



GLADSAXE

HELHEDSPLAN FOR BAGSVÆRD BYPARK



Indhold

Forord	3
Indledning	5
Vision	7
Helhedsplan for Bagsværd Bypark	11
Helhedsplanens mange lag	22
Det videre forløb	48
Bilag	50
Kommuneplantillæg 6	50
Miljøvurdering	56

Helhedsplan for Bagsværd Bypark er vedtaget af Gladsaxe Byråd den 16. juni 2010. Planen er offentliggjort den 29. juni 2010.

Gladsaxe Byråd
By- og Miljøforvaltningen
Rosenkæret 39
2860 Søborg

Eventuelle yderligere oplysninger om helhedsplanen kan fås ved henvendelse til byplanafdelingen, Rosenkæret 39, tlf. 39 57 50 42.

E-post: byplan@gladsaxe.dk



Forord

Helhedsplanen viser byrådets vision for Bagsværd Bypark og er det, vi sigter og arbejder hen mod. Undervejs vil der ske justeringer og tilpasninger, der passer til brugernes ønsker og behov, men visionen vil blive fastholdt.

Bagsværd Bypark fremstår i dag nedslidt, forurenede og meget lidt attraktivt, men området har med sin industriarv og stationsnærhed et stort potentiale til at blive et attraktivt byområde. En byudvikling her skaber samtidig nye sammenhænge og forbindelser til det omkringliggende Bagsværd.

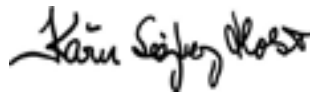
En helhedsplan er en grundlæggende forudsætning for at sætte gang i byudviklingen. Planen udtrykker Byrådets vision for et område med blandede byfunktioner, varierede bebyggelser og intime byrum, der inspirerer til leg og bevægelse. Bagsværd Bypark skal være et sted, hvor det er rart og trygt at færdes, og hvor sundhed går hånd i hånd med bæredygtige løsninger.

Mulighederne for Bagsværd Bypark er mange, og med helhedsplanen har vi kun fastlagt en række overordnede principper, som skal sikre kvaliteten og den

røde tråd. Målsætningen har været at udarbejde en helhedsplan, der kan fremme områdets potentialer og sikre en fornuftig omdannelsesproces. Byomdannelsen kommer til at strække sig over mange år, men det ser vi kun som en fordel. På den måde opnås den gode og sammensatte by nemlig bedst.

Byrådet håber, at de lokale aktører, investorer og virksomheder vil deltage aktivt ved implementeringen af planen og sætte deres eget personlige fingeraftryk på området.

Byrådet ser med denne plan frem til det videre samarbejde og glæder os til at se de første spændende projekter i Bagsværd Bypark.



Karin Søjberg Holst
Borgmester

Bagsværd Sø

Bagsværd Station

Bagsværd Bypark
Kludetæppet

Smør- og Fedtmosen



Indledning

Bagsværd Bypark i det nordlige Bagsværd Erhvervs-kvarter skal omdannes til et tæt og levende bykvarter med særlig vægt på bæredygtighed, byliv samt bevaring og fastholdelse af kulturarven.

Efter årtier med mange byomdannelsesprojekter i storbyernes havne- og industriområder, tyder meget på, at det fremover er i forstæderne den interessante byudvikling finder sted. Forstaden ses ofte som den helt igennem planlagte by baseret på principper som lys og luft og dermed et stort arealforbrug. Der er ofte en funktionsadskillelse, der medfører meget transport med bilen som det nødvendige transportmiddel. Forstæderne beslaglægger i dag over halvdelen af det samlede byareal, og det er her en stor del af byudviklingen finder sted. Det er derfor også her en stor del af løsningerne på den moderne, bæredygtige by skal findes. Skal der skabes en bæredygtig forstad bliver man således nødt til at nytænke begrebet "forstad". Denne udvikling ses aktuelt i projektet om en byvision for Ringbyen, hvor Gladsaxe Kommune har flere arealer i spil. Ligeledes er Bagsværd Bypark som et ekstensivt og stationsnært område en mulighed for at blive et nyt bud på den bæredygtige og attraktive forstad.

Byrådet har taget udfordringen op og inviteret tre tværfaglige teams til at tegne på fremtidens Bagsværd Bypark i form af en idékonkurrence. Konkurrencen blev vundet af teamet Tegnstuen Vandkunsten, Moe & Brødsgaard, Hausenberg samt Claus Bech Danielsen fra Statens Byggeforsknings Institut. Vinderprojektet er efterfølgende blevet bearbejdet til denne publikation - Helhedsplan for Bagsværd Bypark - i samarbejde med Tegnstuen Vandkunsten.

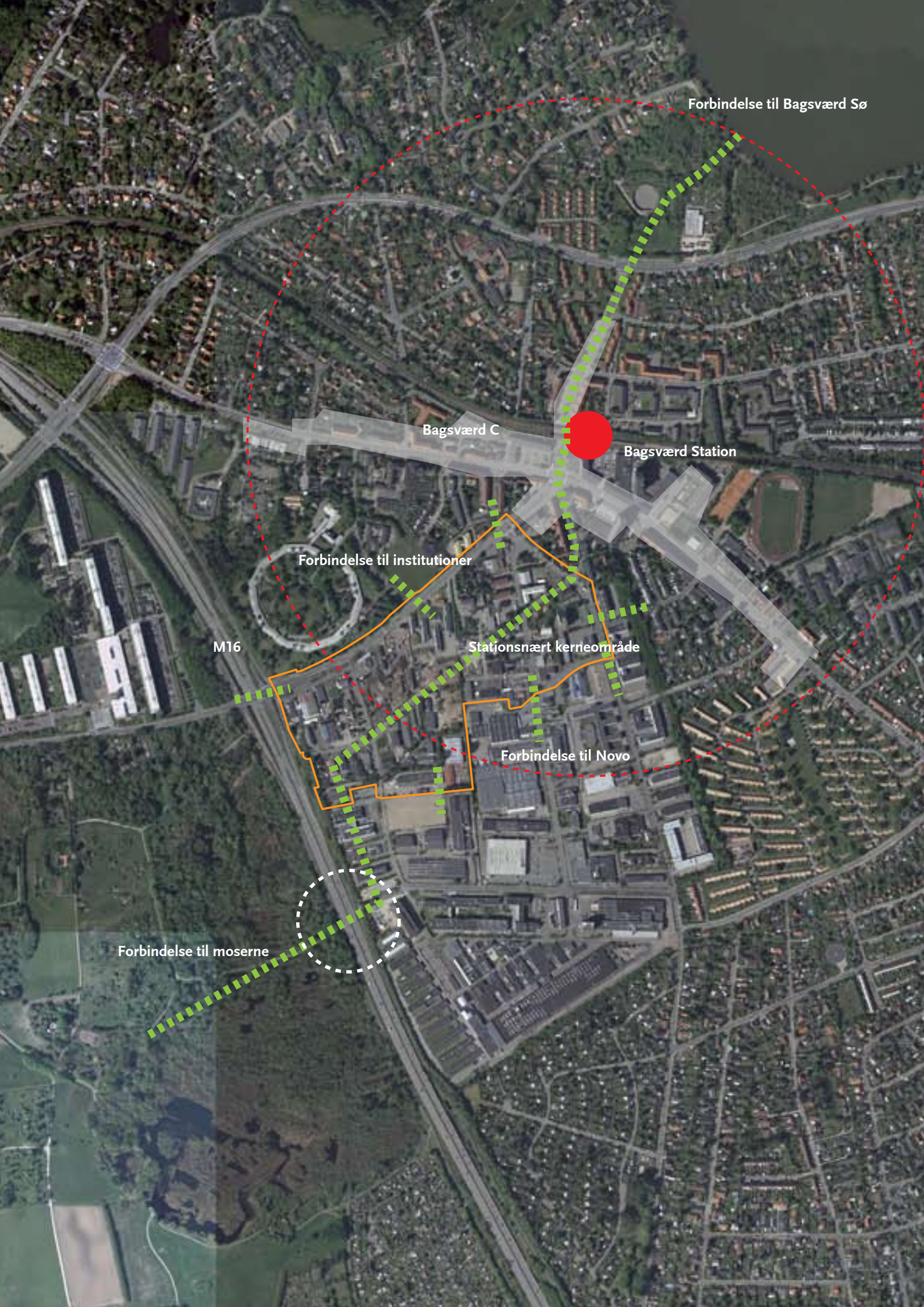
Med sin særlige beliggenhed og historie rummer Bagsværd Byparks ca. 16 hektar nogle væsentlige

udfordringer og potentialer. De særlige udfordringer omfatter blandt andet en omfattende jordforurening samt komplekse grundejerforhold med kun ét enkelt kommunalt ejet areal. Dertil kommer en del tung trafik gennem området samt dårlige forbindelser til det eksisterende bycenter. Som særlige potentialer kan derimod nævnes nærheden til det eksisterende bycenter med station, detailhandel og erhverv samt nærheden til attraktive naturområder. Endelig rummer området en helt unik mulighed for at genbruge og bygge videre på eksisterende bygninger og dermed områdets historie.

Idékonkurrencens målsætninger var mange og succeskriterierne ikke til at tage fejl af. Byrådet ønsker en bæredygtig, levende og mangfoldig bydel, der kan skabe nye sammenhænge i byen og give synergi til det liv og de aktiviteter, der allerede findes i Bagsværd. Samtidig er det ønsket, at omdannelsen kan bidrage til at løse områdets trafik- og forureningsproblemer.

Helhedsplanen giver et bud på, hvordan Byrådets vision kan omsættes til fysisk form. Nogle løsninger kan umiddelbart udføres, mens andre kræver en større og mere langsigtet indsats. Der beskrives også en række aktiviteter og tiltag, som eksempler på det byliv, der ønskes. Nogle vil blive realiseret og andre ikke. Omdannelsen kommer til at strække sig over mange år, men netop det, at det hele ikke sker på en gang, vil give Bagsværd Bypark det sammensatte bymiljø, som vision beskriver.

Den evige konflikt mellem byvision og realisme er i arbejdsprocessen løbende blevet diskuteret, og det endelige forslag til helhedsplan forsøger at lande i en hårfin balance, hvor idealerne er bevaret og transformeret til løsninger, som er mulige at gennemføre!



Forbindelse til Bagsværd Sø

Bagsværd C

Bagsværd Station

Forbindelse til institutioner

M16

Stationsnært kerneområde

Forbindelse til Novo

Forbindelse til moserne

Vision

Bagsværd Bypark skal i fremtiden være et attraktivt og oplevelsesrigt byområde med et bredt udbud af boliger, detailhandel, kontor- og serviceerhverv. Samtidig er det målet, at det omdannede erhvervsområde med nye byrum og aktiviteter for alle bydelens borgere skal åbne sig mod nabokvarterene og dermed være med til at løfte bykvaliteten i Bagsværd som helhed.

Gennem en høj tæthed på stedets betingelser, en blanding af udadvendte funktioner og fælles rum er ambitionen at gøre Bagsværd Bypark til et levende byområde. Der er lagt vægt på forskellige oplevelser: smalle gader der åbner sig mod pladserne, rolige områder der veksler mellem livlige og aktive områder, snævre stræder og mere åbne haverum.

Intentionen er en bydel, hvor alle fordomme om forstadens sovebykarakter manes i jorden, og hvor den traditionelle ensartethed fortrænges. Her er mulighederne for at udvikle den sammensatte by.

Helhedsplanen kan beskyldes for at romantisere og skue tilbage til "de gode gamle dage". Det gælder især, når der tales om at genfinde den mangfoldige by, og når planen anvender navne som Købmandsbyen og Håndværkerbyen. Ser vi på området i dag, er der dog langt til Morten Korch. Stedets industrihistorie er stærkt nærværende, men kombineres den med velkendte kvaliteter fra den klassiske middelalderby, kan området udvikles til at få en helt særlig karakter. Udfordringen bliver at holde fast i fortællingen om området, samtidig med at der tænkes nye, revolutionerende tanker.

Derudover vurderes det, at der i byer fremover vil være fokus på og efterspørgsel efter klassiske værdier som nærhed, fællesskab og lokal identitet – værdier som også helhedsplanen vægter højt.

Blandede byfunktioner

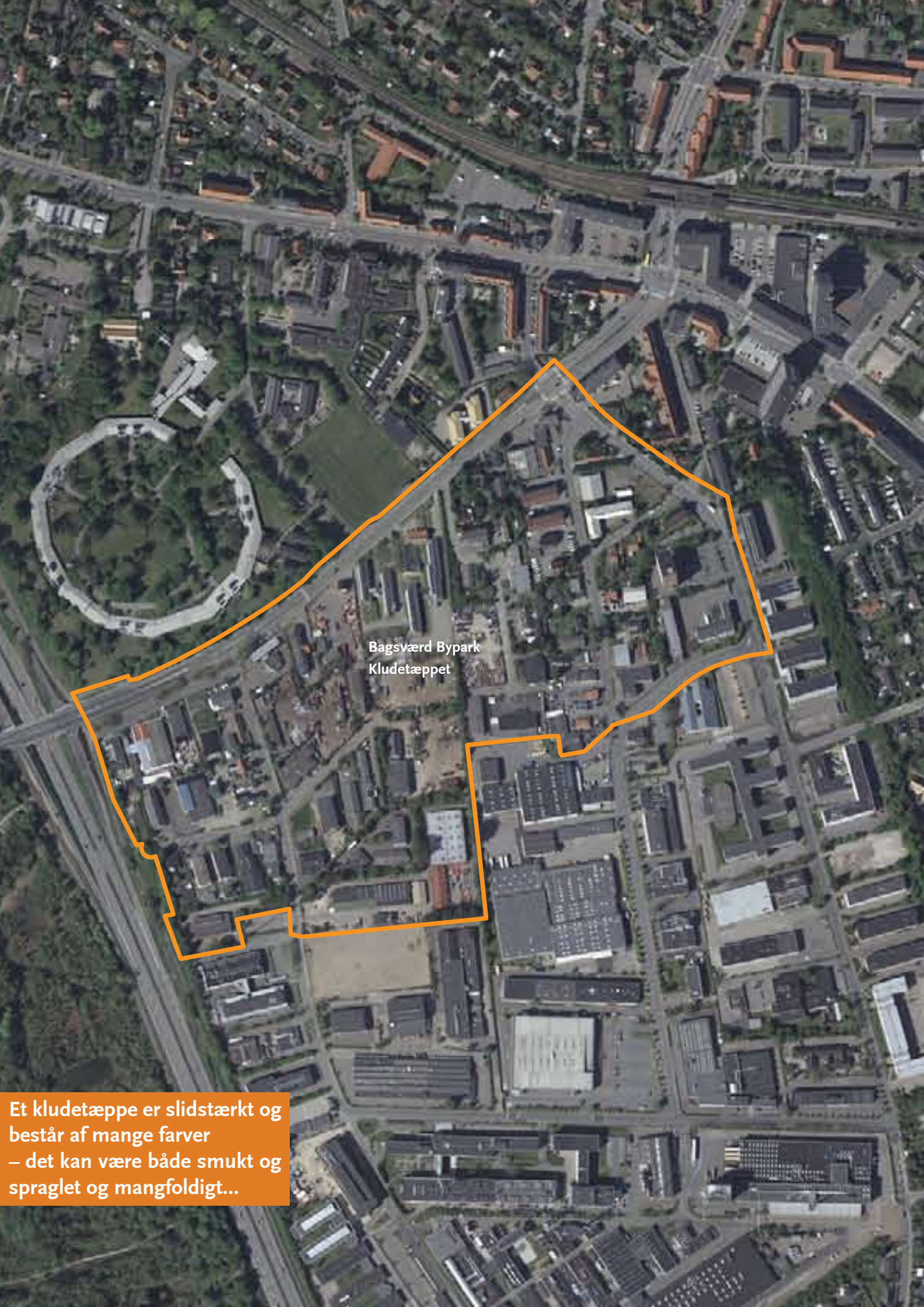
I Bagsværd Bypark skal der være liv det meste af døgnet, og der skal være rart og trygt at færdes. Et aktivt byliv opnås ved en blanding af funktioner i hele området. Boligandelen skal udgøre lidt under halvdelen af bygningsmassen, mens den resterende del anvendes til en bred vifte af erhverv, men også til detailhandel, fritids- og kulturaktiviteter samt institutioner. Samlet kommer området til at rumme ca. 3.000 arbejdspladser og ca. 900 boliger.

Byrum og udfoldelsesmuligheder

Bagsværd Bypark skal afspejle Byrådets målsætning om, at Gladsaxe er en sund og grøn by med indbydende byrum, der giver gode rammer for aktiviteter for alle aldersgrupper. Et indre park- og aktivitetsstrøg skal skabe rum til ophold, aktiviteter og begivenheder for alle Bagsværds borgere. Her skal der være mulighed for legepladser, løbebane, boldbaner, motion og steder til ophold og samvær.

Større kvarterspladser skal tilbyde attraktive udfoldelsesmuligheder for bydelen. De er tiltænkt hver sin identitet således, at de kan tilbyde noget forskelligt. Pladserne skal fungere på alle tidspunkter af året, og de skal være robuste overfor forskellige funktioner i de omkringliggende bygninger. Her kan forekomme kulturaktiviteter, kunst og event, bespisning og beværtning samt sport og leg.

Endelig er der de små lokale byrum, som udgør det daglige mødested mellem områdets brugere. De er vigtige for den lokale sammenhængskraft og kan tilpasse sig efter de umiddelbare behov i lokalmiljøet: små haver, en forskydning i facaden eller blot et trappepetrin, som giver mulighed for ophold.



Bagsværd Bypark
Kludetæppet

Et kludetæppe er slidstærkt og består af mange farver – det kan være både smukt og spraglet og mangfoldigt...

Bæredygtighed

Målet er at skabe balance mellem den miljømæssige, den sociale og den økonomiske udvikling af Bagsværd Bypark. Byomdannelsen skal være bæredygtig i bred forstand.

Social og kulturel bæredygtighed

Ved at bygge tæt og fokusere på et aktivt og levende byliv skabes grundlag for social mangfoldighed og ansvarlighed. En variation af karakterfulde byrum giver mulighed for forskellige former for social aktivitet. Ved at bevare og genbruge eksisterende bygninger skabes en egen identitet og tilhørsforhold for beboerne og brugerne af kvarteret. En blanding af boliger og erhverv, butikker og kulturinstitutioner vil gøre det nye kvarter attraktivt for en bred skare af mennesker – både som bosted og som besøgsål. Området skal være præget af diversitet i boligstørrelser, ejerform og prisniveau.

Miljømæssig bæredygtighed

Byudviklingen skal tage højde for konsekvenserne af de klimaforandringer, vi oplever i dag. Det skal ske ved at gøre effektivt brug af naturlige ressourcer og ved at styrke bynatur og miljø. Alt nybyggeri i Bagsværd Bypark skal opføres som lavenergibyggeri. Stigende nedbørmængder håndteres lokalt og bruges rekrea-

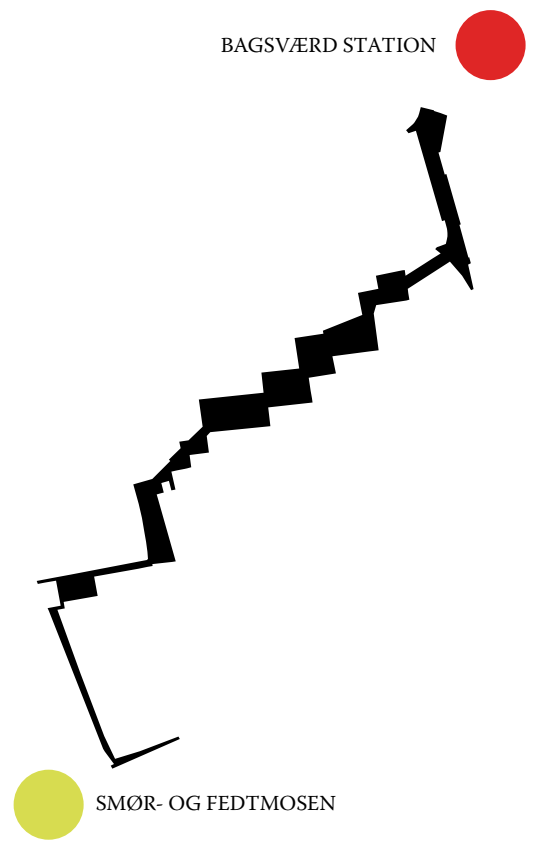
tivt, idet regnvand ledes via beplantede grøfter til brønde spredt i området. Grønne tage etableres på alt nybyggeri, og sol- og vindenergi udnyttes, hvor det er muligt. Gode stiforbindelser både internt i kvarteret og i sammenhæng med naboområderne udgør et reelt alternativ til biltrafik, og gør det let og attraktivt at cykle eller færdes til fods i området. Træer og grønne flader præger hele Bagsværd Bypark.

Økonomisk bæredygtighed

Økonomisk bæredygtighed sikres ved så vidt muligt at udnytte den eksisterende infrastruktur og stationsnærhed og ved at bygge et tæt og attraktivt kvarter. Udviklingen af området vil strække sig over mange år og ske i takt med, at de økonomiske muligheder er til stede.

Trafik

Alle trafikformer, bilister, cyklister og gående, har adgang til og bidrager til et moderne byliv i Bagsværd Bypark. Bylivet skal frit kunne udfolde sig på tværs af gader og pladser. Den kollektive trafik skal styrkes ved at skabe et godt netværk af sti- og cykelforbindelser, som giver nem adgang til station og stoppesteder. Områdets diagonalforbindelse skal danne ryggraden. Parkering sker overvejende i konstruktioner, så områdets gader, byrum og rekreative arealer ikke domineres af biler.



Helhedsplan for Bagsværd Bypark

Mange nyere byudviklingsprojekter bærer ofte præg af at være 'historieløse' – forestillingen om den ideelle by ønskes realiseret på kort tid, og baseret på de aktuelt gældende økonomiske præmisser – en kombination der er tydeligt eksemplificeret i Ørestaden, Havneholmen og Tuborg Havn.

I Bagsværd har man en oplagt mulighed for at gøre tingene på en ny og anderledes måde.

Nærværende helhedsplan er grundlæggende baseret på en idé, der bevarer en lang række eksisterende bygninger og beplantninger. En del bygninger er af nyere datoer eller istandsat, en del har grundlæggende fine arkitektoniske kvaliteter og er byggeteknisk i god stand. Nogle er bare charmerende og gode historiefortællere.

Tilsammen udgør de en sjælden mulighed for at skabe en helhedsplan for området, der fra begyndelsen rummer en historie om netop det sammensatte og mangfoldige.

Grundlæggende må det være bæredygtigt, at der ikke nedrives sunde og gode bygninger, der har potentielle anvendelsesmuligheder i mange år fremover.

Ved at beholde bygningerne gives en enestående mulighed for at beholde funktion og stemninger i det omfang planens udvikling tillader det.

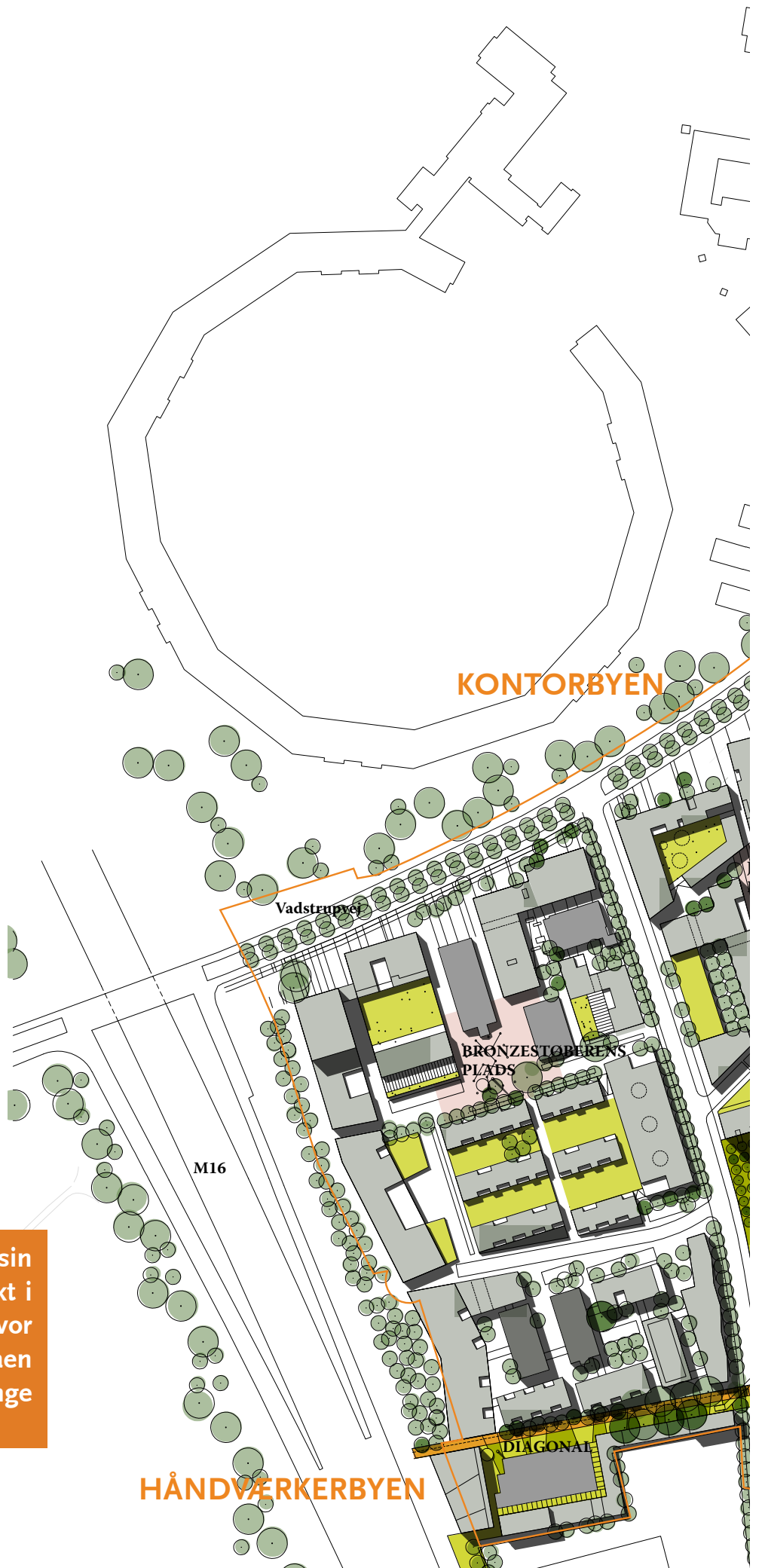
Det handler dog ikke kun om bæredygtighed, men først og fremmest om byens identitet og om oplevelser. Frem for at rydde alt og bygge ny by på bar mark, så handler det om genfortolkning og iscenesættelse af det forgangne industrisamfund, om at skabe historiske spor og interessante urbane landskaber med spændinger mellem fortid, nutid og fremtid.

De bygninger, planen foreslår at beholde, er udvalgt ud fra enkle, og ikke særlig målbare kriterier. Udover de ovenfor beskrevne udgangspunkter er der lagt vægt på, at der er en spredning i hele området, og at der er bygninger af forskellig højde og drøjde. Der er således ikke tale om bevaringshensyn i klassisk forstand.

I dette udgangspunkt skal man finde områdets grundlæggende arkitektoniske og bymæssige identitet – det der adskiller Bagsværd Bypark fra alle de andre udviklingsområder og tilfører noget helt særligt og unikt. En identitet der muliggør, at et rustent skur, der i sig bærer en god historie, kan omdannes til iskiosk side om side med et nyt moderne bolig- og eller kontorbyggeri – men også en identitet, der kun er mulig, hvis en del af de håndværk og småindustrier, der har været hjemmehørende på stedet gennem generationer, får lov at blive liggende eller genopstå i en ny kontekst.



FODAFTRYK AF BAGSVÆRD BYPARK



Visionen er en bydel, der hævder sin egen identitet med udgangspunkt i historien – en mangfoldig bydel, hvor nyt og gammelt mødes og skalaen er menneskelig og der er mange kontraster.



BAGSVÆRD C

KØBMANDSBYEN

Bagsværdal
DIAGONAL

THORASMINDE PLADS

KØBMANDENS PLADS

Grusgraven

Krogshøjvej

HOIHUSETS PLADS

JERNLÅNDETERENS
PLADS

DIAGONAL

BOLIGBYEN

'DET RUSTNE SKURS'
PLADS

Lauretsvej

VIDENSBYEN

PIGENS PLADS

Brudelysvej

0 10 25 50 75 100 m

ILLUSTRATIONSPLAN BAGSVÆRD BYPARK



BRONZESTØBERENS PLADS ER OMDREJNINGSPUNKT FOR HÅNDVÆRKERBYEN

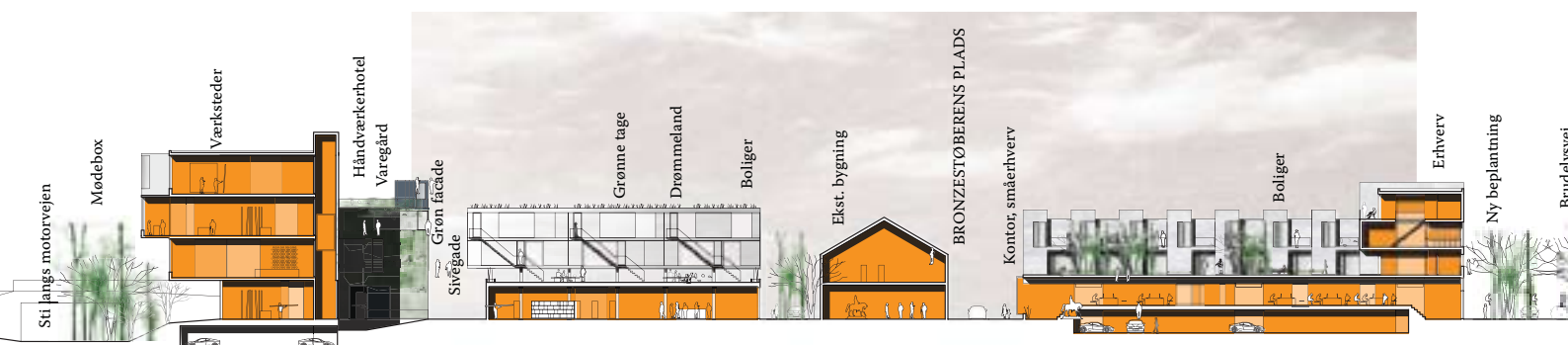
Planens hovedelementer

En stor diagonal og offentlig forbindelse etableres gennem hele området – diagonalen er områdets strøgforbindelse, og den snor sig gennem bydelen i en blanding af pladser, gader, og grønne, mere parkagtige rum. Nogle gange smal og intens, andre gange åben og mere rolig.

Diagonalen skaber den overordnede forbindelse i den store skala – fra Bagsværd sø over det eksisterende bycentrum til Smørmosen og videre til Værebros Park. De eksisterende overordnede vejføringer bevares og suppleres og området inddeles i en række kvarterer,

der får hver sit særpræg og hver sin grundlæggende identitet.

Mod vest mod motorvejen ligger Håndværkerbyen, der giver mulighed for mindre, håndværkspræget virksomhed. Planen giver mulighed for en større bygning mod motorvejen, en slags 'håndværkerhotel', der kan optage nogle af de virksomheder, der nødvendigvis må flytte fra andre dele af området. Bygningen agerer støjskærm til den bagvedliggende del, hvor små virksomheder kan blandes med boliger. Området ligger uden for stationsnærhedszonen, og der tillades





PLANUDSNIT AF HÅNDVÆRKERBYEN



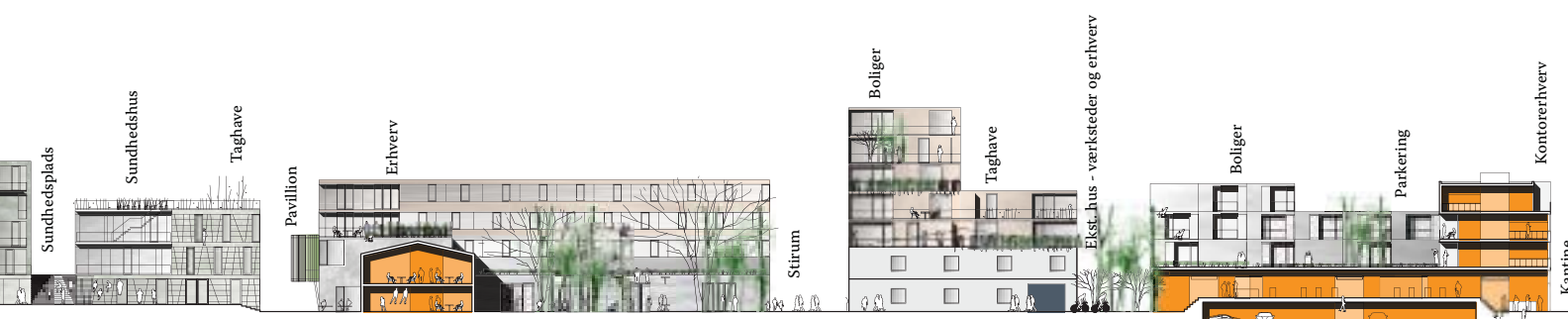
SNIT GENNEM BAGSVÆRD BYPARK ØST-VEST

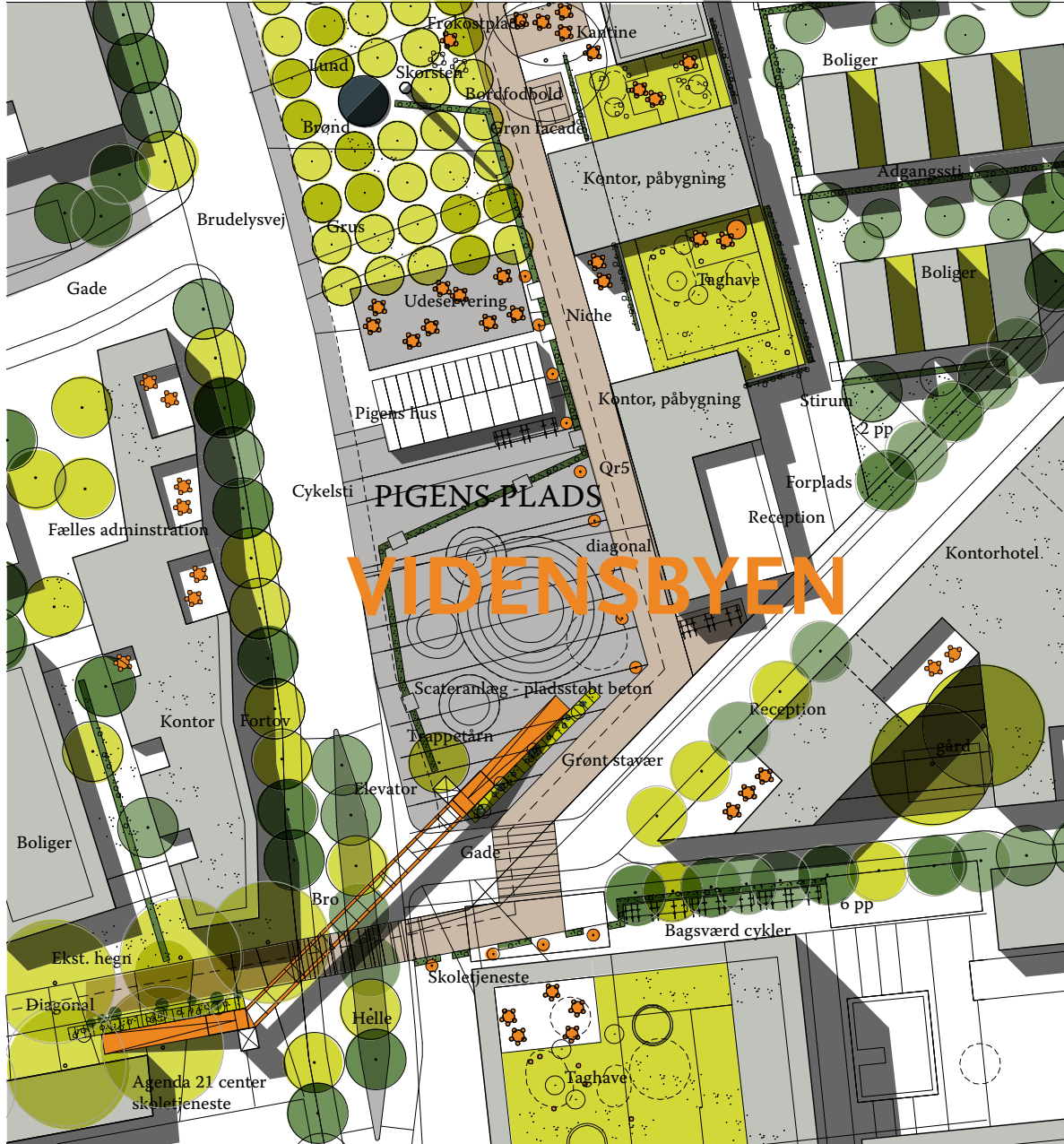
derfor ikke større kontorvirksomheder, med mindre der gøres en særlig indsats for at fremme den kollektive trafik. Det er også her i Håndværkerbyen, at vi finder Broncestøberens plads.

Mod syd præsenterer planen en idé om, at der etableres et miljøcenter, og at en større specialiseret vidensvirksomhed kan indgå i områdets samlede udvikling i et samarbejde med kommunen. En Energi- eller ligefrem Vidensbydel kan opstå og være med til at sætte dagsordenen for den fremtidige udvikling.

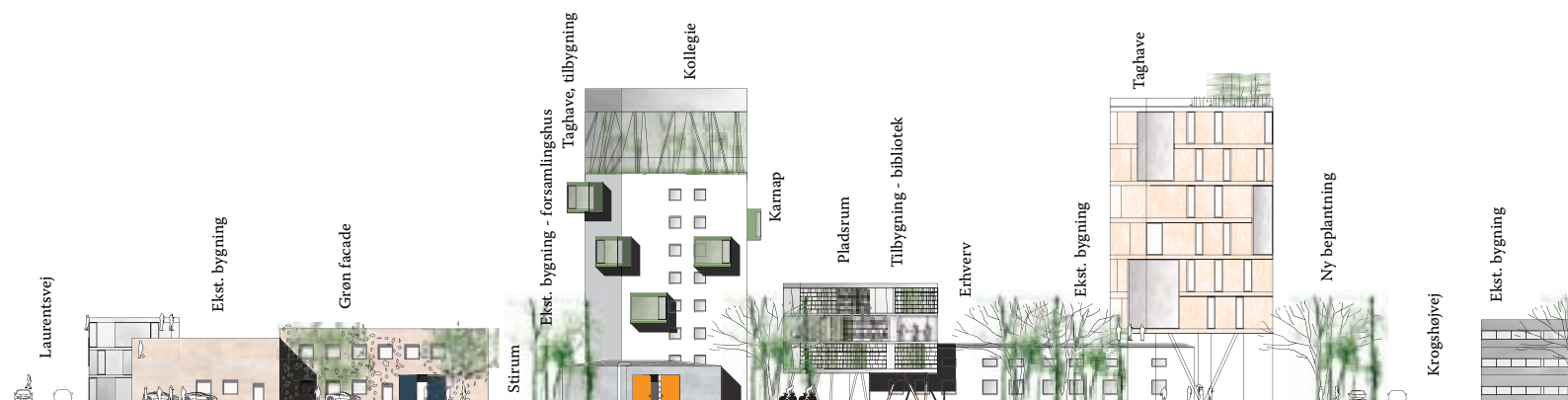


HEGN OG NYE BYGNINGER VED 'DET RUSTNE SKUR'





PLANUDSNIT AF VIDENSBYEN



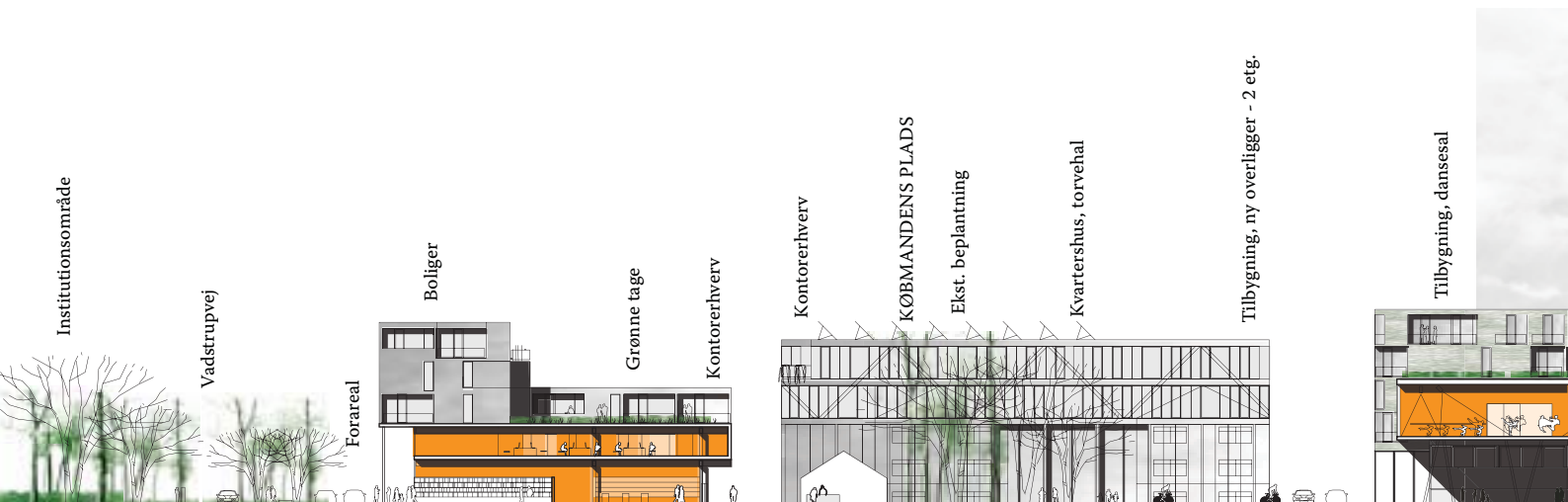
SNIT Gennem BAGSVÆRD BYPARK ØST-VEST



KØBMANDENS PLADS - ILLUSTRATION FRA KONKURRENCEN

I den østlige del af bydelen finder vi Købmandsbyen. Betegnelsen dækker ønsket om at skabe et lokalt center til områdets daglige forsyning. Butikkerne koncentrerer sig rundt om Købmandens plads, hvor flere udadvendte funktioner bidrager til liv. Tætheden i dette kvarter er den største i Bagsværd Bypark. På vej mod diagonalen passerer man teater- og musikhuset og amfiscenen, der vender ud mod Gøglerpladsen.

I den nordlige del mod Vadstrupvej foreslår planen en koncentration af kontorerhverv i Kontorbyen, der fungerer som støjbuffer mod Vadstrupvej og med mulighed for en stor andel af boliger orienteret mod diagonalstrøget.





Bagsværd Bypark har særlige potentialer - nærheden til det eksisterende bycenter med detailhandel og erhverv - nærheden til stationen - nærheden til attraktiv natur - engagerede ejere og ikke mindst en historie eller arv om en sprudlende småindustri.

Den sydøstlige del kaldes Boligbyen. Planen lægger op til, at der her findes en koncentration af forskellige boligformer. Alt fra familieboliger til forskerboliger for områdets vidensvirksomheder.

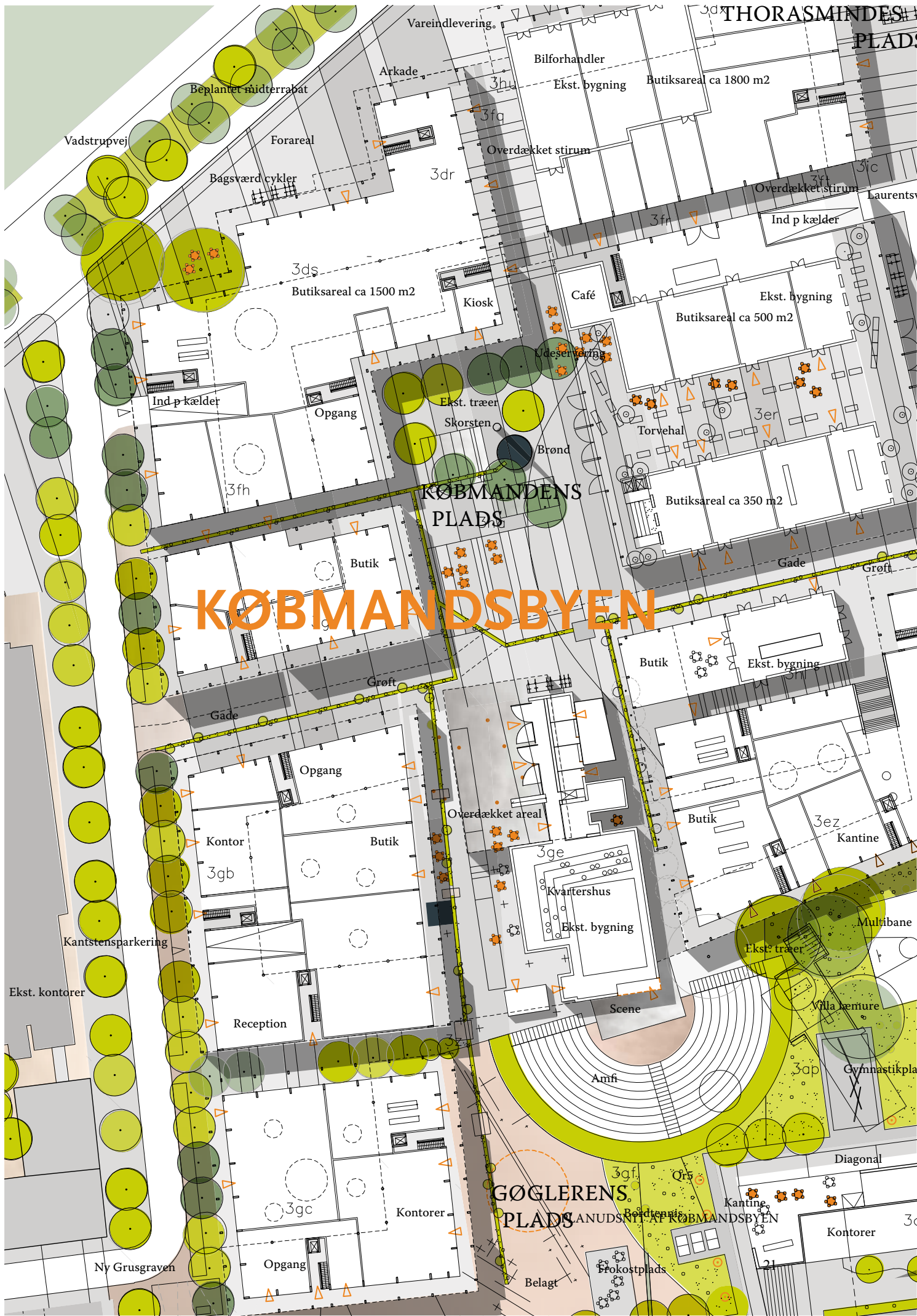
Thorasminde får selvfølgelig sin egen plads, og der bygges tættere og mere bymæssigt markant omkring pladsen.

I alle kvarterer udpeges et mindre område til såkaldt free-zone, som er et begreb anvendt i Holland og England. Planen foreslår, at en eksisterende forladt bygning kan stilles billigt til rådighed, midlertidigt eller permanent for iværksættere, kunstnere m.fl., dels for at skabe diversitet, dels som generatorer, der kan skabe interesse for området. Københavns Kommune har med succes gjort noget tilsvarende på Islands Brygge og i Valby. Det er i sådanne områder, at det uforudsigelige og omskiftelige gives plads.

Alle kvarterer har deres egne mindre og lokale pladser med mulighed for aktiviteter af forskellig art. Pladserne er de kommende brugeres og skal som sådan indtages. Der tilbydes en variation af belagt og grønt, med et stort træ og en brønd til synliggørelse af et overordnet miljøtiltag.



SNIT GENNEM BAGSVÆRD BYPARK NORD-SYD



KØBMANDSBYEN

KØBMANDENS PLADS

GØGLERENS PLADS

Helhedsplanens mange lag

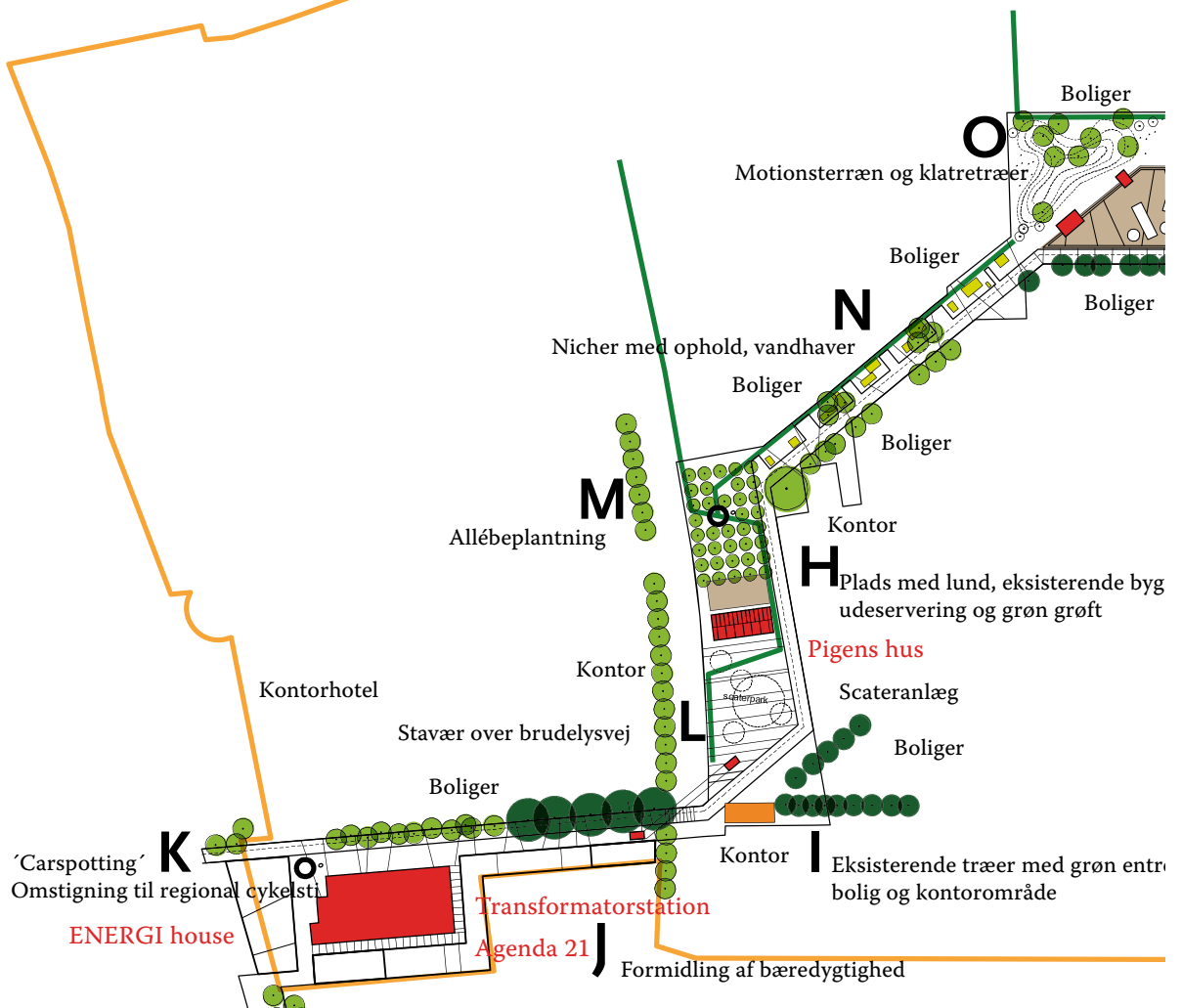
Diagonalen

Diagonalen er gågaden, hvor der må cykles. Det er her det offentlige liv i bydelen udspilles, og hvor små som store begivenheder udfoldes. Løbetræning, gadeskak, bordtennis på betonborde som i Kina, den store gøglerplads med amfiteater i den gamle grusgrav, hvor porten åbnes, og der er plads til både amatør-gøgleren og den professionelle virtuos. Diagonalen giver plads til en enkelt café og boghandler og lidt gadehandel, men det er ikke områdets butiksstrøg, snarere et nyt rekreativt aktivitetsstrøg i Bagsværd, hvor der er plads til både aktiv udfoldelse og passiv 'kiggen på'. Samtidig er diagonalen det nye og forbindende led mellem det rekreative Smørmosen og det intenst byfortættede i bymidten.

Diagonalen skal fremstå tydeligt med grundbelysning, bænke og byinventar, som en fælles trafik- og bevægelseszone for fodgængere og cyklister. Dens kringledede vej gennem bydelen sikrer i sig selv, at cyklisterne ikke får 'overtaget' og muliggør trafiksikker samfærdsel på den 4 m brede hovedsti.

Det foreslås, at diagonalen belægges med slotsgrus for at understrege dens grundfunktion som rekreativt forbindelsesled. Hvor stien møder de større pladsdannelse suppleres med mere bymæssigt egnede og mere faste belæggninger og belysning, der sikrer overskuelighed og tryghed.

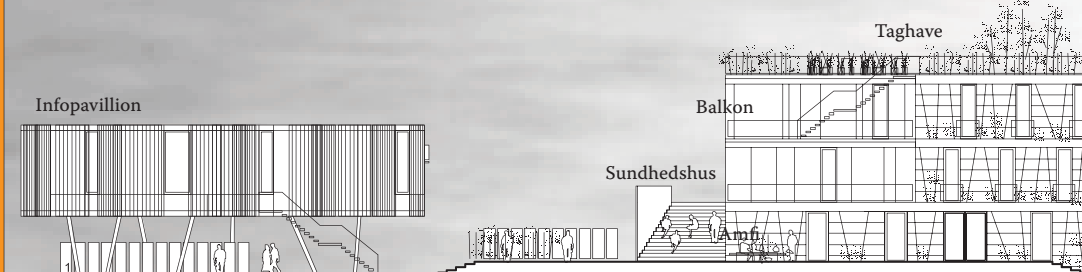
AKTIVITETER PÅ OMRÅDETS DIAGONALFORBINDELSE



A+P

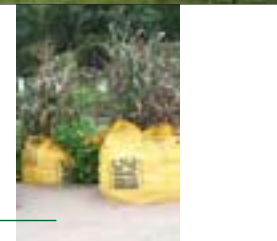
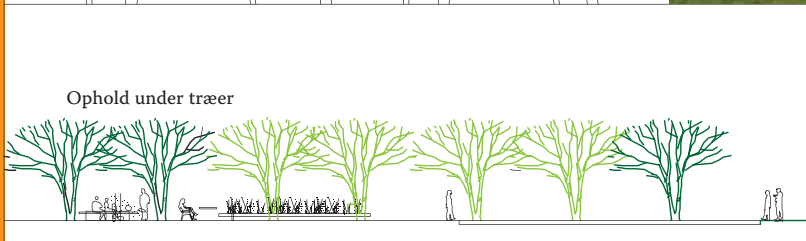
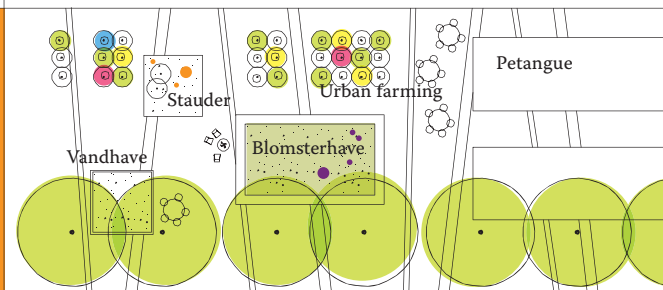
INFO PAVILLION
ved torvet
SUNDHEDSHUS
ved novosti

Udstillinger
Byggefelter og projekter
Hvordan går det?
Rådgivning
Mødelokaler
Forsamlingsrum



B+N

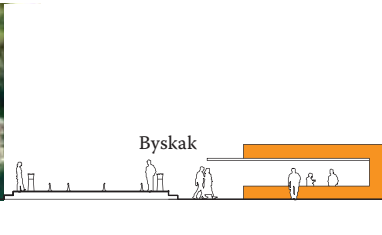
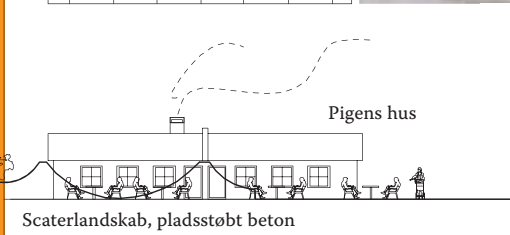
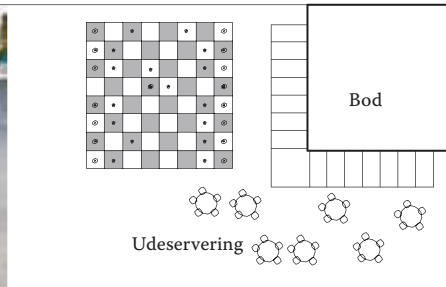
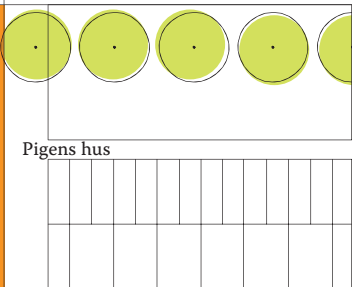
BAGSVÆRDAL
Byhaver
Ophold - små aktiviteter
DIAGONAL
Boligers udearealer
Ophold
Bænke
Temahaver



C+H

PLADS
ved Krogshøjvej
PLADS
ved pigens hus

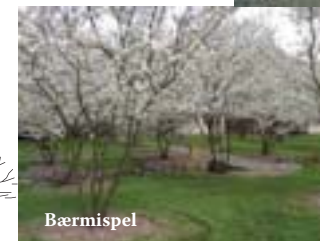
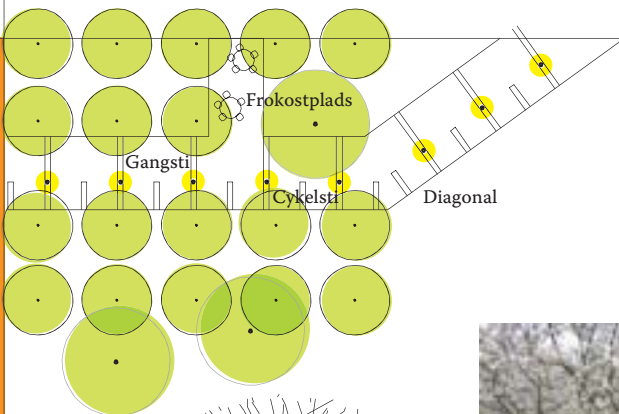
Ophold, udeservering
Byskak
Scating
Rådgivning
Café/ restaurant
'Se på trafik'



D+R(IM)

BYDELENS TRÆER

Lunde
Alleer
Nye og eksisterende
Opholdspladser
Frugtplukkedag



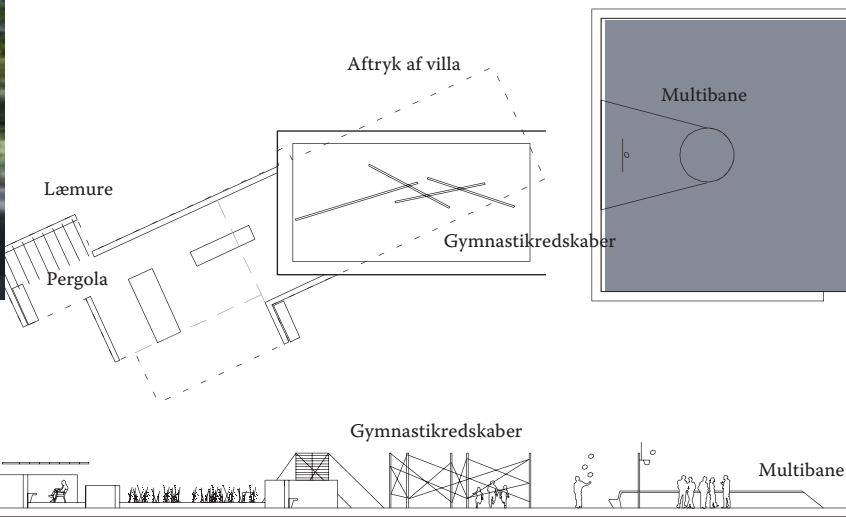
E+F

AKTIVITETER PÅ DIAGONAL

- Legeredskaber
- Gymnastik
- Multibane
- Ophold i 'villa'
- Frokostpladser
- Basket og panna
- Flytbare mål



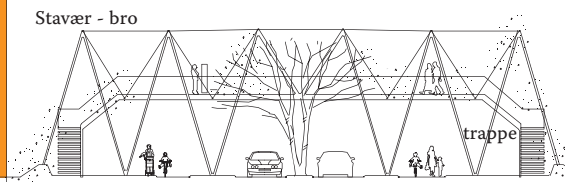
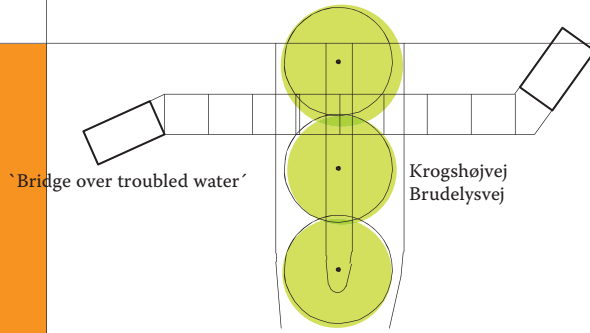
Legeplads, Berlin



L+S

STAVÆR OVER VEJE

- Ved Krogshøjvej og Brudelysvej.
- Udsigt
- Tælle biler
- Vartegn for området
- Udfordring på løberuten
- Sikker skolevej



KNSM, Eiland



Südgelände, Berlin



MFO Park, Zürich

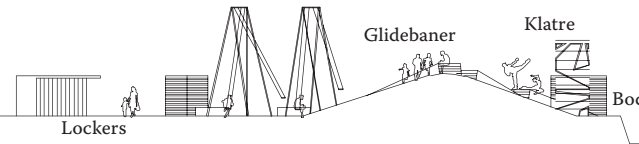
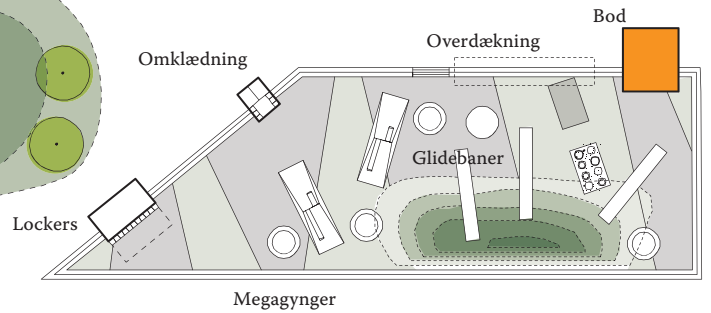
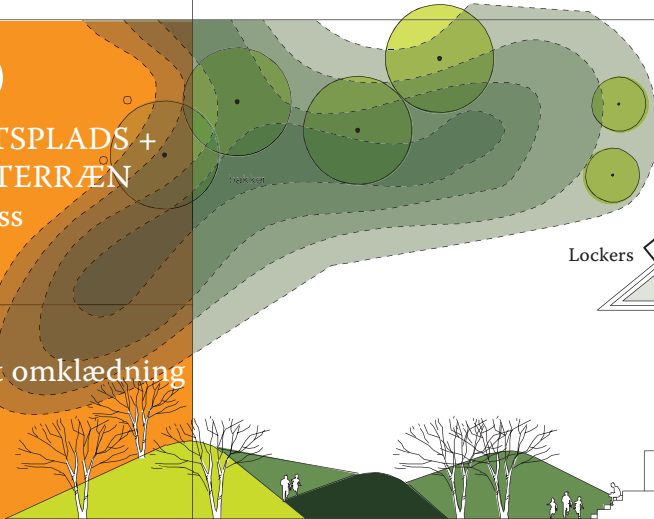


Vestre Kirkegård København

G+O

AKTIVITETSPLADS + MOTIONSTERRÆN

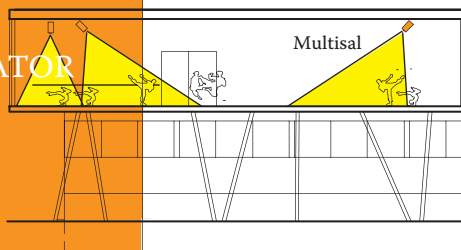
- Friluftsfitness
- Bakkeløb
- Steprin
- Glidebaner
- Overdækket omklædning



J+Q

TRANSFORMATOR KULTURHUS

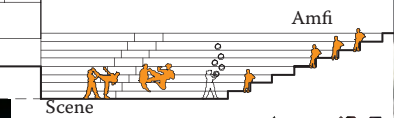
- Formidling
- Møderum
- Amfiscene
- Multisal



Ekst. bygning - teater, koncerthus



storskærm



Scene

Amfi





DIAGONALEN VED OVERGANGEN MELLEM KØBMANDSBYEN OG BOLIGBYEN

Den sunde by

I udviklingen af Bagsværd Bypark tolkes sundhed som et bredt begreb, der ikke bare handler om en oplyst løberute, men mere bredt om et fysisk miljø, som fremmer forebyggelse og sund livstil.

En sund livsstil skal først og fremmest være lystbetonet og en integreret del af hverdagslivet.

Adgang til natur

I en sund by er der god tilgængelighed for alle til den bynære natur - her til mose og sø. Planen skaber sikre og overskuelige adgangsforhold og udfoldelsesmuligheder for gående og cyklister.

Lys, lockers og pay'n'play

I en sund by er motion ukompliceret og altid mulig i en travl hverdag. Planen foreslår derfor at fremme den selvorganiserede idræt i bydelen. Det kan være i form af sikre og oplyste ruter for løbere med lockers til skiftetøj på udvalgte steder langs ruterne, men også i form af pay'n'play baner til eksempelvis squash,

suppleret med en lang række muligheder for uformel aktivitet – rulleskøjtebaner, bordtennis, skating m.m.

Firmaidræt

I en sund by er virksomhederne aktive og bakker medarbejderne op i en sund livsstil i hverdagen med omklædningsfaciliteter, firmacykler til dem som vælger toget eller lignende. Virksomhederne arrangerer motionsløb og andre sunde events for medarbejdere og bydelens borgere.

Også om vinteren

I en sund by i Danmark har man også tænkt på årstidernes skiften. Enkle overdækninger gør det muligt at træne og motionere udendørs det meste af året. En skøjtebane skaber bevægelse i byrummet i de mørke vintermåneder.

En del af planens 'fødsel' kunne eventuelt være etablering af et sundhedshus, hvor man kan få information og gode råd om alle former for sundhed, motion, kost m.m.

I Bagsværd Bypark tolkes sundhed som et bredt begreb, der ikke bare handler om en oplyst løberute, men mere bredt om et fysisk miljø, som fremmer forebyggelse og sund livsstil - en sund livsstil skal først og fremmest være lystbetonet og en integreret del af hverdagslivet.



Den nye matrikelstruktur

Hele afsættet for planens udvikling ligger i respekten for den matrikulære grundstruktur. Det er uomtvisteligt her, kimen til planens succes skal findes og udvikles. Matrikelstrukturen respekteres, og der er tale om særdeles beskedne indgreb i de enkelte matrikler i den indledende fase. Diagonalen kan virkeliggøres ved mindre afgivelser af kanterne i nogle af matriklerne. Det drejer som om arealer, der stort set svarer til de respektafstande langs skelzoner, der umuliggør byggeri i forhold til gældende lovgivning. Det samme princip gælder for de foreslåede stisystemer i matrikelskellene.



Eksisterende bygninger og beplantninger

Strukturelt tilpasses de nye bygningstyper den eksisterende og bevarede struktur. Der tilstræbes en stor forskellighed i bygningstyper, der muliggør mere sluttede karréer blandet med punkthuse og længetyper.

De bygninger der foreslås genanvendt udgør en blanding af konstruktivt sunde eller blot nyere huse, og bygninger der tydeligt synliggør den 'gode historie'. Således er det rustne skur udpeget som bevaringsværdigt, både fordi det har en unik historie og stofflig karakter, og fordi det er med til at differentiere skalaen i bydelen. Der peges også på bygninger, der nylig er renoveret og på større haller, der kan konverteres og transformeres til andre udtryk og formål.

Der er planens sigte at sprede bevaringsprincippet, så der i alle fem bykvarterer tilstræbes en blanding af nyt og gammelt. Der er derfor ikke tale om rationel logik i udvælgelsen, snarere en subjektiv, men alligevel bevidst udvælgelse.

Det er af stor betydning, at planen udpeger bevaringsværdige beplantninger og peger på bevaringsværdige bygninger. De udgør tilsammen fundamentet for udvikling af den sammensathed, der tilstræbes og hele grundlaget for den 'historiefortællende' byudvikling.

Den nye bydel vil fra starten fremstå grøn med karakterfulde store træer, og suppleret med ny beplantning i de udpegede stiskel er det muligt på en både billig og enkel måde, at give hele området en markant og bæredygtig identitet fra starten. Grøfter og vandrender til opsamling af regnvand vil tilsvarende være et enkelt tiltag, der kan etableres i en første fase.



Freezones

Der udpeges i hver bydel en eller to zoner i forbindelse med de offentlige pladser eller i eksisterende bygninger, der står tomme, hvor det uforudsigelige kan få frit spillerum. Det kan være en række af de foreslåede aktiviteter fra borgernes 'ønskeliste' eller mere spontant opståede idéer.

Disse zoner skal muliggøre, at der billigt og hurtigt kan tilvejebringes aktiviteter, der tiltrækker liv til området, og er med til at identificere området som 'stedet hvor det nye sker'. Det kan være midlertidige begivenheder og aktiviteter, der over tid afløses af mere permanente tiltag, når et eller flere behov er dokumenterbart tilstedeværende. Nogle aktiviteter kan igangsættes hurtigt, mens andre kræver mere planlægning.

I nærværende diagram skitseres en række forslag, der kan inspirere til videretænkning.



GENBRUGTE/ NYE BYGNINGER OG HEGN VED ASLAKSVEJ

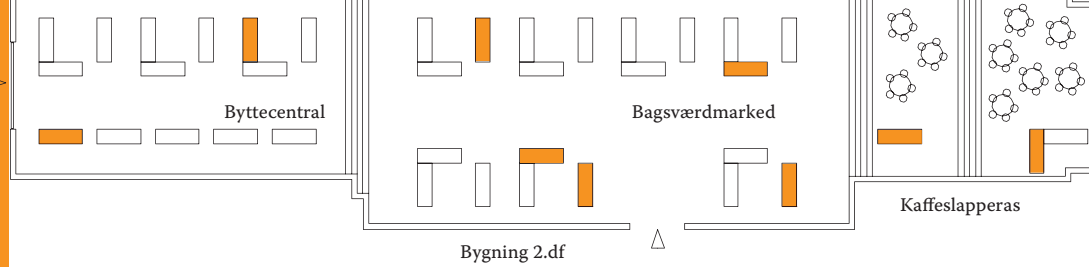


Frem for at rydde alt og bygge ny by på bar mark, så handler det om genfortolkning og iscenesættelse af det forgangne industrisamfund, om at skabe historiske spor og interessante urbane landskaber med spændinger mellem fortid og fremtid.

T

BYGNING

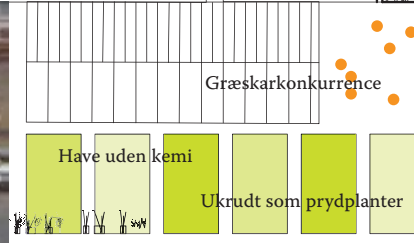
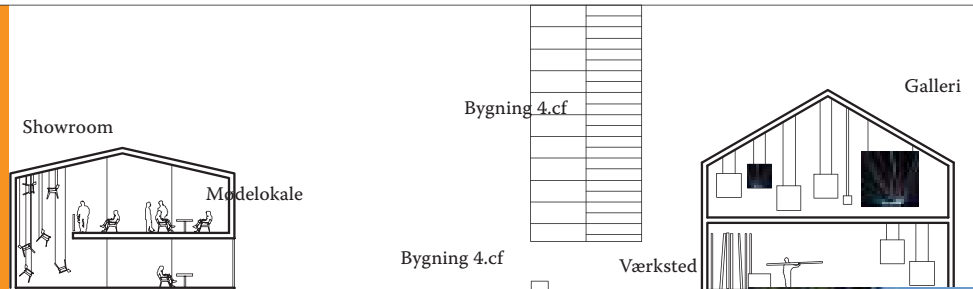
Matr. 2.df
 Bagsværd marked
 Byttecentral
 Bilvaskeplads
 Fællesværksted
 Forsamlingshus



U+V

BYGNING

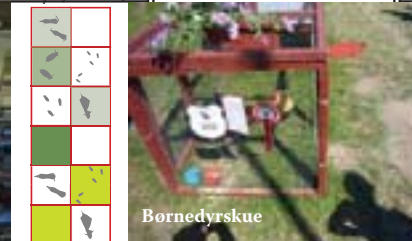
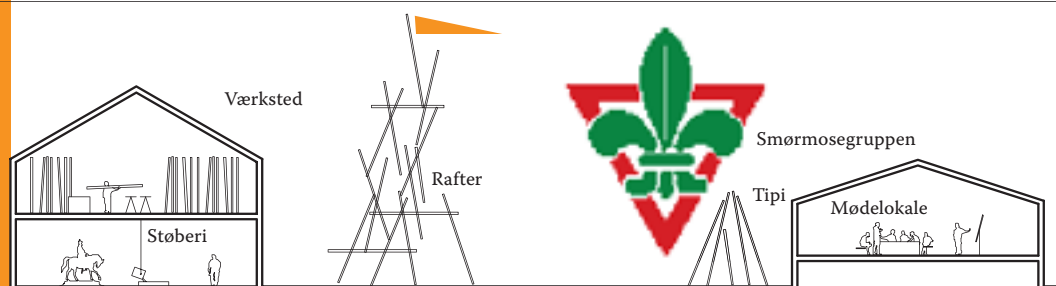
Matr. 4.cf, 4.bv, 4.bg
 Showroom
 Parkeringshus
 Mødelokaler
 Den bæredygtige have
 Transformatorstation:
 Kom og se
 Energidage m. guide



X+Y

BYGNING

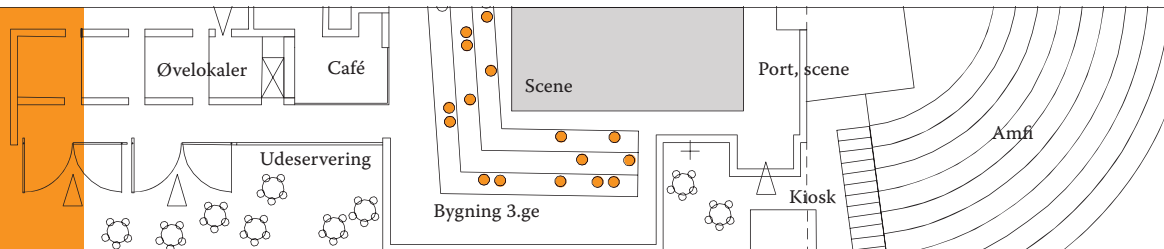
Matr. 4.t, 4.ø
 Atelier
 Støbeworkshop
 Skulpturplads
 Spejderhus
 Legeplads
 Børnedyrskue



Z

BYGNING

Matr. 3.ge
 Atelier
 Øvelokaler
 Lille koncertscene
 Medborgerhus
 Café

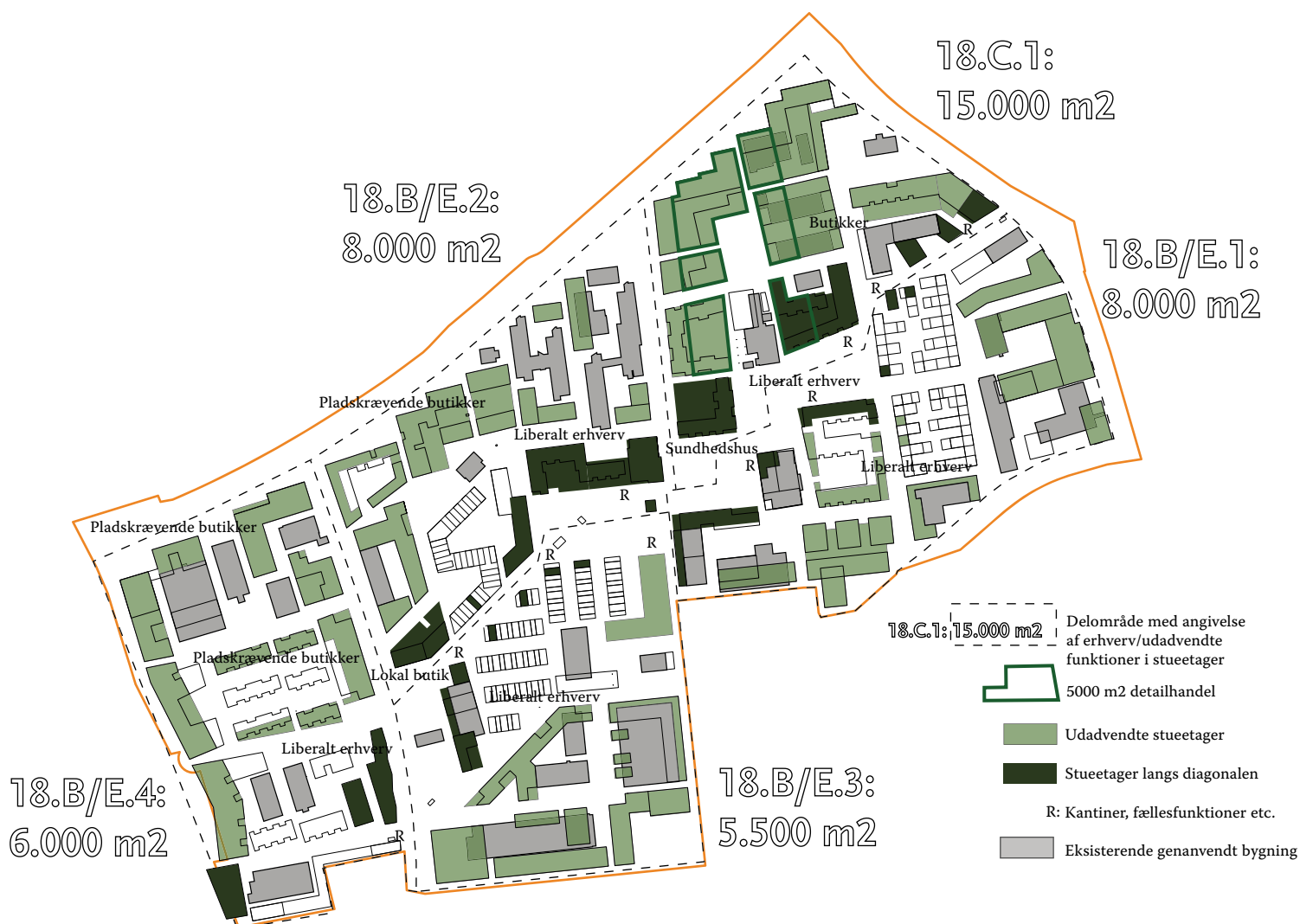


Funktionel struktur

Helhedsplanen ser den funktionsintegrerede by som et ideal.

I Bagsværd er potentialet til stede for de små enheder, lokale initiativer, håndværkere blandet med kontorer og boliger. Det ønskes i vid udstrækning at fortsætte denne tradition og gøre plads til de 8 seniorer, der gerne vil bygge et lille bofællesskab uden for stor en have, og de 15 småbørnsfamilier, der ønsker direkte adgang til en have og en sandkasse og måske i tilkøb en form for fællesskab.

Det sker dog ofte, at nybyggeri fører til større enheder og monofunktionelle strukturer.



FUNKTIONSFORDELING I STUEETAGERNE

I den fremtidige plan for Bagsværd Bypark skal der være plads til begge dele, fordi det ene er en forudsætning for, at det andet kan trives og udvikles.

Der arbejdes derfor bevidst med en funktionskoncentration i visse områder af planen, i Købmandsbyen og Håndværksbyen, og der insisteres ikke nødvendigvis på en gennemgående horisontal struktur, hvor alle stueetager anvendes til udadvendte formål.

Den vertikale deling kan også håndteres: et kontorhus, der starter ved terræn eller det udmærkede byrækkehus (kartoffelrækkerne, de engelske byhuse) kan fint indpasses.

Denne variationen og nuancering ses som en kvalitet, og visionen er en bydel, hvor der er stor differentiering i bydelens skala.



Overordnet vejstruktur

Helhedsplanen tager udgangspunkt i det eksisterende vejnet.

Brudelysvej og Krogshøjvej fortsætter med at være primære tilkørselsveje og adgangsgivere til Novo. De opgraderes med fortov og cykelsti i begge sider og en markant række træer plantes i vestsiden. Hastighed max. 40 km/t.

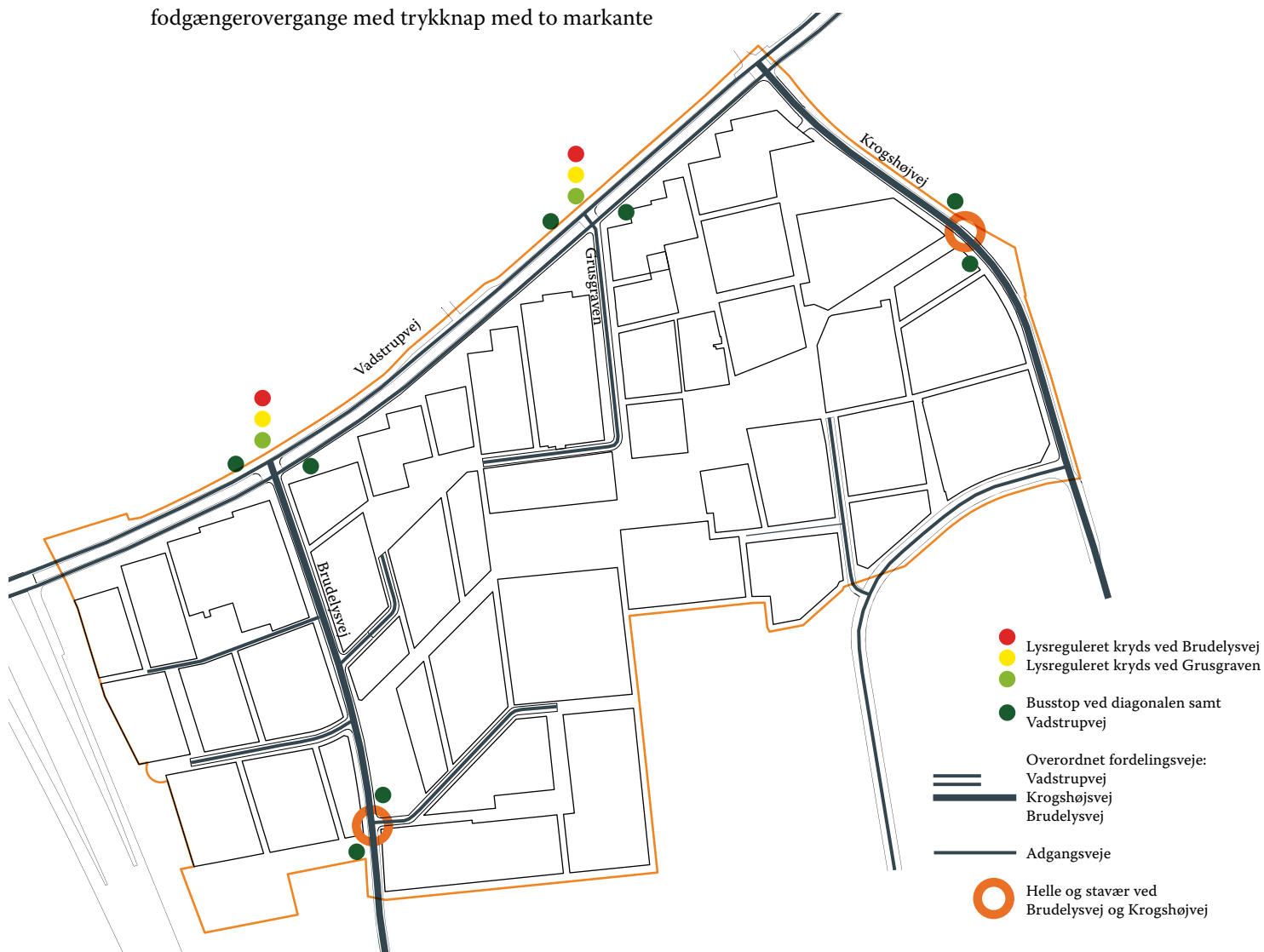
Der opstår to krydsningspunkter med diagonalen, hvor de bløde trafikanter mødes med en forholdsvis intensiv trafiktæthed.

Som en mulig løsning foreslås det at supplere brede fodgængerovergange med tryknap med to markante

broovergange med tårne. Tårnene kan være et enkelt og billigt tiltag, og kan udformes som iøjenfaldende/kunstneriske vartegn for en sund bydel med trappe-tårne og eksempelvis klatrevægge.

Øvrige veje i området fortsætter deres status som lokalveje.

Pendlertrafik må accepteres, men en del af pendlingen kan med gode, oplevelsesrige og trygge forbindelser til den kollektive trafik og ikke mindst til stationen erstatte en del af biltrafikken. I forhold til den lokale trafik skal forholdene for cyklister og gående udgøre



OVERORDNET VEJSTRUKTUR

et mere attraktivt alternativ til bilen. Grundlæggende også sundere for alle.

Vadstrupvej har sin egen status, hvor ca. 23.000 biler/døgn taler deres tydelige sprog. Planen foreslår, at den på længere sigt ombygges med en bred, træbeplantet midterzone, en slags helle og et markant grønt træk, der leder ned til Bagsværd Bymidte. Ved Brudelysvej etableres et signalreguleret lyskryds, og i forbindelse med adgangen til institutionsområdet i nord etableres en fodgængerovergang.

Fortovet langs vejens sydside udvides og danner nye forzoner i form af små kantede pladser til de ejendomme, der er placeret ud til Vadstrupvej. Der forestilles her lidt større butikker til særligt pladskrævende varegrupper placeret med mulighed for direkte tilkørsel fra vejen. Der etableres højresvingsbaner ved alle indkørsler fra Vadstrupvej.



STIER OG LEGE- OG OPHOLDSGADE

Stier og lege- og opholdsgader

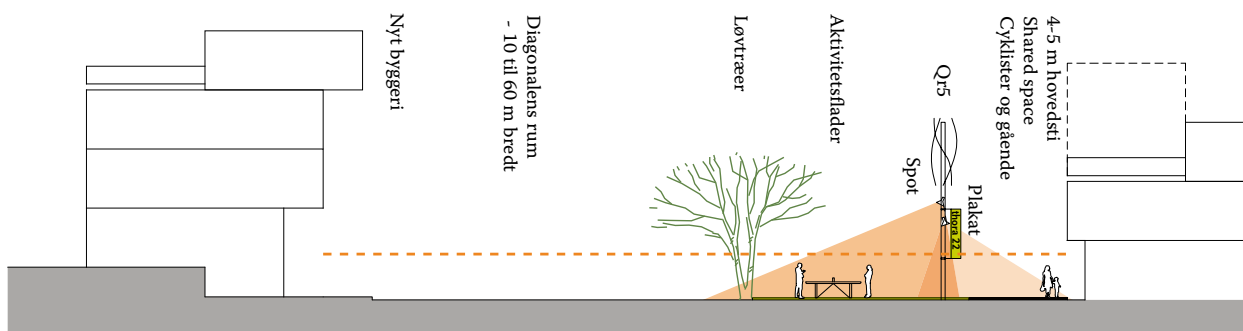
Der foreslås to forskellige typer lege- og opholdsgader i området. De etableres begge som udlæg i forbindelse med matrikelskel. Den ene type udlægges i en bredde af 4 m til primært cykel- og gangtrafik med mulighed for 15 km/t ensrettet kørsel, mens den anden udlægges i en bredde af 8 m og udformes som en egentlig lege- og opholdsgade. Her er mulighed for dobbeltrettet kørsel også med 15 km/t på de svage trafikanters præmisser

En ny stiforbindelse til Vadstrupvej mod nord og til Novo mod syd etableres langs Købmandsbyen. Den ender i Vadstrupvej i en lysreguleret overgang og sikrer tryk forbindelse til skoler og institutioner uden

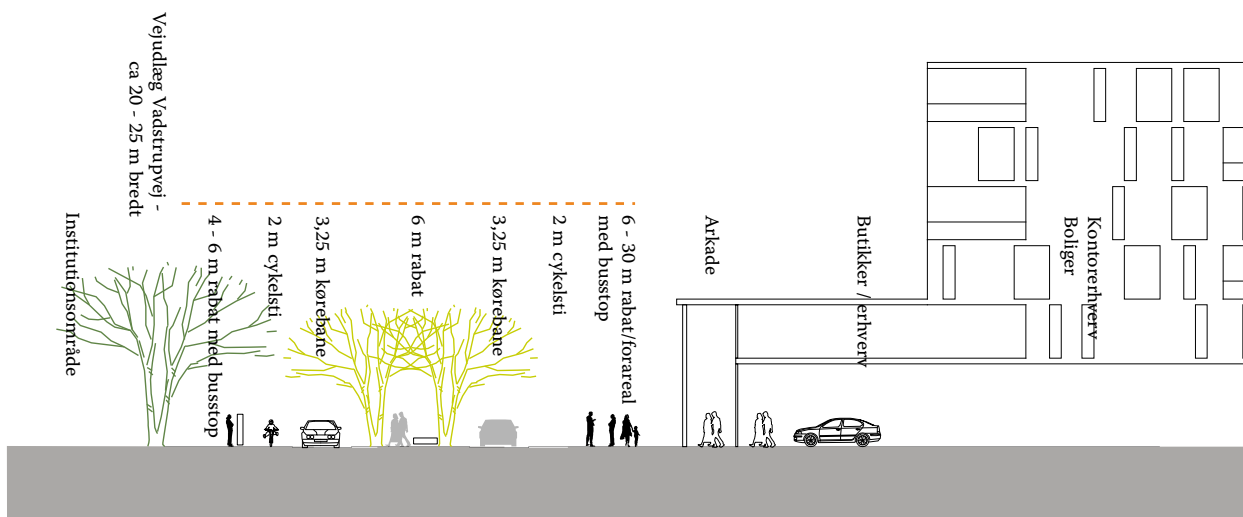
for området. I den nordlige del af stiforbindelsen tillades også biltrafik. På diagonalen færdes derimod kun cykel- og gangtrafik.

Alle lege- og opholdsgader har små beplantede grøfter, hvor regnvand opsamles. I skel skal der stilles krav til beplantning i form af træer og hække eller beplantede hegn, når der ikke forekommer bebyggelse.

Det er i forbindelse med dette gadesystem, at de små lokale pladsskabelser optræder, og det er bydelens smutveje. Her færdes man også, hvis man ikke gider bylivet på diagonalen.



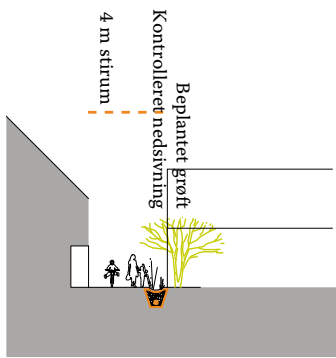
PRINCIP FOR DIAGONALENS PROFIL



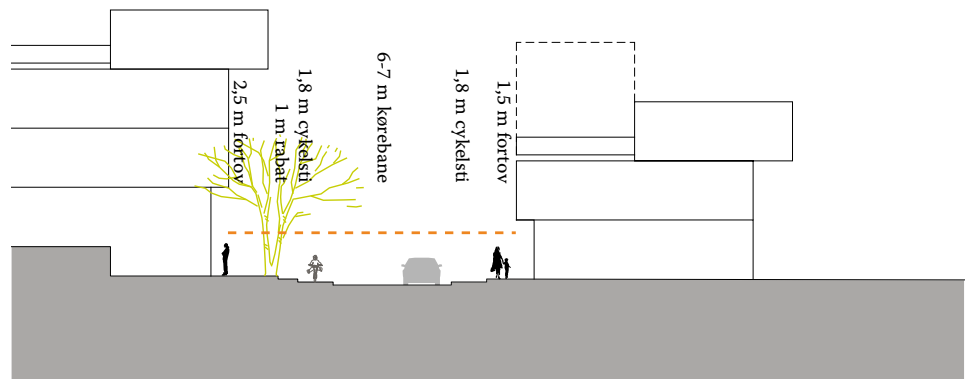
PRINCIP FOR ET NYT HASTIGHEDSDÆMPENDE PROFIL FRA VADSTRUPVEJ



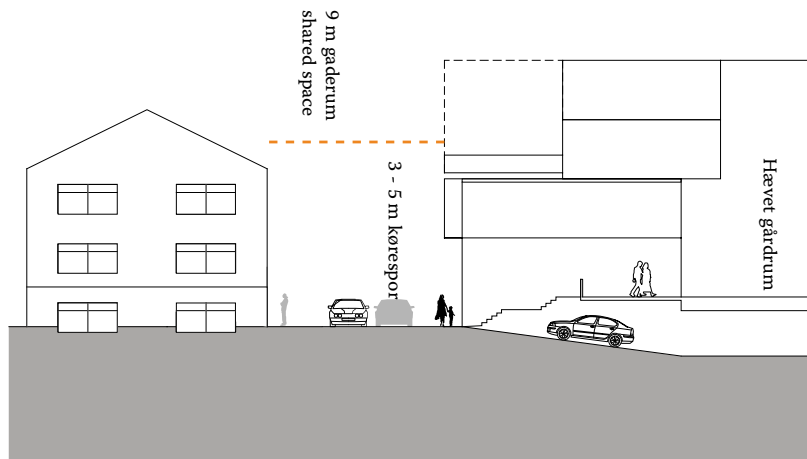
HEGN OG NYE BYGNINGER VED TRANSFORMERSTATIONEN



PRINCIP FOR STIRUMS PROFIL



PRINCIP FOR VEJPROFIL FOR BRUDELYSVEJ OG KROGSHØJVEJ



PRINCIP FOR GADERUMSPROFIL

Parkering

Parkering er et centralt element i opfyldelsen af visionen om en bæredygtig bydel. Bagsværd Bypark er et område, hvor der ønskes en tæt og levende by, hvor cyklister og gående har gode vilkår, og hvor der er grønt og mulighed for forskellige aktiviteter. Dette lader sig umiddelbart kun gøre, hvis bilparken begrænses, og hvis størstedelen af bilerne parkerer i konstruktion.

Bagsværd Bypark er samtidig beliggende mellem Bagsværd Station og Hillerødmotorvejen. Denne placering understreger problemstillingen. På den ene side skal den stationsnære placering udnyttes i en omdannelsesproces, men på den anden side kan motorvejens betydning ikke overses. En parkeringsnorm for området bør afspejle dette og forholde sig til, at også motorvejen er en afgørende konkurrenceparameter i udviklingen af området.

Ser man på den overordnede byvision og den bebyggelses- og byrumsstruktur visionen muliggør, peger det på en parkeringsnorm, hvor hovedparten af parkering sker i konstruktion, og hvor flader frigives til aktivitet og byliv. Visionen giver også mulighed for dobbeltudnyttelse af parkeringspladser, idet der planlægges for blandede anvendelser med forskellige behov, hvor nogle har brug for pladser om dagen og andre aften og nat. Sidstnævnte taler for en generel reduktion af parkeringspladserne.

Hvad angår regulering af antallet af biler, er svaret derimod ikke entydigt. I dag bidrager de fleste biler til en øget forurening, men ses der lidt længere frem i tiden, vil nye teknologier gøre sig gældende. Elbiler vinder langsomt indpas, og vi ved ikke, hvordan billedet ser ud om nogle år. Det er nødvendigvis ikke målet at fjerne alle biler fra bybilledet, da også biler kan bidrage til et levende, aktivt og broget gademiljø. Omvendt vil der ud fra en generel sundhedsbetragtning kunne argumenteres for, at antallet af biler bør reduceres mest muligt.

Det vurderes at en parkeringsnorm for området bør indeholde en vis fleksibilitet, der tager hensyn til de faktuelle behov og samtidig er i stand til at underbygge byvisionen.

Med baggrund i ovenstående betragtninger foreslås det, at der fastsættes en parkeringsnorm:

Der skal ved nybyggeri og omdannelse etableres:

- 1 parkeringsplads pr. 50 m² erhverv
- 1 parkeringsplads pr. 25 m² detailhandel
- 1 parkeringsplads pr. 40 m² pladskrævende detail
- 1 parkeringsplads pr. bolig.



GENANVENDTE BYGNINGER VED ASLAKSVEJ -
ILLUSTRATION FRA KONKURRENCEN

Ved dokumentation af dobbeltudnyttelse, eller andre forhold der taler for en reduktion af pladserne, kan antallet reduceres, dog til minimum:

1 parkeringsplads pr. 100 m² erhverv
1 parkeringsplads pr. 50 m² detailhandel
1 parkeringsplads pr. 80 m² pladskrævende detail
1 parkeringsplads pr. bolig. For ungdoms- ældreboliger og lignende vurderes parkeringskravet konkret. Dette gælder ligeledes i boligområder med delebiler, særlige kørselsordninger eller tilsvarende.

Uafhængig af antal parkeringspladser skal mindst 85% opføres i konstruktion i form af parkeringskældre eller konstruktion over jorden.

Etableres der flere parkeringspladser end den angivne norm, skal merandelen alle opføres i parkeringskælder.

Planen lægger op til, at parkeringsanlæg kan etableres i fællesskab, og at der derved bliver mulighed for at købe pladser på en anden ejendom end ens egen.



Forurening

Det ville være ideelt, hvis der kunne foretages en totaloprensning af området, som udgangspunktet for en ren og sund by.

Det vurderes dog generelt at være urealistisk set ud fra et økonomisk synspunkt. I stedet foreslår planen, at de store områder ved grusgraven oprenses i forbindelse med etablering af Købmandsbyen. Der er en oplagt mulighed for at etablere en to-etages p-kælder i forbindelse med butikker. Det må ses som en positiv mulighed for at kombinere det nyttige med det økonomisk mest optimale i sammenhæng med den nødvendige oprensning af dette særligt belastede område.

Strategien er at oprense under nyetablerede bygninger, at sikre indeklima i bevarede og ombyggede bygninger samt sikre mod kontakt til forurenede jord på alle uden-dørs arealer. Eventuel senere oprensning vil kunne ske uden at blive forhindret af ny bebyggelse.

Overfladejord på grønne arealer udskiftes og på gadearealer med faste belægninger kan disse belægninger fungere som membran, der sikrer mod direkte kontakt.

I forbindelse med at eksisterende bygninger genanvendes, hvor nuværende terrændæk fungerer som membran, foreslås etableret et simpelt ventilations-system, der ventilerer den flygtige forurening ud via en serie synlige skorstene. Ventileringen sker gennem fundamenter til eksisterende kapilarbrydende lag under terrændækket, eller der indskydes et nyt ventilationsnet af dræn.

Tilsvarende ventileres nye bygninger mod eventuel restforurening efter oprensning. Omfang af indeklimasikring bestemmes af den planlagte anvendelse af bygningerne.

Små skorstene placeres på sydsiden af bygningerne, da solens opvarmning og skorstenseffekten vil sørge for en automatisk (og ikke strømforbrugende) udluftning.

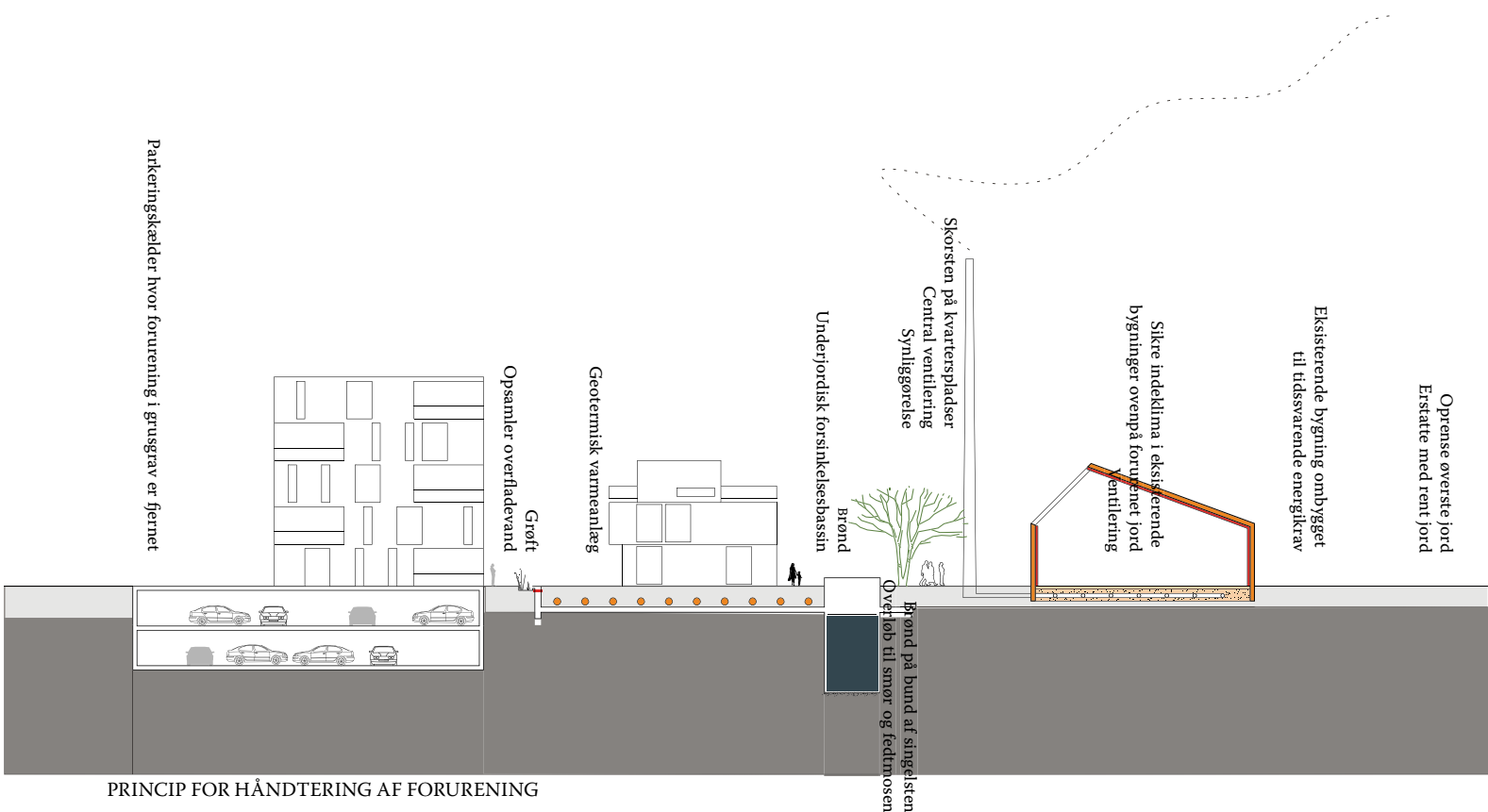
Bæredygtighed

Bagsværd Bypark skal fremstå som et visionært pejlemærke, der viser vejen for en bæredygtig udvikling af efterkrigstidens erhvervsområder. Det vil ske gennem et bredt spekter af indsatsområder. Grundlæggende tilstræbes en økonomisk og social bæredygtighed, genbrug af eksisterende bygninger og infrastruktur og attraktive boligmiljøer og brugbare offentlige byrum med masser af aktivitetsmuligheder.

Genbrug

Projektet bygger på en grundlæggende filosofi om at genbruge eksisterende bygninger, når det er muligt. Dermed bevares ikke kun fysiske resurser (byggematerialer, energi til opførelse og nedrivning, deponi af bygningsaffald m.m.). Nok så vigtig er genbrugen af immaterielle værdier i form af bymæssige identiteter og fortællinger, der er opbygget over tid, og som ofte er katastrofalt fraværende i nye byområder.

Bæredygtigt og grundlæggende fornuftigt at der ikke nedrives sunde og gode bygninger, der har potentielle anvendelsesmuligheder i mange år fremover – markedsøkonomisk sundt og berigende for alle



Lavenergibyggeri

Nybyggeri skal opføres som minimum lavenergiklasse 1 byggeri.

Rene energikilder

De ambitiøse krav til energiforbruget medfører, at der er brug for en begrænset tilførsel af energi til opvarmning. Det gør det oplagt at udnytte fjernvarmenettets returvarme. Der bør endvidere eksperimenteres med lokal produktion af vedvarende energi med fx placering af solceller på virksomhedernes store tagflader.

Endelig er det oplagt at udnytte de energimæssige forskelligheder i områdets bolig- og kontorbebyggelser. Blandingen af bolig- og kontorbyggeri gør det oplagt at udnytte overskudsvarmen fra kontorarealer (fra belysning, computere, maskiner, m.m.) som varmetilskud i boligerne.

Overfladevand

Planen foreslår opsamling og magasinering af overfladevand så tæt på kilden som muligt. Åbne bevoksede grøfter og kanaler i gaderummene leder overfladevand videre og kan optage et vist volumen inden videreføring i ledninger.

Håndtering af rent overfladevand bliver synliggjort i en række brønde placeret i områdets lavpunkter og på den nye bydels pladser. De tjener til pædagogisk og kunstnerisk synliggørelse og vil i et vist omfang samtidig fungere som forsinkelsesbassiner. Det forsinkede overskudsvand ledes til Smørmosen, der ofte mangler vand.

Frodighed

Alle nye bygninger forsynes med grønne tage, og beplantning af nye såvel som eksisterende facader vil være et gennemgående træk. Karakterfulde beplantninger bevares, og der plantes frugttræer langs veje og fremtidige stier. Derved får området en grøn og frodig karakter, der understreger den nye bydels sunde og bæredygtige image. Beplantningerne ikke mindst på

tagfladerne har tilmed en gunstig effekt i forbindelse med kraftige regnskyl, idet mængderne af overfladevand reduceres/forsinkes.

Adfærd og livsstil

Energiforbrug og adfærd hænger uløseligt sammen, og store energibesparelser kan opnås gennem ændret adfærd, uden at det påvirker levestandarden negativt. Som et forslag peger helhedsplanen på et miljøcenter som drivkraften i områdets bæredygtige udvikling. Gennem grønne regnskaber ville det synliggøre områdets/brugernes miljømæssige resultater over tid, og gennem information til boliger og virksomheder skal der vises nye veje for handling. Miljøcenteret kan endvidere rumme en række servicefunktioner som f.eks. en byttecentral, der kan bidrage til et reduceret CO₂-udslip. Endelig har miljøcentret til formål at 'brande' området som en bæredygtig bydel.

Alternativ energi

Som mulige og synlige signaler kan der langs diagonalen, og på bygningerne langs motorvejen opsættes en række QR5 vindturbiner (små vindmøllerotorer). Begge dele primært for signalværdiens skyld, men også med mulighed for målbare tilskud til driften af mindre, offentlige funktioner placeret langs det offentlige hovedstrøg.



GRØN GRØFT LANGS DIAGONALEN



HÅNDTERING AF OVERFLADEVAND

Tæthed

I arbejdet med helhedsplanen er der foretaget en egentlig vurdering af de økonomiske potentialer for udbygningen af Bagsværd Bypark. Dette har foranlediget en bebyggelsesprocent for området som helhed på ca. 140% med en fordeling som anvist i arealskemaet. Området opdeles i fem bykvarterer med hver sin bebyggelsesprocent.

I område 18.C.1 og 18.B/E.1, Købmandsbyen og Boligbyen, og de delområder, der er placeret mest stationsnært, finder man naturligt de højeste bebyggelsesprocenter. De øvrige områder differentieres i forhold til deres funktionelle status og deres placering i den samlede plan.

Det er af stor betydning, at den foreslåede differentiering fastholdes i den videre planlægning, da det er her, der ligger en reel mulighed for at tilvejebringe vari-

erede bydannelser og den mangfoldighed, der eftersøges i visionen.

Helhedsplanens delområder er tilsammen ca. 16 ha.

Delområder m² udnyttelse bebyggelsesprocent

18.C.1 : 42.000 m² 145 %

18.B/E.1 : 50.000 m² 145 %

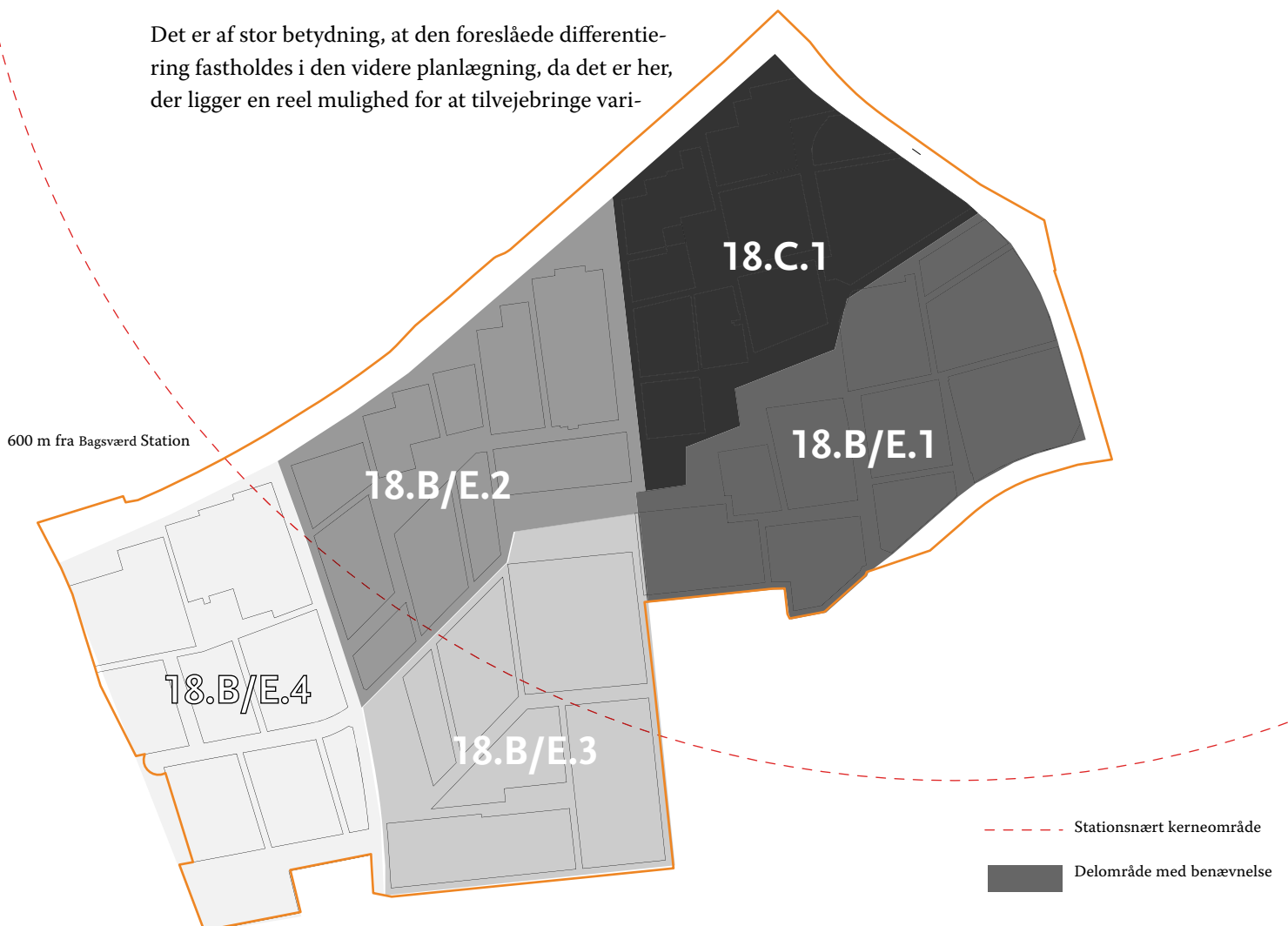
18.B/E.2 : 45.000 m² 140 %

18.B/E.3 : 38.500 m² 125 %

18.B/E.4 : 34.000 m² 115 %

Samlet m² ialt ca : 210.000 m²

Samlet bebyggelsesprocent ialt ca: 140 %



DELOMRÅDER OG STATIONSNÆRHED

Skala

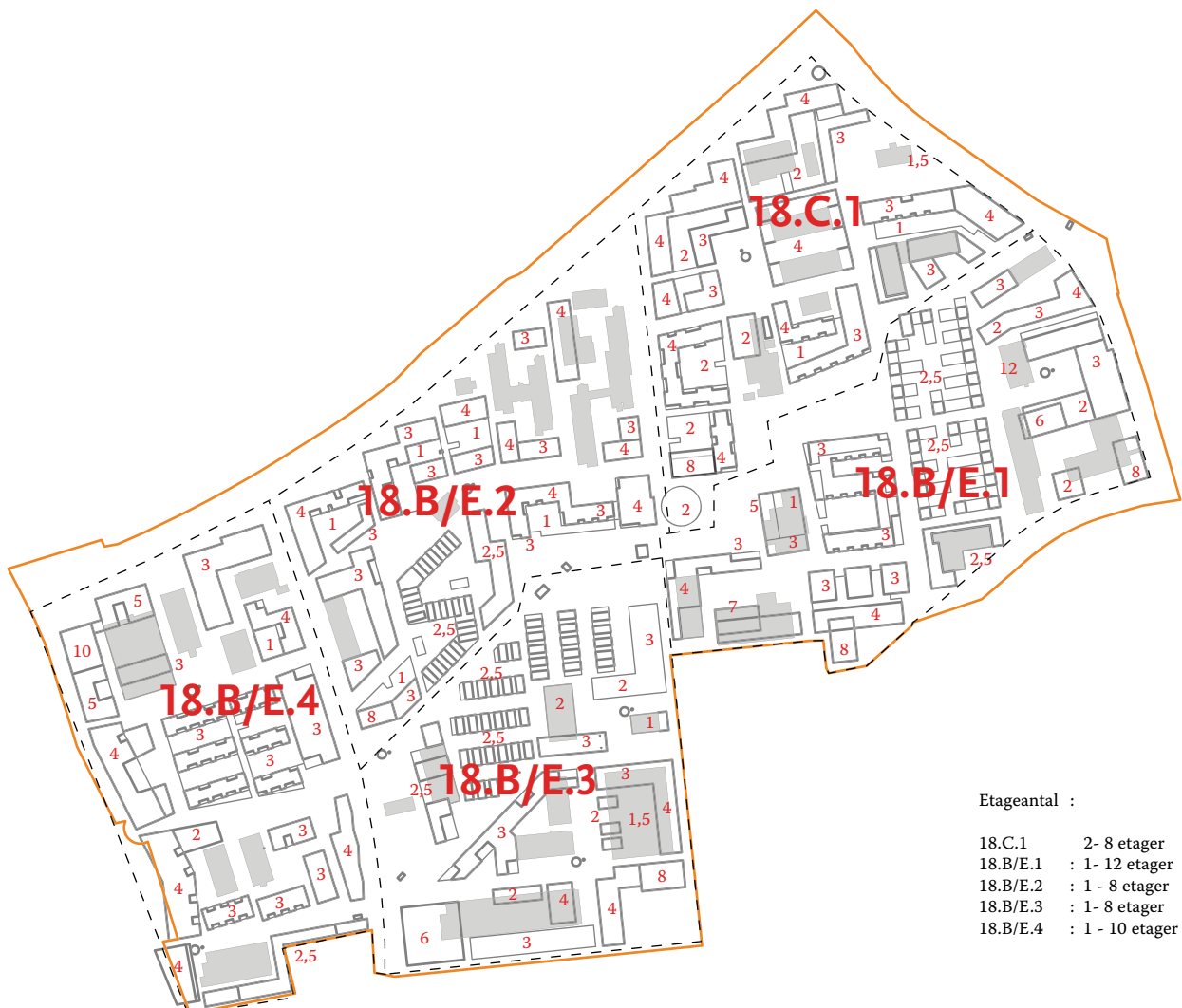
I naturlig forlængelse af fastlæggelsen af tætheden i området foreslås en tilsvarende differentiering af skalaen. Udgangspunktet er, at der i området bevares en del eksisterende bygninger i varierende skala, og at skalaen typologisk i Bagsværd generelt er lavere end i den klassiske by.

Det er planens intention at skabe en tæt by med for-tættede og stemningsfulde byrum, der er klart opfat-telige og rumligt overskuelige.

Der foreslås derfor en stor variation og blanding vari-erende fra 1-12 etager. Store dele af planen vil

kunne bebygges med højder fra 2-4 etager med et gen-nemsnit på 3 etager, som en slags grundskala. Det gi-ver mulighed for hustyper, der på boligsiden svarer til Kartoffelrækkehusene i København, eller huse, der kan udformes som moderne haveboliger. Denne boligform vil være attraktiv for børnefamilier og være et nutidigt svar på en forstadsbolig i en bymæssig sammenhæng.

Bygninger i 8-12 etager forekommer kun punktvis og optræder typisk langs områdets kanter, mod motorve-jen og mod syd, hvor især Novo Nordisks megaskala er dominerende.



Støj

Området er plaget af en del støj fra motorvejen og Vadstrupvej. Planen fastlægger mod disse kanter en tættere og mere sammenhængende bebyggelse, der hovedsagelig indeholder erhvervsfunktioner. Mod vest og motorvejen foreslås et håndværkerhotel, der vil have en klar signalværdi. Et højt hjørne vil markere området på en markant måde, og samtidig fungere som støjskærm for de bagvedliggende boligområder.

Det samme gælder bebyggelsen mod Vadstrupvej, der udformes mere sammenhængende i en skala op til 4-5 etager og tilsvarende fungerer som støjskærm for de bagvedliggende boligkvarterer.

Igangsætningen

Drivkræften på langt sigt er den økonomiske gevinst, som grundejere og investorer har mulighed for at opnå ved at indgå i udviklingen af området, hvor de nye anvendelser og byggemuligheder betyder en væsentlig forøgelse af grundenes værdi.

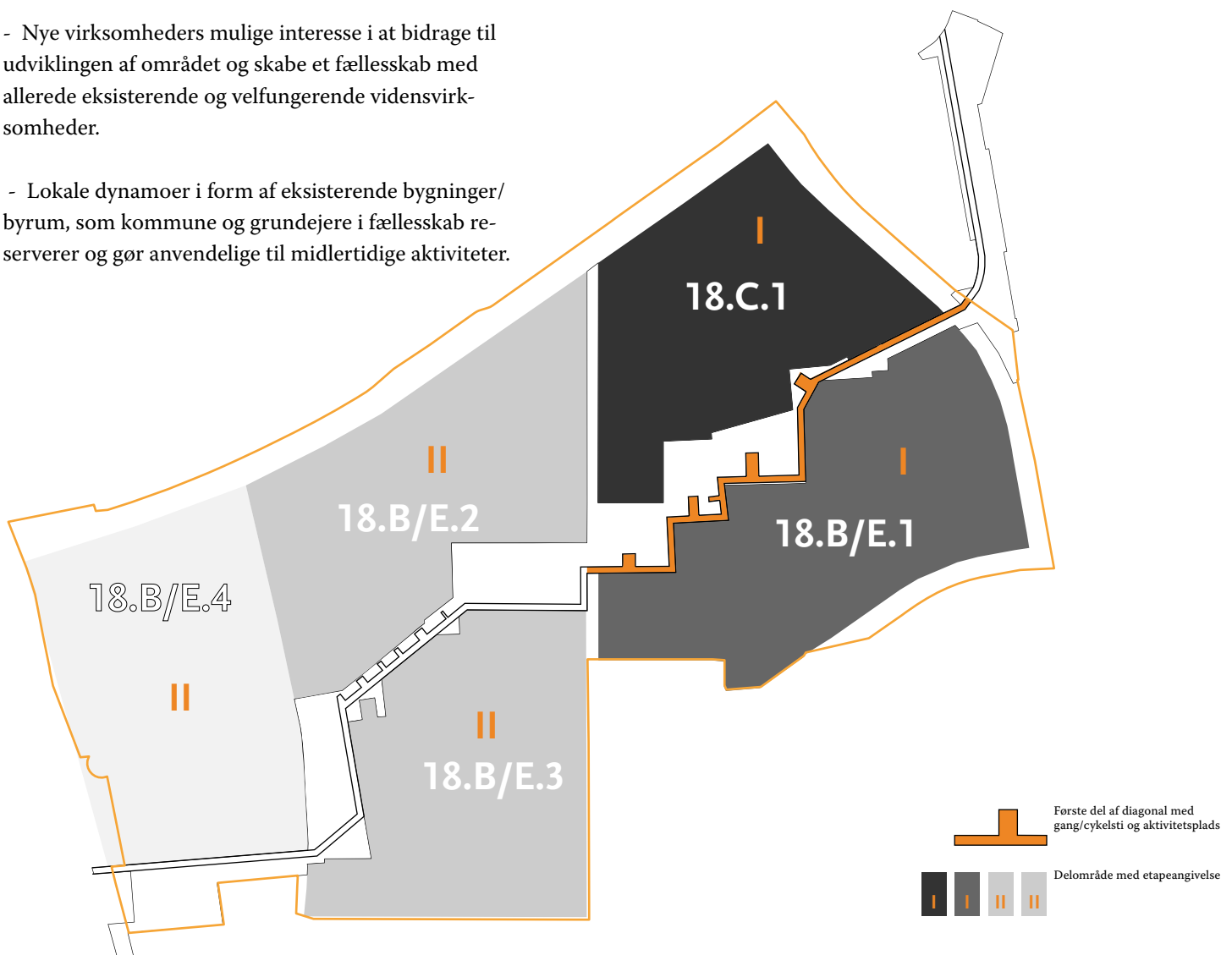
På kort sigt kan flere mulige drivkræfter sætte gang i udviklingen:

- Den allerede eksisterende investorinteresse i udviklingen af delområde 18.C.1, Købmandsbyen, hvor der er mulighed for detailhandel og en relativ høj bebyggelsesprocent.
- Nye virksomheders mulige interesse i at bidrage til udviklingen af området og skabe et fællesskab med allerede eksisterende og velfungerende vidensvirksomheder.
- Lokale dynamoer i form af eksisterende bygninger/byrum, som kommune og grundejere i fællesskab reserverer og gør anvendelige til midlertidige aktiviteter.

Det kan være aktiviteter fra borgernes 'ønskeliste' eller andre kultur- og bevægelsesaktiviteter.

Sidstnævnte vil oplagt kunne placeres i forbindelse med diagonalforbindelsen, der naturligt udgør det første overordnede offentlige rum i bydelen. Diagonalen kan relativt enkelt etableres som vist på planen med orange langs eksisterende matrikelskel uden store indgreb i de enkelte matriklers nuværende status. Turen gennem jernhandelen vil være særlig oplevelsesrig!

Hele området udbygges etapevis fra bymidten mod motorvejen.



Det videre forløb

Gladsaxe Kommune har med denne helhedsplan taget det første skridt på vejen mod en byomdannelse. Det vil nu være op til grundejerne og investorer at hjælpe med at tage det næste.

Kommunens rolle

Kommunes rolle vil fremover være at indgå i dialog med lokale aktører, investorer og virksomheder med interesse i Bagsværd Bypark. Dialogen vil i første omgang fokusere på, hvorledes en omdannelsesproces kan starte, og hvordan relevante parter kan indgå i en organisering. Først når denne del er på plads, kan en egentlig omdannelsesproces tage fart.

Sidenhen vil kommunens rolle være mere formel i form af myndighedsbehandling af projektsøgninger, der kan danne grundlag for et egentlig lokalplanarbejde. Helhedsplanen med tilhørende kommuneplanrammer vil i den forbindelse udgøre plangrundlaget i en konkret forhandling.

Helhedsplanens betydning

Helhedsplanen er på en og samme tid både en retningsgivende plan, der sikrer kvalitet og sammenhæng men samtidig også en fleksibel plan, der giver rum til forandringer. Omdannelsen kommer til at foregå over mange år, og det skal planen kunne modstå. Det er derfor væsentligt i processen hele tiden at have det fælles mål for øje, og det er her helhedsplanen har sin vigtigste opgave. Al erfaring fra udlandet og fra danske omdannelsesprojekter siger, at en fælles vision eller plan for et områdes udvikling kan fremme en omdannelsesproces.

Nogle principper i helhedsplanen er vigtige at holde fast i fremover. Det drejer sig for eksempel om forbindelser internt i området og til tilstødende områder, om tætheder, byrum og blandede anvendelser. Alt det der samlet gør en god by. Andre ting skal mere betragtes som idéer og inspiration. Det gælder blandt andet forslag til midlertidige anvendelser, forslag om sundhedshus, kulturhus og miljøcenter samt aktiviteter på diagonalen. Tilsvarende er de viste vej- og stiprofiler også kun eksempler på, hvordan et vej- eller stirum kan se ud, som en mere langsigtet vision. Det bør også nævnes, at ikke alle midlertidige anvendelser umiddelbart kan etableres. Konkrete tiltag skal derfor vurderes nærmere.

Med helhedsplanen er rammerne for en fremtidig udvikling af området defineret, og der er dermed skabt klarhed over udviklingsmulighederne for både grundejere og investorer. Fremtidige bebyggelsesstrukturer og byrum er skitseret, og tætheder samt funktioner er fastsat.

Hvad angår funktionssammensætning åbner planen mulighed for miljøfølsomme anvendelser som fx boliger, institutioner og kontorer, som ligger i en lav miljøklasse (1-2). Dette kan medføre miljøkonflikter mellem de eksisterende funktioner og de nye. Forundersøgelser i forbindelse med helhedsplanen viser, at der på flere matrikler er virksomheder i så høj en miljøklasse (4-6), at det ikke umiddelbart kan forenes med boliger eller anden støjfølsom anvendelse som nabo. En fuldstændig omdannelse af disse områder kan ikke ske, før de pågældende virksomheder er fraflyttet området, eller har ændret aktiviteter, så miljøpåvirkningen ikke overstiger miljøklasse 2. En

omdannelse vil derfor også være en gradvis og til tider langsom proces.

Planloven åbner dog mulighed for, at der i et byomdannelsesområde kan accepteres en evt. støjbelastning i en periode, således at en omdannelse kan starte, mens der endnu er støjbelastende virksomheder i området. Dette forudsætter, at der i samarbejde med virksomhederne er lavet en plan for, hvordan støjen kan nedbringes over en periode, der ikke væsentlig oversteger 8 år. Helhedsplanen giver derudover mulighed for, at der også efter en omdannelse stadig kan være en vis støjbelastende aktivitet i form af håndværkervirksomheder og lignende i miljøklasse 3 i den vestlige del af området.

Lokalplaner

En realisering af helhedsplanen kan først ske, når der er udarbejdet lokalplaner i overensstemmelse med de nye kommuneplanrammer. Som udgangspunkt bør et lokalplanprojekt omfatte flere matrikler med henblik på at få skabt nogle sammenhængende planløsninger. I nogle tilfælde vil kommunen kunne forestå at udarbejde lokalplanerne, mens grundejere i andre tilfælde vil blive anmodet om at medvirke i udarbejdelsen af lokalplanerne.

Fremtidige lokalplaner vil fastsætte bestemmelse om oprettelse af grundejerforening(er) med medlemspligt og med ret og pligt til at etablere og vedligeholde fællesarealer og fællesanlæg. Grundejerforening(er) vil være et værktøj, som skal anvendes aktivt i forbindelse med at få områdets grundejere samlet i en organisation. Medlemspligten til en grundejerforening træder i kraft, så snart en lokalplans muligheder ønskes udnyttet.

Udbygningsaftaler

Med de værktøjer, der er i planloven i dag kan omdannelsen kun baseres på frivillighed. Det gælder i første omgang initiativet til at omdanne den enkelte ejendom, og viljen til at indgå i en organisation, der kan styre en omdannelsesproces. Senere vil kommunen være indstillet på at indgå frivillige udbygningsaftaler med private grundejere for at fremme en grundejers ønske om en omdannelse i overensstemmelse med helhedsplanen.

Udbygningsaftaler er en mulighed i planlovens §21b. Bestemmelsen åbner op for at en grundejer kan tage initiativ til, at indgå en frivillig aftale med kommunen om at bidrage med finansiering af infrastrukturanlæg, hvis grundejeren finder dette hensigtsmæssigt med henblik på udnyttelse af sin ejendom.

De frivillige udbygningsaftaler kan indgås i tre forskellige typer byudviklingssituationer:

Højere kvalitet: I tilfælde hvor bygherren ønsker at forbedre kvaliteten eller standarden af den planlagte infrastruktur i et område.

Ændret rækkefølge: I tilfælde hvor bygherren ønsker at fremrykke lokalplanlægningen for et område, der i kommuneplanens rammebestemmelser er forudsat lokalplanlagt for bebyggelse, herunder byomdannelse, men hvor lokalplanlægning vil være i strid med kommuneplanens rækkefølgebestemmelser.

Ændrede anlægsplaner: I tilfælde hvor bygherren ønsker at ændre eller udvide de byggemuligheder, der fremgår af kommuneplanens rammebestemmelser eller lokalplanen for det pågældende område på betingelse af, at bygherren bidrager til infrastrukturanlæg, som kommunen ellers ikke er forpligtet til at udføre, fx et grønt område.

Kommuneplantillæg 6

I medfør af Lov om Planlægning (Lovbekendtgørelse nr. 937 af 24.09.2009) ændres kommuneplanens hovedstruktur og kommuneplanens retningslinjer 2.5.1, 3.1, 3.2 og 3.3 for en del af Bagsværd erhvervskvarter og en del af Bagsværd samt rammerne for lokalplanlægningen i samme område.

Tillægget har baggrund i helhedsplan for Bagsværd Bypark, som muliggør en omdannelse af området til en attraktiv og levende bydel med blandede byfunktioner.

Ændringer i kommuneplanens hovedstruktur

Som følge af helhedsplanen ændres afsnittet om pladskrævende varegrupper på side 29 til følgende:

Pladskrævende varegrupper

Mørkhøj Erhvervskvarter, dele af Gladsaxe Erhvervskvarter og dele af Bagsværd Bypark er udpeget som lokaliseringsområder for butikker, der alene forhandler særlig pladskrævende varegrupper.

I Mørkhøj Erhvervskvarter og i Bagsværd Bypark udlægges en ramme på 20.000 m² til butikker med en maksimal butiksstørrelse på 10.000 m² i Mørkhøj og 5000 m² i Bagsværd Bypark. I Mørkhøj tænkes området særligt anvendt til bilbutikker.

Der udlægges ikke yderligere ramme til butikker i Gladsaxe Erhvervskvarter. Overvejelser om yderligere areal til butiksformål vil indgå i arbejdet med en helhedsplan for området. Den maksimale butiksstørrelse for de enkelte områder fastsættes til 5.000 m².

Ændringer i kommuneplanens retningslinjer

Som følge af helhedsplanen ændres følgende:

Retningslinje 2.5.1 Bagsværd Erhvervskvarter

1. afsnit ændres til:

Den nordlige del af området er udpeget til byomdannelsesområde, der kan omdannes til et nyt blandet byområde i overensstemmelse med retningslinjerne for arealanvendelsen i de stationsnære områder.

Der fastsættes en parkeringsnorm, hvor der ved nybyggeri eller ændret anvendelse skal etableres:

- 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal til erhverv.
- 1 parkeringsplads pr. 25 m² etageareal til detailhandel.
- 1 parkeringsplads pr. 40 m² etageareal til pladskrævende detailhandel.
- 1 parkeringsplads pr. bolig

Ved dokumentation af dobbeltudnyttelse eller andre forhold, der taler for en reduktion af pladserne kan antallet reduceres, dog til minimum:

- 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal til erhverv.
- 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal til detailhandel.
- 1 parkeringsplads pr. 80 m² etageareal til pladskrævende detailhandel.
- 1 parkeringsplads pr. bolig. For ungdoms-, ældreboliger og lignende vurderes parkeringskravet konkret. Dette gælder ligeledes i boligområder med delebiler, særlige kørselsordninger eller tilsvarende.

Uafhængig af antal parkeringspladser skal mindst 85% opføres i konstruktion i form af parkeringskælder eller konstruktion over jorden.

Etableres der flere parkeringspladser end den angivne norm, skal merandelen alle opføres i parkeringskælder.

Afsnit 2, 3 og 4 ændres ikke.

Retningslinje 3.1 Detailhandelsstrukturen

3. afsnit ændres til:

Erhvervsområderne Mørkhøj Erhvervs kvarter, dele af Gladsaxe Erhvervs kvarter og dele af Bagsværd Bypark er udpeget som lokalisering muligheder for butikker, der alene forhandler særlig pladskrævende varegrupper.

Afsnit 1 og 2 ændres ikke.

Retningslinje 3.2 Rammer for detailhandel og maksimale butiksstørrelser

Der tilføjes en ekstra række til tabel 3.1 for særligt pladskrævende varegrupper:

Område: Bagsværd Bypark

Ramme til nybyggeri og omdannelse: 20.000 m²

Maksimale butiksstørrelser til udvalgsvarer: 5.000 m²

Retningslinje 3.3 Funktioner i bymidter og større bydelscentre

Der tilføjes et 5. afsnit:

For Bagsværd Bypark gælder der en særlig parkeringsnorm som fremgår af retningslinje 2.5.1.

Afsnit 1, 2, 3 og 4 ændres ikke.

Ændringer i kommuneplanens rammer

Kommuneplantillæg 6 indfører et nyt kvarter med fem nye rammeområder, som erstatter en del af rammeområde 2C9 (Bagsværd centerområde, sydvest), en del af 6E2 (Novo Nordisk m.v.) og hele 6E1 (Brudelysvej/Lerhøj). De nye rammeområder svarer til helhedsplanens fem bykvarterer.

Kvarter nr. 18. Bagsværd Bypark

Der indføres et nyt kvarter, nr. 18 Bagsværd Bypark, som omfatter fem nye rammeområder, der benævnes 18.C.1, 18.B/E.1, 18.B/E.2, 18.B/E.3 og 18.B/E.4.

Det overordnede mål for kvarteret er at muliggøre en omdannelse af området i overensstemmelse med principperne i helhedsplan for Bagsværd Bypark. Helhedsplanen fastsætter rammerne for en omdannelse til et tæt, grønt og levende bykvarter med blandede byfunktioner. Der lægges vægt på bæredygtighed, byrum og byliv samt bevaring og genbrug af kulturarven.

Helhedsplanen bevarer i store træk de overordnede vejføringer, men indfører et nyt element i form af en diagonal som offentlig tilgængelig gang- og cykelforbindelse gennem hele området. Diagonalen snor sig gennem bydelen i en blanding af pladser, gader og grønne parkagtige rum og skaber samtidig den overordnede forbindelse i den store skala – fra Bagsværd sø over det eksisterende centrum til Smør- og Fedtmosen.

Området opdeles i fem bykvarterer med hver sit særpræg og hver sin grundlæggende identitet. Der arbejdes med forskellige anvendelser, varierende bebyggelser samt mindre lokale pladser. Bagsværd Bypark skal fremover opfattes som en række af særlige steder, strækninger og byrum – og ikke som et stort, ensartet område. Den gennemgående diagonal fungerer i den lille skala som det forbindende led mellem bykvarterne. Her udspilles det offentlige liv med forskellige udadvendte anvendelser i mindre bygningsenheder. Mod områdets større veje arbejder helhedsplanen derimod med lidt større støjskærmende bebyggelser.

Kommuneplanens nye rammeområder fastlægger den fremtidige anvendelse, etageantal og bebyggelsestæthed for de enkelte bykvarterer. Der planlægges for en samlet rummelighed på op til 210.000 m² etageareal.

Hele kvarteret udpeges som byomdannelsesområde i henhold til planlovens § 11. Som middel til at styre en omdannelsesproces vil der i efterfølgende lokalplaner fastsættes bestemmelse om oprettelse af grundejerforening(er).

For at sikre en hensigtsmæssig byomdannelse og tage hensyn til kommunens og investorernes økonomiske muligheder fastlægges der en rækkefølge, hvor områderne nær Bagsværd bymidte 18.C.1 og 18.B/E.1 skal udbygges før områderne 18.B/E.2, 18.B/E.3 og 18.B/E.4. Ordet udbygning sigter til områdernes byggeomdning med fælles friarealer, veje og vejkryds, el-, vand-, varme- og kloakforsyning osv. som forudsætning, for den byvækst omdannelsen giver mulighed for.

En omdannelse i områderne 18.C.1 og 18.B/E.1 kan dog ikke starte, før der som minimum er etableret en første del af gang- og cykeldiagonalen i princippet som vist på rammekort, ligesom det skal være dokumenteret, at områdets infrastruktur kan bære den byvækst, omdannelsen giver mulighed.

Tilsvarende kan en omdannelse i områderne 18.B/E.2, 18B/E.3 og 18B/E4 ikke starte, før der som minimum er etableret en anden del af gang- og cykeldiagonalen i princippet som vist på rammekort, ligesom det skal være dokumenteret, at områdets infrastruktur kan bære den byvækst, omdannelsen giver mulighed.

I den efterfølgende lokalplanlægning skal der fastsættes bestemmelser, der muliggør, at al parkering ikke nødvendigvis skal ske på egen matrikel. Ligeledes skal der sikres en ordentlig og tilstrækkelig cykelparkering ved fastsættelse af en cykelparkeringsnorm.

Ud over kommuneplanens retningslinjer og ovenstående rammebestemmelse for hele kvarteret gælder følgende bestemmelser for enkeltområderne:

Byomdannelse i henhold til planlovens §11:

Et byomdannelsesområde er defineret som et område, hvor de miljøbelastende erhvervsformål i den langt overvejende del af området er hørt op eller under afvikling. Udpegningen og bestemmelserne for den fremtidige anvendelse af og bebyggelsesstrukturer for et byomdannelsesområde fastsættes i kommuneplanens rammedel.

I en efterfølgende lokalplan for hele eller dele af et byomdannelsesområde kan der fastsættes bestemmelse om oprettelse af grundejerforening(er) med medlemspligt og med ret og pligt til at etablere og vedligeholde fællesarealer og fællesanlæg.

Når den endeligt vedtagne lokalplan er offentliggjort skal kommunalbestyrelsen have sikkerhed for at en evt. støjbelastning er bragt til ophør i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år. Lokalplanens reddegørelse skal indeholde oplysninger om, hvordan det sikres, at støjbelastningen bringes til ophør

Udbygningsaftaler i henhold til planlovens §21b :

På opfordring fra en grundejer kan kommunalbestyrelsen indgå en udbygningsaftale med grundejeren for områder, der i kommuneplanen er udlagt til byzone. Udbygningsaftaler kan indgås med henblik på at

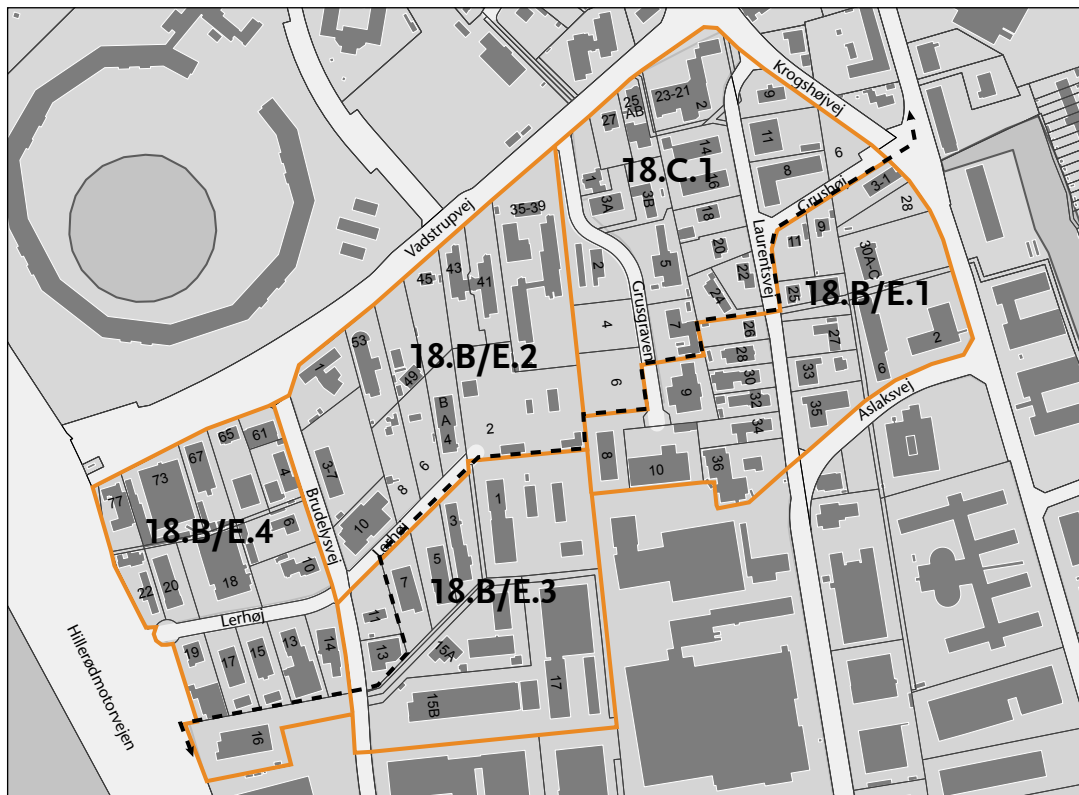
1. opnå en højere kvalitet eller standard af den planlagte infrastruktur i et område,
2. fremrykke lokalplanlægningen for et område der i kommuneplanens rammebestemmelser er forudsat lokalplanlagt for bebyggelse, herunder byomdannelse, men hvor lokalplanlægning vil være i strid med kommuneplanens rækkefølgebestemmelser, eller
3. ændre eller udvide de byggemuligheder, der fremgår af kommuneplanens rammebestemmelser eller lokalplanen for det pågældende område på betingelse af, at grundejeren kun skal bidrage til at finansiere infrastruktur anlæg, som det ikke vil påhvile kommunen at etablere.

Udbygningsaftalen kan kun indeholde bestemmelse om, at grundejeren helt eller delvis skal udføre eller afholde udgifterne til de fysiske infrastruktur anlæg, som skal etableres i eller uden for området for at virkeliggøre planlægningen

Kvarter 18. Bagsværd Bypark

Enkeltområde 18.C.1 Købmandsbyen

Anvendelse	Bebyggelse	Bemærkninger
<p>Fastsættes til blandede byfunktioner, herunder detailhandel, kontor- og serviceerhverv, boliger, offentlige formål, kulturinstitutioner, restauranter, caféer og lign.</p> <p>Boligandelen skal udgøre mindst 40%.</p> <p>Inden for delområdet kan der etableres et samlet butiksareal på op til 5.000 m². I den enkelte dagligvare- og udvalgswarebutik må arealet ikke overstige henholdsvis 2.000 m² og 500 m².</p>	<p>Bebyggelsesprocenten for enkeltområdet under ét må ikke overstige 145%. Bygninger må opføres med max 5 etager og højden må ikke overstige 20 m. I lokalplan kan der fastsættes byggefelter til enkelte høje bygninger med max 12 etager og højder på max 48 m.</p> <p>Ny bebyggelse mod Krogshøjvej skal udformes således, at skyggevirkningen på modsatte side af Krogshøjvej er mindst mulig, fx ved at en eller flere etager trækkes tilbage fra vejen.</p> <p>I lokalplan fastsættes retningslinjer for en bymæssig og varieret bebyggelse.</p>	<p>Stueetagerne skal forbeholdes udadvendte publikumsorienterede aktiviteter.</p> <p>I enkeltområdets sydlige del skal et areal friholdes til etablering af en gang- og cykelforbindelse.</p> <p>I lokalplan tages endelig stilling til, i hvilket omfang bygninger og beplantninger skal omfattes af bevarende bestemmelser.</p> <p>Stationsnært kerneområde, jf. kommuneplanens retningslinje 2.2.</p> <p>Byomdannelsesområde.</p>



BAGSVÆRD BYPARKS KVARTERS INDELING I FEM RAMMEOMRÅDER. DIAGONALEN ER VIST MED EN STIPLLET LINJE.

Enkeltområde 18.B/E.1 Boligbyen

Anvendelse	Bebyggelse	Bemærkninger
<p>Fastsættes til blandede byfunktioner, herunder kontor- og serviceerhverv, boliger, offentlige formål, kulturinstitutioner, restauranter, caféer og lign.</p> <p>Boligandelen skal udgøre mindst 40%.</p>	<p>Bebyggelsesprocenten for enkeltområdet under ét må ikke overstige 145%. Bygninger må opføres med max 4 etager og højden må ikke overstige 16 m. I lokalplan kan der fastsættes byggefelter til enkelte høje bygninger med max 12 etager og højder på max 48 m.</p> <p>I lokalplan fastsættes retningslinjer for en bymæssig og varieret bebyggelse.</p>	<p>Stueetagerne skal så vidt muligt og især mod områdets diagonalforbindelse forbeholdes udadvendte publikumsorienterede aktiviteter.</p> <p>I enkeltområdets nordlige del skal et areal friholdes til etablering af en gang- og cykelforbindelse.</p> <p>I lokalplan tages endelig stilling til, i hvilket omfang bygninger og beplantninger skal omfattes af bevarende bestemmelser.</p> <p>Stationsnært kerneområde, jf. kommuneplanens retningslinje 2.2.</p> <p>Byomdannelsesområde.</p>

Enkeltområde 18.B/E.2 Kontorbyen

Anvendelse	Bebyggelse	Bemærkninger
<p>Fastsættes til blandede byfunktioner, herunder kontor- og serviceerhverv, boliger, offentlige formål, pladskrævende detailhandel, kulturinstitutioner, restauranter, caféer og lign.</p> <p>Boligandelen skal udgøre mindst 40%.</p> <p>Inden for delområdet kan der etableres et samlet butiksareal til pladskrævende detailhandel på op til 10.000 m². Arealet for den enkelte butik må ikke overstige 5.000 m².</p>	<p>Bebyggelsesprocenten for enkeltområdet under ét må ikke overstige 140%. Bygninger må opføres med max 4 etager og højden må ikke overstige 16 m. I lokalplan kan der fastsættes byggefelter til enkelte høje bygninger med max 12 etager og højder på max 48 m.</p> <p>I lokalplan fastsættes retningslinjer for en bymæssig og varieret bebyggelse.</p>	<p>Stueetagerne skal så vidt muligt og især mod områdets diagonalforbindelse forbeholdes udadvendte publikumsorienterede aktiviteter.</p> <p>I enkeltområdets sydlige del skal et areal friholdes til etablering af en gang- og cykelforbindelse.</p> <p>I lokalplan tages endelig stilling til, i hvilket omfang bygninger og beplantninger skal omfattes af bevarende bestemmelser.</p> <p>Stationsnært kerneområde og stationsnært område, jf. kommuneplanens retningslinjer 2.2 og 2.3. Afgrænsning fremgår af kommuneplanens retningslinjekort 2.1.</p> <p>Byomdannelsesområde.</p>

Enkeltområde 18.B/E.3 Vidensbyen

Anvendelse	Bebyggelse	Bemærkninger
<p>Fastsættes til blandede byfunktioner, herunder kontor- og serviceerhverv, boliger, offentlige formål, kulturinstitutioner, restauranter, caféer og lign.</p> <p>Boligandelen skal udgøre mindst 40%.</p>	<p>Bebyggelsesprocenten for enkeltområdet under ét må ikke overstige 125%. Bygninger må opføres med max 4 etager og højden må ikke overstige 16 m. I lokalplan kan der fastsættes byggefeltet til enkelte høje bygninger med max 12 etager og højder på max 48 m.</p> <p>I lokalplan fastsættes retningslinjer for en bymæssig og varieret bebyggelse.</p>	<p>Stueetagerne skal så vidt muligt og især mod områdets diagonalforbindelse forbeholdes udadvendte publikumsorienterede aktiviteter.</p> <p>I enkeltområdets nordlige del skal et areal friholdes til etablering af en gang- og cykelforbindelse.</p> <p>I lokalplan tages endelig stilling til, i hvilket omfang bygninger og beplantninger skal omfattes af bevarende bestemmelser.</p> <p>Stationsnært område, jf. kommuneplanens retningslinje 2.3.</p> <p>Byomdannelsesområde</p>

Enkeltområde 18.B/E.4 Håndværkerbyen

Anvendelse	Bebyggelse	Bemærkninger
<p>Fastsættes til blandede byfunktioner, herunder kontor- og serviceerhverv, håndværkervirksomheder, boliger, offentlige formål, pladskrævende detailhandel, kulturinstitutioner, restauranter, caféer og lign.</p> <p>Miljøklasse 1-3. Ved miljøklasse 2-3 skal der sikres afværgeforanstaltninger i forhold til boliger eller anden støjfølsom anvendelse.</p> <p>Inden for delområdet kan der etableres et samlet butiksareal til pladskrævende detailhandel på op til 10.000 m². Arealet for den enkelte butik må ikke overstige 5.000 m².</p>	<p>Bebyggelsesprocenten for enkeltområdet under ét må ikke overstige 115%. Bygninger må opføres med max 5 etager og højden må ikke overstige 20 m. I lokalplan kan der fastsættes byggefeltet til enkelte høje bygninger med max 12 etager og højder på max 48 m.</p> <p>I lokalplan fastsættes retningslinjer for en bymæssig og varieret bebyggelse.</p>	<p>Stueetagerne skal så vidt muligt og især mod områdets diagonalforbindelse forbeholdes udadvendte publikumsorienterede aktiviteter.</p> <p>I enkeltområdets sydlige del skal et areal friholdes til etablering af en gang- og cykelforbindelse.</p> <p>I lokalplan tages endelig stilling til, i hvilket omfang bygninger og beplantninger skal omfattes af bevarende bestemmelser.</p> <p>Stationsnært område, jf. kommuneplanens retningslinje 2.3.</p> <p>Byomdannelsesområde.</p>

Miljøvurdering

Gladsaxe Kommune har udarbejdet en helhedsplan og kommuneplanrammer for byomdannelsesområdet Bagsværd Bypark.

I henhold til Lov om Miljøvurdering af planer og programmer skal der foretages en vurdering af, hvorvidt planen kan få væsentlig indvirkning på miljøet. Efter en indledende screening har kommunen vurderet, at der skal gennemføres en miljøvurdering.

Samtidig har kommunen foretaget en nærmere afgrænsning af, hvilke miljøforhold der især forventes påvirket ved en udførelse af planen, og hvilke faktorer der i forlængelse heraf bør undersøges nærmere.

Den valgte afgrænsning – scoping – af miljøvurderingen omfatter:

- Forurenet jord
- Trafikafvikling
- Støjforurening fra trafikken
- Støjforurening fra virksomheder
- Kulturhistoriske værdier

Afgrænsningen er foretaget med udgangspunkt i miljøvurderingslovens bilag. De forhold i lovens § 1, stk. 2, der ikke er medtaget i vurderingen, er forhold, som vurderes ikke at blive væsentligt berørt af planforslagene.

Selve miljørapporten er udarbejdet i henhold til miljøvurderingslovens § 7 og indeholder en beskrivelse og vurdering af den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet ved planens gennemførelse samt rimelige alternativer.

Ifølge bestemmelser i Lov om miljøvurdering af planer og programmer skal der redegøres for nuværende miljøstatus, sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger og 0-alternativet. Dette er gjort under de respektive kapitler og emner. Forslag til afbødende foranstaltninger

ger fremsættes løbende gennem miljørapporten og er derfor ikke samlet i et særskilt kapitel.

Ikke-teknisk resume

Denne miljøvurdering er udarbejdet i overensstemmelse med Lov om miljøvurdering af planer og programmer. Miljøvurderingen er således udarbejdet på baggrund af eksisterende data dvs. helhedsplan for Bagsværd Bypark og tekniske analyser lavet i forbindelse hermed samt kommuneplanrammer.

Vurderingen skal ifølge miljøvurderingsloven foretages på samme niveau som planen. I dette tilfælde er det kommuneplan og helhedsplan, som er meget overordnet og strategisk, hvorfor også miljøvurderingen generelt bliver overordnet og meget kvalitativ. Det er på dette niveau og tidspunkt vigtigt at have et strategisk overblik over mulige miljøpåvirkninger, så der kan ændres i planerne og evt. iværksættes afbødende tiltag i tide. I den efterfølgende lokalplanlægning kan det så vurderes, om de mere konkrete planer med arealdispositioner og anvendelsesbestemmelser skal gennemgå en yderligere og mere dybtgående og kvantitativ miljøvurdering.

Forslag til afbødende foranstaltninger er indarbejdet under de enkelte afsnit i miljøvurderingen, som slutter af med et overvågningsprogram, der kan være med til at sikre, at der bliver fulgt op på de forskellige problemer.

Karakteren af planens miljømæssige indvirkning kan opsummeres som følger:

- Området er forurenet med både immobile og flygtige jordforureninger, som skal håndteres i den videre planlægning.

- En byomdannelse vil sandsynligvis genere en væsentlig større mængde personbiltrafik og en mindre andel tung trafik i området.

- Trafikstøjen fra personbiltrafikken vil efter al sandsynlighed stige, mens den fra den tunge trafik vil falde lidt.

- Støjforureningen fra eksisterende virksomheder vil aftage i takt med en omdannelse.

- Området indeholder bevaringsværdige bygninger som er tænkt indarbejdet i den videre planlægning.

Planens indhold og hovedformål

Helhedsplan og kommuneplantillæg giver mulighed for, at der kan ske en omdannelse af den nordlige del af Bagsværd erhvervskvarter, som udnytter det potentiale, der ligger i den stationsnære placering og den gode tilgængelighed i forhold til Hillerødmotorvejen og Ring 4. Omdannelsen og intensivering vil resultere i et tæt, blandet byområde med god tilgængelighed og nærhed til værdifulde naturområder og til butikkerne i Bagsværd bymidte.

For en uddybende beskrivelse af planens indhold og hovedformål henvises der til helhedsplan for Bagsværd Bypark.

Planens forbindelser til andre relevante planer

Fingerplan 2007

Ifølge Fingerplan 2007 er Bagsværd Bypark området defineret som henholdsvis stationsnært kerneområde og som stationsnært område i øvrigt. Inden for de stationsnære kerneområder placeres byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs mønstre har en intensiv karakter, det vil sige større kontor- og serviceerhverv, beskæftigelsesintensive produktionserhverv, offentlige institutioner, udstillings- og kongrescentre, større idrætsanlæg og multianvendelige anlæg til fritidsformål, hoteller tæt boligbebyggelse og lignende.

Bagsværd Station er desuden udpeget som knudepunktsstation. Det betyder, at der i det stationsnære

kerneområde kan placeres intensive byfunktioner, der henvender sig til et regionalt opland, som rækker ud over kommunen og nabokommunerne. I de stationsnære kerneområder skal funktionernes lokalisering fremme benyttelsen af kollektiv transport. Placering af funktionerne, herunder parkering, skal således understøtte udviklingen af tætte, varierede byområder.

Uden for de stationsnære kerneområder placeres byfunktioner af mere ekstensiv karakter. Desuden kan der placeres mindre erhvervsbygninger med lokal karakter og mindre end 1.500 etagemeter. Placeres der større erhvervsbygninger med en mere intensiv karakter, fx som led i en støjafskærmning, stilles skærpede krav til parkerings- og trafikløsninger, herunder cykel og gangforbindelser til kollektiv trafik. Tæt boligbyggeri kan også placeres i byområdet uden for de stationsnære kerneområder.

Planstrategi 2008 for Gladsaxe Kommune

Ifølge planstrategien skal der satses på en fortsat omdannelse af Gladsaxe og Bagsværd erhvervskvarterer til nye byområder med blandede byfunktioner. Byrådet har derfor vedtaget en vision for udviklingen af den nordlige del af Bagsværd Erhvervskvarter og iværksat en områdefornyelse. Det beskrives i strategien, at området skal udpeges som særligt byomdannelsesområde, og at kommuneplanens rammer tilpasses områdets nye formål.

Kommuneplan 2009 for Gladsaxe Kommune

En omdannelse af Bagsværd Bypark forudsætter, at det nuværende plangrundlag ændres. Med helhedsplanen følger derfor kommuneplantillæg 6 til Gladsaxe Kommuneplan 2009. Tillægget udlægger området til byomdannelsesområde samt fastsætter anvendelser og bebyggelsesprocenter i overensstemmelse med helhedsplanen.

Helhedsplan for Bagsværd Bypark

Helhedsplan for Bagsværd Bypark beskriver en vision for området og definerer kravspecifikationer og retningslinjer for udformningen af det fysiske miljøskvaliteter.

En gennemførelse af helhedsplanen vil betyde en ændring af områdets anvendelse fra erhvervsområde med primært transport- og produktionserhverv til et blandet byområde med både erhverv, boliger og butikker. Samlet giver helhedsplanen mulighed for op mod 900 nye boliger og 3.000 nye arbejdspladser.

Vurdering af planens indvirkning på miljøet

Forurenede jord

I forbindelse med udarbejdelse af helhedsplan for Bagsværd Bypark har Gladsaxe Kommune i samarbejde med COWI A/S udarbejdet historiske redegørelser for ejendommene i området. Formålet har været at belyse de potentielle og kendte forureninger, så det sikres, at der tidligt i omdannelsesprocessen tages højde for de miljømæssige konsekvenser, det kan medføre at bygge på forurenede jord. Der er i alt gennemgået 77 ejendomme i området.

Ses der på Bagsværd Erhvervsquartets historie har området tjent flere forskellige formål gennem de sidste par hundrede år. Oprindeligt var det et land-



GRUSGRAVENES OMTRENTLIGE UDBREDELSE I 1945

brugsområde, hvorefter der i 1930'erne og 1940'erne blev gravet grus i store dele af området. I starten af 1950'erne udlægges det til erhvervsområde, og grusgravene anvendes til lossepladser og opfyldes i takt med udstykningen og opbygningen af erhvervsområdet. I 1960'erne er hele området udstykket, og bortset fra enkelte matrikelsammenlægninger, så området stort set ud som i dag med flere små og mellemstore virksomheder.

Som eksempler på områdets små håndværksvirksomheder kan nævnes autoværksteder, elektronikvirksomheder, maskin- og smedeværksteder, snedkerier samt trykkerier. De mellemstore virksomheder er eksempelvis cementstøberier, jernhandel samt metalforarbejdende virksomheder såsom støberier. På enkelte ejendomme har der endvidere været servicestationer og vognmænd med flere nedgravede benzin- og olietanke, vaskepladser og benzin- og olieudskillere. På hovedparten af ejendommene er der desuden en eller flere tankinstallationer, typisk for fyrings- eller spildolie.

I grusgravene er der deponeret kemikalieaffald og lignende, men det eksakte indhold er ukendt. Nedenstående kort viser grusgravens omtrentlige udbredelse i 1945 med skitsering af de nuværende matrikler.

Jordforureninger registreres i Danmark i 2 overordnede forureningskategorier, henholdsvis områdeklassificeringer samt registreringer af mere lokale områder opdelt i kortlægninger på vidensniveau 1 (V1) og vidensniveau 2 (V2). V1 er områder, hvor der er mistanke om forurening, mens V2 er områder, hvor der er påvist forurening.

I Gladsaxe er stort set hele kommunen områdeklassificeret, dvs. jorden betragtes som lettere forurenede, selv om der nødvendigvis ikke foreligger jordprøver, der dokumenter dette. Forholdet gælder også for Bagsværd Bypark. Konsekvensen af områdeklassificeringen er blandt andet at al jordflytning skal anmeldes til kommunen for at sikre, at forurenede jord ikke spredes til uforurenede arealer.

I Bagsværd Bypark er flere ejendomme derudover kortlagt på V1 og/ eller V2. Generelt for begge kort-

lægningstyper gælder, at hvis der skal bygges på en kortlagt ejendom, kræver det en tilladelse efter jordforureningsloven. Formålet er at sikre, at ejendommen er grundigt undersøgt, at projektet ikke fordyrer en fremtidig offentlig indsats mod forureningen, og at byggeriet ikke medfører en sundhedsrisiko overfor beboere eller brugere.

I forhold til en fremtidig ændret arealanvendelse er der især to forhold, der har betydning, nemlig om forureningen er immobil eller flygtig. De immobile stoffer spredes ikke særlig let i hverken jord, vand eller luft, hvilket typisk er tjærestoffer, metaller og tungere olier. De flygtige stoffer spredes modsat de immobile stoffer som regel meget let i jord, vand og luft og er ofte lette benzin- og olieprodukter samt diverse opløsningsmidler. Denne type forurening vil ofte kunne sive hurtigt ned til grundvandet, men vil også kunne dampe af til omgivelserne, dvs. i luftform trænge ind i omkringliggende bygninger. En detaljeret undersøgelse af de områdets immobile og flygtige forureninger fremgår af kommunens historiske redegørelse.

Gennemgangen af ejendommene har vist, at der i Bagsværd Bypark dels er områder, der er kraftigt belastet med immobile og flygtige forureninger, og dels områder, der er mindre belastet. De to mest belastede områder ligger omkring de tidligere grusgrave og omkring Bagsværd Jernhandel.

Helhedsplan for Bagsværd Bypark peger på en række løsninger til at håndtere områdets forurening. Som overordnet strategi foreslås det, er der oprenses under nyopførte bebyggelser, og at indeklimaet sikres i bygninger, der ombygges eller på anden måde genbruges. Ved indledende at oprense i fodaftrykket sikres det, at jorden i fodaftrykket er ren på opførelsestidspunktet. Samtidig skal det dog sikres, at den mobile forurening ikke spredes til de netop oprensede arealer. Dette kan evt. ske ved etablering af en spunsvæg, så forureningen ikke siver inde i området igen.

Det store område ved grusgraven forventes oprenset i forbindelse med etablering af en eller flere parkeringskældre, som kan dække en del af områdets parke-

ringsbehov. Parkeringskældre fungerer særligt godt i forbindelse med ventilation af forurenede områder.

Hvor det er nødvendigt, foreslår helhedsplanen endvidere, at der installeres ventilation under eksisterende og nye bygninger. Dette kan evt. ske ved små skorstene på sydsiden af bygningen og uden anvendelse af elektricitet.

For at sikre mod kontakt til forurenede jord på alle udendørs arealer udskiftes overfladejord på grønne arealer og gadearealers faste belægninger kan fungere som membran mod forurenede jord.

Når der oprenses under nyopførte bygninger kan det dog medføre, at en væsentlig mængde jord skal håndteres i projektet. Det bør derfor undersøges nærmere om dele af den forurenede jord, der opgraves - i takt

med en omdannelse - kan genanvendes i andre projekter i Bagsværd Bypark.

Efterhånden som en omdannelsesproces skrider frem vil både overblik over og kendskab til jordforureningsforholdene blive større, og løsningsmodellerne dermed mere kvalificeret. Det kan overvejes om, der i den videre planlægning skal udarbejdes en manual, der forklarer, hvorledes jordforureningen myndighedsbehandles, således at grundejere af kortlagte ejendomme hurtigt kan danne sig et overblik over procedurer, og kommende beboere kan føle sig trygge.

Samlet vurderes helhedsplanens håndtering af jordforurening med en gradvis oprensning at være både økonomisk og planmæssigt fornuftig.



KORTLAGTE EJENDOMME PÅ VIDENSNIVEAU 1 OG 2

Trafikafvikling

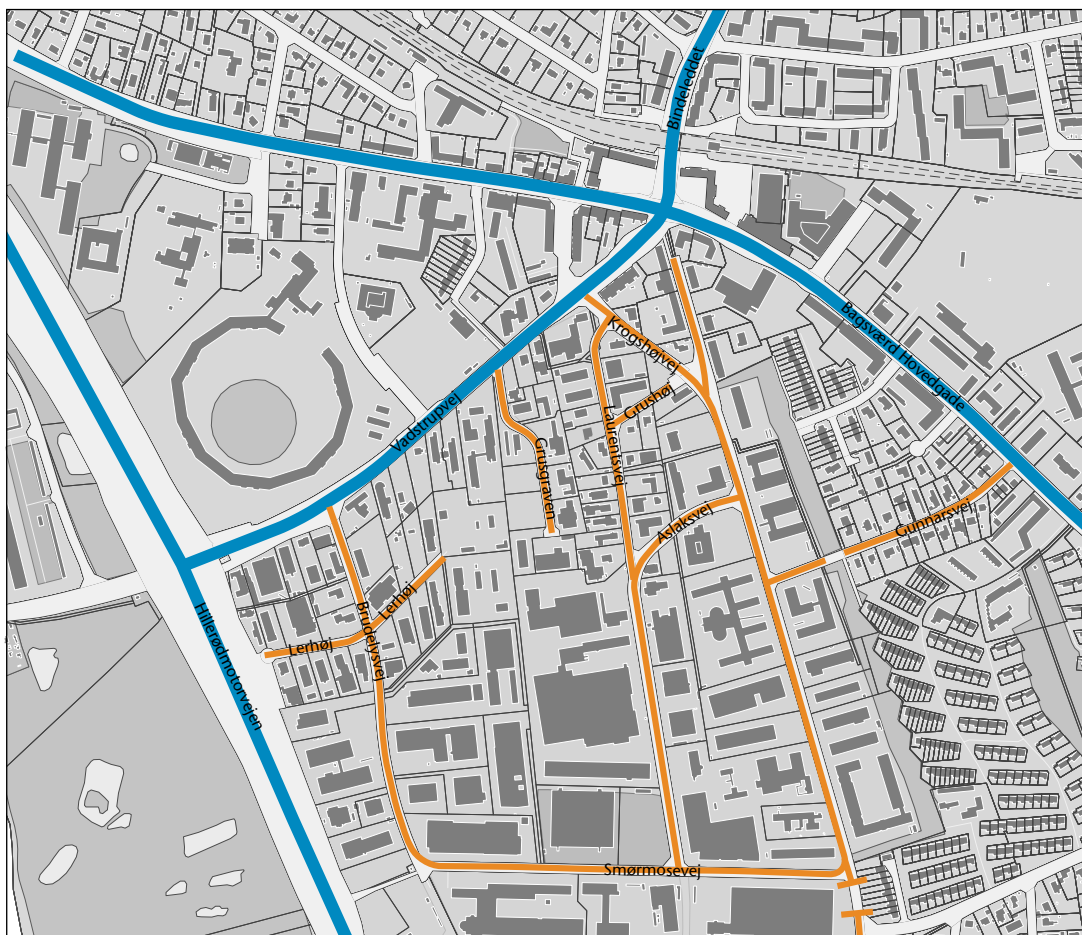
Trafikalt er området præget af dels en stor indpendling til Bagsværd Erhvervs kvarter, dels en betydelig udpending fra Bagsværd mod Hillerød motorvejen. Området vejbetjenes i dag via Vadstrupvej af enten Brudelysvej eller Krogshøjvej, som begge er belastet med gennemfartstrafik til og fra den sydlige del af området, hvor Novo-gruppen holder til.

Ses der på vejnettet i området omkring Bagsværd Bypark kan det groft opdeles i trafikveje og lokalveje. Trafikvejene omfatter Vadstrupvej, Bindeleddet og Bagsværd Hovedgade. Lokalvejene udgør et lukket trafiksystem og omfatter Brudelysvej, Smørmosevej, Lauretsvej og Krogshøjvej samt enkelte mindre veje. Herudover betjenes en mindre del af området

via Grusgraven, der er en blind sidevej til Vadstrupvej. Området er planlagt som et lukket område, idet Gunnarsvej er lukket for gennemkørsel og Krogshøjvej er forsynet med en busluse umiddelbart syd for Smørmosevej. Helhedsplanen fastholder - stort set - vejnettet som det ser ud i dag, med Vadstrupvej, Brudelysvej samt Krogshøjvej som overordnede fordelingsveje.

I forbindelse med udarbejdelse af helhedsplanen har Viatrafik gennemført en trafikanalyse for området. En ny anvendelse af området må nødvendigvis sættes i forhold til afviklingen af den eksisterende anvendelse og den trafik, som den eksisterende anvendelse genererer.

Den nuværende trafik på Vadstrupvej ligger på en



OVERORDNET VEJSTRUKTUR. TRAFIKVEJE ER VIST MED BLÅ OG LOKALVEJE MED ORANGE.

årsdøgnstrafik (gennemsnitlige døgntrafik over året) på ca. 15.600 køretøjer tæt ved Hillerødmotorvejen, faldende til 11.400 ved Bagsværd Hovedgade. Årsdøgntrafikken på Brudelysvej er ca. 9.300 og på

Krogshøjvej ca. 11.400. En stor del af denne trafik er gennemfartstrafik. På Hillerødmotorvejen er der en årsdøgntrafik på 60.000 køretøjer.

Anvendelse	Omfang	Turrate	Antal bilture
Dagligvarer			
- Discountdagligvarer	2.000 m ²	250/100 m ²	5.000
- Almindelige dagligvarer	3.000 m ²	66 * 0,75/100 m ²	1.485
- Pladskrævende detailhandel	20.000 m ²	14/100 m ²	2.800
Kontorer	3.000 arbejdspladser	1,4/arbejdsplads	4.200
Boliger	900	2/bolig	1.800
I alt (afrundet)			15.300

KILDE: VIATRAFIK



ÅRSDØGNTRAFIK FOR UDVALGTE VEJE

Helhedsplanen giver mulighed for at området udbygges med 5.000 m² detailhandel, 20.000 m² pladskrævende detailhandel, 900 boliger og 3.000 arbejdsplad-

ser. Mertrafikken estimeres ud fra Miljøstyrelsens turrater og Via Trafiks erfaringstal og giver følgende:

	Nuværende trafik	Mertrafik	Sum
Brudelysvej	9.300	3.100	12.400
Krogshøjvej	11.400	9.300	20.700
Vadstrupvej mod Bagsværd	11.400	3.100	14.500
Vadstrupvej mod motorvejen	15.600	7.400	23.000
Vest for motorvejen	6.900	2.500	9.400

KILDE: VIATRAFIK

En omdannelse af området vil således generere i størrelsesordenen ca. 15.300 nye bilture pr. hverdagsdøgn. Herfra skal trækkes eksisterende trafik fra den bebyggelse, der fjernes, hvilket ca. svarer til 1.500 bilture i døgnet. Endvidere omregnes tallet til årsdøgntrafik ved hjælp af Vejdirektoratets omregningsfaktor på 0,9. Den fremtidige trafik årsdøgntrafik, som genereres af en omdannelse vil derfor være 12.400 nye bilture. Der er skønnet, at fordelingen af mertrafikken på 12.400 bilture på Brudelysvej og Krogshøjvej fordeler sig som vist i nedenstående. Samlet set vil udbygningen af området medføre en betydelig trafikstigning både på det interne vejnet og på Vadstrupvej. Det er antaget, at 20% af den nye butikstrafik til og fra området i forvejen kører på Vadstrupvej. Trafikken stiger således med 12.400 køretøjer på Brudelysvej og Krogshøjvej tilsammen og med 10.500 køretøjer på Vadstrupvej (3.100 + 7.400 = 10.500).

Persontrafikken i et byomdannelsesområde må forventes at tiltage, når der opføres et større antal boliger og virksomheder i området. Udsigten til stigende trafik vil øge kravene om en godt planlagt og miljøvenlig transportstruktur i disse områder. Ud over støjbelastningen fra trafikken er spørgsmål som sikkerhed og tryghed for voksne og børn på gader og pladser påvirket af, hvordan trafikken planlægges, og af hvilket trafiksystem, der vælges.

Helhedsplanen fastholder Brudelysvej og Krogshøjvej som overordnede fordelingsveje. Fra dem ledes man ind i Bagsværd Bypark via sivegader. Som nyt element

opererer helhedsplanen med en gennemgående diagonal som offentlig gang- og cykelforbindelse gennem hele området. Der er ligeledes forslag om cykelstier langs Brudelysvej og Krogshøjvej. Målet er at separere lette trafikanter fra tunge med kun få og veldefinerede konfliktpunkter.

Derudover foreslår helhedsplanen et signalreguleret kryds ved både Brudelysvej og Grusgraven mod Vadstrupvej. Kapaciteten på vejene er som hovedregel knyttet an til krydsene. I en detailplanlægning bør der derfor foretages kapacitetsberegninger for netop hovedkrydsene, som skal afvikle den øgede mængde trafik.

Det er desuden af stor betydning, at den kollektive trafik har en høj kvalitet i et intensivt omdannelsesområde som Bagsværd Bypark. Området er i forvejen bundet op til et kollektivt knudepunkt, Bagsværd Station, og med en forbedring af cykel- og gangforbindelserne i området, vil stationen udgøre et reelt alternativ til personbiltrafikken.

Samlet vurderes helhedsplanens differentierede trafikstruktur med det overordnede vejnet og en gennemgående stiforbindelse gennem området at fungere godt. Design af signalregulerede kryds mod Vadstrupvej må bero på kapacitetsberegninger i forbindelse med en detailplanlægning.

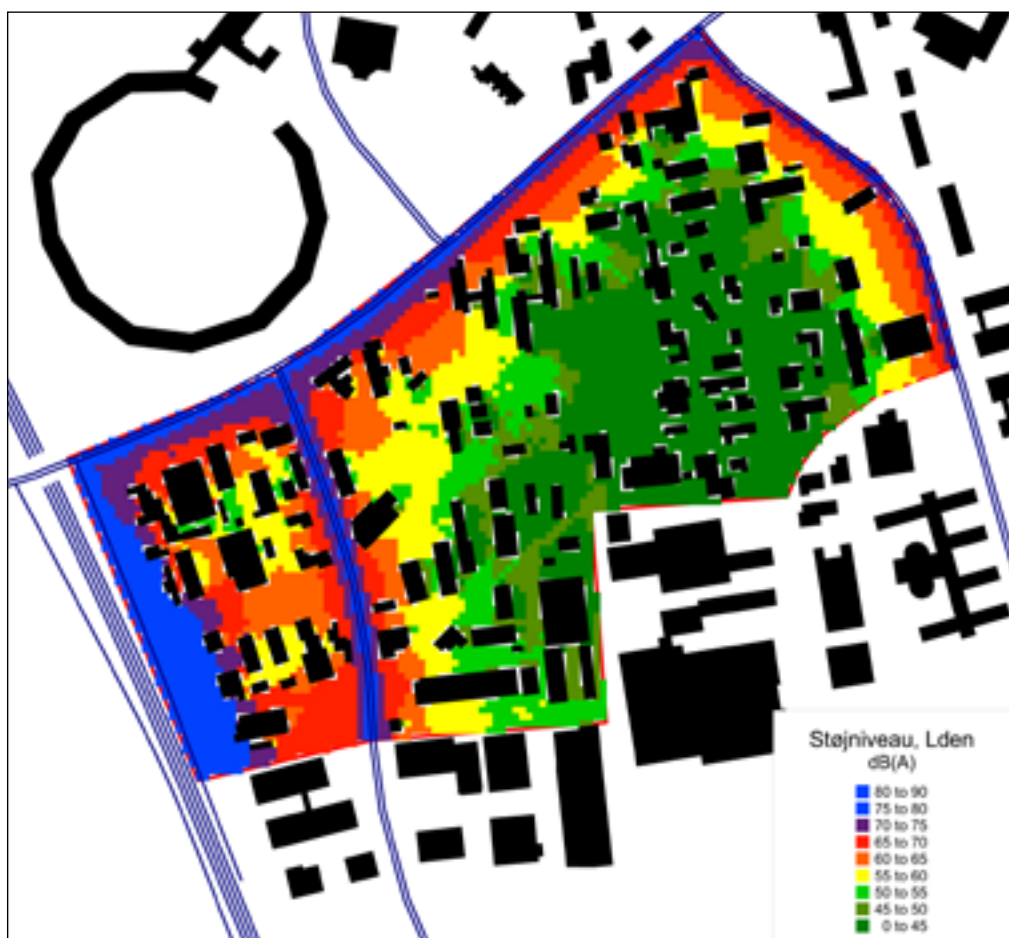
Støjforurening fra trafikken

På baggrund af de vurderede fremtidige trafikmængder på det overordnede vejnet i og omkring området er der foretaget en kortlægning af vejtrafikstøj i Bagsværd Bypark. Støjanalysen er udført af Tetraplan og skal bl.a. belyse de fremtidige støjforhold som følge af udviklingen i området.

I takt med at de eksisterende transport- og produktionsvirksomheder fraflytter området, vil støjforureningen fra denne virksomhedstype blive reduceret. Omvendt vil en omdannelse medføre mere trafikstøj fra personbiltrafik. Graden af støjbelastningen vil i et vist omfang være afhængig af, hvor mange personer der anvender de kollektive trafikforbindelser i området.

Resultatet af støjkortlægningen fremgår af det grafiske støjkort. Støjniveauerne er visualiseret med en farvekode for hvert 5 dB interval fra 45 til 90 dB. Denne inddeling i dB-klasser følger Miljøstyrelsens vejledning om støjkortlægning og støjhandlingsplaner.

Af kortet ses, hvordan området med den nuværende bebyggelse er påvirket af vejtrafikstøj. De højeste støjniveauer findes i den vestlige del af konkurrenceområdet mellem Hillerødmotorvejen og Brudelysvej. Her er støjniveauet typisk på over 65 dB, og dermed stærkt støjbelastet. Også i områderne langs med Vadsstrupvej er der høje støjniveauer. Inden for en afstand på op til omkring 60 m fra vejen er støjniveauet over 60 dB. Længere inden i området er der som følge af dels den længere afstand til de trafikerede veje, dels skærmvirkningen fra de eksisterende bygninger, et



STØJFORURENING FRA TRAFIKKEN MED EKSISTERENDE BEBYGGELSE (KILDE: TETRAPLAN)

væsentlig lavere støjniveau. Store dele af Krogshøjvej og Brudelysvej er støjbelastet under 58 dB, som er den gældende grænseværdi for støj fra veje ved etablering af nye boliger.

Helhedsplanen tager udgangspunkt i den eksisterende vejstruktur med undtagelse af få ændringer som tidligere beskrevet. Mod Hillerød motorvejen foreslås der en tæt og lukket bebyggelse med blandt andet værkstedsfunktioner, som skal fungere som støjafskærmning til det bagvedliggende område, hvor der blandt andet er mulighed for boliger. Helhedsplanen peger ligeledes på en randbebyggelse mod Vadstrupvej, som i støjmæssig sammenhæng vil have de samme kvaliteter.

Mod områdets overordnede veje, Vadstrupvej, Krogshøjvej og Brudelysvej vil det formodentligt ikke være muligt at overholde den vejledende grænseværdi på 58 dB på facaden, når det gælder boliger. I en detaljering af bygningerne skal støjhensynet indarbejdes. Eksempelvis i form af tilbagetrækning eller afskærmning, herunder særlig afskærmning på facaden. En orientering af boligerne, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og biumod gaden, kan også være nødvendig.

Samlet set vurderes det, at helhedsplanen med disponeringen af bebyggelse og placeringen af boliger tager hensyn til fremtidige støjforhold i området, idet større støjafskærmende bebyggelser er placeret strategisk hensigtsmæssigt. En efterfølgende detailplanlægning og udformning af bebyggelse må bero på en detaljeret støjberegning for den enkelte ejendom.

Støjforurening fra virksomheder

Bagsværd Bypark overgår fra et traditionelt erhvervsområde, hvor der kan tåles et vist niveau af støj og lugtgener til et område med blandede byfunktioner og miljøfølsom anvendelse, herunder også boliger. Området vil derfor fremover være mere sårbart i forhold til miljømæssige påvirkninger. I en omdannelsesperiode kan der være miljøpåvirkninger fra eksisterende virksomheders produktion samtidig med opførelse af nye

boliger. Der kan også forekomme støj og vibrationer fra byggeaktiviteter i anlægsfasen.

Der er i forbindelse med udarbejdelse af helhedsplan for Bagsværd Bypark foretaget en støjkortlægning af virksomhedsstøj fra Novo Nordisk A/S og Novozymes A/S beliggende syd for Bagsværd Bypark. Undersøgelsen viser, at den sydlige del af Bagsværd Bypark er støjforurenet.

Helhedsplanen foreslår derfor, at der etableres en række større støjskærmende bebyggelser mod syd således, at der tages højde for støjpåvirkningerne. Derudover planlægges den vestlige del af Bagsværd Bypark udlagt til bl.a. mindre håndværkervirksomheder, hvor der kan tåles et vist niveau af støj og lugtgener. I takt med at de eksisterende håndværkervirksomheder flytter mod Hillerød motorvejen eller helt fraflytter området, vil støj- og lugtforurening fra denne virksomhedstype generelt blive reduceret. Det vurderes desuden, at generne i forbindelse med en anlægsfase kan minimeres ved god planlægning af anlægsarbejderne.

Bagsværd Bypark udpeges i kommuneplantillægget som byomdannelsesområde i henhold til planlovens §11. Særligt for et byomdannelsesområde gælder, at arealer belastet med erhvervsstøj godt kan udlægges til støjfølsom anvendelse, når kommunalbestyrelsen har sikkerhed for, at støjbelastningen er bragt til ophør i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger otte år, efter at en lokalplan for området er offentliggjort. Der er herved skabt mulighed for, at der – som led i en gradvis omdannelse af området – kan etableres boliger m.v., der i en tidsbegrænset periode udsættes for en højere støjbelastning fra erhverv end de sædvanlige vejledende støjgrænser. Det vides dog endnu ikke, om der bliver behov for at udnytte denne mulighed.

Samlet set vurderes det, at helhedsplanen med disponeringen af bebyggelse og placeringen af boliger tager hensyn til fremtidige støjforhold i området. En efterfølgende detailplanlægning skal fastsætte handlingsprogram for, hvorledes støjforureningen forventes nedbragt i områder udlagt til støjfølsom anvendelse.

Kulturhistoriske værdier

Bagsværd Bypark er et typisk erhvervsområde fra 1950'erne og indeholder mange tidstypiske industribygninger og haller. Der er ligeledes flere træer og beplantninger, som giver området karakter.

En grundlæggende idé i helhedsplanen er at beholde en lang række af disse bygninger og beplantninger. Nogle af bygningerne er af nyere datoer eller byggeteknisk i god stand, mens andre har grundlæggende fine arkitektoniske kvaliteter og er gode historiefortællere. Tilsammen udgør de en sjælden mulighed for at skabe en helhedsplan for området med en stærk identitet allerede fra starten.

To gamle gårde, Krogård og Thorasminde, har en speciel status, idet de er udpeget som bevaringsværdige i Kommuneplan 2009. Thorasminde på Lauretsvej 9 er en af Bagsværds oprindelige gårde. Inden udskiftningen var den en af fæstegårdene under Kronen. Den er i dag restaureret og anvendes som udstillingsbygning. Den anden bygning er Krogård på Vadstrupvej 35-39. Den var oprindeligt avlsgård for en hovedgård på Bagsværd Hovedgade og anvendes i dag til kontor erhverv. Begge gårde udpeges i helhedsplanen som bevaringsværdige.

Derudover foreslår helhedsplanen en række industribygninger, som ønskes bevaret eller på anden måde ombygget og genbrugt til nye anvendelser. Bygningerne kan betragtes som en del af områdets industriarv, og det bør i den efterfølgende detailplanlægning nøje overvejes, hvordan bygningerne helt konkret kan indgå i en ny kontekst.

Forslag til overvågningsprogram

Følgende punkter bør overvåges for at sikre, at der bliver fulgt op på eventuelle problemer:

- Efterhånden som omdannelsesplanerne bliver mere konkrete, vil det være nødvendigt at søge mere detaljeret viden om områdets forureningsmæssige kompleksitet. Miljøafdelingen inddrages ved plan- og byggesagsbehandlingen, når der er tale om byggeri på

ejendomme, hvor der er konstateret jordforurening, og hvor der sker en ændret anvendelse.

- Trafikken i området vurderes løbende. Der vil i lokalplaner blive stillet krav om trafikanalyser, hvis dette skønnes nødvendigt.

- Trafikstøjen i området vurderes løbende. I en detaljering af bygningerne skal støjensynet indarbejdes i lokalplaner ifølge retningslinjerne i Miljøstyrelsens vejledning nr. 4, 2007: "Støj fra veje".

- I forbindelse med ønske om nybyggeri vurderes støj fra virksomheder løbende. Der vil i lokalplaner blive stillet krav om handlingsprogram for, hvorledes støjforureningen forventes nedbragt i områder udlagt til støjfølsom anvendelse. Der tages udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledning nr. 3, 2003: "Ekstern støj i byområdesområder".

Alternativer

Formålet med at opstille alternativer er at have et sammenligningsgrundlag i forhold til konsekvenserne ved en realisering af planen. Som minimum skal der beskrives et 0-alternativ. Et 0-alternativ er udtryk for, hvordan området vil udvikle sig, såfremt planen ikke udføres, og den nuværende anvendelse fortsætter.

0-alternativet er den nuværende status og situation med den arealanvendelse og de målsætninger og handlemuligheder, der ligger i den gældende kommuneplan. Et sådant alternativ vil fastholde området som erhvervsområde indenfor rammerne af det nuværende plangrundlag.

Over tid vil området have vanskeligt ved at fastholde de nuværende produktions- og transportvirksomheder som følge af en generel brancheglidning mod mere videnstunge erhverv. Udviklingsmulighederne på de enkelte ejendomme - med få undtagelser - er således stærkt begrænset, og området kan på sigt risikere øget fraflytning og nedslidning.

I et 0-alternativ vil området desuden fortsat være eksistent udnyttet i forhold til en stationsnær placering.

Samtidig vil et 0-alternativ for området fastholde en stor andel af tung trafik og ikke bidrage til en mere helstøbt infrastruktur med sammenhæng til det omkringliggende Bagsværd samt gode forhold for især de bløde trafikanter.

Manglende oplysninger og usikkerheder

Følgende usikkerheder og manglende oplysninger skal tages med i betragtning ved gennemgang af nærværende miljørapport:

- Der foreligger ikke eksakt kendskab til områdets jordforurening. Historikkerne og de udarbejdede jordforureningskort er vejledende og kan ikke forventes at være udtømmende i forhold til de faktiske forhold. I en anlægsfase kan der således dukke forureninger op, som ikke er beskrevet i miljørapporten.

- Der foreligger ikke eksakt kendskab til alle områdets eksisterende virksomheders støjforurening.

- Der er ikke foretaget en detaljeret trafikstøjberegning for en gennemførelse af helhedsplanens bebyggelsesplan, herunder effekten af støjskærmende bebyggelse.

Redegørelse

Fremlæggelse af helhedsplan og kommuneplantillæg med den tilhørende miljørapport gav anledning til 13 tilkendegivelser. Disse har ført til en enkelt ændring i kommuneplantillæggets rammebestemmelse, således at der tages hensyn til evt. skyggevirkning for bebyggelse på Krogshøjvej. En del af tilkendegivelserne handler om trafikale forhold som følge af helhedsplanen. Kommunen vil i det videre forløb vurdere, hvordan en trafikundersøgelse for området kan igangsættes. Derudover vil kommunen løbende foretage overvågning af trafik- og støjbelastningen i området.

Tilkendegivelserne har ikke ført til ændringer af miljørapportens samlede konklusion.

Gladsaxe Kommune
Byplanafdelingen
Rosenkæret 39
2860 Søborg

www.gladsaxe.dk
E-mail: byplan@gladsaxe.dk
telefon 39 57 50 42