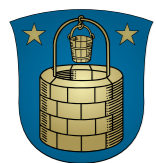


# Kirkebjerg Udviklingsplan

Udviklingsplan for Kirkebjerg området\_Endelig udgave 26.11.2018



BRØNDBY KOMMUNE

## Indhold/



<b>Intro</b>	<b>03</b>
<b>Analyse</b>	<b>04</b>
<b>Hovedgreb</b>	<b>07</b>
<b>Bystruktur</b>	<b>13</b>
<b>Trafik og Parkering</b>	<b>24</b>
<b>Landskab og Byrum</b>	<b>37</b>
<b>Miljø</b>	<b>41</b>

Hvad er en udviklingsplan?  
Udviklingsplanen er en samlet vision og målsætning for Kirkebjergs udvikling. Med Udviklingsplanen sikrer man sig, at der kommer en helhed over området, og at delprojekter går i samme retning.  
Udviklingsplanen er en konkretisering af kommunalbestyrelsens ønsker til den fremtidige udvikling af Kirkebjerg, og giver dermed retningslinjer for kommunens arbejde med området.

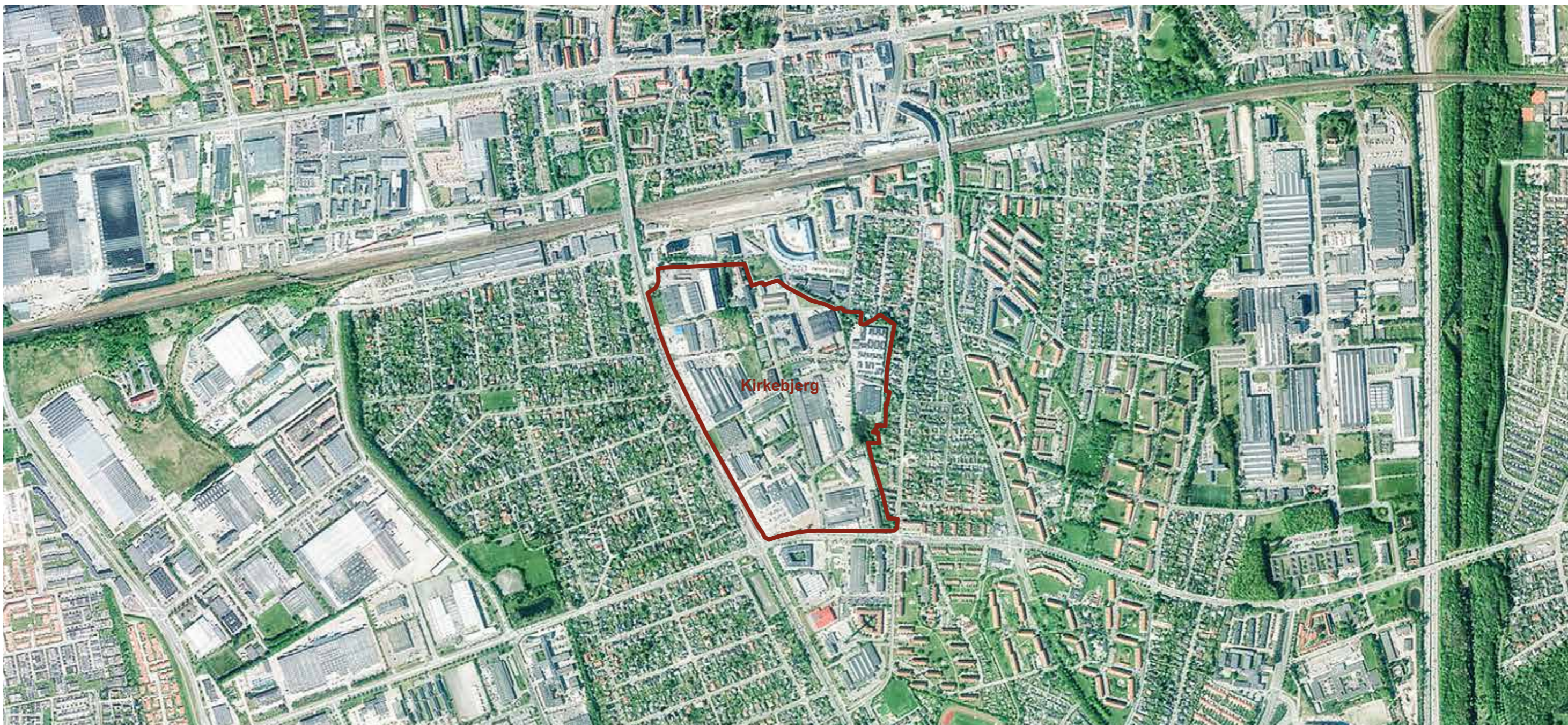
Udviklingsplanen indeholder bl.a. retningslinjer for:

- De enkelte byggerier, hvor de kan placeres, deres omfang og udformning
- Etablering og udformning af veje og stier
- Parkering
- Grønne arealer
- Forbindelser til omkringliggende områder

En udviklingsplan er ikke juridisk bindende overfor grundejere. Det er kun gennem kommuneplanens rammer og lokalplaner, at der kan opstilles regler for, hvordan et byggeri skal udformes.

Udviklingsplanen kan heller ikke sikre, at der sker en udvikling af området, da kommunen ikke ejer arealer i Kirkebjerg. Det er kun den enkelte grundejer, der kan beslutte, om der skal sættes byggeri i gang. Udviklingsplanen skal sætte rammerne for, at den enkelte grundejer ved, hvordan kommunalbestyrelsen tænker, at området skal udvikle sig, og hvad der kan komme til at ske på nabogrunden. På den måde vil man også være mere sikker på sin investering.

Planen er udarbejdet af Brøndby Kommune  
i samarbejde med  
Tegnestuen Vandkunsten  
Urban Creators  
Sadolin & Albæk



## Forord/ ved borgmester Kent Max Magelund

I fremtidens Kirkebjerg vil ca. 2.000 nye boliger skyde op i en ny levende bydel med grønne arealer. De moderne byrum vil spille sammen med den historiske erhvervshistorie, der uløseligt knytter sig til Kirkebjerg, og som man kan se glimt af rundt om i området. Kirkebjerg bliver en ny bydel med en stærk historie.

Men hvordan kommer vi dertil? Det har denne Udviklingsplan et bud på.

Der er sket meget siden vi tilbage i 2009 vedtog en Helhedsplan for Kirkebjerg sammen med Glostrup Kommune. Det har siden vist sig, at tiden er løbet fra de oprindelige tanker om en bydel, hvor bolig og erhverv er blandet. Derfor erstatter denne Udviklingsplan de tidligere planer for området.

Udviklingen og efterspørgslen har betydet, at fokus i dag er på at udvikle Kirkebjerg til udelukkende at være et boligområde. Et boligområde, der er meget centralt placeret i forhold til resten af

hovedstadsområdet, takket være nærheden til Glostrup Station og den kommende letbane.

Kommunalbestyrelsen har været gennem en lang proces for at blive klogere på, hvad vi ønsker for området – vi har diskuteret, lyttet til fagfolk, været i dialog med grundejere, udviklere samt været på ekskursioner for at få inspiration fra andre byggerier.

På den baggrund har vi fået tegnestuen Vandkunsten til at hjælpe os med arbejdet frem til en udviklingsplan med afsæt i byliv, trivsel, kvalitet, byrum og skala, der passer ind i området.

Planen er at bygge højere og tættere i Kirkebjerg, end hvad vi ellers er vant til i Brøndby. Men med Udviklingsplanen sikrer vi os, at der bliver grønne arealer og plads til det gode liv – og at der ikke mindst bliver taget hensyn til de nuværende naboer.

Denne Udviklingsplan kan Brøndby Kommune ikke realisere

alene. Det skal ske i samarbejde med grundejerne i Kirkebjerg, der kommer til at sætte byggeri i gang. Udviklingsplanen opstiller rammerne for fremtidigt byggeri, så vi til sidst kan se fremtidens Kirkebjerg realiseret som en bydel præget af helhedstænkning og hvor det er godt at bo.

Kent Max Magelund,  
Borgmester



### Infrastruktur



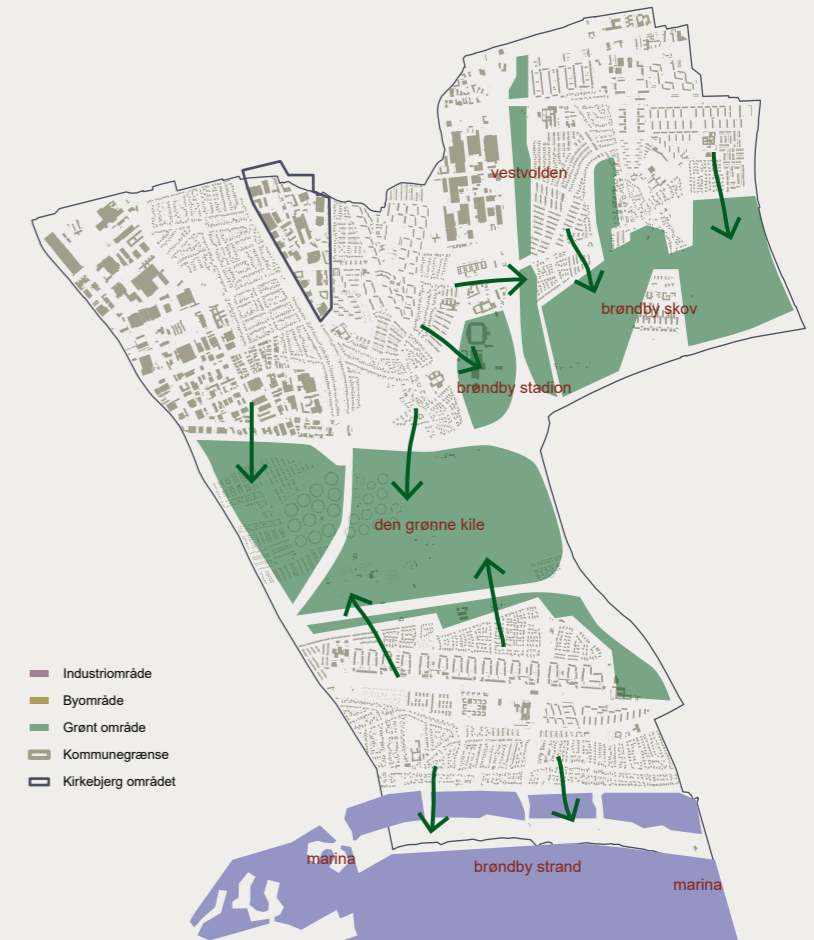
> Kirkebjerg vil blive stærkt forbundet med både S-tog og fremtidig letbane.

### Byfunktioner



> Kirkebjerg kan blive forbundet med de omkringliggende boligområder

### Grønne og blå kvaliteter



> De mange grønne og blå kvaliteter ligger udenfor byområderne

## Analyse/ Overordnede kvaliteter

### Infrastruktur

Kirkebjerg ligger som et centralt erhvervsområde i Brøndby kommune. Der er nem adgang til de store infrastrukturer som motorveje og S-Tog, og med den fremtidige letbane langs Ring03 vil Kirkebjerg være særdeles godt forbundet.

### Byfunktioner

Brøndby er opdelt som en tidstypisk moderne forstad hvor funktioner som bolig, erhverv og natur er adskilt fra hinanden. Med omdannelsen af Kirkebjerg til hovedsageligt boligområde vil det blive fint forbundet med de omkringliggende villakvarterer.

### Grønne og blå kvaliteter

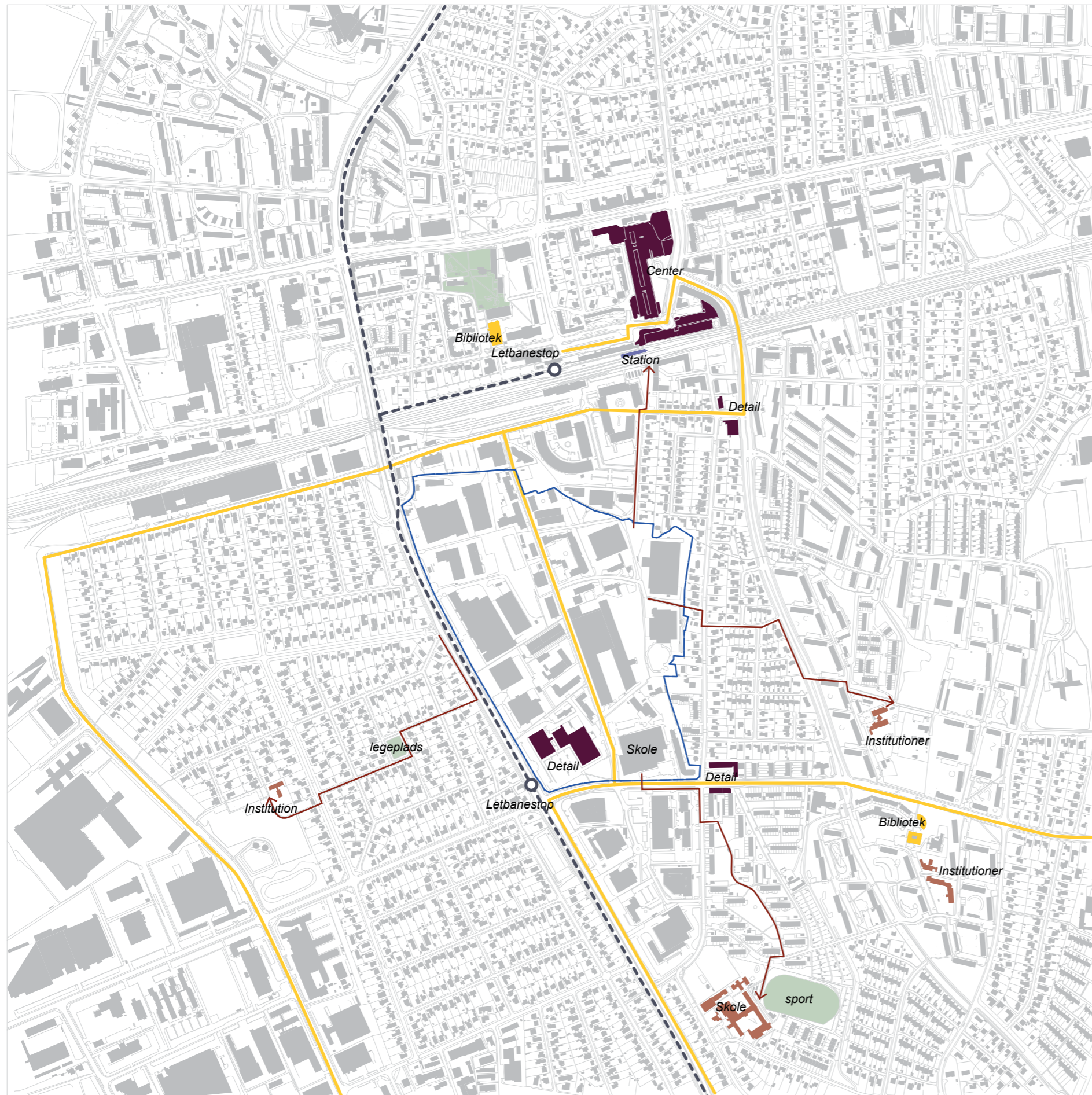
De store grønne områder som Vestvolden, Brøndby skov samt stranden er alle store naturkvaliteter der kan komme indbyggerne i Kirkebjerg til gode. Med opgraderede stiforbindelser vil disse områder være hurtige at nå til.

## Analyse/ Overordnede forbindelser og funktioner

Kirkebjerg erhvervsområde ligger idag som en ø som ikke har forbindelse til de omkringliggende boligområder.

De omkringliggende områder indeholde mange af de funktioner der skal til for et godt hverdagsliv i Brøndby, som skole, sportsområder, institutioner og butikker.

Med nye og styrkede adgangspunkter og forbindelser kan de omkringliggende boligområder få glæde af Kirkebjerg og Kirkebjerg kan få adgang til og glæde af de eksisterende funktioner.

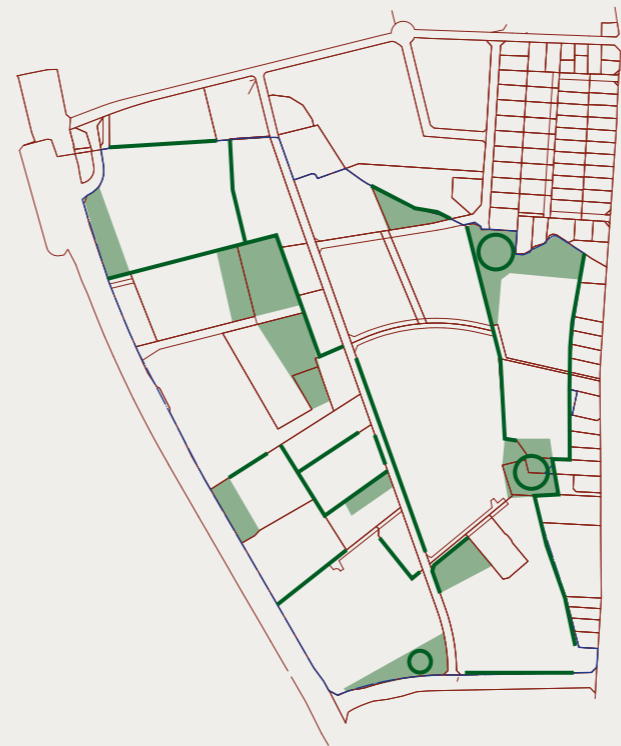


- Togstation
- Institution
- Bibliotek
- Butik
- Grønt offentlig areal
- Bus
- Stiforbindelse
- Letbanestop
- Letbane
- Afgræsning for Udviklingsplan

## Analyse/ Eksisterende bevaringsværdige bygninger og grønne strukturer



Eksisterende bevaringsværdige bygninger fra Forstads museets rapport



Eksisterende beplantning skaber et meget grønt område

### Eksisterende bevaringsværdige bygninger

Kirkebjerg indeholder en lang historie som et af de første erhvervsområder bygget med Marshallplanen. Mange bygninger er bevaringsværdige og har en arkitektonisk karakter der kan bygges videre på i Kirkebjergs udvikling.

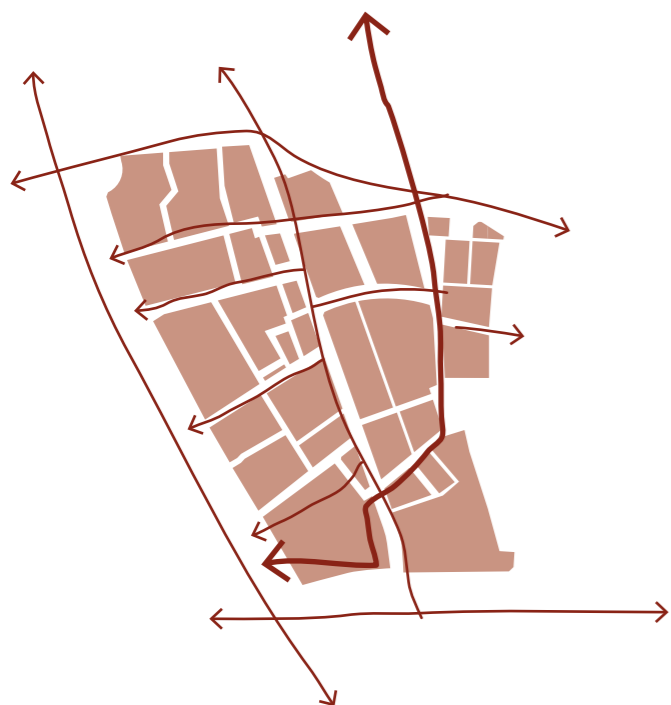
### Eksisterende grønne strukturer

Området er på trods af sin funktion et meget grønt område med en stor variation i landskabet. De tilplantede læhegn og søen er væsentlige kvaliteter at bringe videre i udviklingen af området.



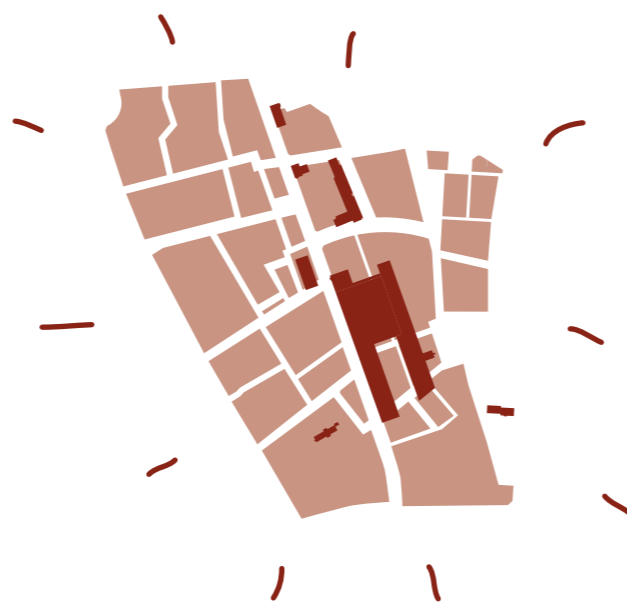
**Hovedgreb**

## Hovedgreb/ Overordnede træk



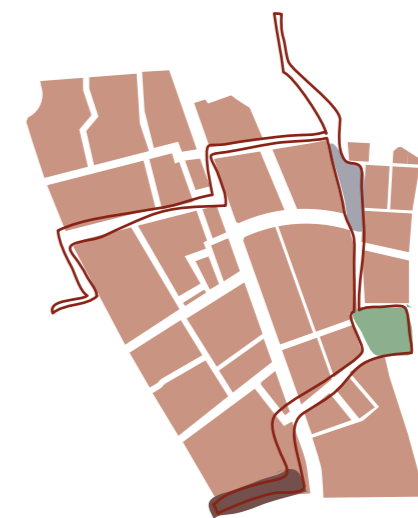
### → Skab nye forbindelser

Vi tror en af grundstenene i udviklingsplanen er at åbne Kirkebjerg op, og skabe nye sammenhænge både internt i området og til omgivelserne.



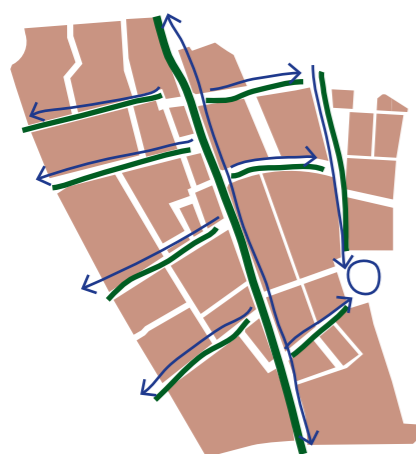
### → Brug kulturhistorien

De mange eksisterende bygninger rummer et kæmpe potentiale der skal tænkes ind i udviklingsplanen. Området kan få en stærk identitet ved at indtænke de eksisterende erhvervsbygninger eller træk herfra fx de røde tegl på en ny måde i arkitekturen.



### → Byrum og mødesteder

Nye byrum åbner området op og skaber mødesteder for beboere og naboer.



### → En stærk grøn og blå struktur

Kirkebjerg indeholder allerede en grøn struktur af plantede læhegn i matrikelskel der kan videreudvikles til en stærk grøn struktur i Kirkebjerg, der udvides med en blå struktur hvor regnvand udnyttes rekreativt.



### → Tæthed og højder

Kirkebjerg skal udvikles med en gennemsnitlig tæthed på 95%, og med varierede højde fra 2-6 etager med enkelt punkter op til 7 etager i den nordlige del.



### → P-huse minimerer trafik i området

Biltrafikken minimeres og koncentrerer sig i små P-huse ved adgangsveje til området.

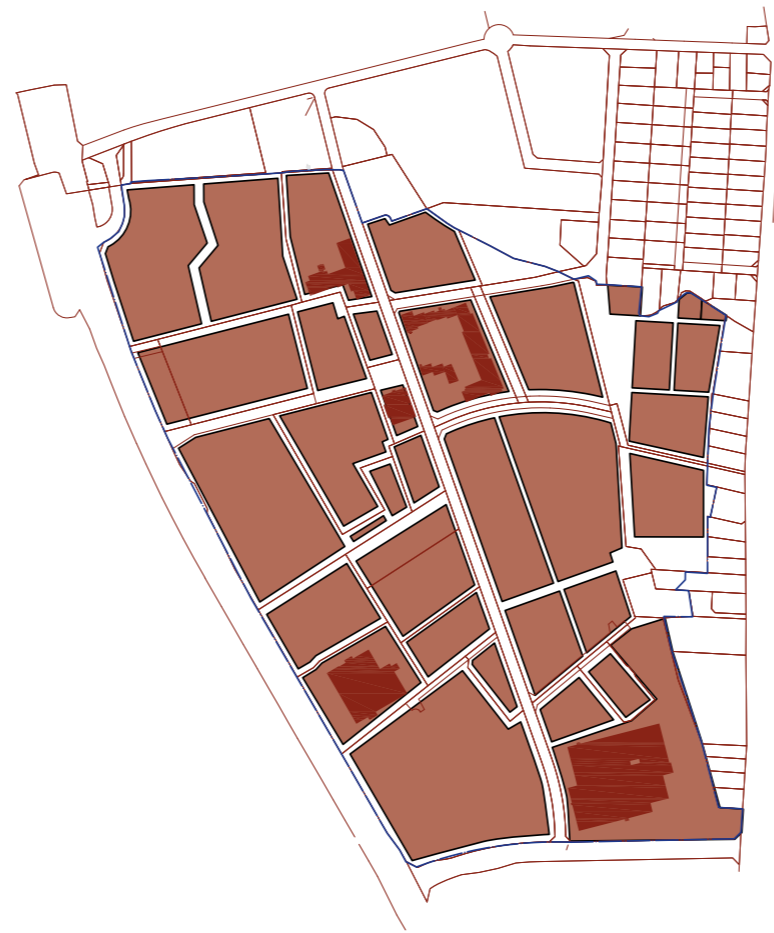


## Hovedgreb/ Matrikelstrategi

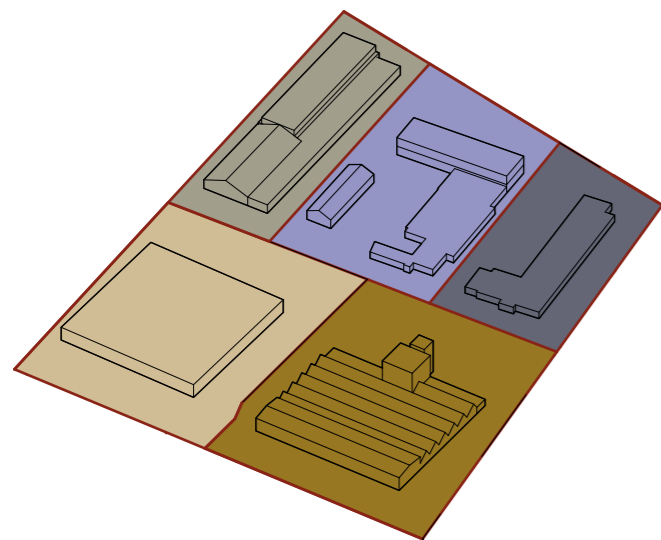
Matrikelstrategien tager udgangspunkt i den eksisterende matrikelstruktur, som er et pragmatisk afsæt for at kunne realisere planen med så mange private grundejere. Der findes idag en meget begrænset vejstruktur, og de fleste matrikler har adgang enten fra Søndre Ringvej eller Kirkebjerg Parkvej. Med matrikelstrategien åbnes op for nye forbindelser og adgange til området så det også bliver muligt at tage smutveje, eller opleve deciderede boligveje med leg på gaden. Ideen er at den eksisterende matrikelstruktur tilpasses ved at grundejerne afhængig af den konkrete placering bruger 2,5 m - 5 m af kanterne for at give plads til nye forbindelser og adgangsveje. Dette vil åbne området op og give langt flere 'forsider' at bevæge sig langs. Disse mange forskellige ejerforhold, mødet mellem nyt og gammelt, samt det tidsrum som Kirkebjerg skal udvikles over, vil på sigt skabe en varieret og attraktiv bydel.



De mange forskellige matrikler og ejerforhold er opgavens præmis og samtidig nøglen til at løse udviklingen.

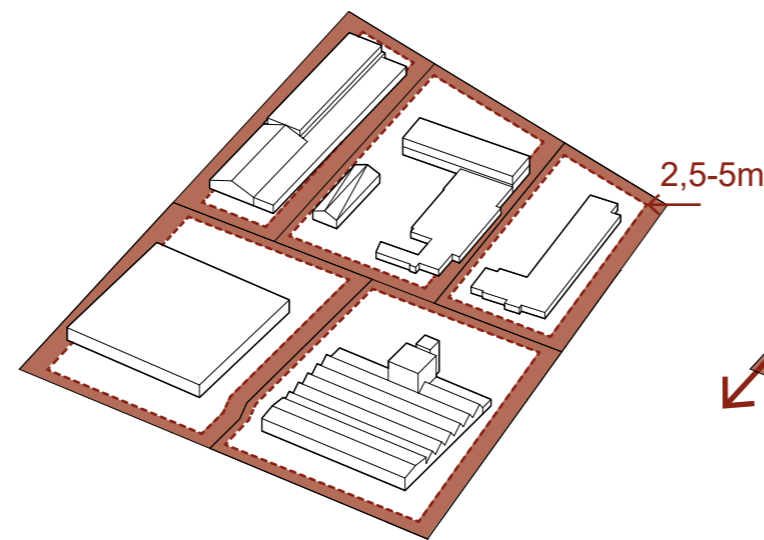


De nye megamatrikler der dannes ved nye forbindelser mellem matrikelskel



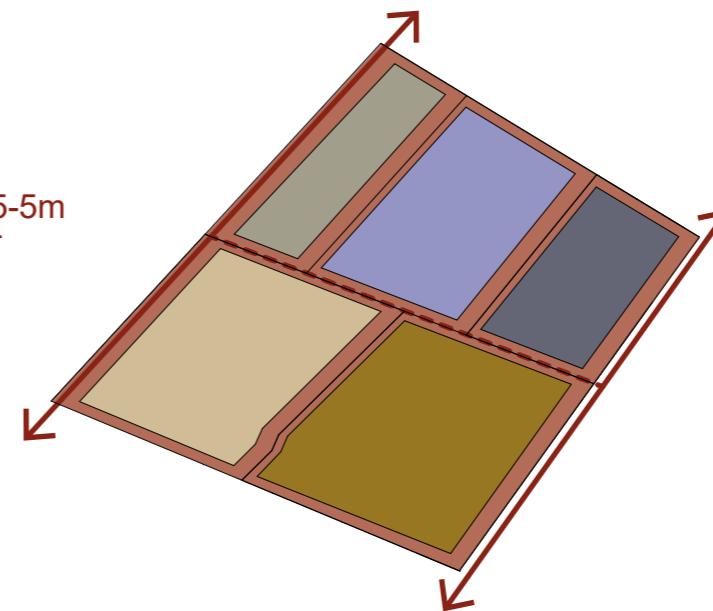
### > Eksisterende situation

Eksisterende matrikler og ejerforhold er i Kirkebjerg et stort puslespil.



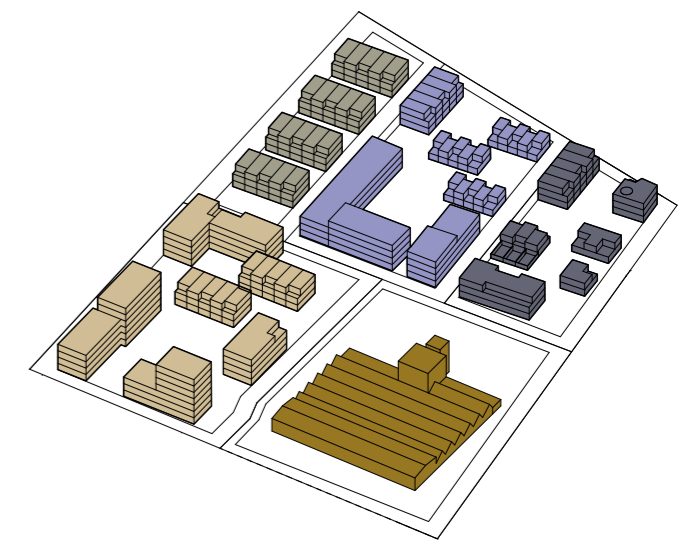
### > Matrikelstruktur tilpasses

Eksisterende matrikler tilpasses med 2,5 - 5m for at give nye forbindelser og plads til adgangsveje.



### > Nye forbindelser gennemføres

Der laves nye vejgennemføringer samt stiforbindelser mellem matrikler for at åbne området op og give flere forsider.



### > En varieret bydel

De mange ejerforhold, samt mødet mellem gamle og nye bygninger skaber på sigt en varieret bydel.

# Hovedgreb/ Illustrationsplan

Illustrationsplanen forsøger at tegne en mulig fremtidig udbygning af Kirkebjerg med angivelse af de vigtigste hovedgreb.

Området åbnes op og der skabes nye forbindelser på kryds og tværs, samt til naboområderne. Hovedstiforbindelsen løber fra det nye letbanestop på Søndre Ringvej igennem området til Glostrup Station.

Kirkebjerg Parkvej bliver områdets primære vej tilsammen med ny forbindelse til Søndre Ringvej. Imellem matrikler laves vejføringer og stiforbindelser. De større matrikler opdeles med stiforbindelser for bløde trafikanter.

Megamatriklerne består af karrélignende bygningsstrukturer der er med til at skabe et klart hierarki mellem vejrum og gårdum. Indenfor byggefelter kan højderne variere ligesom tætheden skifter igennem området.

I illustrationsplanen er nogle af de bevaringsværdige bygninger indtegnet, dette viser intentionen om at kunne bevare nogle af de gamle bygninger selvom det kan vise sig at være en udfordring både økonomisk og ift programmering.

Intentionen er at bevare så meget eksisterende grønt som muligt, og der tilføjes nye vejtræer til begrønning af vejrum, samt langs hovedstiforbindelsen.

På byggefelterne kan de grønne gårdum have forskellig udformning ligesom grønne kantzoner langs vejene giver variation og en klar grønt hierarki i området.

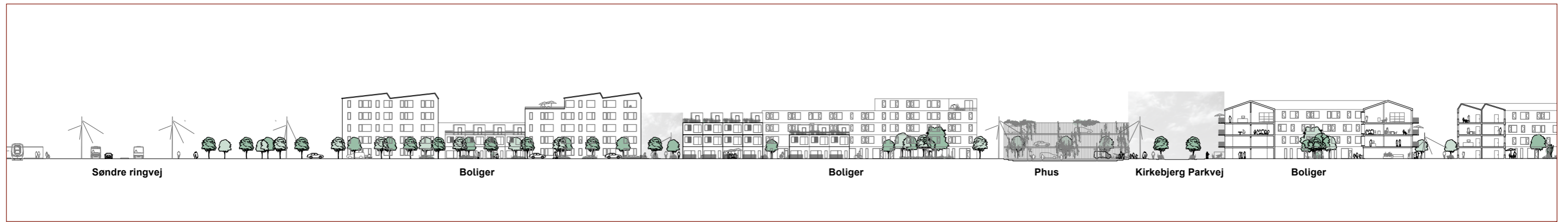
Søen tænkes som en blå åndehul langs hovedstiforbindelsen, og de forskellige pladsrum ( Handelspladsen, Søpladsen og Ankomstpladsen) tænkes alle med mulighed for LAR-løsninger.



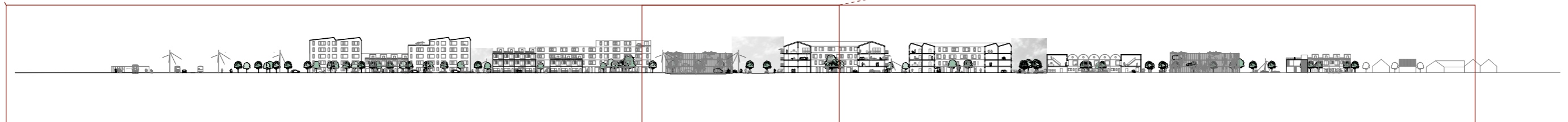
< Illustrationsplan 1:4000



# Hovedgreb/ Snit



Snit 1:500



Snit 1:1000



Snit 1:500



**Bystruktur**

## Bystruktur/ Megamatrikler

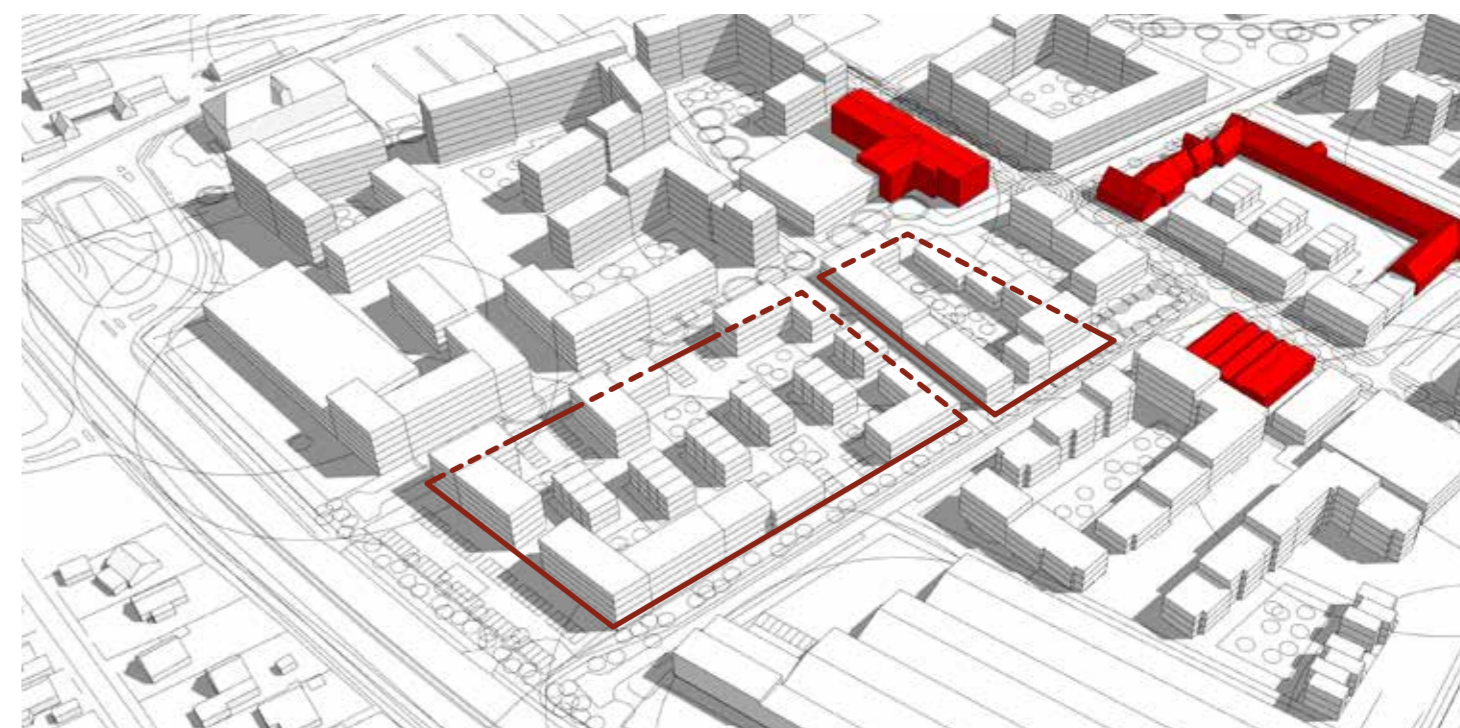


De enorme matrikler i Kirkebjerg er resultatet af de store grunde der er opstået med erhvervsfunktionen.

Vores matrikelstrategi omdanner grundene til 'Megamatrikler' der består af karrélignende bygningsstrukturer der er med til at skabe et klart hierarki mellem vejrum og gårdrum.

Indenfor byggefelter kan højderne variere ligesom tætheden skifter igennem området.

De foreslåede stiftforbindelser hjælper både til at lave smutveje igennem området, samtidigt giver det en måde at opdele matriklerne på internt.



eksempel på megamatrikel

## Bystruktur/ Funktioner

Plandiagrammet angiver principiel placering af funktioner i området.

Ved det fremtidige letbanestop på Sdr. Ringvej kan det eksisterende butikscenter udvides og skabe et centralt indkøbsmulighed for Kirkebjerg.

Langs Kirkebjerg Parkvej kan placeres mindre former for liberalt erhverv evt. i forbindelse med lommeparker og parkeringshuse.



## Bystruktur/ Tætheder

Der er vedtaget en politisk beslutning om en gennemsnitstæthed på 95% for hele Kirkebjerg.

Hovedintentionen i fordelingen af bebyggelsesprocenter indenfor de enkelte delområder er at bebyggelsen skal være højest og tættest mod Glostrup og Sdr. Ringvej og så falde mod syd og Kirkebjerg Allé, for at tilpasse sig skalaen i de omkringliggende områder.

De forskellige delområder er blevet tildelt en overordnet tæthed som angivet på plandiagrammet.





## Bystruktur/ Højder og Etageantal

Plandiagrammet angiver principielt højder og etageantal i de forskellige delområder.

Dette er lavet med udgangspunkt i delområdernes bebyggelsestætheder og giver en robust mulighed for en variation i højder.

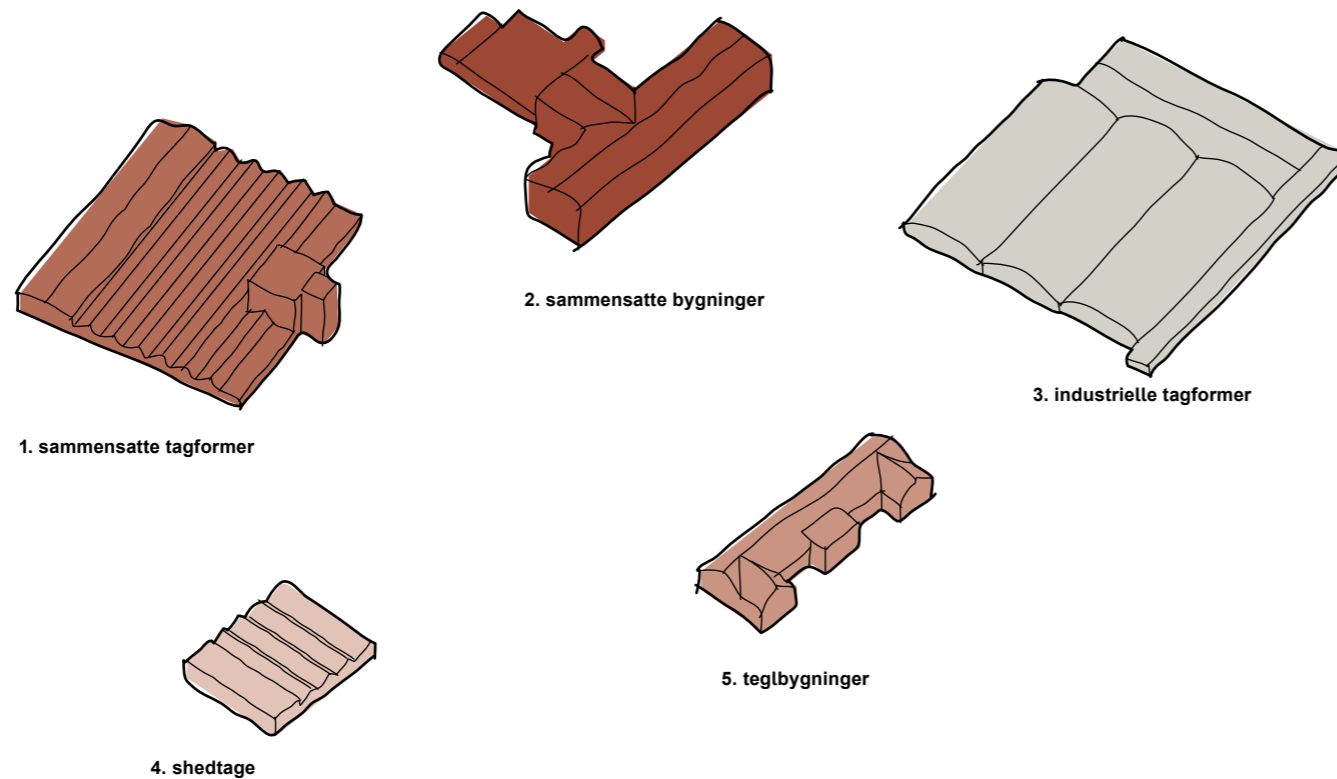


# Bystruktur/ Arkitektur i området idag

Området indeholder en stor bygningsmasse af høj arkitektonisk kvalitet fra efterkrigstidens industribyggeri. Størstedelen består af rødt tegl, sammensatte bygningskroppe og industrielle tagformer.

Der kan udledes fem hovedpunkter der beskriver bygningsarkitekturen i området idag:

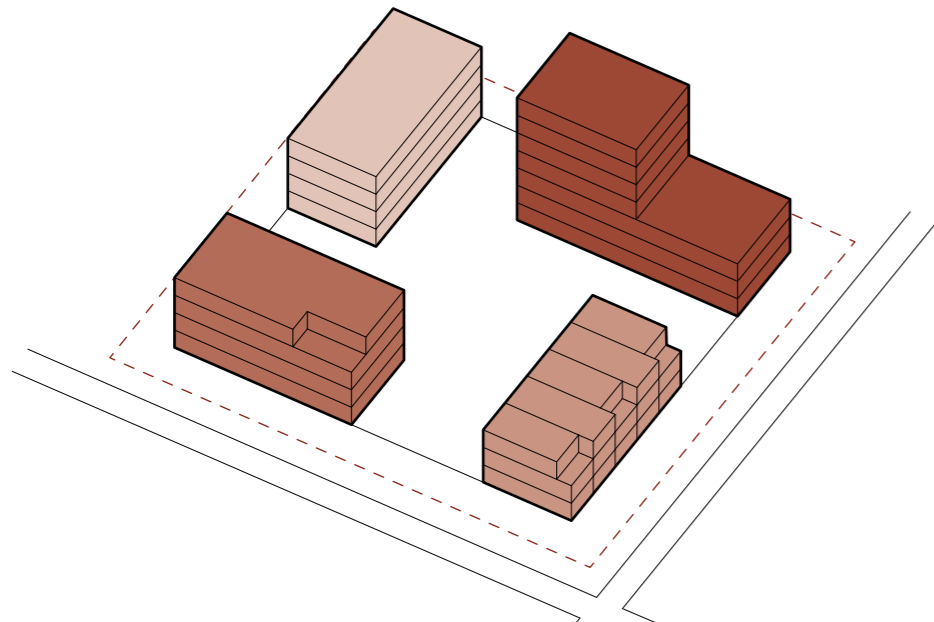
1. Sammensatte tagformer
2. Industrielle tagformer
3. Shedtage
4. Sammensatte bygninger
5. Teglbygninger



Eksisterende bygningsidentitet



# Bystruktur/ Materialer og variation



Generelt ønskes en varieret bydel med materialer af høj kvalitet der kan skabe sammenhæng i området.

### Materialer

Facadematerialer har hovedvægt af naturlige materialer, og historien kan vises ved at fortsætte brugen af rødt tegl som det primære materiale.

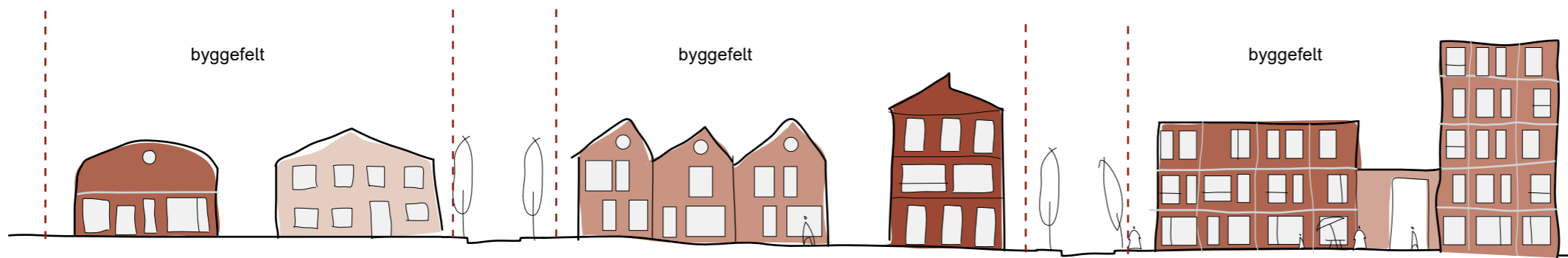
Fælles for materialerne i bydelen er at de patinerer smukt og har en lang levetid.

Der lægges vægt på at det har en høj grad af stoflighed hvor der eksempelvis arbejdes med reliefvirkning, lys og skygge.

### Variation

Bebyggelsen skal variere i farvetoner og materialer i forhold til de tilstødende byggefelter, så der kan ske et skift fra byggefelt til byggefelt.

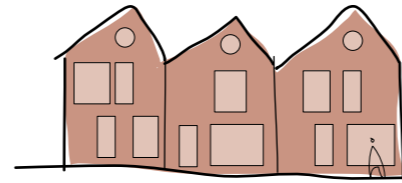
materiale kan variere indenfor et byggefelt i samme nuancer



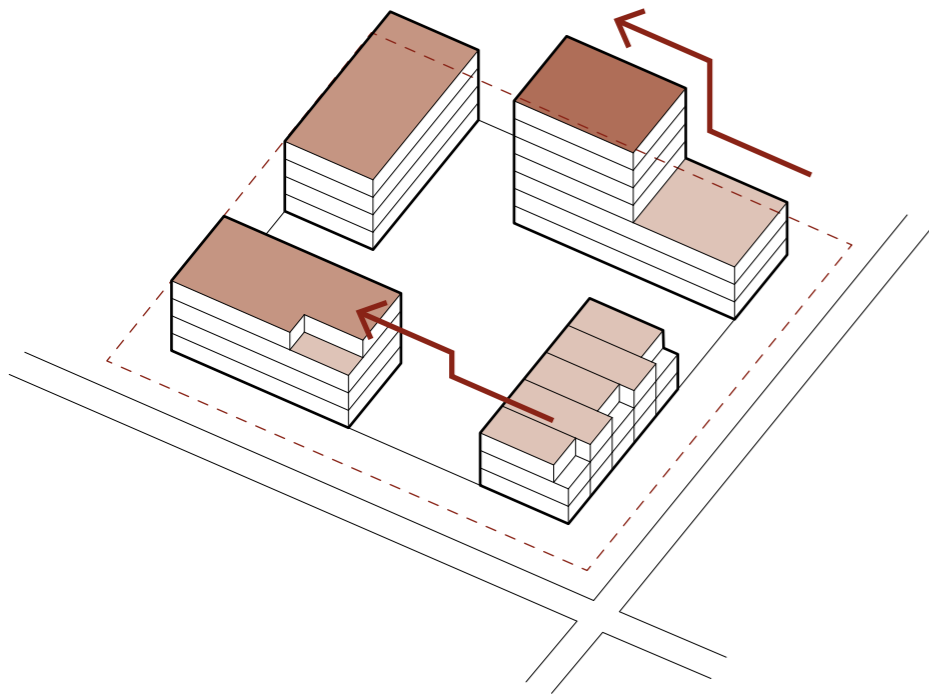
de forskellige byggefelter skal variere fra hinanden så der kan ske et skift fra byggefelt til byggefelt



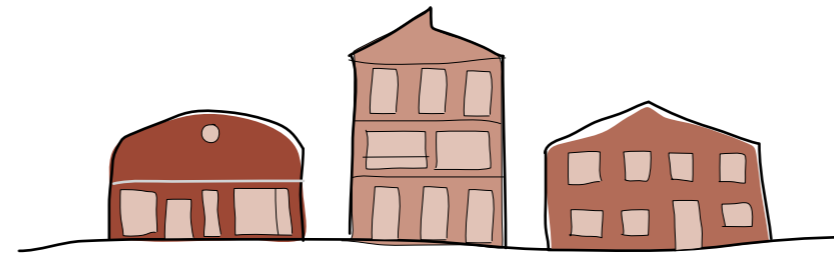
## Bystruktur/ Højder og tage



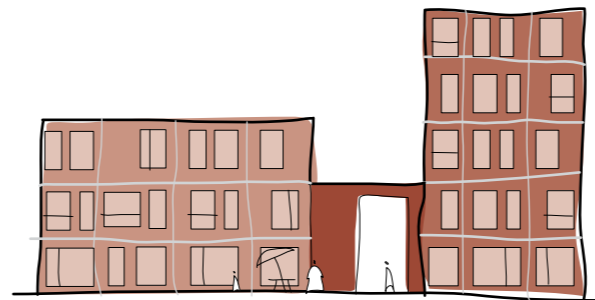
rækkehuse med shedtage



variation i højder indenfor byggefelt



stor variation i tagformer



sammensatte karréer i røde tegl og betondetaljer

Generelt ønskes en bydel som overordnet er højest mod Sdr. Ringvej / togbanen og bliver lavere mod villaområdet i øst. Inden for hvert byggefelt kan der være en variation i bygningshøjder som kan tilgodese lysforhold og udsigt. Derved opnås et varieret bylandskab der kan referere tilbage til den store variation i højder området altid har indeholdt.

### Højder

Bebyggelsens højde kan variere inden for de enkelte byggefelter.

Generelt kan der bygges mellem 2 og 6 etager, med enkelte undtagelser på 7 etager. Højest mod Glostrup og Sdr. Ringvej og lavere mod villabebyggelsen langs Kirkebjerg Allé.

### Tage

Bebyggelsen skal tage udgangspunkt i de historiske bygningers tagformer, så der kan være shedtage, hvælvede tage og sammensatte tagformer.

Her kan den øverste etage også trækkes tilbage for at give en lavere skal i bebyggelsen.

Tagterrasser kan indarbejdes enten som indskæringer eller ved etageskift.



## Bystruktur/ Adgang og Åbninger

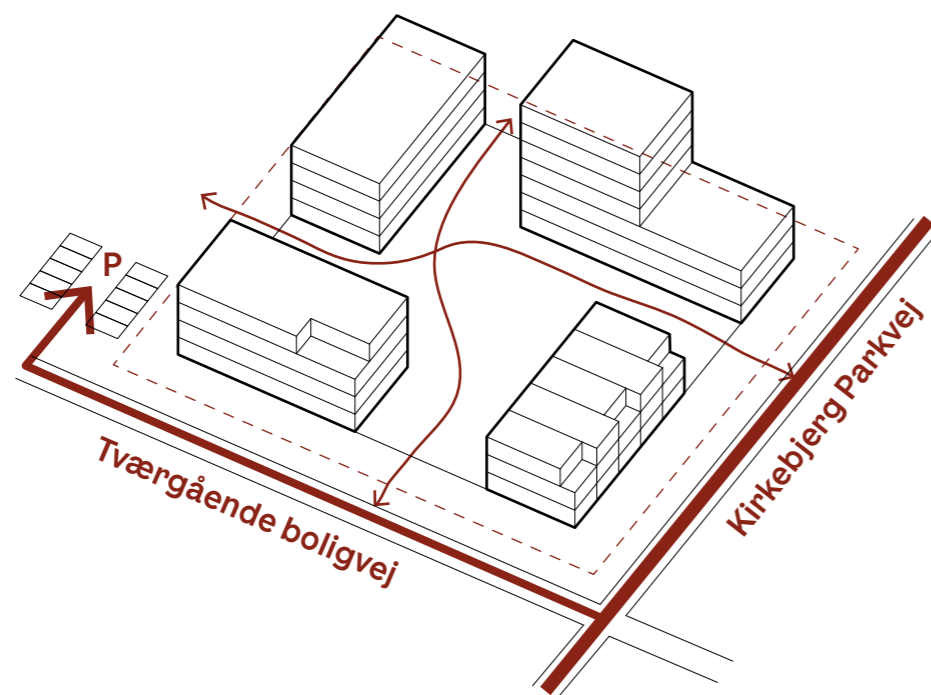
Generelt ønskes en stor variation i adgange og åbninger i bebyggelsen.

### Adgang

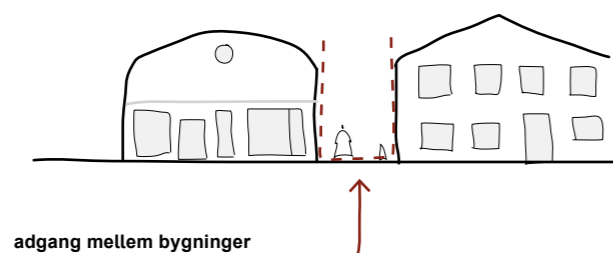
Adgang til bebyggelsen vil hovedsageligt være fra de mindre boligveje. Herfra kan biler få adgang til p-huse eller p-lommer. Variation i adgangssystemer til boliger kan fungere som sociale mødesteder.

### Åbninger

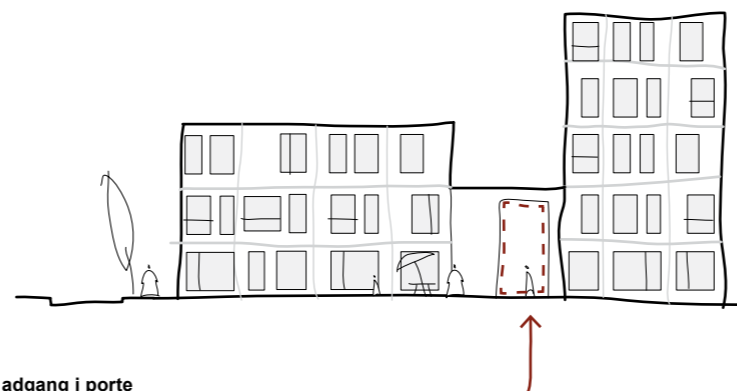
Åbninger i bebyggelsen kan ske ved porte eller afstande mellem bygninger. Disse kan varieres i udformning og give karakter til bebyggelsen.



vejadgang sker fra de mindre boliggade



adgang mellem bygninger



adgang i porte



## Bystruktur/ Grønne Kantzoner

Generelt kan kantzonerne formidle overgangen fra offentligt rum til privat bolig, og vil være et vigtigt element i begrønning af Kirkebjerg og tilføje en unik identitet til området.

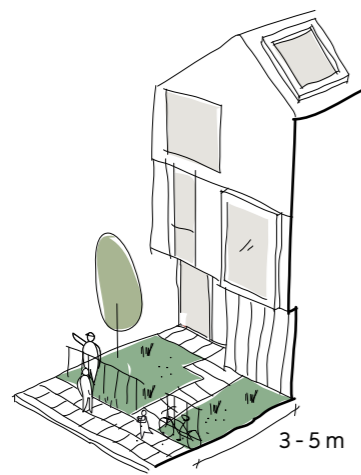
Kantzoner skal hovedsageligt være grønne og kan veksle mellem hække, hegn og mure i 3-5m bredde.

Der er overordnet tre typer afhængig af placering: Ved Kirkebjerg Parkvej, boligvej eller boligsti.

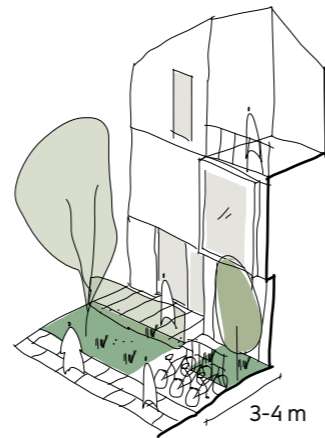
Referencefotos viser forskellige typer af kantzoner både som grønne og mere bymæssige.



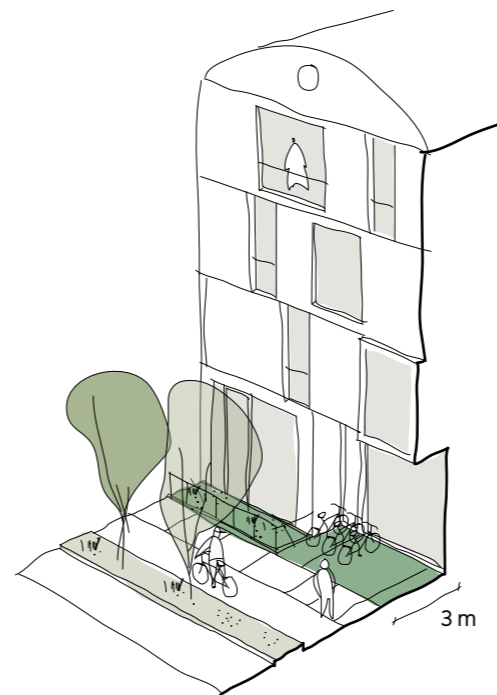
kantzonerne understøtter mødet med det offentlige rum



eksempler på udformning af kantzoner boligsti 3-5m



eksempler på udformning af kantzoner boligvej 3-4m



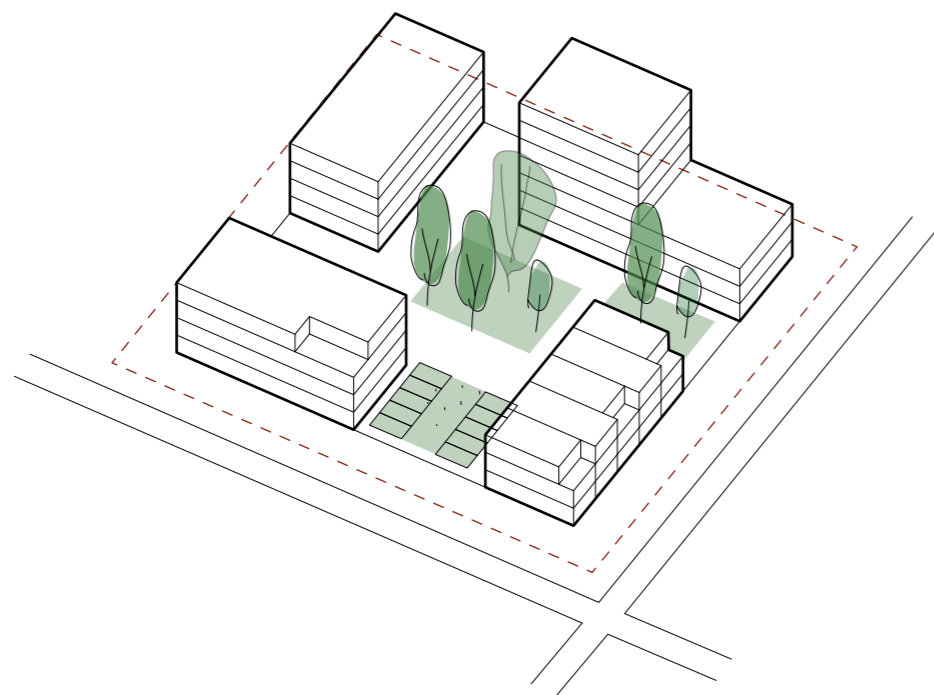
eksempler på udformning af kantzoner kirkebjerg parkvej 3m



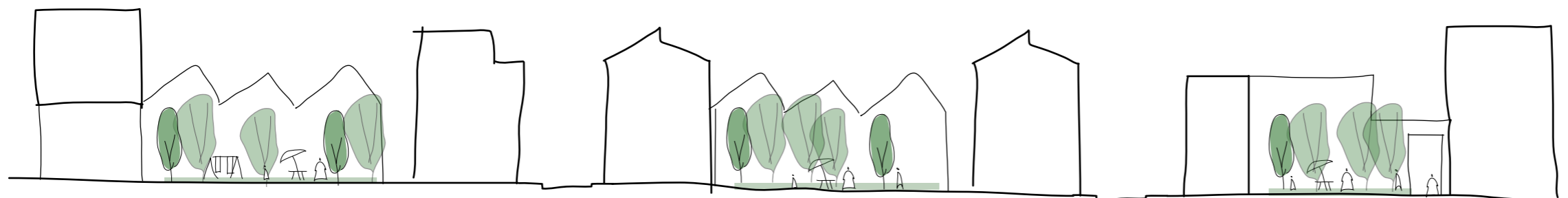
eksempler på udformning af kantzoner kirkebjerg parkvej



## Bystruktur/ Gårdrum



grønne gårdrum i varieret udformning



grønne gårdrum i varieret udformning



# Trafik og Parkering



## Trafik og Parkering/ Hovedgreb

Den overordnede trafikstruktur tager udgangspunkt i at åbne området op til de omkringliggende bebyggelser, og tilbyde en varieret måde at bevæge sig igennem området, både for biler og bløde trafikanter.

Kirkebjerg Parkvej foreslås som den primære vej igennem området, samt en ny vejforbindelse med lyskryds som forbinder til Søndre Ringvej.

Dette giver tre mulige steder at ankomme til området i bil, samt mange nye muligheder for bløde trafikanter.

Adgangen til de forskellige byggefelter sker fra de tværgående boligveje der alle forbinder til Kirkebjerg Parkvej.

I nord-syd gående retning anlægges mindre stiforbindelser der primært er for bløde trafikanter til at skabe større bevægelighed rundt i området.

Fra den fremtidige letbanestation langs den østlige del af området og op til Glostrup Station anlægges en hovedstiforbindelse for bløde trafikanter.

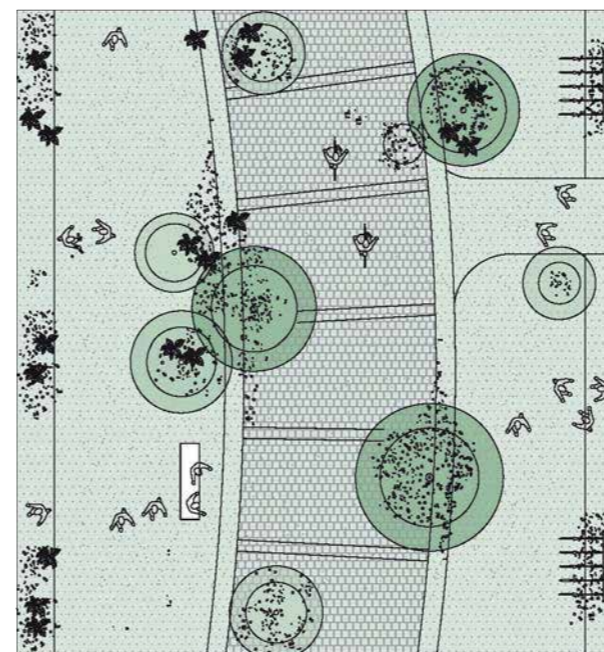
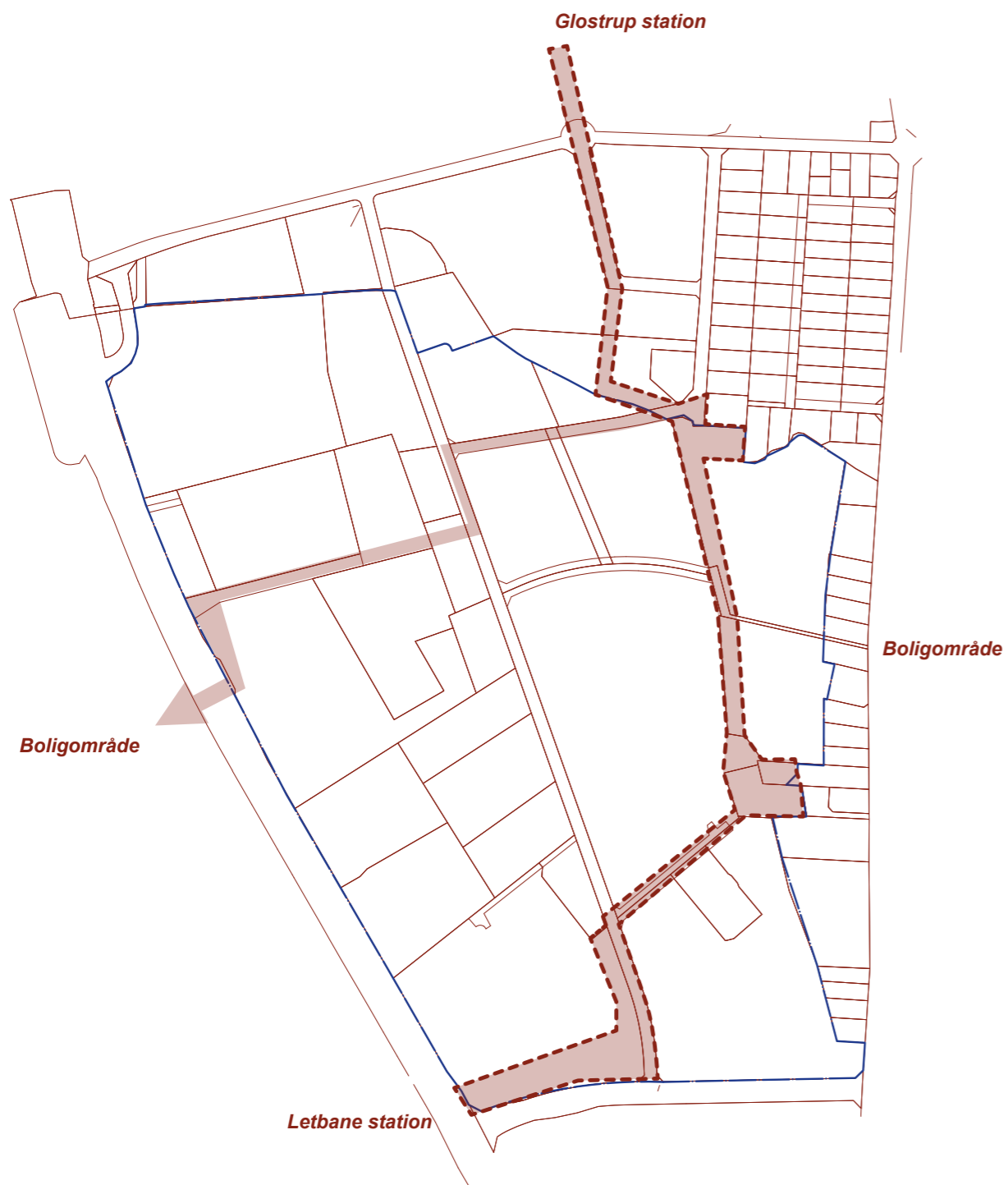
Dette arbejde beskriver de overordnede intentioner og hovedgreb for trafik og parkering i området. I forbindelse med konkrete byggeprojekter kan der være behov for tilpasninger.



# Trafik og Parkering/ Hovedforbindelser igennem området

Hovedstiforbindelsen forbinder fra den fremtidige letbanestation til Glostrup Station, samt til den eksisterende underføring under Sdr. Ringvej.

Der foreslås en grøn forbindelse med et uformelt udtryk, der kan tilgodes både gående og cyklende.



Plan og snit 1:200



Ref. på stiforbindelse

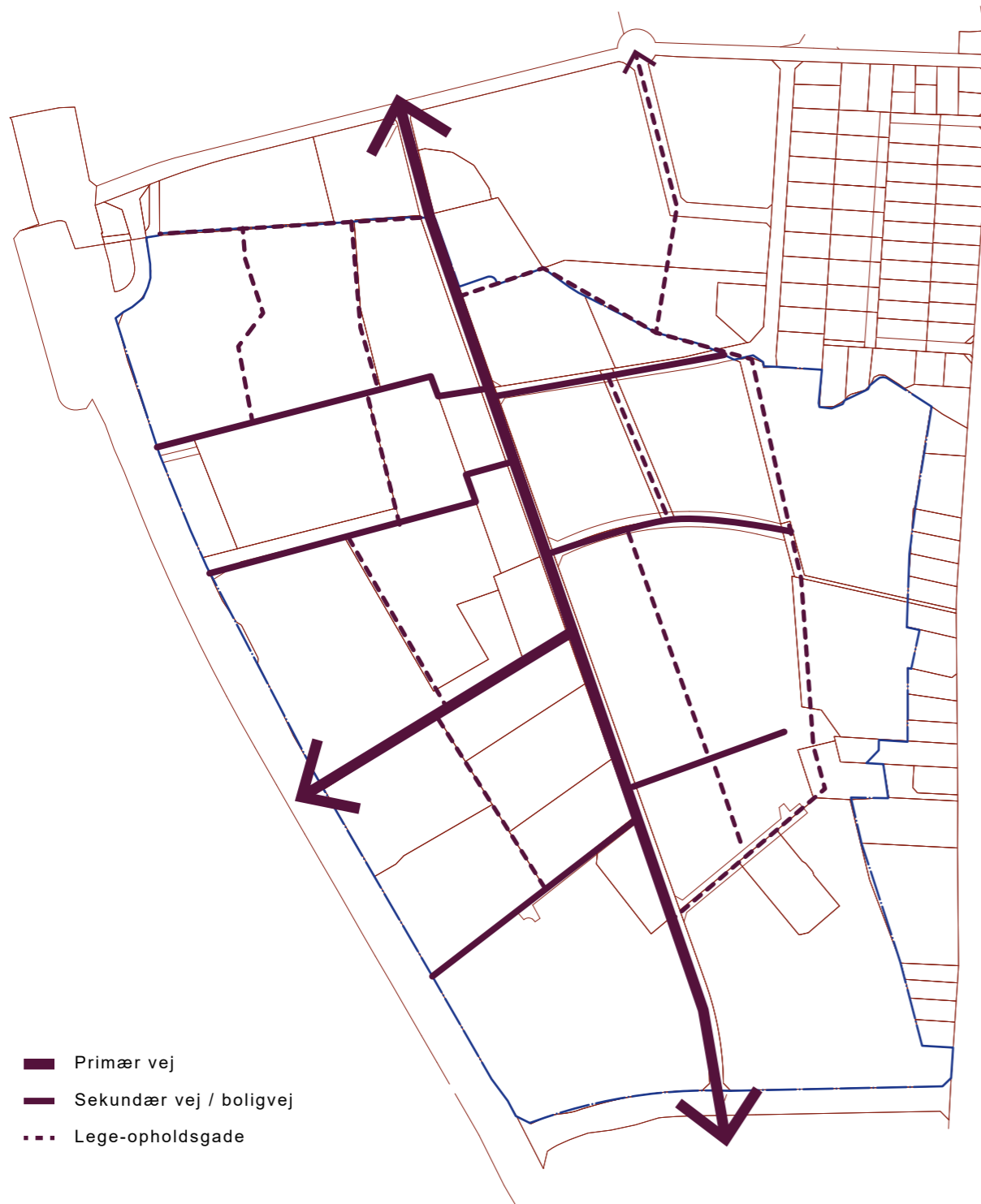
## Trafik og Parkering/ Hovedforbindelser igennem området



Kig langs hovedstiforbindelsen ved søen



# Trafik og Parkering/ Kirkebjerg Parkvej

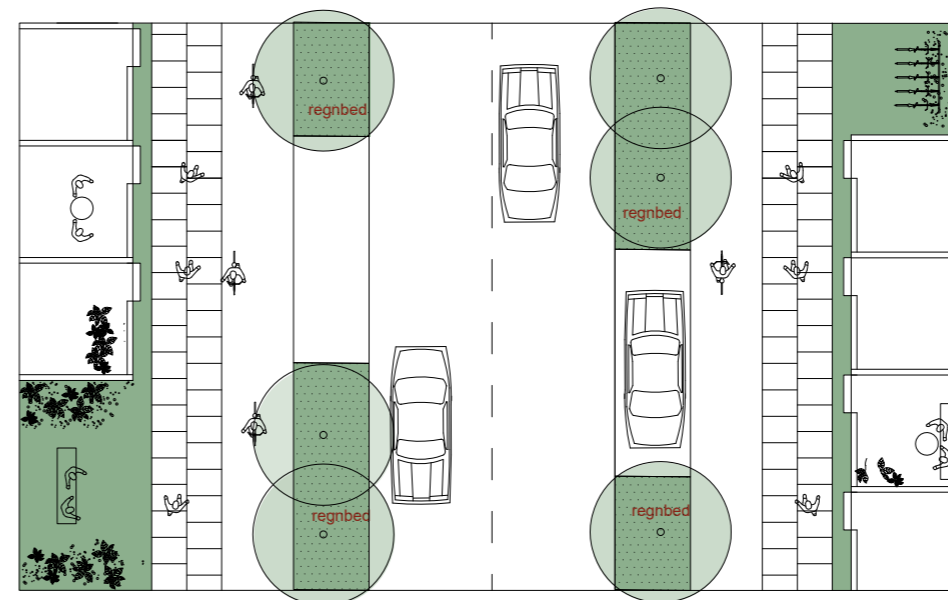


- Primær vej
- Sekundær vej / boligvej
- - - Lege-opholdsgade



Kirkebjerg Parkvej bliver områdets primære vejforbindelse med vejsidetræer hvor der kan være længdeparkering i mindre lommer. Vejen foreslås med hastighed på 50 km/t, og enkelte punkter sættes hastigheden ned vha sikkerhedsforanstaltninger hvor stier krydser vejen.

Langs siderne anlægges både cykelsti og fortorv, og private kantzoner langs boliger, der kan indeholde terrasser og cykelparkering.



Plan og snit 1:200

## Trafik og Parkering/ Kirkebjerg Parkvej



Forslag til fremtidig udformning af Kirkebjerg Parkvej



# Trafik og Parkering/ Tværgående Boligvej

De tværgående boligveje bliver adgangsforbindelse til byggefeltene fra Kirkebjerg Parkvej, samt P-huse. Trafikmængden vil være lav og lokal, visse steder med blinde ender for biler. Udtrykket foreslås som en stille boligvej, hvor cykler kan være på vejbanen. Boligveje kan have flere udformninger afhængig af, hvilken trafik der vil være på dem.

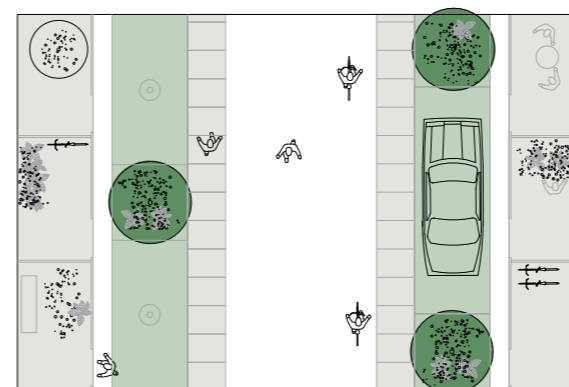
- Type A, med lille trafikmængde, hvor vej og fortov benyttes af fodgængere, cykler og biler sammen.
- Type B hvor der også er adgang til P-huse, og hvor fodgængere har et fortov.
- Type C med adgang til p-huse, bagvedliggende bebyggelser og eksisterende erhverv med bredere vejbane.



Plandiagram med principielle placeringer af boligvejstyper



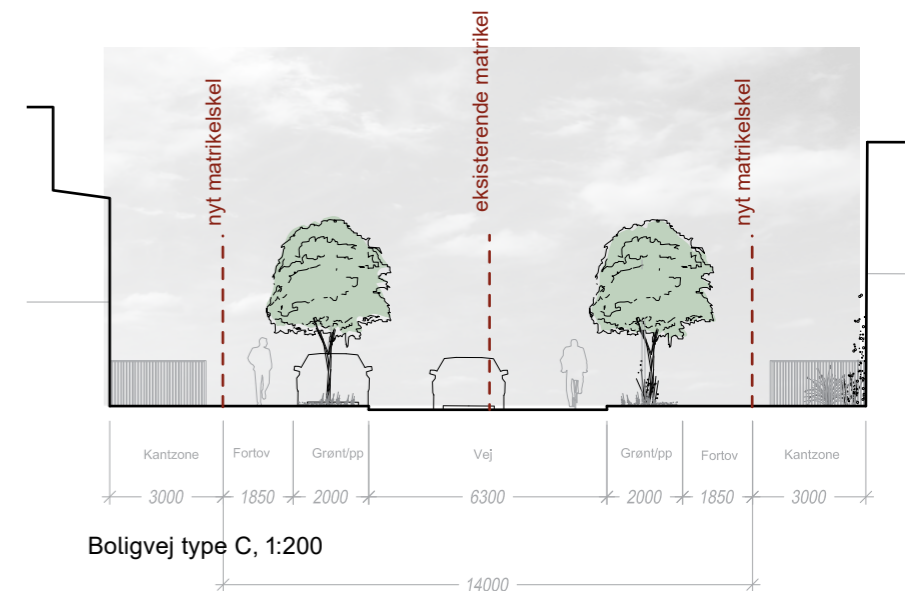
Boligvej type A, 1:200



Ved vejforbindelser afgives fx. 5m fra hvert matrikel



Boligvej type B, 1:200



Boligvej type C, 1:200

## Trafik og Parkering/ Tværgående Boligvej

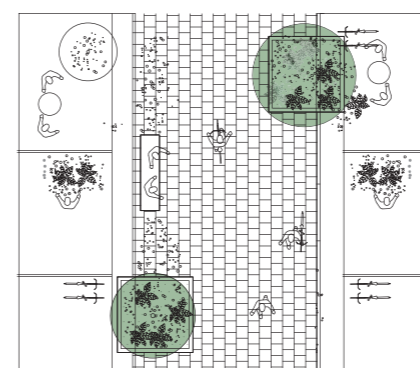
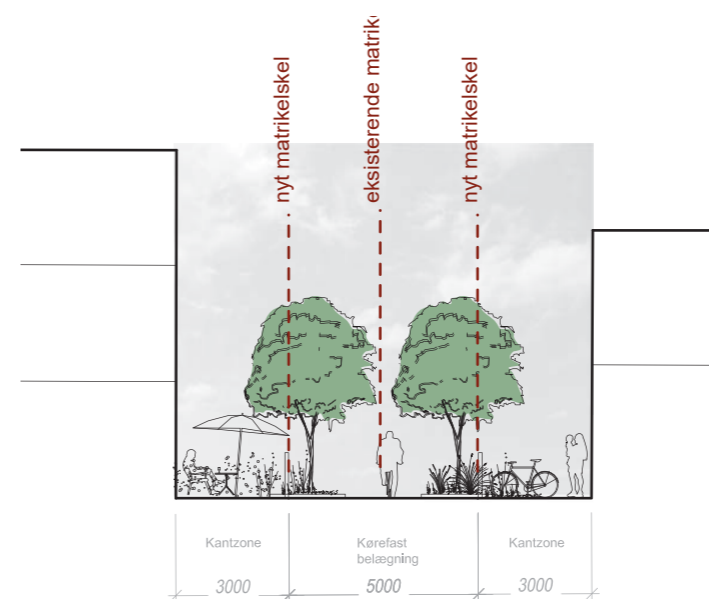
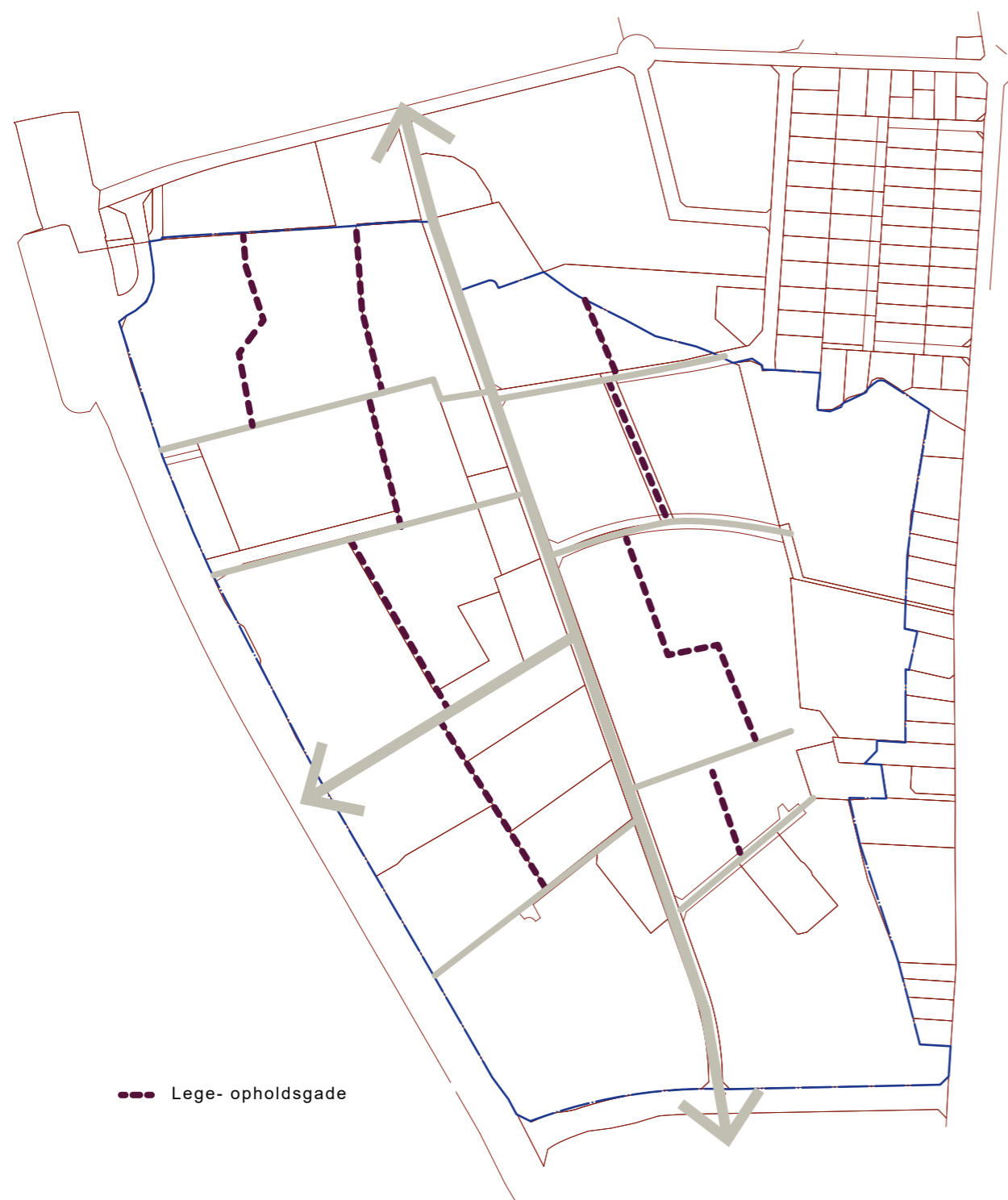


Forslag til fremtidig udformning af tværvæg som lokal boliggade type A



## Trafik og Parkering/ Lege-opholdsgade

De mindre stier er for bløde trafikanter og kan virke som brandveje.  
Her er tempoet helt nede og der er mulighed for leg og ophold.



Ved lege-opholdsgader afgives fx. 2,5m fra hvert matrikel



## Trafik og Parkering/ Lege-opholdsgade

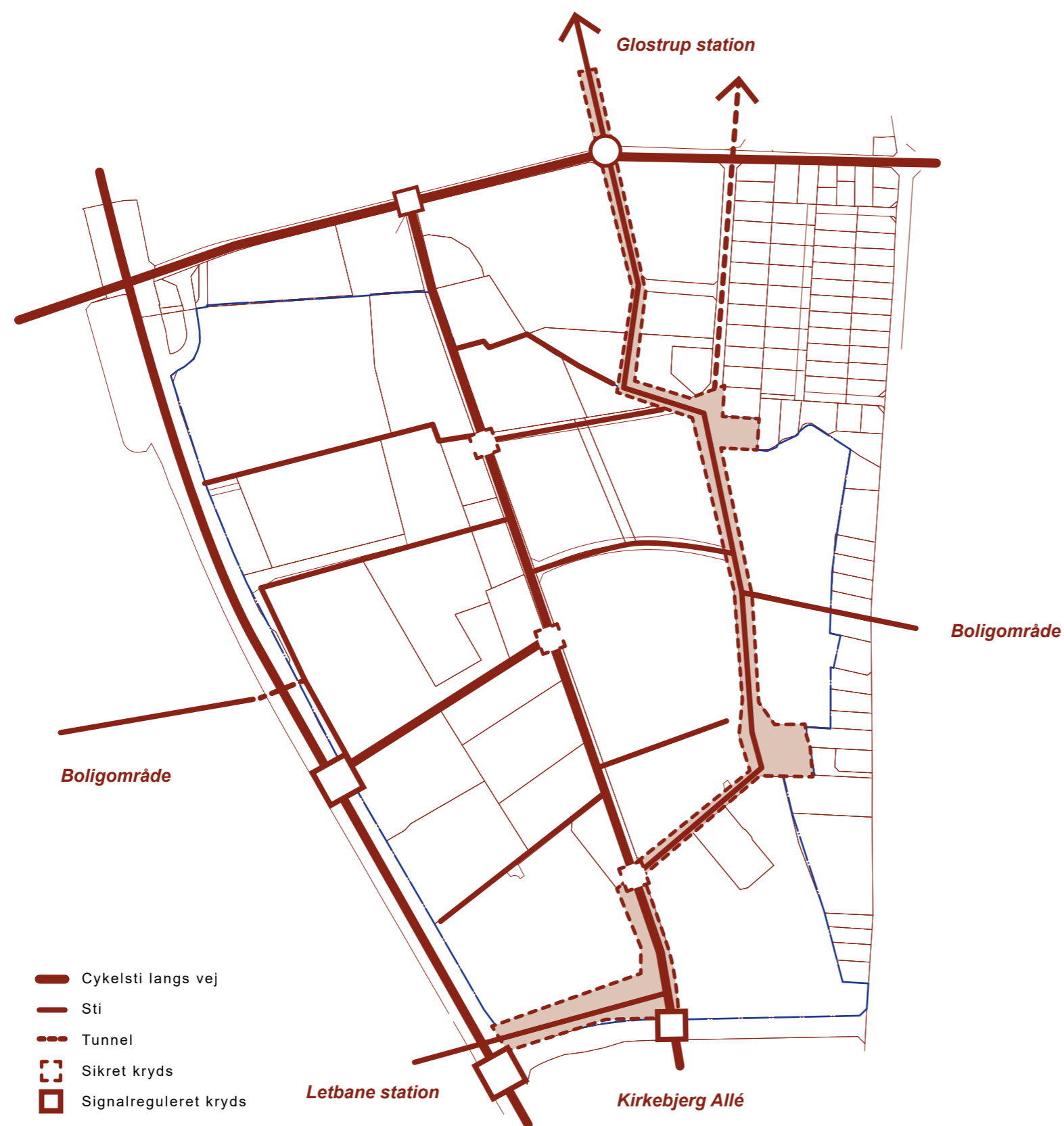


## Trafik og Parkering/ Trafiksikkerhed

Trafiksikkerhed er grundlæggende en del af udviklingsplanen i Kirkebjerg.

De overordnede principper er formuleret her som en del af udviklingsplanen, men skal revideres når den konkrete udformning skal konkretiseres:

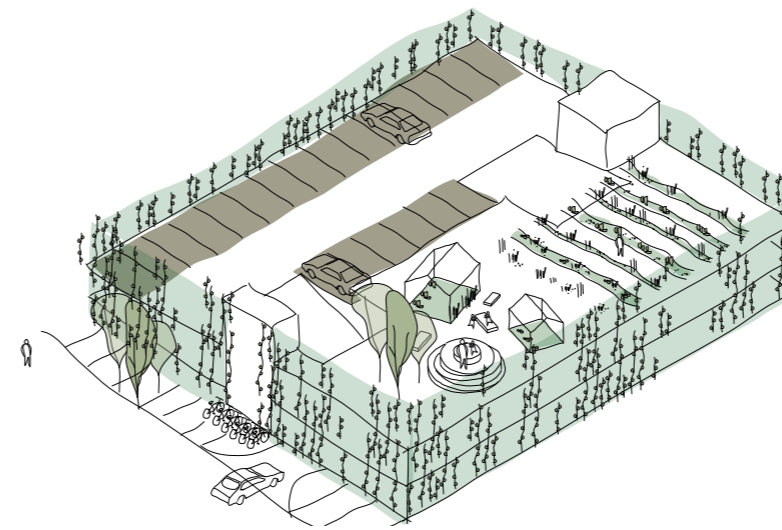
- Som udgangspunkt er alle interne kryds udformet som T-kryds hvilket forbedrer sikkerheden.
- Alle store kryds er enten sikret eller signalreguleret.
- Der er en klar overskuelig trafikal struktur i området.
- Belysning og oversigtsforhold i kryds skal indtænkes i den fysiske udformning.



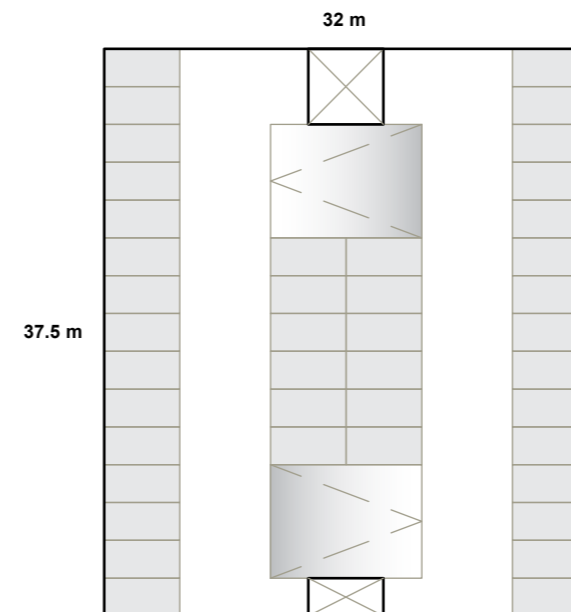
## Trafik og Parkering/ Parkeringshuse



Principiell placering af P-huse. Dette skal justeres ifm byggeprojekter



Eksempel på phus med grøn facade og taghave



Eksempel på phus opbygning

Parkeringsstrategien tager udgangspunkt i at der kan etableres P-huse i området, disse suppleres med terrænparkering i udvalgte lommer eller langs vejene.

Det anbefales, at P-husene placeres spredt i området med max gangafstand på ca. 50-75 meter. P-husene skal være små, kompakte, veldesignede og smukke i en skala som passer til det øvrige byggeri. De kan være multifunktionelle fx med plads til ophold, sport, dyrkningshaver og begrønning, affaldshåndtering mv.

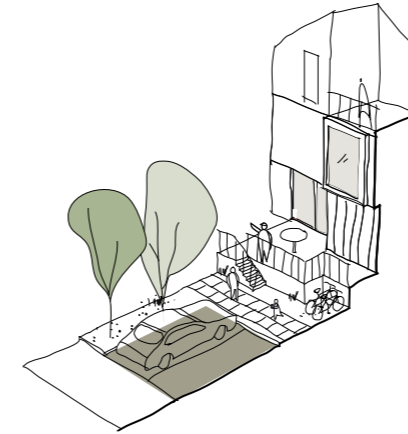
Anlæg af p-huse er ikke et krav for grundejere. Parkering der ikke skal være på terræn kan også placeres i en p-kælder eller lignende.

P-norm for området tager udgangspunkt i kommunens gældende regler:

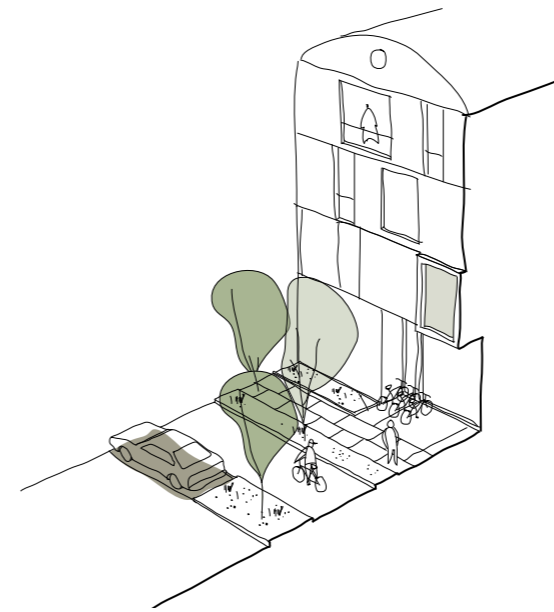
- Bolig (etage) – 1 plads per bolig
- Bolig (tæt-lav) – 1,5 plads per bolig
- Detailhandel – 1 plads per 25 m<sup>2</sup>

Udviklingsplanen arbejder med, at så meget som muligt af parkeringen fjernes fra terræn. Det betyder at ved stigende tætheder øges kravene til at parkering fjernes fra terræn. Ved bebyggelsestætheder på 100 eller derunder skal 60% af parkering placeres i konstruktion. Ved bebyggelsestætheder over 100 skal der, for den del der overstiger 100 anlægges 70% af parkering i konstruktion.

## Trafik og Parkering/ Parkering på terræn



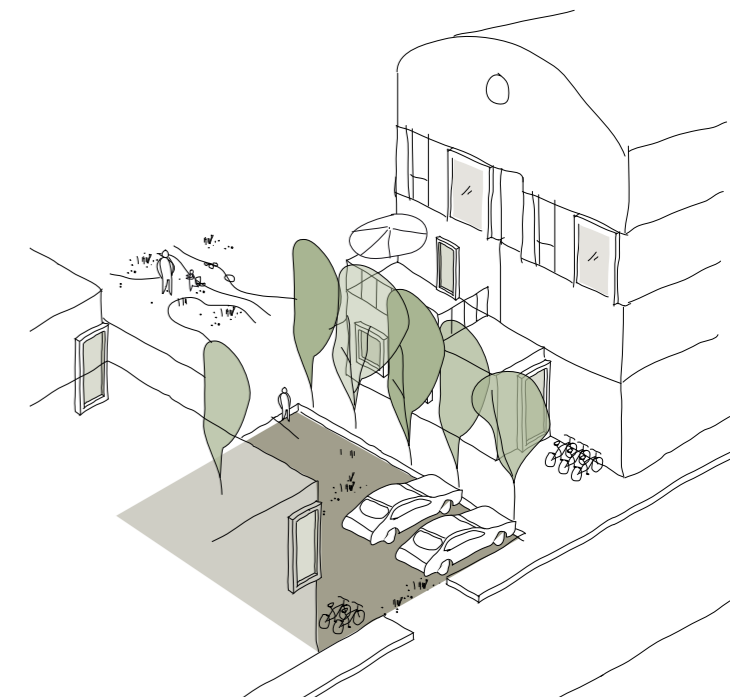
Parkering vinkelret eller skråt på vej, som kan være i mindre lommer langs de tværgående boligveje



Parkering langs vej som fx. ved Kirkebjerg Parkvej

Parkering på terræn kan foregå i udvalgte lommer eller langs vejene i en høj grad af grøn udformning. På den måde opnås en variation i parkeringsmuligheder så de parkerede biler indgår i begrønningen.

Langs de tværgående boligveje parkeres biler på langs, så man får nogle smalle vejrum. Hvor der er mulighed kan der laves skrå eller vinkelret parkering, dog aldrig overfor hinanden.



Mindre grøn p-lomme med plads til 10 biler



# Landskab og Byrum

# Landskab og Byrum/ Udpegning af grønne strukturer til bevaring

Kirkebjerg området fremstår idag relativt grønt. Mange matrikelskel er blevet plantet til igennem årene hvilket har resulteret i store grønne læhegn der definerer en stor del af området.

Det er en udfordring at bevare alt beplantning, men som udgangspunkt forsøges her at udpege de vigtigste strukturer.

## Søen

Den eksisterende Mudille's Sø er et vigtigt grønt og blåt åndehul og kan med den foreslåede hovedforbindelse blive et centralt grønt byrum for bydelen.

## Læhegn

De største læhegn foreslås bevaret så de kan blive en del af den fremtidige grønne struktur og danne en grøn rygrad for de nye forbindelser igennem området.

## Grønne volumner

Ved Glosemosevej står store trævolumner, rundt om Mudille's Sø samt langs matrikelskel mod villakvarteret i øst.

Disse foreslås så vidt muligt bevaret til at skabe grøn struktur med volumen fra dag 1.



1. Den grønne trekant idag



2. Området ved søen idag

# Landskab og Byrum/ Grønne forbindelser og små grønne lommer

Alle matrikler i Kirkebjerg er privatejede, dette sætter sine begrænsninger for udviklingen af en grøn struktur.

Hovedgrebet for den grønne struktur tager udgangspunkt i de eksisterende læhegn og grønne lommer, der er opstået over lang tid.

## Allé

Kirkebjerg Parkvej udvikles til en grøn allé som primær vejforbindelse igennem området.

## Læhegn

Vi ønsker så vidt muligt at bevare og videreudvikle de grønne læhegn så vejrum og forbindelser får en stærk grøn identitet.

## Grøn stiforbindelse

Fra den fremtidige letbanestation og op til Glostrup station foreslås en grøn hovedstiforbindelse for de bløde trafikanter. Her kan man bevæge sig i grønne omgivelser væk fra de store infrastrukturer, og komme trygt til station, skole eller institution.

## Grønne parkrum

Ved ankomstpladsen i nord samt ved søen foreslås grønne parkrum der kan have plads til ophold og aktiviteter.

## Grønne lommeparker

Ved de tværgående boligveje, og så vidt muligt foran phuse kan placeres små grønne lommeparker der kan indgå som en del af friarealet.

Her skabes små lommer til ophold og mulig for uformel idræt.



Eksempel på Allé



Eksempel på læhegn i matrikelskel



Eksempel på grøn stiforbindelse

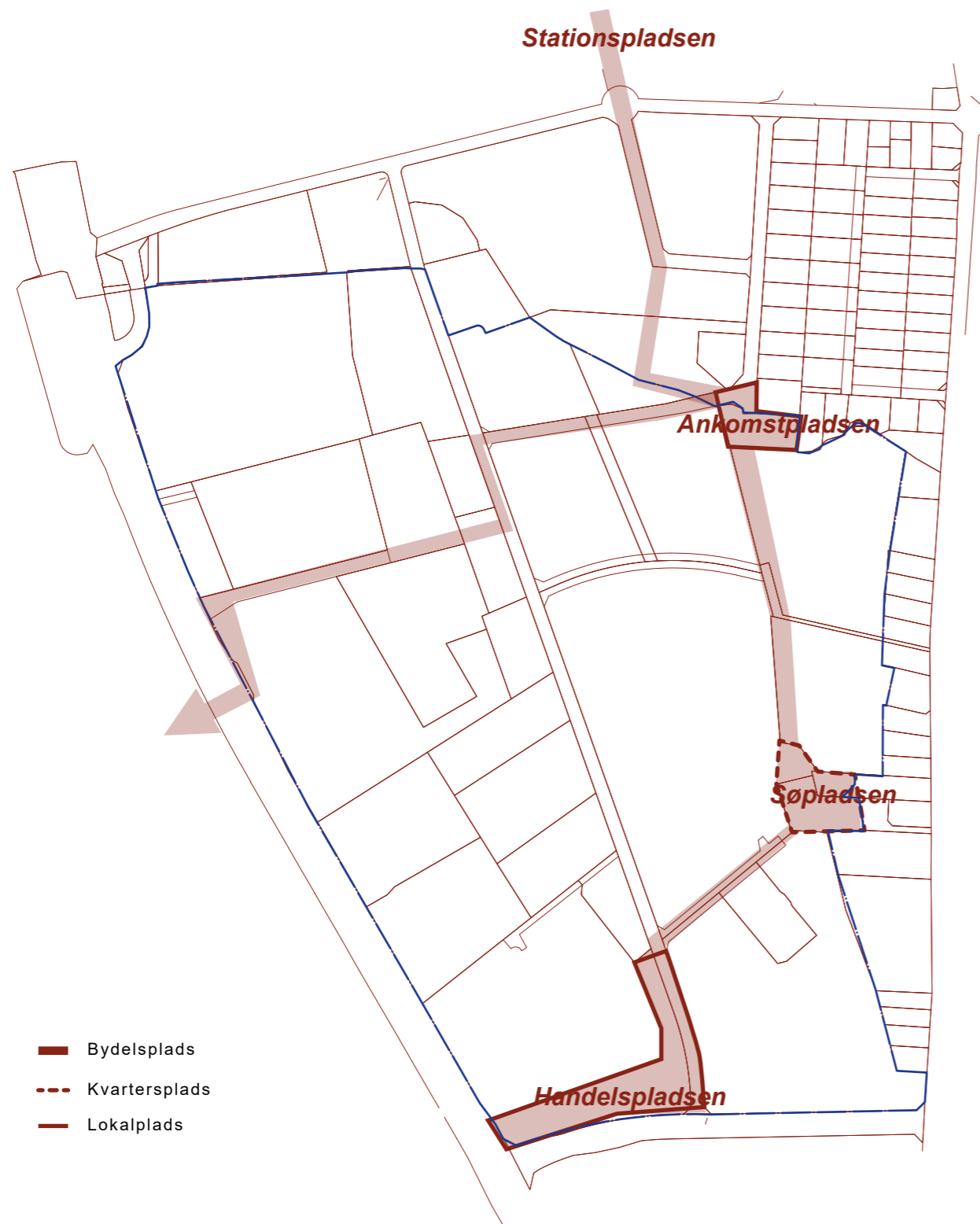


Eksempel på grønne parkrum



Eksempel på lommepark med sport

## Landskab og Byrum/ Byrumshierarki



Hovedtiltagene i udviklingsplanen består i at hovedforbindelser, samt byrum tilsammen bliver mødestederne for alle bydelens borgere.

Det manglende hierarki og centrale mødesteder som området idag mangler, bliver på denne måde lagt sammen i et klart byrumshierarki hvor gaderum og byrum tilsammen skaber rammen om byens liv.

De nye stier giver mulighed for ophold, og gør samtidig hovedforbindelsen til et attraktivt hovedstrøg at bevæge sig langs.

Overordnet beskrives de forskellige byrums karakter og funktioner herunder.

### Handelspladsen - Bydelsplads

Dette er bydelspladsen hvor den fremtidige letbanestation vil ligge på den anden side af Sdr. Ringvej. Det eksisterende handelscenter åbnes op til hovedforbindelsen.

### Søpladsen - Kvarterplads

Ved den eksisterende sø kan det grønne udvikles så dette bliver bydelens store grønne åndehul.

Der kan være træbrygger til ophold ved vandkanten og hovedstiforbindelsen går lige forbi hvilket giver fornemmelsen af aktivitet.

### Ankomstpladsen - Lokalplads

Dette er ankomsten til området fra nord, der er mange eksterende træer og pladsen tænkes med et meget grønt udtryk der både kan få liv af forbipasserende samt børn der leger.

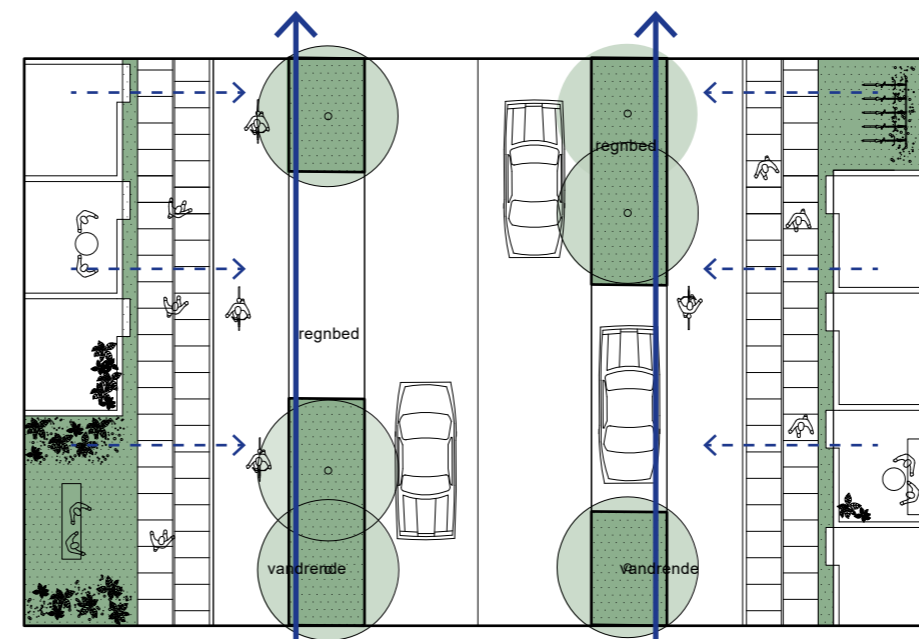
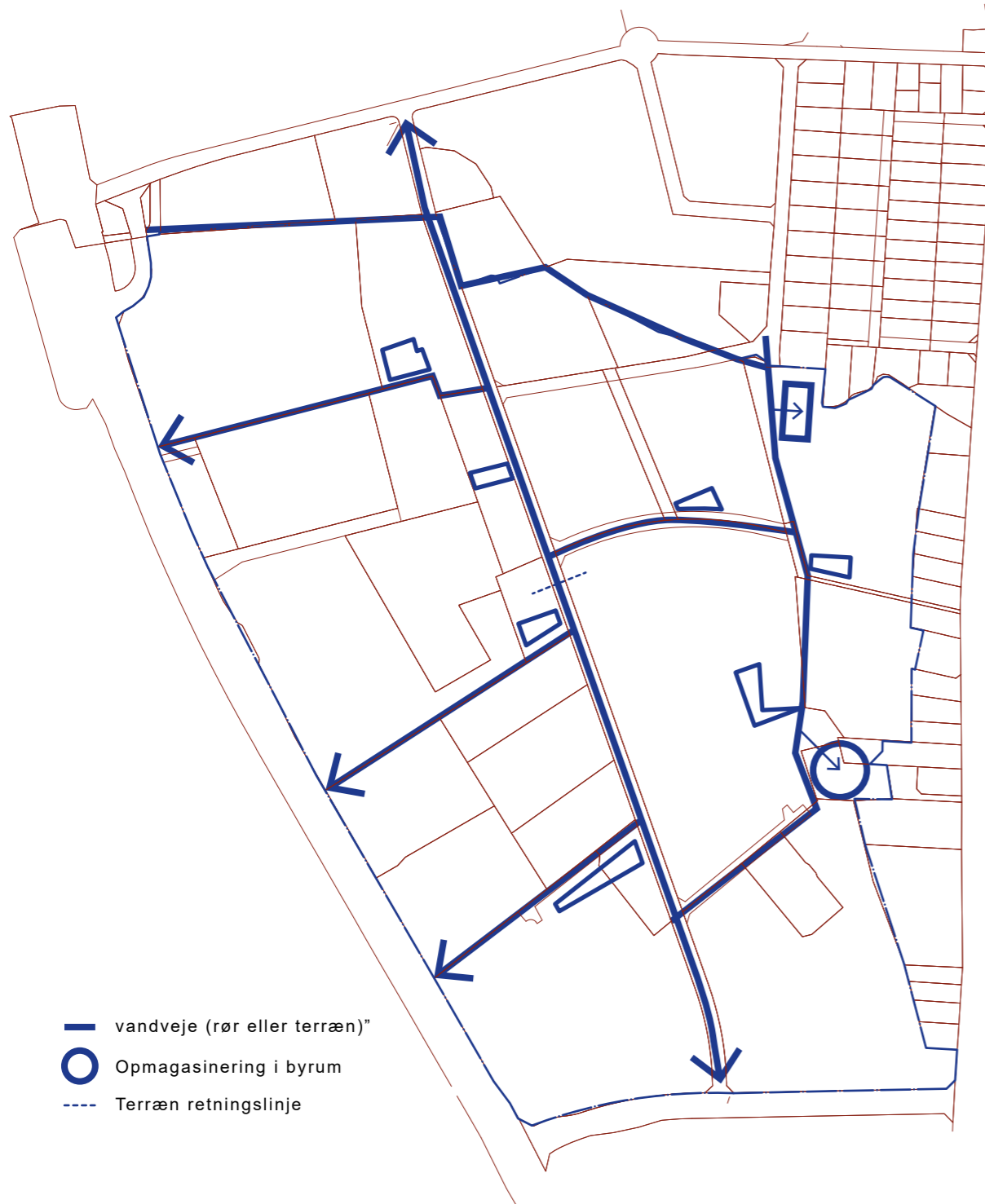


Søpladsen



**Miljø**

# Miljø/ Blå struktur



Princip for afledning af regnvand langs Kirkebjerg Parkvej 1:200

Det overordnede princip er at udnytte regnvandet rekreativt. Vandvejene følger veje og stier i udviklingsområdet. I takt med byomdannelsen skal området overgå til separatkloakering. Regnvandet skal håndteres på egen matrikel. Retningslinier for hvor stor en andel af regnvand, der må afledes til kloak fremgår af Brøndby Kommunes Spildevandsplan. Det betyder, at hver matrikel skal have lokal håndtering af regnvand enten i form af at genbruge regnvand eller i form af overfladeløsninger, da jorden flere steder er forurenset.

Referencefotos viser lignende løsninger fra etablerede klimaprojekter."



Bluespot kort over Kirkebjerg



# Miljø/ Støj



Vejstøj i by 1.5 m



Vejstøj i by 4 m



Vejstøj i by nat 1.5 m



Vejstøj i bynat 4 m

De vedlagte støjkort angiver støjproblematikken fra de omkringliggende veje.

De fremtidige boliger skal indtænke støj i facadeudformningen, især langs Sdr. Ringvej. Her påtænkes også at placere større P-huse til at skærme for støjen, samt at tillade en højere bebyggelse op til 6-7 etager.

Da området stadig er aktivt erhvervsområde skal støj fra virksomheder også håndteres løbende. Det vil sige at, den, der byudvikler til følsom anvendelse ved siden af en virksomhed, er ansvarlig for at håndtere evt. støjproblemer fra virksomheden.



eksempel på grøn støjskærm til udearealer



eksempel på grøn støjskærm til udearealer



eksempel på boligblok der skærmer for støj

