke vil blive anvendt fuldt ud. Der er derfor for lidt cykelparkering på den vestlige side.



### **Barriereproblematik**

Forslaget tager udgangspunkt i den konkrete oplevelse af danske gangtunneller som cyklist og gående. Varianterne er små, da de typisk har samme længde, dybde og højde. Forslagsstillerne finder, at problemet er, at tunnellerne ikke opfordrer til respekt, og at de er præget af tvivlsomme sanseoplevelser som tis, hærværk og en dunkel belysning. En fornemmelse af utryghed i tunnellerne understreges af, at de gerne ligger lidt



skjult og væk fra andre menneskers bevægelse.

Tunnelen præsenteres som havende en livscyklus, hvor en ond cirkel skal modarbejdes med nye arkitektoniske løsninger og sanseoplevelser. Der savnes derfor en beskrivelse af, hvorledes „duften af lysekroner“ kommer til udtryk i det konkrete forslag i Måløv Aksen.



Forslaget tager fat i tunnelen som en arkitektonisk, kulturel og historisk betydende infrastruktur. Dette gøres ved at referere til broer og undergrundsbane, som man finder kan inspirere til at tænke gangtunneller på en ny måde. Dommerkomiteen havde gerne set disse fine ambitioner mere uddybet på et generelt niveau.

### Økonomi

Økonomioverslaget er opdelt i tre etaper: Etape 1 er på 5,9 mio. kr. og omfatter tunnellerne og aksen, etape 1+ er på 10,7 mio. kr. og medtager også dele af stationstorvet, mens etape 1++ er på 15,3 mio. kr. og medtager hele stationstorvet samt parkering og busholdeplads.



Dommerkomiteen vurderer, at der er usikkerhed om visse budgetposter, blandt andet støttemurene vest for aksen, fundering og spuns langs yderkanten på tunnellerne og især hultagning i tunnelen / vejbroen. Hultagning i tunnelen medfører sandsynligvis en forøget pris. I tunnelen under banen er anvendt de eksisterende huller til det grønne glas.

Som helhed vurderes overslaget som værende realistisk, dog med stor usikkerhed ved hultagning i tunnelen. Usikkerheden ville sandsynligvis kunne optages af 1,1 mio. kr., som der er ekstra op til de 7 mio. kr.



Dommerkomiteen vurderer derfor, at forslaget med en bearbejdning ville kunne realiseres, uden at forslagets hovedidé svækkes.

## Forslag nr. 6 / 80001

### SLA

Arkitekter MAA Flemming Rafn Thomsen og Martin Søberg

*Underrådgivere:*

### Krads Architecture

Indehavere, arkitekter MAA Kristján Örn Kjartansson, Kristján Eggertsson, Kristoffer Juhl Beilman og Mads Bay Møller samt arkitektstuderende BA Ólafur M. Finnsson

### Sleth Modernism

Indehaver, arkitekt MAA Søren Leth, arkitekt Henrik Boes Brølling og arkitektstuderende BA Antonie Specht

### Oluf Jørgensen, rådgivende ingeniører FRI

Indehaver, ingeniør Peter Hartmann samt ingeniører Tage Bech og Jacob Madsen.



Forslaget introducerer Måløv Netværk som et grid eller modulsystem, der lægges ned over hele projektområdet. Modulsystemet kan springe op og ned i skala som grundlag for organisering af de enkelte byrum, placering af belysning og udformning af belægninger. Forslaget fremhæver det åbne program og de lokale kendetegn som kvaliteter.

Dernæst udpeges fire byrum som behandles individuelt. Parkeringspladsen foran biblioteket indrettes som et sammenhængende byrum til flerbrug, gågaden forenkles og belægges med granitfliser, og byskoven gøres tilgængelig ved et trappeanlæg, der gradvist opløses.

Stationspladsen tror forslagsstillerne ikke på som opholdsrum i traditionel forstand, men foreslår i stedet, at den udformes som et markant transitrum. Ved hjælp af den reflekterende belægning (termoplast på asfalt) og en wireophængt belysning skabes en transparent og oplyst rumlighed med høj grad af overblik og udsyn.

Forslaget lever op til intentionerne i Katalog for Byrumskvaliteter, om end stationspladsens udformning ligger i den



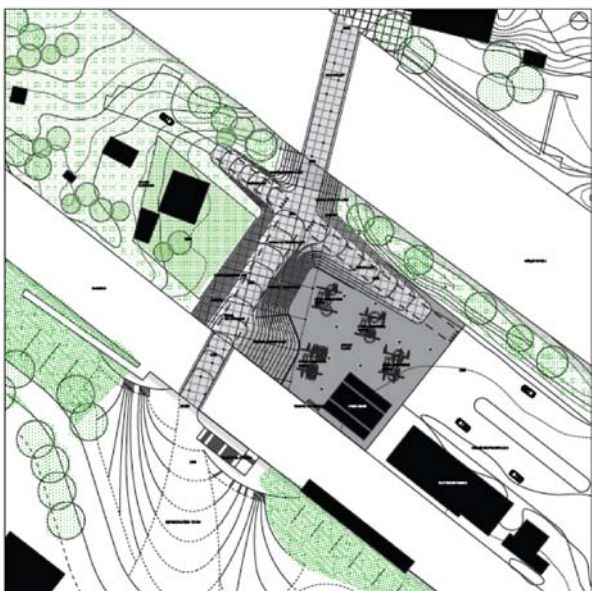
kølige ende af skalaen og ikke udnytter det potentiale, som dommerkomiteen mener stedet besidder som aktivitets- og opholdsplads. Stationspladsens udformning med meget store arealer asfalt med termoplast og ophængte kuppelarmaturer har ikke kunnet overbevise dommerkomiteen, der finder formgivningen fremmed for stedet.

Forslaget fremhæves for intentionerne om at skabe en rumlig sammenhæng, der er neutral og åben for udvikling over tid. Den konsekvente gridstruktur opfattes dog som så dominerende, at dommerkomiteen vurderer, at forslaget kan få vanskeligt ved at indfri de formulerede ambitioner.



Den foreslåede belægning i faste moduler af granit og beton er kostbar i anlæg, og de store modulmål finder dommerkomiteen har vanskeligt ved at optage det forholdsvist kuperede terræn på stedet.

Den konsekvente brug af kuppelarmaturet er til at forstå ud fra den grundlæggende idé om modulsystemet, men opfattes i praksis som uflexibelt i forhold til lokale behov og ønsker. Det vurderes, at kun denne type armatur vil kunne understøtte konceptet, hvilket samtidig gør forslagets idé meget skrøbelig.



De lette trafikanter kan komme til stationen ved en hurtigtrappe med gelænder og en rampe. Hurtigtrappen er placeret lidt længere væk fra stationen end i dag. Der er på hele pladsen anlagt cykelparkering i fastsatte områder med store cykelsymboler og cykelstativer. Antallet af cykelparkeringspladser er bibeholdt.

Dommerkomiteen savner, at forslagsstilleren begrundes den manglende behandling af tunnellerne.

### **Barriereproblematik**

Forslaget har ikke indleveret en uddybende beskrivelse af barriereproblematikken.

Forslaget påpeger, at infrastrukturens møde med de danske småbyområder



både løser problemer og skaber nye rumlige problemer. Problemet er skabelsen af barrierer, der nedbryder rummenes samhörighed og størrelse.

Til dommerkomiteens overraskelse beskriver forslaget, at grænsedragningen eller tunnellerne ikke i sig selv er et problem. Til gengæld finder forslagsstillerne opdelingen af rummene problematisk – i for eksempel et parkrum og et parkeringsareal.

I forslaget beskrives det også som problematisk, at Måløv Aksen på Stationsvej er delt i flere zoner af trapper og niveauforskelle. Dommerkomiteen finder, at forslaget her ikke er konsekvent, idet det netop bidrager til at skabe yderligere af-stande omkring Stationspladsen, hvor terrænspring, trapper og cykelparkering intensiveres.

### **Økonomi**

Økonomioverslaget er på 6,4 mio. kr. og omfatter tunnellerne, akse, trappenniveauerne og hele pladsen vest for Måløv Station, dvs. et langt større areal end det i programmet definerede konkurrenceområde.

Dommerkomiteen vurderer, at enkelte, væsentlige poster er prissat med for lave enhedspriser, f.eks. belysning, maling af tunnel samt værn.

Da prisoverslaget ligger under den økonomiske ramme for første etapes konkurrenceområde, vurderer dommerkomiteen, at projektet med en bearbejdning ville kunne gennemføres inden for rammen af de 7 mio. kr.



