



BRØNDBY KOMMUNE

HELHEDSPLAN

PRIORPARKEN OG VIBEHOLM

Kommuneplantillæg nr. 1 til Kommuneplan 2009-2021



INDHOLD

FORORD

- 4 Forord af Ib Terp

INDLEDNING

- 6 Formål med helhedsplanen
- 8 Baggrund
- 11 Læsevejledning

HELHEDSPLANEN

- 12 Helhedsplanen
- 16 Stationsområdet
- 20 Priorparken øst
- 22 Boulevarden
- 24 Priorparken vest
- 26 Motorvejssløjferne
- 28 Byrum
- 38 Trafikstruktur

KOMMUNEPLANTILLÆG NR. 1 TIL KOMMUNEPLAN 2009-2021

- 44 Priorparken og Vibeholm - rammeområde 211
- 44 Generelle rammebestemmelser
- 47 Priorparken og Vibeholm - rammer og rammekort

FORHOLD TIL ANDEN LOVGIVNING OG PLANLÆGNING

- 52 Regionplan 2005
- 52 Fingerplan 2007
- 54 Kommuneplan 2009-2021
- 55 Spildevandsplan 2010
- 55 Gældende lokalplaner
- 56 Gældende rammer i Kommuneplan 2009-2021

REALISERING

- 58 Forudsætninger
- 58 Kommunens rolle
- 59 Delområder og rækkefølge
- 59 Realisering gennem samarbejde
- 60 Grønne områder og parkering
- 60 Udbygningsaftaler
- 60 Privatretlige aftaler
- 60 Erhvervelse af arealer
- 61 Åbning af Priorparken

BILAG

- 62 Bilag 1 - Området historisk og i dag
- 64 Bilag 2 - Miljørapport
- 74 Bilag 3 - Processen
- 76 Bilag 4 - Inspirationskatalog
- 95 Bilag 5 - Litteraturliste

FORORD

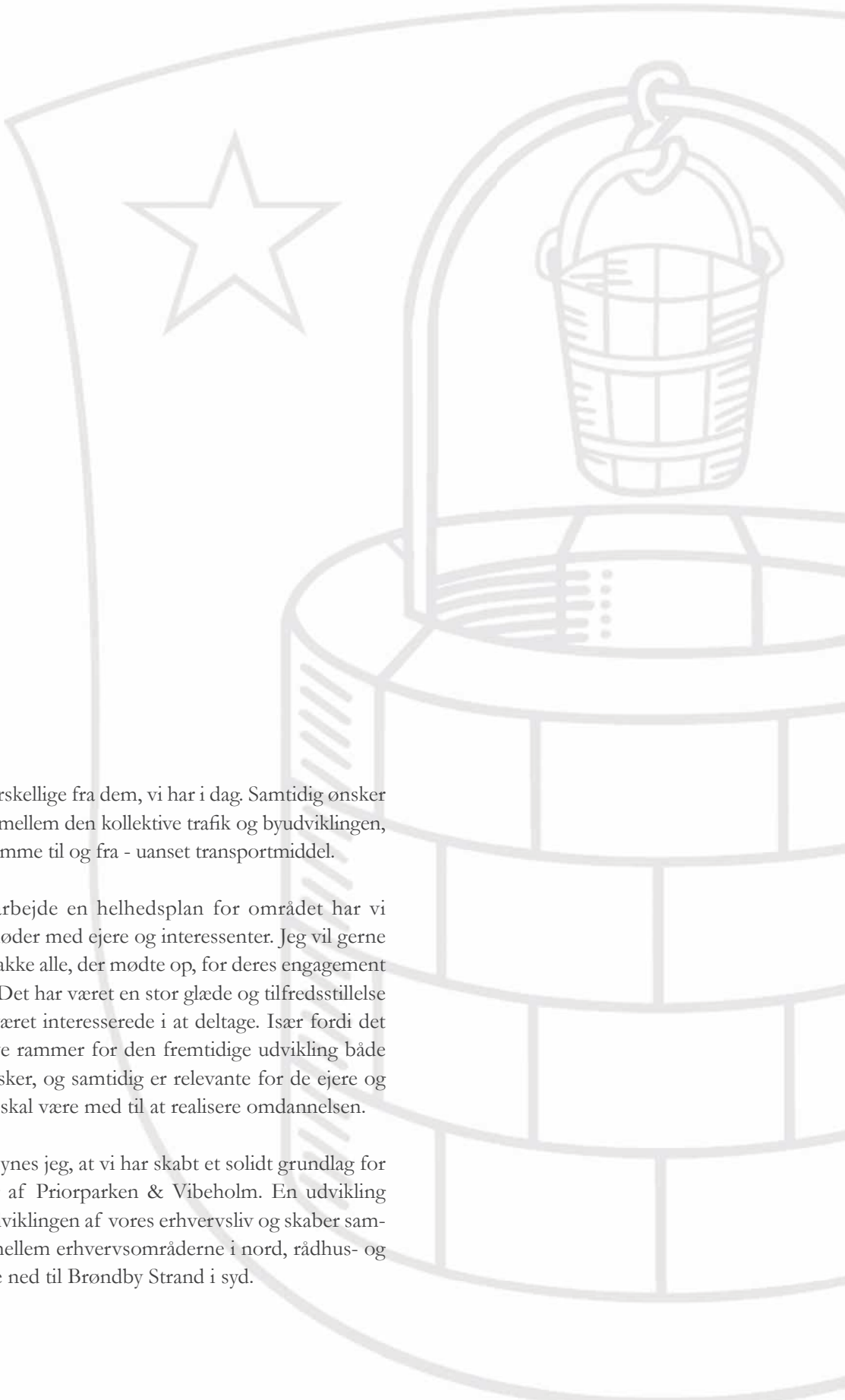


Priorparken & Vibeholm erhvervsområde står foran en gennemgribende modernisering og omdannelse for at kunne leve op til de krav, der stilles til erhvervsområder i fremtiden. Områderne har en fantastisk god beliggenhed i forhold til vejnet og bane, og rigtig mange muligheder for omdannelse og udvikling.

Sådan har det været lige siden H.P. Prior, der har lagt navn til området, anlagde Nordisk Kabel & Tråd (NKT). I midten af 1950'erne købte NKT gården Vibeholm og anlagde en moderne produktion der. Da NKT flyttede produktionen i midten af 1990'erne, rykkede nye virksomheder ind. Området har således været i konstant udvikling for at leve op til tidens krav. Denne helhedsplan for Priorparken & Vibeholm er udtryk for Brøndby Kommunes ønske om en god og fremsynet omdannelse, der kan imødekomme de mange ønsker fra nuværende og kommende virksomheder i området.

Vestegnskommunernes, og dermed også Brøndbys erhvervsområder, står over for forandringer, hvor vi ser en tendens til, at de traditionelle produktionsvirksomheder flytter længere væk fra hovedstadsområdet, mens virksomheder med en stor andel af kontorer, videnserhverv og moderne produktionserhverv finder det attraktivt at flytte til Brøndby Kommune. Det er især den gode placering, der trækker.

Brøndby Kommune ønsker, at Priorparken & Vibeholm bliver omdannet til et attraktivt og levende erhvervsområde med en ny Priorparken Station som det naturlige omdrejningspunkt for udviklingen. Vi ønsker at udnytte de muligheder for vækst, som et centralt placeret erhvervsområde i Hovedstadsområdet rummer. Det vil vi ved at skabe et aktivt og velfungerende område med blandede funktioner og mange nye



arbejdspladser, som er forskellige fra dem, vi har i dag. Samtidig ønsker vi at skabe sammenhæng mellem den kollektive trafik og byudviklingen, så området bliver let at komme til og fra - uanset transportmiddel.

I processen med at udarbejde en helhedsplan for området har vi afholdt en række dialogmøder med ejere og interessenter. Jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke alle, der mødte op, for deres engagement i og bidrag til processen. Det har været en stor glæde og tilfredsstillelse for os, at så mange har været interesserede i at deltage. Især fordi det er vigtigt for os, at de nye rammer for den fremtidige udvikling både afspejler kommunens ønsker, og samtidig er relevante for de ejere og investorer i området, der skal være med til at realisere omdannelsen.

Med denne helhedsplan synes jeg, at vi har skabt et solidt grundlag for den fremtidige udvikling af Priorparken & Vibeholm. En udvikling som både understøtter udviklingen af vores erhvervsliv og skaber sammenhæng i kommunen mellem erhvervsområderne i nord, rådhus- og stadionområdet og videre ned til Brøndby Strand i syd.

Ib Terp
Borgmester

FORMÅL MED HELHEDSPLANEN

Priorparken & Vibeholm skal omdannes og forskønnes til et område for kontor- og serviceerhverv. Nogle af de eksisterende transport- og industrivirksomheder i Priorparken vil dog blive bevaret. De eksisterende bygninger vil blive renoveret og omdannet til nye formål og der vil blive bygget nyt.

Vision for området

“Priorparken & Vibeholm skal være en attraktiv og levende bydel. Den nye Priorparken Station er omdrejningspunktet for udviklingen, hvor de blandede funktioner og den gode tilgængelighed skaber en aktiv by for de, der skal bruge området og arbejde her”.

Priorparken & Vibeholms erhvervsområde bruges i dag til lager-, logistik/transport-, produktions- og håndværksvirksomheder med tilhørende administration. Gennem de senere år har investorer vist stor interesse for at udnytte områdets centrale beliggenhed i regionen til andre formål end der er mulighed for i dag. I harmoni med Fingerplanens intentioner med et stationsnært område har det især været virksomheder med mange kontorarbejdspladser, også kaldet arbejdskraftintensive erhverv, der har vist deres store interesse.

Brøndby Kommune arbejder aktivt for at fremme beslutningen om en ny S-togstation i området, idet en station er forudsætningen for at det fulde plangrundlag kan realiseres. Tilsammen vil de to områder udgøre et bæredygtigt og dynamisk bymiljø med Priorparken Station som omdrejningspunkt. Kommunen arbejder ligeledes for en direkte tilslutning til Motorring 3, da det vurderes at være en forudsætning for en tilfredsstillende trafikafvikling, hvis der skal ske en fuld udbygning af området. Erhvervsparken Priorparken, der i dag er hegnet ind, vil desuden blive åbnet, så de to erhvervsområder er med til at binde Brøndby Kommune sammen fra Vibeholm i nord til Brøndby Strand i syd.

Der er særligt fokus på det attraktive område omkring den forventede nye station. Her vil blive bygget tæt for at sikre en høj udnyttelse med mange arbejdspladser tæt ved stationen. Velindrettede stationsforpladser både syd og nord for banen skal medvirke til, at hele området bliver attraktivt for virksomheder og deres ansatte, som får nem adgang til kollektiv trafik.

Fremtidens erhvervsområde vil få en varieret og fleksibel udnyttelse.

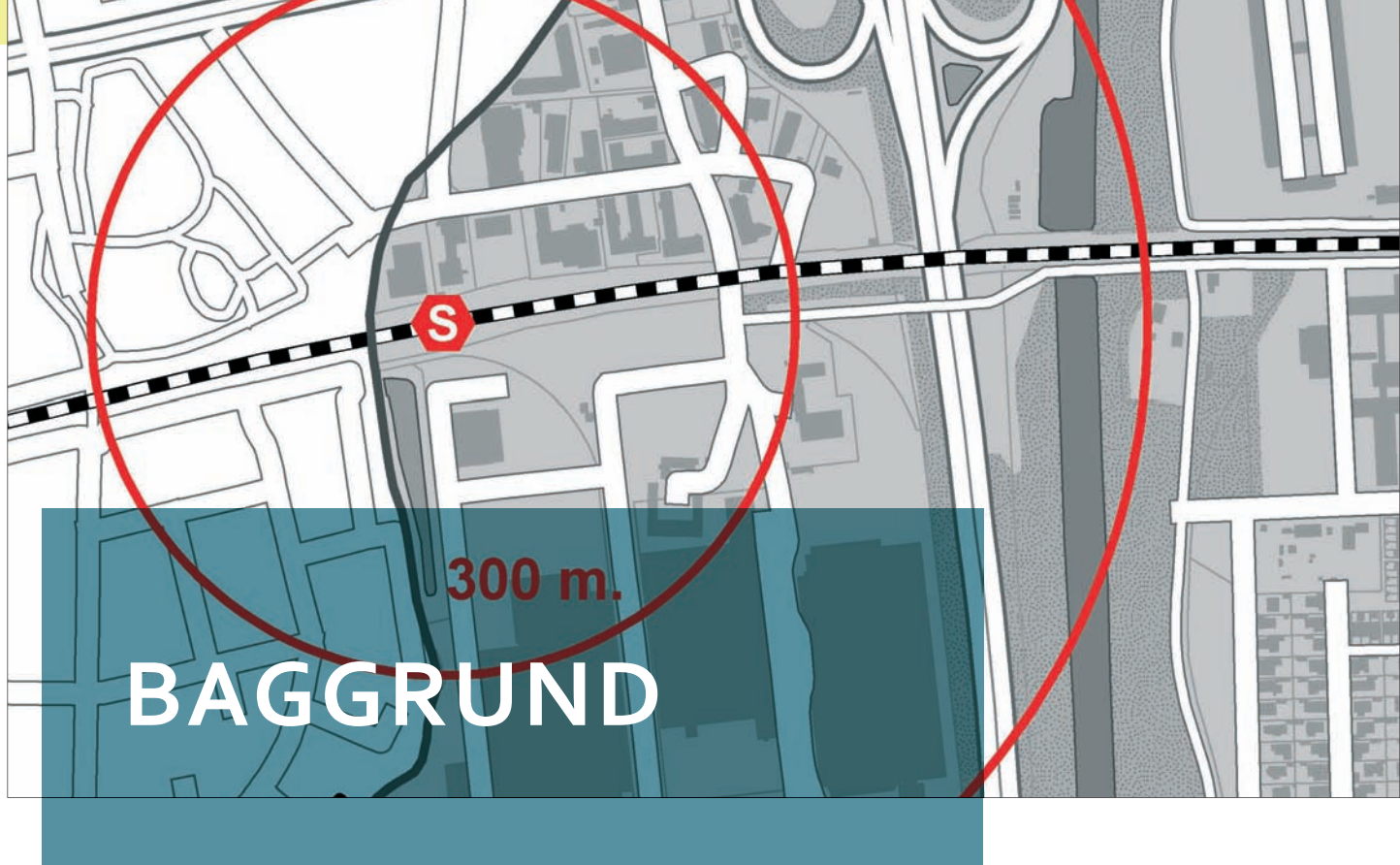


Der er særligt fokus på det attraktive område omkring den forventede nye station. Her vil blive bygget tæt for at sikre en høj udnyttelse med mange arbejdspladser tæt ved stationen.

Den nordlige del af erhvervsområdet ved Priorparken Station, der har direkte adgang fra stationen, vil være en moderne bydel med intensive kontor- og serviceerhverv. I den østlige del af området ud mod Motorring 3 vil der som i dag være transport- og lagervirksomheder, men der vil også være mulighed for at bruge området til kultur og idræt med tilhørende funktioner, så som sportsfaciliteter, café og idrætshotel. I den vestlige del af området og gradvist mod syd falder bebyggelsesprocenten, så der sikres en god overgang til det eksisterende boligområde vest for Priorparken.

Særligt i den sydlige del af Priorparken vil mulighed for kultur- og sportsaktiviteter være med til at sikre en forbindelse til stadionområdet umiddelbart syd for Priorparken. Ønsket er, at Priorparken & Vibeholm i sin helhed bliver en attraktiv og levende bydel med aktivitet og liv på forskellige tidspunkter af døgnet – bl.a. gennem en fleksibel udnyttelse af området med mange blandede funktioner, samtidig med at man bevarer Priorparkens karakterfulde bebyggelse med de store bygninger og brede veje.

God tilgængelighed i området sikres ved etablering af en ny tunnel under banen i forlængelse af Tavleholmsvej. Desuden skal tilgængeligheden øges ved at indhegningen omkring Priorparken afvikles. Ved at bevare den brede boulevard, der går tværs gennem Priorparken fra nord til syd som et bærende element med et grønt og rekreativt islæt, understreges Priorparkens særlige identitet og der skabes et hovedstrøg for de mange mennesker, der til fods, på cykel eller i bil enten har et ærinde eller blot passerer gennem området på vej til for eksempel rådhuset eller stadionområdet.



Priorparken & Vibeholm er et ældre erhvervsområde med en central placering i Hovedstadsområdet. Området er stationsnært og understøtter dermed Fingerplanens intention om, at hovedstadsområdets konkurrenceevne og fortsatte vækst skal styrkes gennem miljørigtig placering af virksomheder.

I Fingerplanen ønsker man blandt andet at udvikle de stationsnære områder. Fornyelse og omdannelse af ældre erhvervsområder kan begrænse udlæg af erhvervsarealer på 'ny' jord og samtidig sikre fortsat vækst i regionen. Fingerplanen åbner mulighed for, at der kan ske en intensiveret udnyttelse af områderne omkring en eventuel, kommende ny station ved Priorparken. Miljøministeriet har lagt op til, at Brøndby Kommune skal tilvejebringe et plangrundlag, der kan understøtte etableringen af en ny S-togstation.

Tendenser i erhvervsudviklingen på Vestegnen viser, at andelen af de traditionelle industrierhverv over tid reduceres, og at andelen af service- og administrationserhverv øges.

Vestegnens nuværende styrkepositioner er transport og logistik, hvilket er drevet af den gode beliggenhed; tæt på Hovedstaden og med veludbygget infrastruktur og let adgang til de store færdselsårer. Endvidere er der flere erhvervsområder som kan rumme håndværksvirksomheder og servicevirksomheder. Herudover er der flere stationsnære erhvervs-

områder på Vestegnen, som rummer udviklingsmuligheder i forhold til at skabe attraktive bydele med kontor- og serviceerhverv. Det er i denne sammenhæng at omdannelsen af Priorparken & Vibeholm har sin berettigelse og styrke.

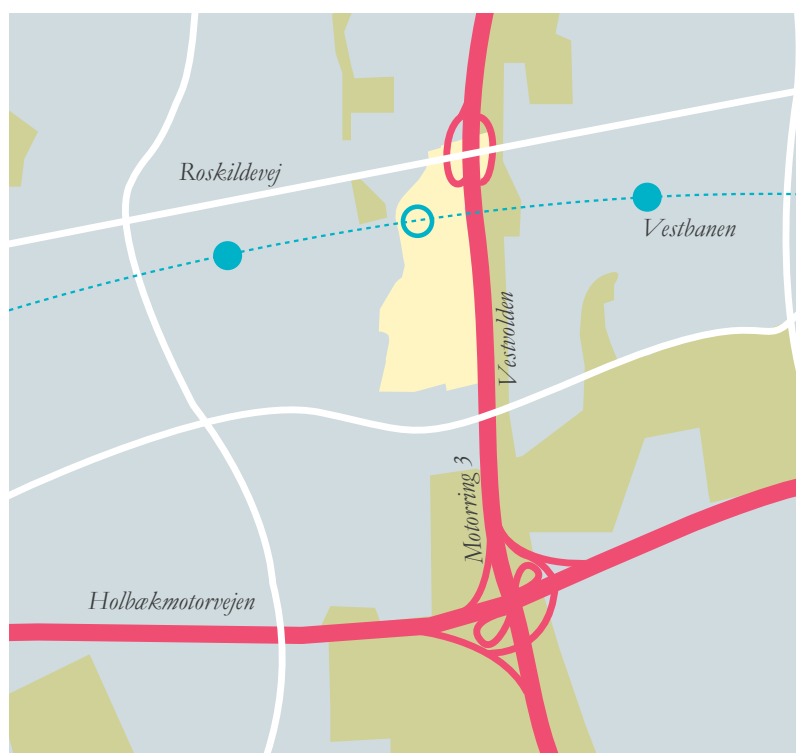
INFRASTRUKTUR

Der planlægges for en ny station i området, og de gode adgangsmuligheder med S-tog og motorvejsforbindelse vil gøre det nemt for virksomhederne at have deres materiale- og varetransport til og fra området, ligesom det vil være let for medarbejdere og kunder at nå området. En kommende højklasset trafikforbindelse, som for eksempel en letbane, mellem Glostrup/Brøndby og Lyngby vil fungere som ringforbindelse og supplere S-togsnettet og forbindelsen mellem København og Roskilde.

Cyklister vil have gode muligheder for at pendle til området, som vil have en god tilgængelighed, når Priorparken er blevet åbnet og den eksisterende viadukt under banen er blevet til en passage for fodgængere og cyklister. Den regionale cykelrute løber umiddelbart syd for banen, og det er således let at komme videre til de gode stiforbindelser i området. Der er mange veje med cykelstier til området. Særligt Vestvolden, der løber helt fra Hvidovre til Utterslev mose, er en stor attraktion, hvor man kan cykle i naturskønne og historiske omgivelser.



Det rekreative stiforløb ved Vestvolden



- Priorparken & Vibeholm
- S-togstation - Glostrup og Brøndbyøster
- S-togstation - Priorparken

Priorparken & Vibeholm er centralt placeret i forhold til motorvej og S-tog.

PRIORPARKEN & VIBEHOLM - EN INTEGRERET BYDEL I BRØNDBY

Priorparken & Vibeholm er en del af en ny hovedstruktur, der er beskrevet i Kommuneplan 2009 for Brøndby Kommune. Planen skal sikre, at Brøndby Kommune fremstår og opleves som én sammenhængende by. Udviklingen af stadionområdet og byudviklingen i Brøndby Strand Centrum samt Priorparken & Vibeholm udgør et sammenhængende udviklingsbånd, der løber langs med Vestvolden og Motorring 3 fra Roskildevej i nord til Brøndby Strand i syd, som binder den nordlige og sydlige del af kommunen sammen. Udviklingsområdet kaldes i kommuneplanen "Det store I".

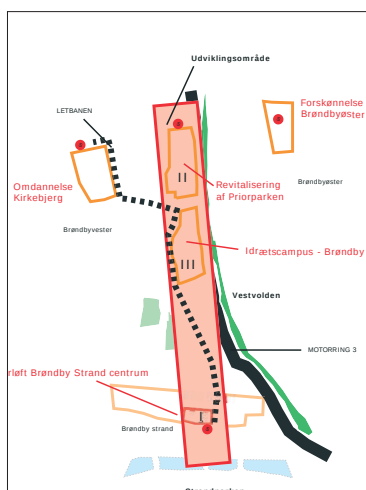
De enkelte bydele skal drage nytte af hinanden og samtidig bidrage til at fremme en sammenhængende og tæt by, som er tilgængelig og bæredygtig. Udviklingsområdet "Det store I" er Brøndby Kommunes bidrag til en ny udviklingsstrategi for hovedstadsområdet – en strategi der viderefører Fingerplan 2007's intention om at udvikle på tværs af byfingrene frem for en fortsat videreudbygning af hovedstadsområdets fingre.

*Diagram over "Det store I".
Visionen om Det Store I er at fremme en sammenhængende og tæt by.*

Til venstre ses den gamle hovedstruktur med de tre adskilte bydele.

I midten ses det store I.

Til højre ses hvordan I'et samler bydelene.



LÆSEVEJLEDNING

HELHEDSPLANENS OPBYGNING

Indledning

I indledningen er formålet med og baggrunden for helhedsplanen præsenteret. Der er gjort rede for, hvorfor det er relevant at omdanne et ældre erhvervsområde som netop Priorparken & Vibeholm i forhold til områdets regionale og lokale placering.

Helhedsplan

Kapitlet indeholder en beskrivelse af området i sin helhed, hvor de i alt 13 rammeområder og deres anvendelsesmuligheder gennemgås. Rammeområderne er delt op i 5 grupper i forhold til deres placering og hvilke anvendelser der lægges op til.

Herefter beskrives de overordnede hensigter og visioner for udviklingen af området med hensyn til byrum, grøn struktur og trafikstruktur. Kapitlet afsluttes med en gennemgang af de infrastrukturelle udbygninger, som en omdannelse forudsætter.

Kommuneplantillæg

Kapitlet indeholder det egentlige kommuneplantillæg, hvor de 13 rammeområder defineres og hvor helhedsplanens berøring med anden lovgivning og planlægning beskrives.

Realisering

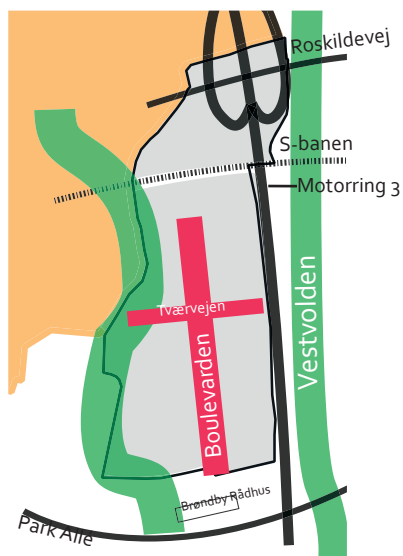
Afslutningsvis beskrives realiseringsfasen og mulighederne for det fremtidige samarbejde mellem kommunen og grundejerne.

Bilag

Bagest i helhedsplanen er bilagene samlet:

- Området historisk og i dag – en beskrivelse
- Miljørapport – beskrivelse af helhedsplanens påvirkning af miljøet
- Processen - en kort beskrivelse af den dialogbaserede interessentinddragelse
- Inspirationskatalog - idéer og muligheder, både af indholdsmæssig og arkitektonisk karakter, der kan bruges af interessenterne i arbejdet med områdets fremtidige udformning og af kommunen i forbindelse med udarbejdelse af lokalplaner

HELHEDSPLANEN



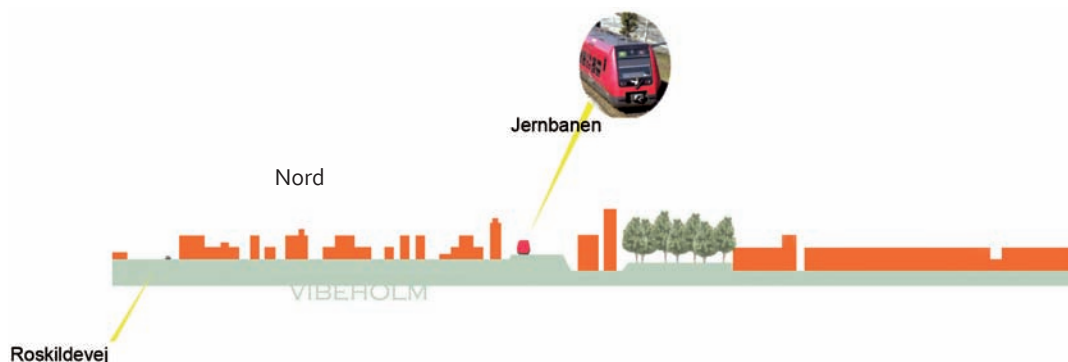
I denne analyseskitse vises omgivelser og de overordnede karakteristiske træk i helhedsplanområdet, nemlig det grønne bælte i den vestlige afgrænsning af området samt Boulevarden og Tværvejen i Priorparken. Syd for den karakteristiske Boulevard ligger Brøndby Rådhus. Øst for området ligger Motorring 3 og Vestvolden, og vest for området er der boligområde. Det gule område viser Glostrup Kommune.

Priorparken & Vibeholm ligger i Brøndby Kommunes nordvestlige hjørne, op mod kommunegrænsen til Glostrup Kommune.

HELHEDSPLANOMRÅDET OG OMGIVELSERNE

Den nordlige del af området, som består af Vibeholm samt motorvejssløjferne og et mindre område nord for Roskildevej, gennemskæres af jernbanen og Roskildevej og støder op til et erhvervsområde i Glostrup Kommune. Syd for banen ligger Priorparken. Langs hele områdets vestlige grænse ligger der boligområder både i Brøndby Kommune og i Glostrup Kommune. Mod øst afgrænses området af Motorring 3 og Vestvolden, og mod syd ligger området op ad Brøndby Rådhus.

Omdannelsesområdet, der samlet dækker et areal på ca. 80 ha, er således centralt placeret i forhold til vejnettet og jernbanen, tæt på villaområder, rådhuset og Brøndby Stadion



BESKRIVELSE AF DELOMRÅDERNE

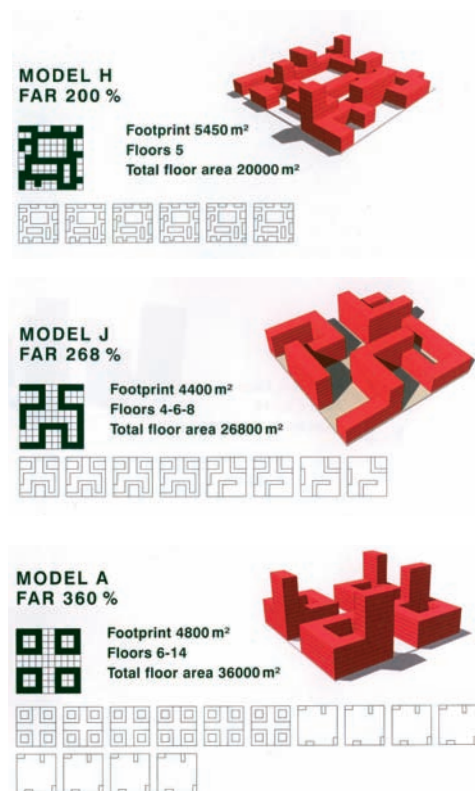
I dag fremstår Priorparken og Vibeholm som to forskellige områder, men med den nye helhedsplan bliver Priorparken og Vibeholm en ny, samlet bydel fortrinsvis for kontor og moderne produktionserhverv, dog med fastholdelse af en mindre del af de eksisterende erhverv.

Kontor og visse mindre moderne produktionserhverv holder sig inden for miljøklasse 1 til 3 hvilket betyder, at området udvikler sig i en mindre miljøbelastende retning. Normalt vil man opfatte produktionsvirksomheder som miljømæssigt problematiske, men i dag findes der en række moderne produktionserhverv, som har en meget ren og støjsvag produktion. Disse virksomheder, som fx kan være højteknologisk produktion, elektronikvirksomheder, bogbinderier, mindre trykkerier og laboratorier, holder sig alle inden for miljøklasse 1 til 3.

Som det kan ses på kortet på næste side, er området delt op i 13 rammeområder, der er afgrænset i forhold til de rammemæssige bestemmelser for de enkelte områder.

Det bliver en forholdsvis tæt og høj bydel, særlig i området omkring den kommende Priorparken Station. Det liv, som de blandede erhvervsfunktioner giver, vil blive understøttet af, at området omkring den kommende Priorparken S-togstation bliver udlagt til lokalcener med mulighed for i alt 3000 m² til butikker, der skal styrke den lokale detailhandel og forsyne lokalområdet med dagligvarer.

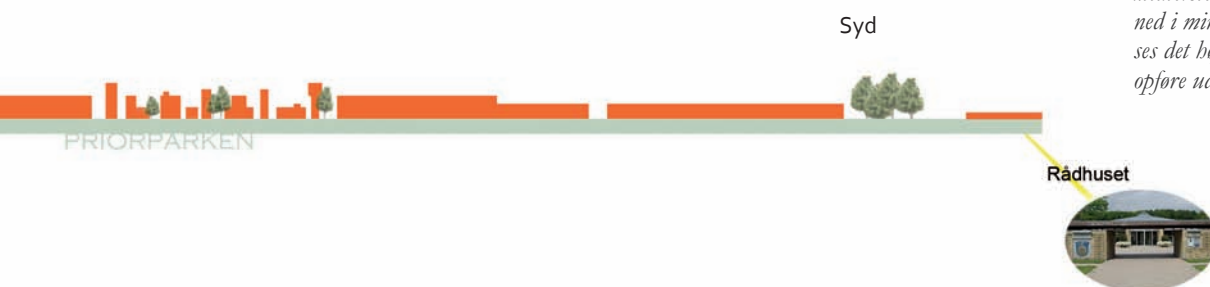
I det stationsnære kerneområde (på side 53 uddybes stationsnærhedsbegrebet), som udgøres af Vibeholmområdet og den nordlige del af Priorparken, vil bebyggelsesprocenten variere fra 150 til 220 procent, højest i området op mod banen. Det vil også være i det stationsnære område, man finder de højeste bygninger i bydelen. Helhedsplanen lægger op til, at der kan opføres højt og markant byggeri som pejlemærker på særligt udvalgte steder.



Eksempler på 3 måder at bygge et areal med en bebyggelsesprocent på 200 – 360 %. Selvom bebyggelsesprocenten er høj, behøver det ikke være på bekostning af friarealer og lysindtag.

*Illustration: Poul Bæk Pedersen
'Bæredygtig Kompakt By'.*

Længdesnit gennem det fremtidige omdannelsesområde. Det ses tydeligt, hvordan strukturen i Vibeholm adskiller sig fra Priorparken, og at der lægges op til at den midterste del af Boulevarden bliver brudt ned i mindre bygningsenheder. Ved banen ses det højhus, der gives mulighed for at opføre ud mod Motorring 3.





Kort, der viser de 13 nye rammeområder i Priorparken & Vibeholm.

I området omkring den karakteristiske Boulevard i Priorparken falder bebyggelsesprocenten jo længere væk fra stationsområdet, man kommer, fra 200 procent til 125 procent i syd nede mod rådhuset.

I området ud mod Motorring 3 vil bebyggelsesprocenten være på mellem 100 og 150, og i den vestlige del af Priorparken ud mod de tilstødende boligområder bliver den eksisterende bebyggelsesprocent på 75 fastholdt. Det grønne bælte, der her udgør grænsen mellem boliger og erhverv, bliver fastholdt for at give en blød overgang.

I motorvejssløjferne, der udgør den nordlige del af helhedsplanområdet, vil de nuværende bebyggelsesprocenter blive fastholdt og funktioner i sløjferne vil være engroshandel, kontor, lagerhotel samt hotel uden konference- og kursusfaciliteter, som ikke genererer megen trafik. Desuden fastholdes anvendelsen til butikker med særligt pladskrævende varegrupper. Området nord for Roskildevej, hvor Hotel Scandic ligger, vil få en bebyggelsesprocent på 75 og desuden fortsat have anvendelse til hotel udover de ovenfor nævnte anvendelser.

FÆLLES ANLÆG

For at sikre en bedre udnyttelse af arealerne, både på egen ejendom og i det samlede omdannelsesområde, lægger helhedsplanen op til, at der skal etableres fælles parkeringsanlæg og fælles grønne, rekreative anlæg til ophold for ansatte.

Det er tanken, at der i takt med det stigende parkeringsbehov skal etableres i alt 9 parkeringshuse med plads til hver 500 biler på 7 udpegede arealer i omdannelsesområdet, svarende til 75 % af parkeringsbehovet ved en fuld udbygning. De resterende 25 % af parkeringen etableres på egen ejendom. På denne måde sikres parkeringsbehovet i området dækket, samtidig med at den interne trafik minimeres. Principperne er nærmere beskrevet i afsnittet om trafikstruktur under parkeringsforhold.

Med hensyn til den grønne struktur udlægges 5 arealer til rekreative fællesanlæg. Desuden skal der udlægges rekreativt areal til udendørs ophold for ansatte, svarende til 15 % af den enkelte ejendoms størrelse. Hvis en ejer alternativt vælger at gå sammen med naboer om etablering af fælles grønne rekreative anlæg, skal ejeren kun anlægge 5 % af grundens størrelse på egen ejendom til udendørs ophold, samt et areal, ligeledes svarende til 5 % af grundens størrelse, til det fælles anlæg. Fællesanlægget skal indrettes til rekreativt ophold og placeres, så de ansatte har nem og hurtig adgang til det. På denne måde bliver det lettere at opnå en høj kvalitet af byrummet samtidig med en mere intensiv udnyttelse, der vil tilføre området mere liv.

BÆREDYGTIGHED

For at fremme en bæredygtig byudvikling og byomdannelse skal det sikres, at bæredygtighed indtænkes allerede fra starten i projekterne. Det kan fx være lavenergibyggeri ved nybyggeri eller renovering samt at der etableres gode og bæredygtige trafikløsninger med nem adgang til offentlig transport.

LOKALPLANER

Når helhedsplanen er endeligt vedtaget, skal der udarbejdes lokalplaner. I forbindelse med lokalplanlægningen fastlægges placering og udformning af stationsforpladser, herunder adgangsforhold til stationen, arealudlæg til veje og rundkørsler samt tilslutning til Motorring 3 og en viadukt under jernbanen.

I de følgende afsnit gennemgås de 13 delområder og deres anvendelsesmuligheder.

Medfinansiering

Helhedsplanen indebærer betydelige kommunale investeringer. Realiseringen af helhedsplanen kan fremmes ved inddragelse af virksomheder og grundejere i infrastrukturforbedringer. Brøndby Kommune vil bruge de muligheder der er for en sådan medfinansiering.



STATIONS OMRÅDET

Området består af rammeområde 211.1, 211.4, 211.5 og 211.6 og ligger indenfor det stationsnære kerneområde. Det omfatter Vibeholm og den nordligste del af Priorparken.

VIBEHOLM OG OMRÅDET SYD FOR BANEN

Det vil blive det højest og tættest bebyggede område med den største aktivitet med både station, butikker og kontorerhverv. Her er der en bebyggelsesprocent på mellem 150 og 220. Alle de 4 rammeområder forventes at ligge indenfor miljøklasse 1 – 3 og rummer butikker, kontor- og serviceerhverv samt moderne produktionserhverv. Fastlæggelse af miljøklasser vil indgå i kommende lokalplanlægning.

Bebyggelsesprocenten i rammeområde 211.1 fastlægges til 220 procent. For at området kan udnyttes fuldt ud, åbner helhedsplanen op for, at der kan etableres høj bebyggelse op mod banen i op til 8 etager med en max højde på 30 meter som en afslutning af Boulevarden og en sammenbinding af Vibeholmsområdet og Priorparken. Der åbnes mulighed for, at der kan opføres et meget højt og markant byggeri mod motorvejen på op til 20 etager. Byggeriet skal stå som et vartegn i området. Til sammenligning kan det nævnes, at Brøndby Nord-bebyggelsen ved Roskildevej er på 16 etager.

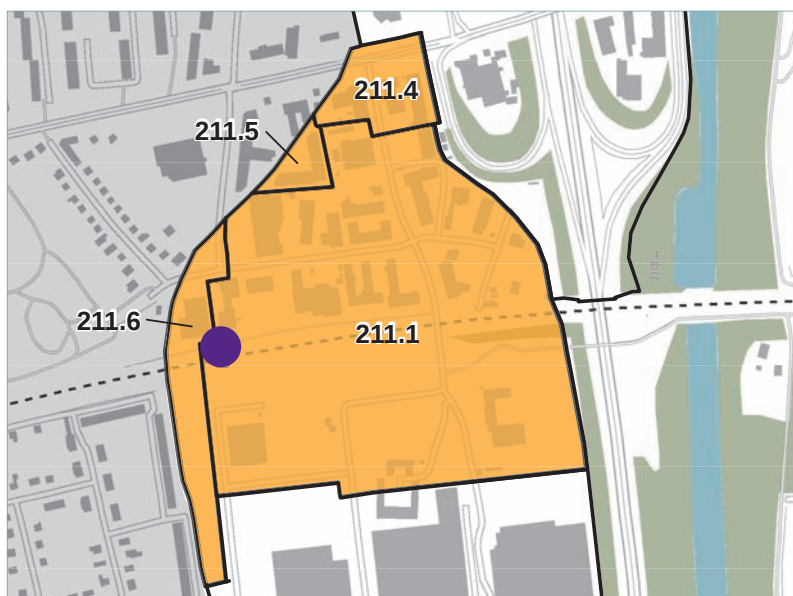
Mod vest, i rammeområde 211.5 og 211.6, grænser området op til boligområder i Glostrup Kommune. Her er bebyggelsesprocenten lavere, nemlig på 150 og max 3 etager. For at tage hensyn og skabe en

harmonisk overgang mellem de to områder, må facadehøjden ud mod boligområdet i ramme 211.6 være max 12 meter, dog med en bygningshøjde på max 15 meter, således at der stadig er gode muligheder for en varieret udnyttelse af bebyggelsesprocenten. Rammeområde 211.5 har en max højde på 15 meter. En del af område 211.6 er et overløbsbassin, som er udlagt til grønt område.

Ud mod Roskildevej ligger rammeområde 211.4, hvor der er en bebyggelsesprocent på 200. Her er der sat et min. på 3 etager og et max. på 6 etager for at ny bebyggelse kan stramme Roskildevejens udtryk op med kantbebyggelse.

Indenfor områdets afgrænsning er der udlagt 3 arealer samt en del af et fjerde, hvor der i takt med udbygningen og de stigende parkeringsbehov skal udlægges parkeringshuse. Kortet på side 51 viser arealudlæg til parkeringshuse.

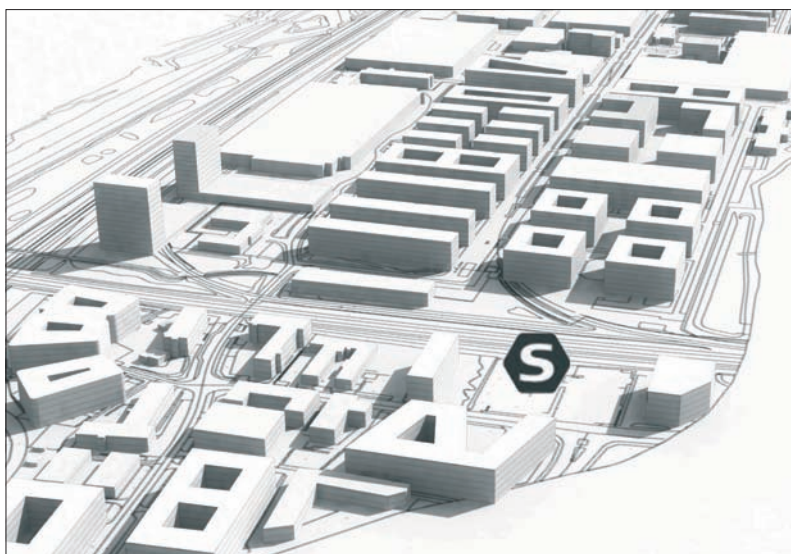
Rammeområde 211.1, som er det centrale område omkring stationen, er udlagt til centerformål med 3000 m² til detailhandel. Lokalcentret, der giver mulighed for butikker, skal styrke den lokale handel og varetage en lokalforsyning med dagligvarer. Hermed forbedres mulighederne for, og adgangen til, at foretage indkøb i nærområdet.



● Lokalcenter

Kortillustration der viser rammeområde 211.1, 211.4, 211.5 og 211.6. I området omkring den kommende station gives der mulighed for lokalcenter.

Her ses et skitseeksempel på et volumenstudie fra arbejdsprocessen med helhedsplanen. I området omkring den kommende station vises det her, hvordan en bebyggelsesprocent på 200 til kontorerhverv kan se ud. På samme måde viser bygningsvolumenerne på hver side af boulevarden, hvordan en bebyggelsesprocent på 150 til kontorerhverv kan se ud. Volumenstudiet er udarbejdet af Aart.



Rammeområde 211.1:

Lokalcenter

Erhvervsformål

B% 220

Max 6 etager, max 24 m

Ud til banen:

Max 8 etager, max 30 m

Ud mod motorvejen:

Max 20 etager

Rammeområde 211.4:

Erhvervsformål

B% 200

Min. 3 etager, max 5 etager

Max 20 m

Rammeområde 211.5:

Erhvervsformål

B% 150

Max. 3 etager, max. 15 m

Rammeområde 211.6:

Del af lokalcenter

Erhvervsformål

B% 150

Max 3 etager, max 15 m

Ud mod boligområde:

Max facadehøjde 12 m

Max bygningshøjde 15 m

Lokalcentret vil få en central beliggenhed i det stationsnære kerneområde i forhold til erhvervsudlæg med mange arbejdspladser samt for de omkringliggende eksisterende boligområder, der ligger i gå- eller cykelafstand til centret. Den præcise afgrænsning af lokalcenteret vil blive defineret i forbindelse med den kommende lokalplanlægning for stationsområdet.

Når der er truffet beslutning om en ny S-togstation, skal der udlægges areal til stationsforpladser på begge sider af banen. Stationsforpladserne skal være velindrettede, så området er så attraktivt for virksomheder og deres ansatte, at der dermed sikres en høj udnyttelse i hele det stationsnære område.

Fra stationsforpladsen syd for banen skal der være forbindelse til haveanlægget ved den gamle Vibeholm gård. Haveanlægget og hovedbygningen er bevaringsværdige og udlagt til et grønt fællesanlæg til brug for de ansatte i området. Kortet på side 50 viser de udlagte grønne områder.

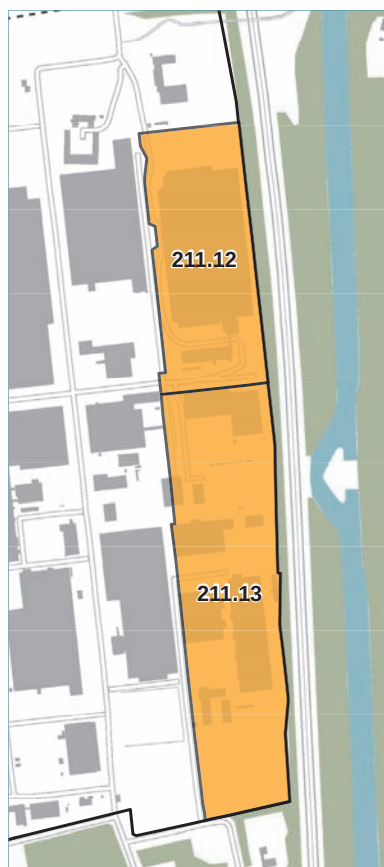
For at give en god trafikafvikling er det meningen, at der skal etableres en baneviadukt, således at Tavleholmsvej føres under banen til Priorparken. Her skal den nye vej kobles på en rundkørsel der fordeler trafikken til det øvrige område. Der er desuden et arbejde i gang med at få en tilslutning til Motorring 3. Hvis det lykkes, er det en mulighed, at tilslutningen vil blive placeret umiddelbart nord for Post Danmarks Pakkecenter og tilsluttes rundkørslen.

De infrastrukturelle udbygninger skal etableres efter en etapeplan, som er beskrevet i afsnittet om trafikstruktur. De forskellige vejudlæg bliver fastlagt i forbindelse med den kommende lokalplanlægning. I afsnittet om trafikstruktur samt i miljørapporten (bilag 2 til helhedsplanen) er de trafikale tiltag nøjere beskrevet.

Visualisering, der viser hvordan et kommende stationsområde kan tage sig ud. Fra Vibeholm kan man se over på den nye stationsforplads og tunnelen, som er lavet i forlængelse af Tavleholmsvej. I baggrunden ses Priorparken. Visualiseringen er udarbejdet af Aart.



PRIORPARKEN ØST



Kortillustration der viser rammeområde 211.12 og 211.13.

Området består af rammeområderne 211.12 og 211.13 og ligger i den østlige del af Priorparken som et langstrakt bælte langs motorvejen.

OMRÅDET LANGS MOTORRING 3

Den nordligste del ligger indenfor det stationsnære kerneområde. Her bevares de eksisterende funktioner med industri, værksted, logistik og lager med tilhørende administration med en bebyggelsesprocent på mellem 100 i rammeområde 211.13 og 150 i rammeområde 211.12. Anvendelserne i dette område forventes at ligge indenfor miljøklasse 3 – 5. Fastlæggelse af miljøklasser vil indgå i kommende lokalplanlægning.

Indenfor områdets afgrænsning er der udlagt dele af 2 områder, hvor der i takt med udbygningen og de stigende parkeringsbehov skal udlægges parkeringshuse. Kortet på side 51 viser arealudlæg til parkeringshuse.

Der er desuden et arbejde i gang med at få en tilslutning til Motorring 3. Hvis det lykkes, er det en mulighed, at tilslutningen vil blive placeret i den nordlige del af rammeområde 211.12 umiddelbart nord for Post Danmarks Pakkecenter og tilsluttes rundkørslen.

For at skabe synlighed ud mod motorvejen samt skærme området mod vest gives der mulighed for at bygge i op til 20 meters højde ud mod motorvejen. I det resterende delområde område er max højden på 15

meter. Længs den vestlige afgrænsning skal der etableres en parallelvej til afvikling af tung trafik. Ankomsten til området og parallelvejen kan ske fra den sydlige del af Priorparken fra Park Allé. Via en rundkørsel i den sydlige del fordeles trafikken videre i området.

De 2 rammeområder deles af den brede øst-vestgående vej gennem Priorparken, Tværvejen. Her skal der ud mod motorvejen etableres grøn beplantning, som sammen med beplantning i den modsatte vestlige ende skal markere Tværvejen. Længs Tværvejen skal der bygges i skellinien, undtagen i rammeområde 211.10 (se side 22), hvor der ikke er fastlagt byggelinier.

For at understrege forbindelsen til stadionområdet gives der mulighed for at anvende de store haller alternativt, til kultur og idræt med tilhørende funktioner, så som sportsfaciliteter, café, idrætshotel m.v. I området kan der med fordel arbejdes med synliggørelse af regnvand.

De infrastrukturelle udbygninger skal etableres efter en etapeplan, som er beskrevet i afsnittet om trafikstruktur. De forskellige vejudlæg bliver fastlagt i forbindelse med den kommende lokalplanlægning. I afsnittet om trafikstruktur samt i miljørapporten (bilag 2 til helhedsplanen) er de trafikale tiltag nøjere beskrevet.

Rammeområde 211.12:

Erhvervsformål

B% 150

Max 15 m

Ud mod motorvejen:

Max 20 m

Rammeområde 211.13:

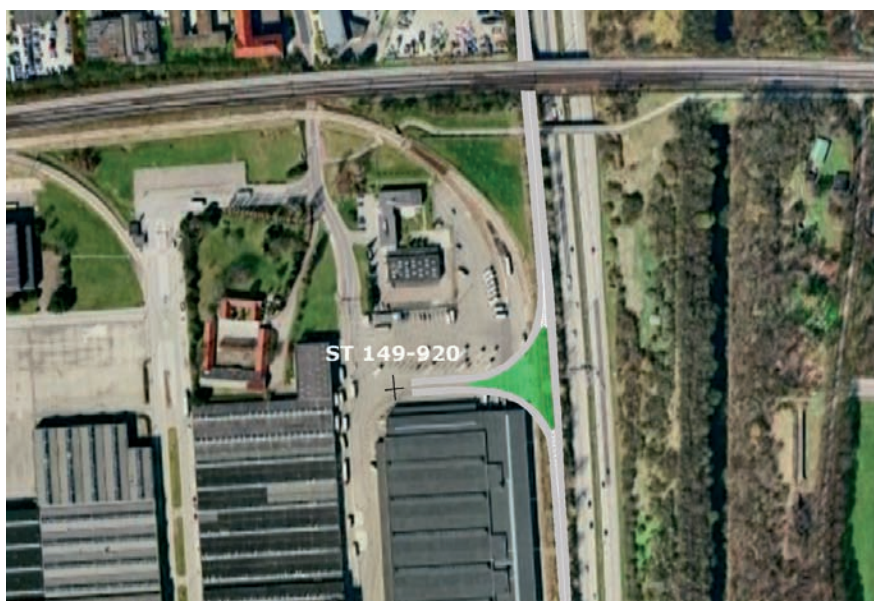
Erhvervsformål

B% 100

Max 15 m

Ud mod motorvejen:

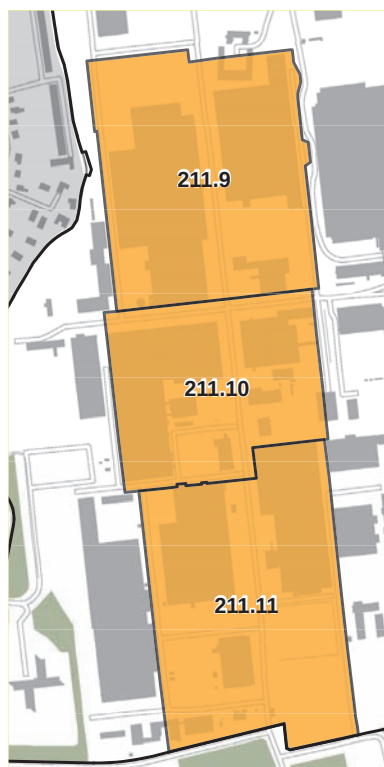
Max 20 m



På luftfotoet vises, hvor en kommende tilslutning til Motorring 3 kan ligge. Tilslutningen ligger umiddelbart øst for Vibeholmsgården og nord for Post Danmarks Pakkecenter.



BOULEVARDEN



Kortillustration der viser rammeområde 211.9, 211.10, 211.11.

Området består af rammeområderne 211.9, 211.10 og 211.11 og omfatter området på begge sider langs den brede boulevard i Priorparken.

OMRÅDET OMKRING BOULEVARDEN I PRIORPARKEN

Den nordligste del ligger indenfor det stationsnære kerneområde. Den vil blive tæt bebygget med bebyggelsesprocenter på 200 % i område 211.9, 150 % i område 211.10 og 125 % i område 211.11, således at bebyggelsesintensiteten falder, jo længere væk man kommer fra stationsområdet. Området forventes at ligge indenfor miljøklasse 1 – 3. Fastlæggelse af miljøklasser vil indgå i kommende lokalplanlægning.

Indenfor områdets afgrænsning er der udlagt 1 areal samt dele af 2 arealer, hvor der i takt med udbygningen og de stigende parkeringsbehov skal udlægges parkeringshuse. Kortet på side 51 viser arealudlæg til parkeringshuse. Der er desuden udlagt 3 områder til grønne, rekreative fællesanlæg. Kortet på side 50 viser de udlagte grønne områder.

Området skal anvendes til kontor og serviceerhverv, moderne produktionserhverv, værksteder, klinikker og butikker til betjening af lokalområdet. Desuden gives der mulighed for anvendelse til kultur og idræt med tilhørende funktioner, så som sportsfaciliteter, café, idrætshotel m.v., med lagerfunktioner udenfor det stationsnære kerneområde.

Boulevarden er et meget vigtigt og markant træk i Priorparkens struktur sammen med de lange facadelinier. Dette skal fastholdes i rammeom-

råde 211.9 og 211.11. I rammeområde 211.9 vil en strækning på 60 % af matriklernes længde have en tvungen byggelinie i skel, og i rammeområde 211.11 er der også et krav om, at 60 % af matriklens længde skal ligge i samme facadelinie, dog indenfor en bufferzone på 0-15 meters afstand til skellet ud mod Boulevarden. Også langs tværvejen skal der bygges i skellinien, undtagen i rammeområde 211.10, hvor der ikke er fastlagt byggelinier. På denne måde sikres det karakteristiske træk med de lange facadelinier også ved nyt byggeri og det sikres, at Boulevarden beholder sin nuværende stramme karakter. På samme måde fastholdes de nuværende højdebestemmelser hvor det tillades at have en max facadehøjde på 15 meter ud mod boulevarden og de øst-vestlige afgrænsninger af rammeområderne. Bygningshøjden er på max 20 meter.

Desuden fastholdes den nuværende lokalplanbestemmelse om en min. grundstørrelse på 5000 m² med en facadelængde på min. 35 meter i rammeområde 211. 9 og 211.11. Også dette sker for at fast holde de karakteristiske store proportioner.

For at bryde Priorparkens stramme struktur er det hensigten, at midterområdet, rammeområde 211.10, skal brydes op i mindre facadelængder end den øvrige del af Boulevarden. Her er der heller ikke tvungne byggelinier, og i dette område kan der indrettes mindre butikker og café til betjening af lokalområdet. Rammeområdet rummer også udlæg til 2 grønne fællesanlæg, der kan forbindes hen over Boulevarden, enten fysisk eller visuelt. Det er tanken, at midterområdet skal have en indbydende karakter som kan supplere stationsområdet som opholds- og mødested for de mange ansatte i området. De to grønne fællesanlæg rummer vandbassiner til overskydende overfladevand i området. På sigt skal bassinerne anlægges med en mere parklignende karakter, dog uden at kapaciteten nedsættes. Rammeområde 211.11 rummer også et udlæg til 1 grønt fællesanlæg.

I rammeområde 211.10 ligger den gamle dampkraftcentral med den høje, karakteristiske skorsten. Skorstenen er et markant historisk indslag i området, som kan bevares.

De infrastrukturelle udbygninger skal etableres efter en etapeplan, som er beskrevet i afsnittet om trafikstruktur. De forskellige vejudlæg bliver fastlagt i forbindelse med den kommende lokalplanlægning. I afsnittet om trafikstruktur samt i miljørapporten (bilag 2 til helhedsplanen) er de trafikale tiltag nøjere beskrevet.

Rammeområde 211.9:

Erhvervsformål

B% 200

Max facadehøjde 15 m

Max bygningshøjde 20 m

Min. grundst. 5000 m²

Rammeområde 211.10:

Erhvervsformål

B% 150

Max facadehøjde 15 m

Max bygningshøjde 20 m

Rammeområde 211.11:

Erhvervsformål

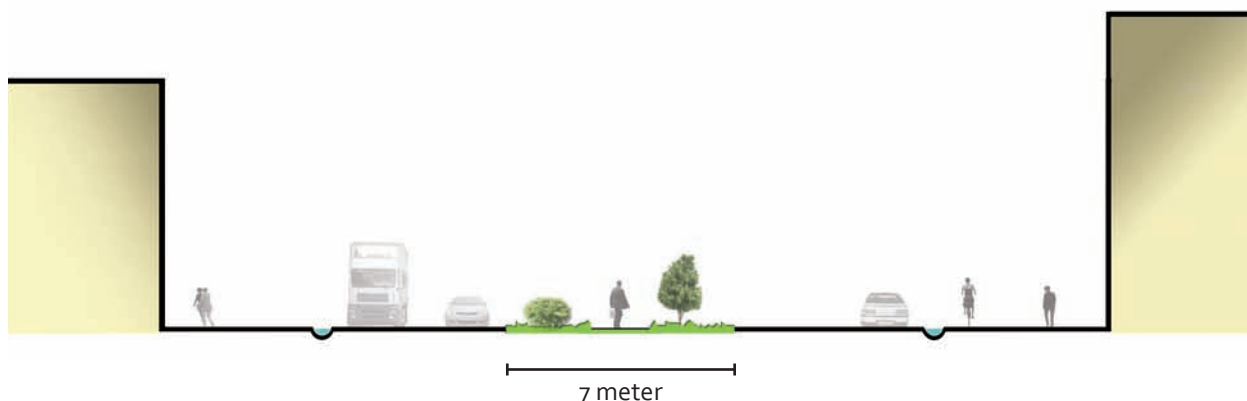
B% 125

Max facadehøjde 15 m

Max bygningshøjde 20 m

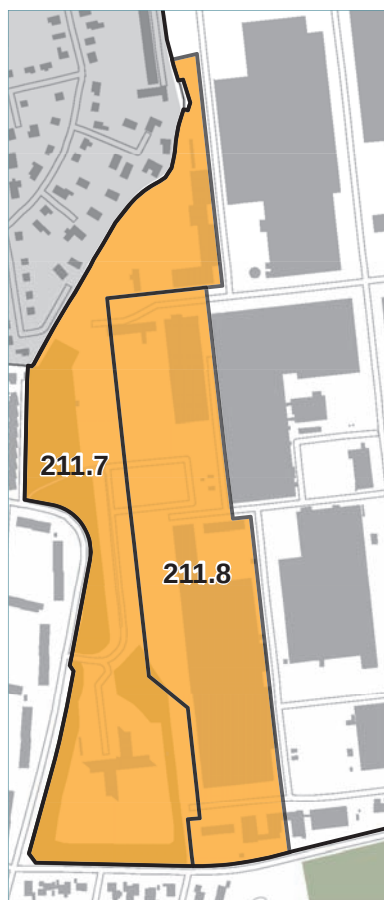
Min. grundst. 5000 m²

Snit gennem Boulevarden i Priorparken der viser, hvordan der kan indrettes cykelstier og fortove. Der er stadig plads til 2 vejbaner i hver retning. Midterdelen af Boulevarden, som er ca. 7 meter bred, kan indrettes med beplantning og stiftorløb.





PRIORPARKEN VEST



Kortillustration der viser rammeområde 211.7 og 211.8

Området består af rammeområderne 211. 7 og 211.8 og omfatter den vestlige del af Priorparken som støder op til et eksisterende boligområde.

DEN VESTLIGE DEL AF PRIORPARKEN

Rammeområde 211.7 forventes at ligge indenfor miljøklasse 1 – 2, mens rammeområde 211.8 forventes at ligge indenfor miljøklasse 1 – 3. Fastlæggelse af miljøklasser vil indgå i kommende lokalplanlægning.

Indenfor områdets afgrænsning er der udlagt 1 areal, hvor der i takt med udbygningen og de stigende parkeringsbehov skal udlægges parkeringshuse. Kortet på side 51 viser arealudlæg til parkeringshuse.

Den eksisterende bebyggelsesprocent på 75 bliver fastholdt i rammeområde 211.7, mens den i rammeområde 211.8 hæves til 100. Med en anvendelse af kontor- og serviceerhverv blandet med og kultur- og idræt med tilhørende funktioner vil det danne en naturlig overgang til de boliger, der ligger ud til denne del af helhedsplanområdet. I rammeområde 211.8, som ligger længere inde i erhvervsområdet vil der desuden være mulighed for anvendelse til moderne produktionserhverv, som kan gå op til miljøklasse 3.

Langs tværvejen skal der bygges i skellinien.

For at tage hensyn og skabe en god overgang til det nærliggende boligområde, må facadehøjden ud mod boligområdet i ramme 211.7 være max 12 meter, dog kan selve bygningshøjden være på max 15 meter, således at der stadig er gode muligheder for en varieret udnyttelse af bebyggelsesprocenten.

Mellem det eksisterende boligområde og erhvervsområdet er der et beplantningsbælte. De beplantede arealer, der har haft til formål at skærme erhvervsområdet af for boligområdet, fastholdes som grønt rekreativt fællesanlæg, og der planlægges en nord-sydgående cykelsti, der skal løbe gennem det grønne område, delvist langs det vestlige skel. Kortet på side 50 viser de udlagte grønne områder.

Det er hensigten at området skal åbnes mod vest, i første omgang via DBU Allé. Senere ved en større udbygning, eller hvis der ikke etableres en tilslutning til motoring 3, er det en mulighed at forbindelse udbygges direkte ud til Brøndbyvestervej og trafikken fordeles via en rundkørsel.

De infrastrukturelle udbygninger skal etableres efter en etapeplan, som er beskrevet i afsnittet om trafikstruktur. De forskellige vejudlæg bliver fastlagt i forbindelse med den kommende lokalplanlægning. I afsnittet om trafikstruktur samt i miljørapporten (bilag 2 til helhedsplanen) er de trafikale tiltag nøjere beskrevet.

Rammeområde 211.7:

Erhvervsformål

B% 75

Max 15 m, max 3 etager

Ud mod boligområde:

Max facadehøjde 12 m

Max bygningshøjde 15 m

Rammeområde 211.8:

Erhvervsformål

B% 100

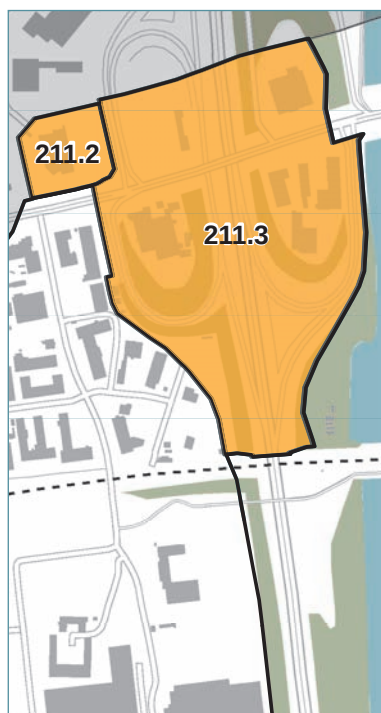
Max 15 m, max 3 etager

'Tværvejen' gennem Priorparken set fra vest. Visualiseringen er udarbejdet af Aart.





MOTORVEJS SLØJFERNE



Kortillustration der viser rammeområde 211.2 og 211.3.

Området er det nordligste område i helhedsplanen. Det består af rammeområderne 211.2 og 211.3 og omfatter området nord for Roskildevej, der rummer hotel samt arealerne i Motorring 3's vejsløjfer, hvor der i dag primært er udsalg af pladskrævende udvalgsvarer og transformatorstation i den ene af sløjferne.

OMRÅDET NORD FOR ROSKILDEVEJ OG MOTORVEJSSLØJFERNE

Ca. halvdelen af området ligger indenfor det stationsnære kerneområde. Områdets anvendelser forventes at ligge indenfor miljøklasse 1 – 3.

I disse 2 rammeområder er mulighederne for udvikling begrænset af, at det er problematisk at komme til og fra Roskildevej så tæt på motorvejsnedkørslerne. Fastlæggelse af miljøklasser vil indgå i kommende lokalplanlægning.

Inden for dette areal er der ikke udlagt arealer til fællesparkering. Her skal parkering foregå på egen ejendom.

Bebyggelsesprocenten er på 75 i begge rammeområder, i rammeområde 211.2 med en max højde på 24 meter og max 6 etager, og i rammeområde 211.3 med en max højde på 18 meter.

Rammeområde 211.2:**Erhvervsformål****B% 75****Max 24 m****Rammeområde 211.3:****Erhvervsformål****B% 75****Max 18 m**

Den fremtidige anvendelse er engroshandel, kontorfaciliteter, lagerhotel samt hotel uden konference- og kursusfaciliteter o.l. Desuden fastholdes anvendelsen til butikker for særligt pladskrævende varegrupper, samt hotelanvendelsen i rammeområde 211.2.

Anvendelsen i begge rammeområder forudsætter at det kan påvises, at trafikken til og fra Roskildevej kan afvikles forsvarligt., såfremt der genereres mere trafik end tilfældet er i dag.

Opkørsel til Priorparken ved den østlige motorvejsløkke.





Illustrationen viser det fremtidige omdannelsesområde set fra Vibeholm mod banen og Priorparken. Den eksisterende tunnel under jernbanen bruges nu af cyklister og fodgængere. I baggrunden skimtes den høje bebyggelse, som er mulig at opføre ud mod Motorring 3.

Byrummene i Priorparken og Vibeholm skal understøtte den nutidige og fremtidige brug, samtidig med at Priorparkens markante historiske træk bevares. Byrummene skal have en høj kvalitet og det skal være en god oplevelse at komme rundt i området.

OVERORDNET ANALYSE

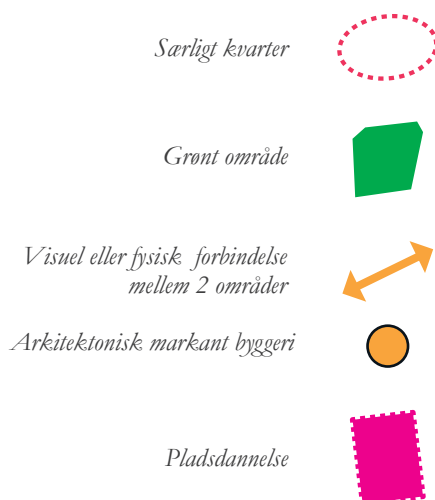
Omdannelsesområdet består af to meget forskellige erhvervsområder, der gennemskæres af Vestbanen. Vibeholm i nord har en planløs struktur, præget af en intim skala og er i modsætning til Priorparken opstået efterhånden som behovene har meldt sig. Det overordnede udtryk i Vibeholm er derfor en 'kroget' vejstruktur med mindre ejendomme og mange forskellige byggerier fra forskellige tider.

Priorparken er derimod opført som et samlet produktionsanlæg på den gamle Vibeholmsgårds jorde, og er kendetegnet ved meget store ejendomme, store bygningsvoluminer med lange lige facader og brede veje. Vejstrukturen er rationel og både bygnings- og vejstrukturen er organiseret omkring den karakteristiske brede boulevard, der løber gennem Priorparken fra nord til syd samt omkring en bred tværgående vej fra øst til vest. Ud mod boligområdet i vest er der et karakteristisk beplantningsbælte som har haft til formål at skærme boligområdet mod erhvervsområdet.

BYDELENE

Særlig i det centrale område omkring den kommende station vil der ske en stor fortætning med højere byggeri end på de omkringliggende grunde, herunder mulighed for at lave et markant og højt byggeri i op til 20 etager ved den eventuelt kommende motorvejstilkørsel og jernbanen. Stationen er omdrejningspunkt i området og forpladserne på begge sider kan udstyres med et højt kendetegn. Fra stationsforpladserne kan der etableres en god forbindelse med det gamle haveanlæg til Vibeholmgården. Ved indgangene til området kan der arbejdes med særligt genkendelige karaktertræk.

Kortillustrationen viser forbindelser mellem rekreative områder og pladser samt hvor der kan dannes nye kvarterer, der særlig inviterer til ophold. Der er lagt op til, at der kan ske pladsdannelse ved den kommende station og mellem rådhuset og den sydlige del af Priorparken. I nord og syd kan de nye kvarterer understøttes af arkitektonisk markant byggeri.



Kortillustrationen viser byggelinier langs Boulevarden og Tværvejen i Priorparken. Den lyserøde markering viser, hvor der kan bygges højt.



I selve Priorparken bevares udtrykket med de lange facadelinier og højder ved at lægge en tvungen byggelinie i henholdvis den nordlige og den sydlige del af den karakteristiske boulevard. Facaderne skal være ubrudte på 60 % af matriklens længde inden for en afstand til skel på 0 - 15 meter. I midterområdet (den blå stiplede linie på kortet til venstre) opløses de lange facader, og der dannes et fragmenteret og mere detaljerigt område, som vil danne kontrast til de tilstødende delområder, der er præget af de lange facader.

I hver ende af Priorparken Boulevard kan der opføres arkitektonisk markant byggeri, som vil danne afslutning og være fokuspunkt, når man står på Boulevarden (se kortillustration side 29).

I hver ende af "Tværgaden" arbejdes med to beplantede fixpunkter. Disse skal afvige fra den øvrige beplantning. Det kan fx være ved rød løvfarve, karakteristisk blomstring eller markante efterårsfarver. Se eksempler herpå i inspirationskataloget (bilag 4).

IDRÆT OG KULTUR

En fjernelse af hegnet vil åbne Priorparken og skabe en større sammenhæng på langs af kommunen fra Priorparken ned over stadionområdet til Brøndby Strand. Stisystemet og den gode adgang til Vestvolden underbygger muligheden for en god cykel- eller løbetur.

-  Tvungen byggelinie
-  Bufferzone
-  Områder, hvor der kan bygges højt
-  Arkitektonisk markant byggeri
-  Midterområdet

Idrætsvanerne har de senere år ændret sig mere i retning af uorganiseret sport uafhængig af faste fysiske og tidsmæssige rammer. Flere og flere tager en cykel- eller en løbetur, løber på rulleskøjter, spiller bold eller træner 'thai chi'.

Der lægges derfor op til, at de fælles rekreative byrum indrettes, så de giver mulighed for uformel og spontan aktivitet som forskellige former for spil og idræt.

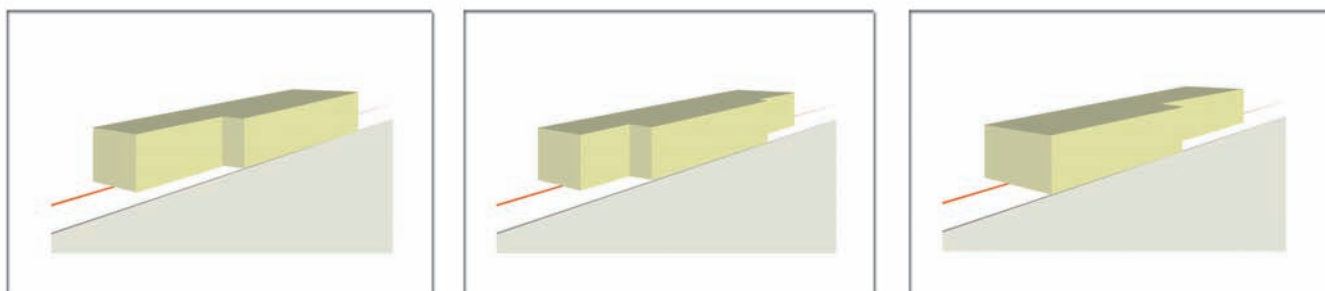
Nærheden til stadionområdet gør det oplagt at anvende de store haller i Priorparken til fx sportshaller, og nærheden til den kommende station og til rådhuset gør placeringen af kulturinstitutioner velegnet.

I inspirationskataloget bagest ses referencefotos og idéer til indhold og udformning af friarealerne (bilag 4).

INFRASTRUKTUR OG TILGÆNGELIGHED

Parkering

For at sikre den optimale arealudnyttelse i omdannelsesområdet, er det tanken, at der i takt med det stigende parkeringsbehov skal placeres parkeringshuse på udvalgte steder i området. Principperne er nærmere beskrevet i afsnittet om trafikstruktur under parkeringsforhold side 43.



Illustration, der forklarer princippet med byggelinier indenfor bufferzonen. Bufferzonen er 15 meter bred og går fra skel og ind til den orange linie. I minimum 60 % af matriklens længde skal der ligge en sammenhængende bygningsfacade. I rammeområde 211.9 skal den ligge i skel, og i rammeområde 211.11 skal den ligge indenfor bufferzonen. De resterende 40 % kan lægges som ønsket, blot det holdes indenfor bufferzonen.

Vejproportioner og vejbeplantning

Vejproportionerne skal indordnes efter mængden og typen af køretøjer. Der vil være skiftende byggelinjer og krav til forarealer ved de forskellige veje, som sammen med vejbeplantning og bygningshøjder vil spille ind på opfattelsen af vejbredden.

Som en del af historiefortællingen vil den brede boulevard blive bevaret og udgøre hovedstrøget gennem området. Der kan bygges helt ud til skel hele vejen langs Boulevarden så den kan vedblive at være skarpt optegnet. Boulevardens midterrabat kan eventuelt få en lav beplantning. Herudover kan rundkørsler udnyttes til vandbassin eller bearbejdes skulpturelt, eventuelt med beplantning. Øvrig beplantning langs Boulevarden, vil afhænge af hver enkelt grundejers udformning af eget indgangsparti.

De øvrige veje vil få en mere tæt vejbeplantning, hvor det er muligt. Enkelte steder skal der arbejdes med en grøn sammenhæng på tværs af veje, som visuelt skal lede flere større grønne områder sammen. Der kan derfor arbejdes med det grønne udtryk på en anden måde end på Boulevarden. Det skal være mindre stringent og mere fyldigt samt med større variation i artsvalg.

I erhvervsområdet Vibeholm fastholdes de matrikler, der er udlagt til parkeringshuse. Vibeholms Allé bearbejdes med god belysning og vejbeplantning, der kan understrege, at alléen har fået karakter af primært at være en gang- og cykelrute. Den gamle tunnel under banen bliver en rekreativ cykel- og gangsti, der går ned og møder den regionale sti syd for banen.

De grønne vejstrækninger ses på kortet på side 35.

Kortillustration. Den blå markering viser strækninger, hvor der foreslås en særlig bearbejdning. De gule punkter i rundkørsler og fixpunkter i hver sin ende af "Tværvejen" viser, at der her skal ske en særlig bearbejdning, således at de små områder får et markant udtryk.



..... Særlig bearbejdning af strækning

● Særlig bearbejdning af små områder

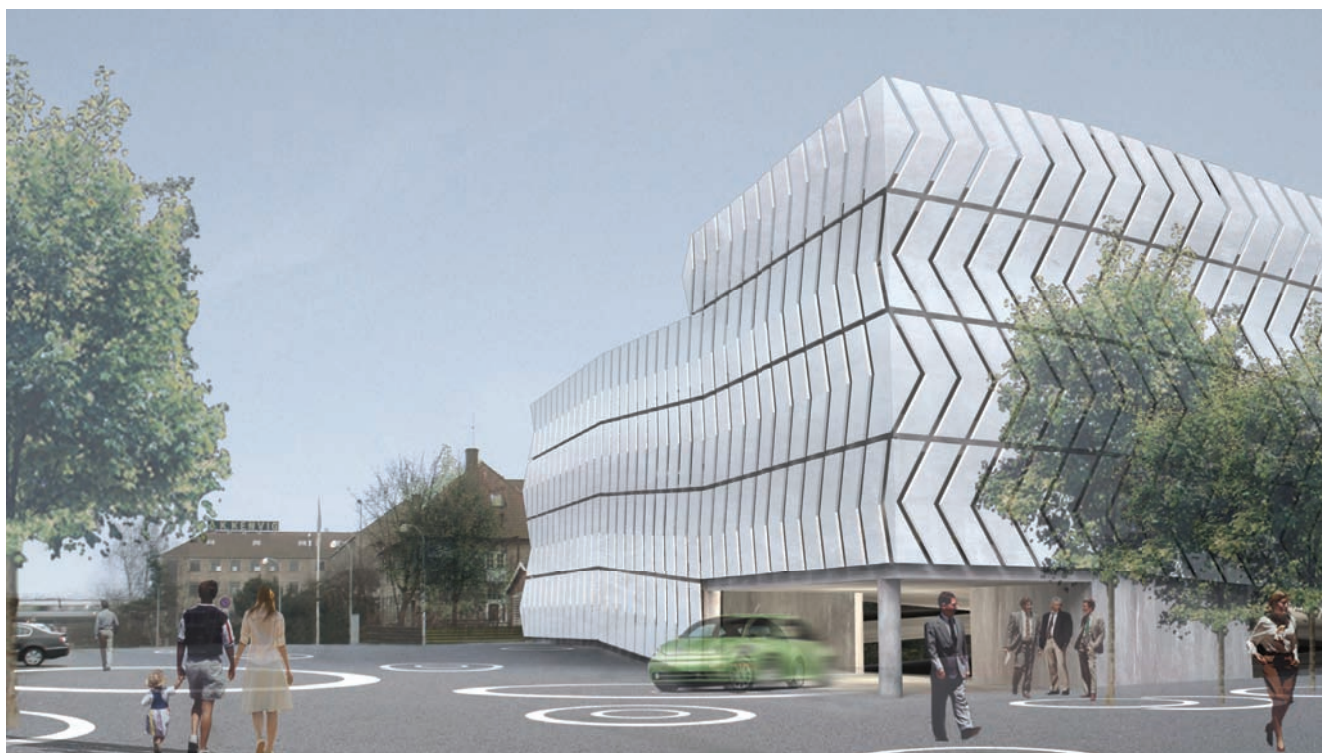
Rekreative stier

Der skal skabes sikre og smukke rammer for gående og cyklende, så det er en god oplevelse for alle at færdes i området.

Den rekreative, regionale sti fra Vestvolden kobles på en intern stiforbindelse gennem eller ved Vibeholmgårdens have og videre sydover gennem det grønne bælte mod vest. Stien kobles på Park Allé vest for rådhuset. Undervejs støder en sti fra stationsforpladsen til. Stien vil på dele af strækningen følge nuværende veje, og på andre dele være i eget tracé gennem grønne omgivelser. Alle cykel-gangstier skal være asfaltbelagte for at sikre muligheden for at bruge dem til både pendling og idræt, såsom rulleskøjteløb og lignende.

Stiernes forløb kan ses på kortet på side 34.

Et smukt eksempel på et parkeringshus i et gennemtænkt og moderne design. Her vist i en visualisering fra Vibeholm. Projekt og visualisering er udarbejdet af MLRP Arkitekter.





Eksisterende grønt byrum.

Kortillustration, der viser, hvor der er udlagt grønne områder og cykel-gangstier og hvor der med fordel kan arbejdes med at gøre vandet synligt. Den stiplede blå linie viser, at overfladevand fra området ledes ud i Vestvolden. De 5 arealer, der er udpeget til grønne fællesanlæg, kan ses i afsnittet til grønne fællesanlæg, kan ses i afsnittet med kommuneplantillægget på side 50.



DEN GRØNNE OG DEN BLÅ STRUKTUR

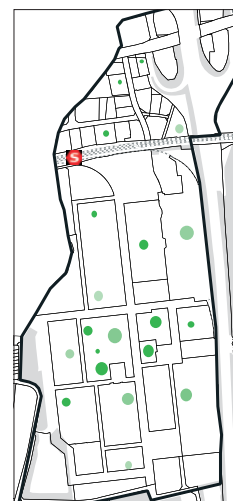
Det overordnede byrum i omdannelsesområdet skal have en grøn karakter med rekreative arealer fordelt i området som fælles anlæg (for ejerne). Områderne, som kan bruges af ansatte i frokostpausen eller til motion efter arbejde, passeres på vejen fra parkeringshuset til arbejdspladsen, eller på cykel på vej gennem området.

Der udpeges beplantede friarealer spredt som øer ud i området. Øerne ligger med få hundrede meters afstand, har varierende størrelser og lægger op til varieret brug.

Områdets yderkanter er overvejende grønne, men har forskellig karakter. Langs motorvejen bevares fortsat et beplantningsbælte, der virker afskærmende. Langs kommunegrænsen mod vest bevares en stor del af det grønne beplantede areal. Mod syd danner rådhusets fredskov baggrund.

-  *Cykel-og gangsti*
-  *Grønne områder*
-  *Synliggørelse af vand i byrummet*

Princippet med de grønne fællesanlæg. Mellem bygninger dannes mange små og store rekreative arealer, der er let tilgængelige for de ansatte i virksomhederne. Arealerne giver desuden en variation for forbipasserende.



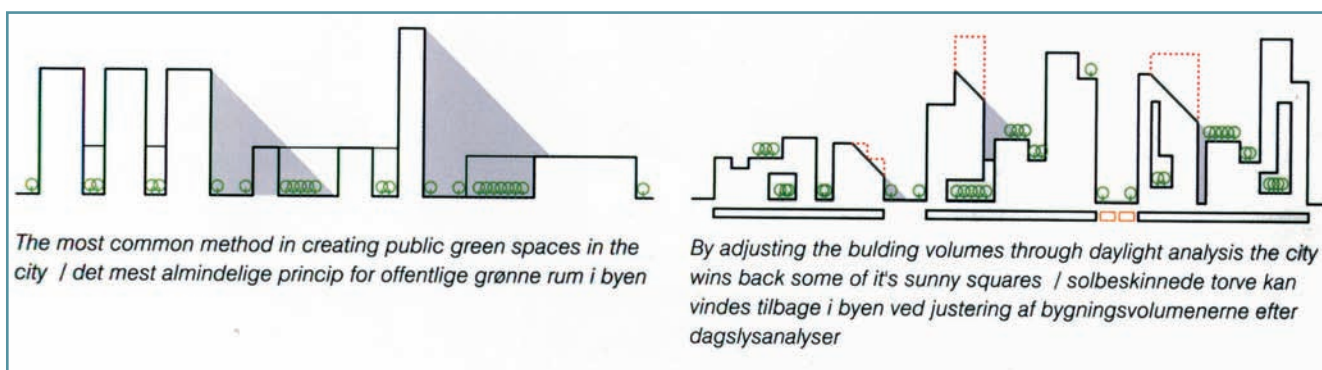
De grønne arealer skal ikke blot bruges til ophold, de skal også aflede regnvand og derved aflaste kloaksystemet. Forurening af jorden i området begrænser imidlertid muligheden for at lave grønne arealer på felter der i dag er belagt. De udpegede friarealer ligger derfor på eksisterende grønne arealer. Herudover opfordres bygherrer til at lave tagterasser og grønne tage.

Udover nedsivning gennem græsset i friarealerne, fokuseres der på at gøre vandet synligt og nyttigt i bymiljøet ved at udnytte det rekreativt. Regnvandsbassiner kan indpasses landskabeligt, ligesom det er muligt at arbejde med synligheden af regnvandsledninger som kunstige vandløb. På sigt vil det være ønskeligt at separere tagvand med henblik på at bruge det rekreativt.

Da de grønne arealer vil være fællesarealer med en indbyrdes lille afstand, vil adgangen til grønne områder for brugerne forbedres. Samtidig vil beplantning langs veje understrege forbindelsen mellem de grønne områder.

Kortet på side 50 og kortet til venstre viser de udpegede grønne arealer.

*Et grønt friareal kan etableres på mange måder. Ved en høj bebyggelsesprocent kan det grønne med fordel fordeles på forskellige planer – denne illustration viser et skematisk eksempel på, at dagslysforholdene kan optimeres ved bearbejdning af bygningsvolumenerne – også ved høje bebyggelsesprocenter.
Illustration: Poul Bæk Pedersen
'Bæredygtig Kompakt By'.*





Priorparken Boulevard

BEVARINGSVÆRDIGE ELEMENTER

Vibeholm har en charme i kraft af de mindre bygninger og skæve grunde selvom den ikke er unik som Priorparken. I området er der flere arkitektonisk markante bygninger, som bør kunne genbruges og indgå i en ny bystruktur, ligesom der er markante træer og beplantninger, som er karakteristiske for området.

Særligt Priorparken med sine unikke bygningsmasser og vejforløb har et kulturelt historisk islæt, der kan være potentiale i at bevare. Det samme gælder Vibeholmgården og dens haveanlæg, som repræsenterer områdets forhistorie. Det er nemlig Vibeholmsgårdens gamle jorde der i dag udgør erhvervsområdet Priorparken og Vibeholm.

De historiske træk med de karakteristiske brede, lige veje og de lange facader langs vejene bevares og vidner om produktionslinjen i den forrige anvendelse. Ligeledes fastholdes bygningshøjderne ud mod Boulevarden, og der lægges op til, at de karakteristiske bygninger kan bevares og omdannes så vidt muligt.

Centralt i Priorparken ligger det gamle dampkraftcentral. Det var den bygning, der først blev bygget, da den som hjertet i området skulle forsyne det store produktionsanlæg med den nødvendige energi. Den store skorsten er den sidste af oprindeligt fire, og er et markant indslag i området, som kan bevares. Derudover er der flere arkitektonisk markante bygninger i Priorparken, der eventuelt kan genbruges og indgå i omdannelsen.

I bilag 1 'Området historisk og i dag', er områdets historie og nuværende anvendelse beskrevet nærmere.

En eventuel bevaring af områdets bygninger klarlægges i forbindelse med udarbejdelse af lokalplaner.



Den gamle dampkraftscentral med den markante skorsten.



Det historiske grønne åndehul - Vibeholmgården og haven. Ved bevaring af Vibeholmgården og dens have respekteres og værdsættes områdets kulturhistoriske ramme – et sted hvor man kan fornemme historiens vingesus. Gården tænkes at kunne danne ramme om forskellige kulturinstitutioner, en offentlig institution, en servicevirksomhed eller såmænd blot være lokaler for en privat virksomhed. Den smukke have kan strammes op landskabeligt og være et åndehul midt i et tæt bebygget erhvervsområde.



TRAFIKSTRUKTUR

Udviklingen af Priorparken og Vibeholm forudsætter en trafikstruktur med god funktionalitet og sammenhæng mellem de forskellige trafikarter. For at sikre en glidende trafikafvikling for de nuværende og nye erhverv er der udarbejdet en trafikplan.

Trafikplanen beskriver, analyserer og vurderer tilgængeligheden til områderne samt den interne trafikstruktur og kommer med et forslag til hvad en smidig trafikafvikling kræver.

Trafikplanen viser blandt andet, at der med en fuld udbygning af området vil være godt fire gange så meget trafik til området i forhold til i dag. På baggrund af trafikplanens analyser er der opstillet en etapeplan med anbefalinger til en udbygning af det interne vejnet og adgangsvejene til området efterhånden som omdannelsen skrider frem. Etapeplanens forslag til udbygning af trafikstrukturen omfatter både adgangsvejene og infrastrukturen i selve området, fx en ny viadukt under banen i forlængelse af Tavleholmsvej, udbygningen af Sognevej, vejtilslutning ved DBU Allé, ombygning af Brøndbyvestervej, etablering af en parallel vej til Boulevarden samt rundkørsler i den nordlige og den sydlige del af Priorparken. Trafikplanen, der er udarbejdet af Via Trafik, er nærmere behandlet i miljørapporten i bilag 2.

Bæredygtige transportformer prioriteres højt i udviklingen af Priorparken og Vibeholm, men med forventningen om en massiv etagerudbygning af områderne, bliver der også behov for en udbygning af veje og et større antal parkeringspladser.

ADGANGSVEJE

En smidig trafikafvikling til og fra Priorparken og Vibeholm er central for områdets attraktion som erhvervslokation. Det skal være let at komme til området for både medarbejdere, kunder og gæster, der kommer i bil, samt for vare- og produktionskørsler. Kapaciteten på adgangsvejene må derfor øges i takt med den løbende udbygning af områderne.

I trafikplanen er der udarbejdet en etapeplan, der vises som en strukturskitse på kortet side 40 med et tilhørende skema på side 41. Etapeplanen er yderligere uddybet i miljøvurderingen, bilag 2.

NY MOTORVEJSTILSLUTNING

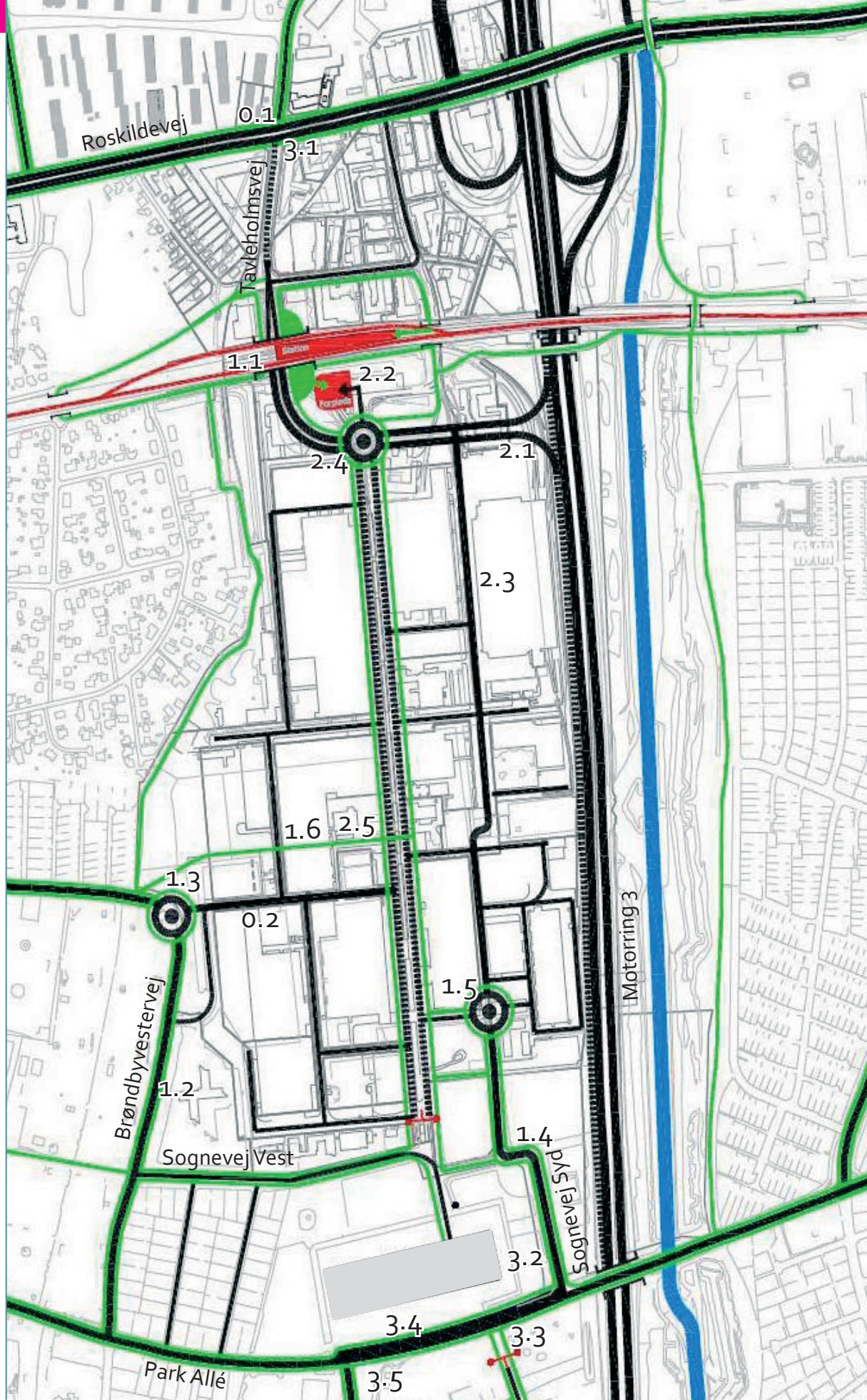
En ny motorvejstilslutning fra Motorring 3 til Priorparken har en høj prioritet hos Brøndby Kommune, da man så kan undgå en unødigt belastning af de lokale veje i Brøndby og Glostrup. Derudover vil nogle af de øvrige trafikale tiltag kunne undlades, som fx ombygning af Brøndbyvestervej, som er en fordelingsvej.

En motorvejstilslutning vil desuden være en fordel for tunge køretøjer og de modulvogntog, der i øjeblikket er forsøg med i Priorparken.

Det vurderes, at 40 % af trafikken til området kan benytte den direkte adgangsvej fra motorvejen.

OMRÅDERNES INTERNE TRAFIKSTRUKTUR

Infrastrukturen i både Priorparken og Vibeholm skal udbygges så lette trafikanter og tunge køretøjer kan færdes sikkert og trygt mellem hinanden. Lette trafikanter ønskes tilgodeset med cykelstier og fortove, hvilket stort set ikke findes på nuværende tidspunkt. Den tunge trafik tænkes afviklet på en særlig vej, der etableres parallelt øst for Priorparken Boulevard. Formålet hermed er bl.a. at fredeliggøre Boulevarden i Priorparken og give mulighed for at skabe attraktive byrum.



På denne strukturskitse ses trafikplanens forslag til en etapeplan. Skitsen er nummereret i forhold til hvert enkelt trafikalt tiltag og refererer til skemaet på næste side. Den grønne streg indikerer cykelruter, den sorte veje af forskellig størrelse alt efter stregtykkelse. Trafikstrukturen er udarbejdet af Via Trafik.

ETAPEPLAN

Etape 0 indikerer, at selv en mindre udbygning af omdannelsesområdet forudsætter forbedring af adgangsforholdene til de to områder. Det vurderes at være hensigtsmæssigt at forbinde Priorparken med DBU alle samt at lette adgangen til Vibeholm ved at udvide det eksisterende kryds ved Tavleholmsvej med ekstra svingbaner.

Etape 1 viser tiltag ved en udbygning på 20 – 30 %. Her vurderes det, at en baneunderføring i forlængelse af Tavleholmsvej og en udvidelse af Sognevej syd er en forudsætning for områdets udvikling. Den foreslåede etablering af en rundkørsel på Brøndbyvester vej skønnes ikke at være nødvendig ved en motorvejestilslutning, hvorimod det stadig kan være hensigtsmæssigt at forbedre de trafikale forhold på Brøndbyvestervej. Det vurderes, at der vil være behov for anlæg af stier i takt med den øvrige trafikale udbygning i området lige fra begyndelsen. Der påbegyndes derfor en udbygning af stinettet, som etableres hen over etape 1 og etape 2.

Etape 2 viser tiltag ved en fuld udbygning af området. Her peges primært på områdets interne trafikstruktur samt på nødvendigheden af en motorvejestilslutning. Det vurderes, at en rundkørsel i den nordlige del af Priorparken Boulevard til fordeling af trafikken, samt en vej parallelt med Priorparken Boulevard til afvikling af tung trafik er yderst relevant for en glidende afvikling af den øgede trafikmængde. Det er Brøndby Kommunes opfattelse, at en fuld udbygning af området hænger nøje sammen med en motorvejestilslutning samt etablering af en ny S-togstation med en velfungerende stationsforplads.

Selv om motorvejestilslutningen først er placeret i etape 2, prioriteres den meget højt. Kommunen arbejder derfor på at få både en ny station og en motorvejestilslutning hurtigst muligt.

Etape + anviser tiltag, der skal etableres ved en fuld udbygning, hvis en motorvejestilslutning ikke bliver realiseret. Hvis dette ikke sker, og der stadig ønskes en fuld udbygning, vil der ske en markant stigning i trafikken, som vil betyde at nogle af disse tiltag vil være nødvendige at gennemføre. Dog vurderes nogle af tiltagene at have store konsekvenser for lokalområdet og vil derfor blive prioriteret lavt.

Etape 0 – lille udbygning

Priorparken 10.000 m²

Vibeholm 10.000 m²

- 0.1 Lille krydsudvidelse ved Tavleholmsvej
- 0.2 Tilslutning til Priorparken fra DBU Allé

Etape 1

Priorparken 15.000 – 200.000 m²

Vibeholm som etape 0

- 1.1 Baneviadukt Tavleholmsvej
- 1.2 Vejombygning på Brøndbyvestervej
- 1.3 Rundkørsel ved Brøndbyvestervej
- 1.4 Udbygning og ny vej ml. Sognevej og Priorparken Boulevard
- 1.5 Rundkørsel i Priorparken i syd
- 1.6 Hovedstinet

Etape 2

Priorparken 300.000 – 650.000 m²

Vibeholm 100.000 m²

- 2.1 Motorvejestilslutning
- 2.2 Stationsforplads
- 2.3 Parallelvej med Priorparken Boulevard
- 2.4 Rundkørsel i Priorparken nord
- 2.5 Hovedstinet

Etape + (hvis motorvejen ikke realiseres)

Op til 600.000 m² i alt

- 3.1 Tunnel ved Roskildevej/Tavleholmsvej
- 3.2 Ny vej øst om rådhuset
- 3.3 Rundkørsel ved Park Allé
- 3.4 Vejudvidelse på Park Allé
- 3.5 Svingbaner på Brøndbyvester Boulevard

BÆREDYGTIG TRAFIK

Bæredygtig byudvikling står højt på dagsordenen for udviklingen af Priorparken og Vibeholm. Hele området ligger stationsnært og størstedelen endda indenfor det stationsnære kerneområde (på side 53 uddybes stationsnærhedsbegrebet). Hensigten er derfor at give de bedste betingelser for den kollektive trafik og for cyklister, gående m.m. En ny S-togs station ved Priorparken er en grundlæggende forudsætning for en fuld udbygning af området. I forbindelse med stationsforpladsen skal der være plads til busstop, cykelparkering, parkering med videre.

Etableres yderligere en højklasset trafikforbindelse langs Ring 3, med forbindelse tæt på Brøndby Rådhus og stadionområdet, vil den sydlige del af Priorparken også komme til at ligge i det stationsnære kerneområde. Priorparken og Vibeholm vil således fremstå som et attraktivt erhvervsområde for virksomheder, der ønsker at brande sig i forhold til en bæredygtig pendlertrafik.

Der vil komme en markant stigning i antallet af lette trafikanter når området åbnes og udbygges og den kollektive trafik udbygges. Derfor er det vigtigt at sikre gode stifaciliteter med en gennemtænkt struktur i området fra starten. God sammenhæng mellem de eksisterende stiforbindelser og de interne stiforbindelser vil endvidere kunne mindske biltrafikken.

Indenfor planlægning arbejder man med begrebet 'mobility management', der handler om at påvirke og begrænse efterspørgslen på transport gennem lokalt samarbejde mellem virksomheder, myndigheder og andre organisationer. På dansk kan det oversættes med 'lokale transporttiltag'. Målet er især at begrænse biltrafikken og fremme andre og mere miljøvenlige transportformer gennem overvejende 'bløde' virkemidler og frivillige ordninger. Dermed kan Mobility Management ses som et supplement til den fremherskende trafikpolitik- og planlægning, der ofte har fokus på "hårde" midler såsom investeringer i trafikanlæg, lovgivning, tekniske normer med videre.

Eksempler på mobility management kan være pendlerplaner og transportplaner for virksomheder, der fx kan indeholde hjælp til at organisere samkørsel blandt medarbejdere, informere målrettet om alternative muligheder til pendling i bil og fremme cykeltrafik, fx ved etablering af parkerings- og omklædningsfaciliteter.

PARKERINGSFORHOLD

Da området er stationsnært, gælder en mere restriktiv parkeringsnorm end den, man normalt benytter til forskellige erhvervstyper. Parkeringsnormen er på 1 p-plads pr. 100 m² erhvervsareal - indenfor det stationsnære kerneområde er det max 1 plads pr. 100 m² erhvervsareal.

Ved en fuld udbygning af områder skal der med en parkeringsnorm på én plads pr. 100 m² anlægges 6.000 P-pladser. På terræn vil det kræve et samlet areal på 150.000 m², med et arealbehov på 20 m² pr. parkeringsplads inklusiv manøvreareal. Parkering vil således optage et ganske stort areal, hvis ikke det etableres i p-hus eller i kælder. Muligheden for dobbeltudnyttelse imellem erhverv og eventuelle kultur og idrætsfunktioner vil være til stede, herunder i forbindelse med arrangementer på Brøndby Stadion.

For at kunne bygge tæt og udnytte det resterende byrum optimalt lægger helhedsplanen derfor op til, at der i takt med det stigende parkeringsbehov skal etableres i alt 9 parkeringshuse med plads til hver 500 biler på 7 udpegede arealer i omdannelsesområdet, svarende til 75 % af parkeringsbehovet ved en fuld udbygning. De resterende 25 % af parkeringen etableres på egen ejendom til handicapparkering, af- og pålæsning, kundeparkering mv. På kortet side 51 er placeringen af parkeringsarealerne angivet.

De udpegede parkeringsarealer er primært placeret ved indgangene til området og centralt i nærheden af stationen. Det er hensigten, at de, der kommer til området i bil, let og sikkert kan parkere i p-huset og gå til arbejdspladsen indenfor en radius af 300 meter. På denne måde sikres parkeringsbehovet i området, samtidig med at trafikmængden i området begrænses.

Kortillustration, der viser forslag til placering af parkeringshuse indenfor de udpegede arealer. Rundt om parkeringshusene er der markeret en zone på 300 meter i radius for at illustrere den korte vej fra den parkerede bil til ens bestemmelsessted. Kortbilag, der viser afgrænsningen af de arealer, der er udlagt til parkeringshuse, kan ses i afsnittet med kommuneplantillægget på side 51.

Parkeringshus 

Afstandszone 300 m radius 





KOMMUNEPLAN TILLÆG NR. 1

PRIORPARKEN OG VIBEHOLM - RAMMEOMRÅDE 211

Rammeområdet er under omdannelse fra et traditionelt erhvervsområde til en moderne erhvervspark. Kommuneplantillæg nr. 1 skal medvirke til at virkeliggøre denne omdannelse.

Kommuneplantillægget giver mulighed for at der indenfor Priorparken og Vibeholmområdet kan placeres kontorerhverv, moderne produktionserhverv, butikker, hotel, kultur, idræt, transport- og logistikvirksomheder. Visionen er, at Priorparken & Vibeholm skal være en attraktiv og levende bydel. En S-togstation ved Priorparken skal være omdrejningspunktet for byudviklingen i området.

GENERELLE RAMMEBESTEMMELSER

Rækkefølgebestemmelser

Ifølge Fingerplanens § 13 skal det sikres, at der fastlægges en rækkefølge for gennemførelsen af byudvikling og byomdannelse af regional betydning. Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed efter forudgående forhandling mellem staten og kommunerne. Ved fastlæggelse af rækkefølgen skal udbygning af de stationsnære arealer fremmes.

Det første område, hvor udviklingen kan påbegyndes, er stationsområdet, som er omfattet af rammerne 211.1, 211.4, 211.5, og 211.6, samt området omkring Boulevarden, som er omfattet af rammerne 211.9, 211.10 og 211.11. Udbygningen i disse områder kan sættes i gang i første halvdel af planperioden, jf. Kommuneplan 2009.

De øvrige rammeområder kan udbygges i anden halvdel af planperioden, jf. Kommuneplan 2009.

Stationsnærhed

Hele rammeområde 211 er stationsnært. Jf. Fingerplanen 2007 kan der placeres kontorbyggerier over 1.500 etagemeter i det stationsnære kerneområde. Rammeområderne 211.1, 211.2, del af 211.3, 211.4., 211.5, 211.6, del af 211.7, del af 211.8, 211.9, del af 211.10, 211.12 ligger i det stationsnære kerneområde. Udenfor det stationsnære kerneområde, men i det stationsnære område, er det muligt at placere kontorbyggerier med mere end 1.500 etagemeter, såfremt der etableres forskellige former for mobility management og regulering via parkeringsnormer. Udstrækningen af det stationsnære kerneområde fremgår af rammekortet på side 47.

Rammeområde 211.1, som er det centrale område omkring stationen, er udlagt til centerformål med 3.000 m² til detailhandel. Lokalcentret, der giver mulighed for butikker, skal styrke den lokale handel og varetage en lokalforsyning med dagligvarer. Ligeledes er rammeområde 211.6 en del af dette lokalcenter.

Motorvejstilslutning

En ny motorvejstilslutning har en meget høj prioritet hos Brøndby Kommune, da man så kan undgå en unødigt belastning af de lokale veje i Brøndby og Glostrup. For at imødekomme denne mulighed er der i rammebestemmelse 211.1, 211.9, 211.12 og 211.13 indføjet, at der i disse rammeområder skal beregnes areal til motorvejstilslutning.

Parkering

For at fremme etableringen af en ny S-togstation og undgå en mere bilorienteret og ekstensiv erhvervsudbygning, anlægges der en restriktiv parkeringsnorm som beskrevet på næste side.

Hvad er et kommuneplantillæg?

Kommuneplanen fastlægger en hovedstruktur for kommunen og rammer for de enkelte områder i kommunen. Kommuneplanens rammer fastlægger retningslinierne for indholdet i de fremtidige lokalplaner med hensyn til bebyggelsens omfang og anvendelse m.v.

Kommunalbesyttelsen kan ændre kommuneplanens rammer ved at udarbejde et kommuneplantillæg.

Rammeændingen kan imidlertid kun foretages efter forudgående offentlig høring af mindst 8 ugers varighed. Høringen sker hos overordnede myndigheder samt borgere i kommunen.

I det stationsnære kerneområde som er omfattet af rammerne 211.1, 211.2, del af 211.3, 211.4., 211.5, 211.6, del af 211.7, del af 211.8, 211.9, del af 211.10, 211.12 reduceres parkeringsnormen til max. 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal erhverv.

I rammeområde 211.11 og 211.13 samt en del af ramme 211.7 og 211.8 reduceres parkeringsnormen til 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal erhverv.

Arealer, hvor der er opført parkeringshuse, er undtaget den fastlagte bebyggelsesprocent.

For at gøre overgangen til en restriktiv parkeringsnorm og fællesparkering mere smidig, kan de første 25% af parkeringspladserne etableres på egen ejendom eller i fællesanlæg. De resterende 75% af parkeringsarealerne skal etableres i fælles parkeringsanlæg, i starten af udbygningsfasen som parkering på terræn og senere, i takt med et øget parkeringsbehov, i parkeringshus.

Parkeringshuse

Der udlægges 7 arealer med mulighed for etablering af parkeringshuse som beskrevet i afsnittet 'Trafikstruktur'. Arealudlæg til parkeringshuse kan ses på kortillustration på side 51.

Cykelparkering

Der skal udlægges areal til cykelparkering. Arealbehov for cykelparkering vil blive fastlagt i forbindelse med lokalplanlægning.

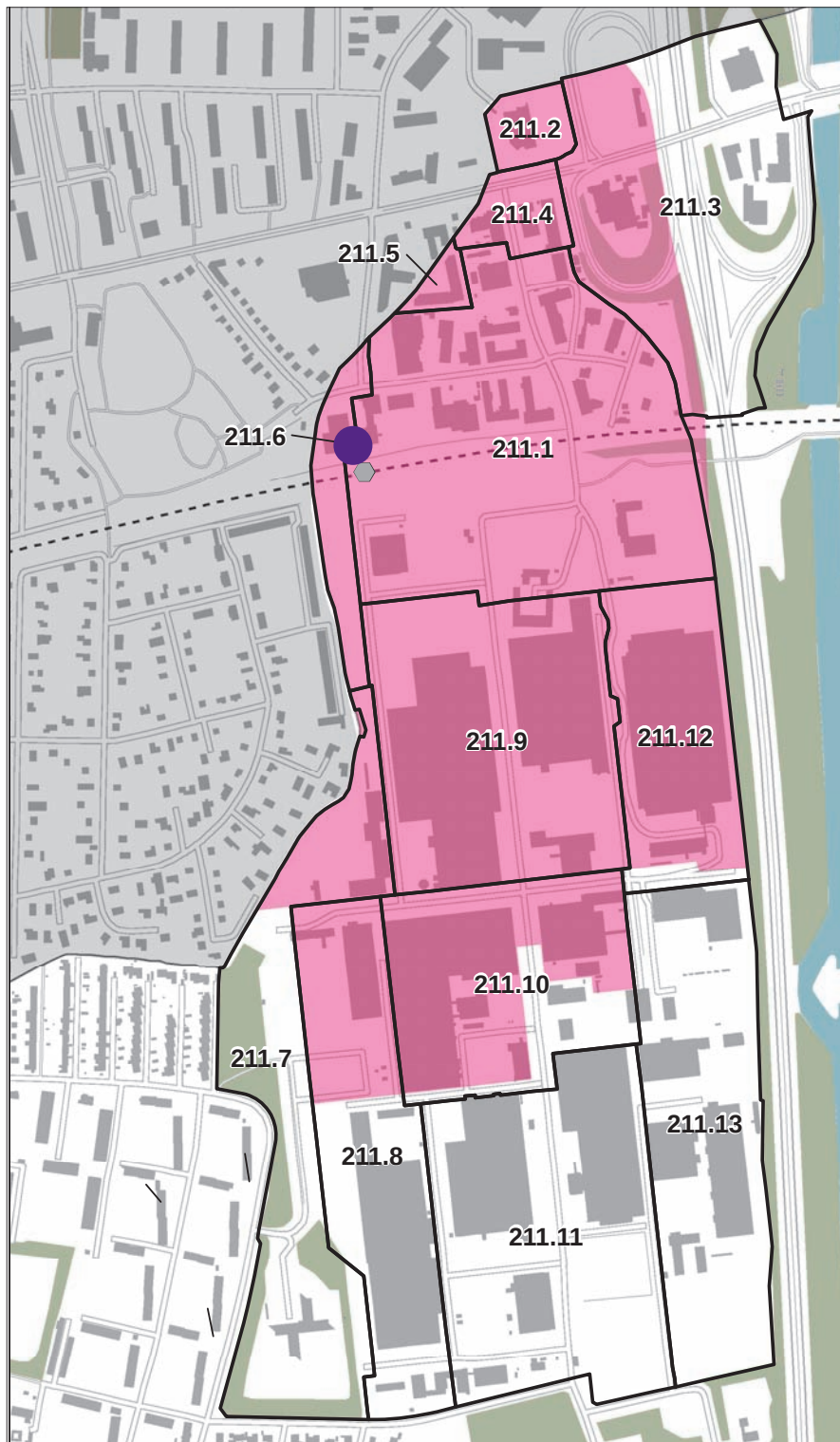
Grønne fællesanlæg

For den enkelte ejendom skal der udlægges rekreativt areal til ophold svarende til 15 % af grundens størrelse. Hvis ejere af flere ejendomme alternativt vælger at lave fælles anlæg til brug for virksomhedernes ansatte, skal der for hver deltagende ejendom udlægges areal til ophold dels på egen ejendom, svarende til 5 % af grundens størrelse samt areal til det fælles anlæg, svarende til min. 5 % af hver af de implicerede grundens størrelse. Det er en forudsætning at anlægget støder op til ejendommene, således at de ansatte har nem og hurtig adgang til fællesanlægget.

Desuden udlægges der i alt 5 områder til fællesanlæg til brug for ejere og ansatte.

Arealudlæg til grønne fællesanlæg kan ses på kortillustration 50.

PRIORPARKEN OG VIBEHOLM - RAMMEOMRÅDE 211



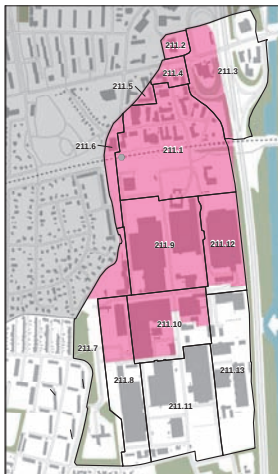
Rammekortet viser de 13 nye rammeområder i Priorparken & Vibeholm. I området omkring den kommende station gives der mulighed for lokalcenter. Hele området er stationsnært. Udstrækningen af det stationsnære kerneområde fremgår af den huserøde signatur.



Lokalcenter



Det stationsnære kerneområde



Se rammekortet på side 47.

Område	Anvendelse	Bebyggelse	Andet
211.1	CENTERFORMÅL Kontor- og service, moderne produktionserhverv, centerdannelse med butikker.	B% 220 Ud til banen: Max 8 etager, højde max 30 m. I område ud mod motorvej: Max 20 etager. I det øvrige område: Max 6 etager, højde max 24 m.	Lokalcenter, max bruttoetageareal op til 3000 m². Den enkelte butik må være max 1000 m². Området rummer Vibeholmsgården med haveanlæg, som er udlagt til grønt fællesanlæg. Der skal beregnes arealudlæg til motorvejstilslutning, stationsforplads og baneviadukt. Der er udlagt 3 arealer, samt en del af et 4., hvor der kan etableres parkeringshuse. Parkeringsnormer: se 'Generelle rammebestemmelser'.
211.2	ERHVERVSFORMÅL Hotel, kontor- og service, engroshandel, lagerhotel.	B% 75 Max højde 24 m	Parkeringsnormer: se 'Generelle rammebestemmelser'.
211.3	ERHVERVSFORMÅL Pladskrævende varegrupper, kontor- og service, engroshandel, lagerhotel eller hotel uden konference- og kursusfaciliteter.	B% 75 Max højde 18 m	Godkendelse af anvendelse i området forudsætter at anvendelse ikke forringer trafikafviklingen i området. Parkeringsnormer: se 'Generelle rammebestemmelser'.
211.4	ERHVERVSFORMÅL Kontor- og service, moderne produktionserhverv.	B% 200 Max højde 20 m Min. 3 etager, max 5 etager	Parkeringsnormer: se 'Generelle rammebestemmelser'.
211.5	ERHVERVSFORMÅL Kontor- og service, moderne produktionserhverv.	B% 150 Max højde 15 m Max 3 etager	Parkeringsnormer: se 'Generelle rammebestemmelser'.
211.6	ERHVERVSFORMÅL Kontor- og service, moderne produktionserhverv.	B% 150 Max højde 15 m Max 3 etager Ud mod boligområde: Max facadehøjde 12 m Max bygningshøjde 15 m	Del af lokalcenter, max bruttoetageareal op til 3000 m². Den enkelte butik må være max 1000 m². En del af området er grønt fællesanlæg. Parkeringsnormer: se 'Generelle rammebestemmelser'.
211.7	ERHVERVSFORMÅL Kontor- og service. Kultur og idræt med tilhørende funktioner fx sports faciliteter, café, idrætshotel m.v.	B% 75 Max. højde 15 m Max. 3 etager Ud mod boligområde: Max facadehøjde 12 m Max bygningshøjde 15 m	Parkeringsnormer: se 'Generelle rammebestemmelser'.

Område	Anvendelse	Bebyggelse	Andet
211.8	ERHVERVSFORMÅL Kontor- og service, moderne produktionserhverv. Kultur og idræt med tilhørende funktioner fx sportsfaciliteter, café, idrætshotel m.v. Lagerfunktioner udenfor det stationsnære kerneområde.	B% 100 Max højde 15 m Max 3 etager	Parkeringsnormer: se 'Generelle rammebestemmelser'.
211.9	ERHVERVSFORMÅL Kontor- og service, moderne produktionserhverv. Kultur og idræt med tilhørende funktioner fx sportsfaciliteter, café, idrætshotel m.v.	B% 200 Ud mod vej : Max facadehøjde 15 m Max bygningshøjde 20 m Min. grundstørrelse 5000 m² Min. facadelængde på 35 m.	Tvungen byggelinie i skel for 60 % af matriklens længde. Facade skal være ubrudt. Der skal beregnes arealudlæg til motorvejstilslutning. Parkeringsnormer: se 'Generelle rammebestemmelser'.
211.10	ERHVERVSFORMÅL Kontor- og service, moderne produktionserhverv, kiosk og café til betjening af lokalområdet. Kultur og idræt med tilhørende funktioner fx sportsfaciliteter, café, idrætshotel m.v. Lagerfunktioner udenfor det stationsnære kerneområde.	B% 150 Ud mod vej : Max facadehøjde 15 m Max bygningshøjde 20 m	Området rummer 2 grønne fællesanlæg. Parkeringsnormer: se 'Generelle rammebestemmelser'.
211.11	ERHVERVSFORMÅL Kontor- og service, moderne produktionserhverv. Kultur og idræt med tilhørende funktioner fx sportsfaciliteter, café, idrætshotel m.v. Lagerfunktioner udenfor det stationsnære kerneområde.	B% 125 Ud mod vej : Max facadehøjde 15 m Max bygningshøjde 20 m Min. grundstørrelse 5000 m² Min. facadelængde på 35 m	Tvungen byggelinie i 0 – 15 m afstand til skel for 60 % af matriklens længde. Facade skal være ubrudt. Parkeringsnormer: se 'Generelle rammebestemmelser'.
211.12	ERHVERVSFORMÅL Industri, værksted, logistik, lager med tilhørende administration. Kultur og idræt med tilhørende funktioner fx sportsfaciliteter, café, idrætshotel m.v.	B% 150 Ud mod Motorring 3: Max højde 20 m I det øvrige område: Max højde 15 m	Der skal beregnes arealudlæg til motorvejstilslutning. Parkeringsnormer: se 'Generelle rammebestemmelser'.
211.13	ERHVERVSFORMÅL Industri, værksted, logistik, lager med tilhørende administration. Kultur og idræt med tilhørende funktioner fx sportsfaciliteter, café, idrætshotel m.v. Lagerfunktioner udenfor det stationsnære kerneområde.	B% 100 Ud mod Motorring 3: Max højde 20 m I det øvrige område: Max højde 15 m	Der skal beregnes arealudlæg til motorvejstilslutning. Parkeringsnormer: se 'Generelle rammebestemmelser'.



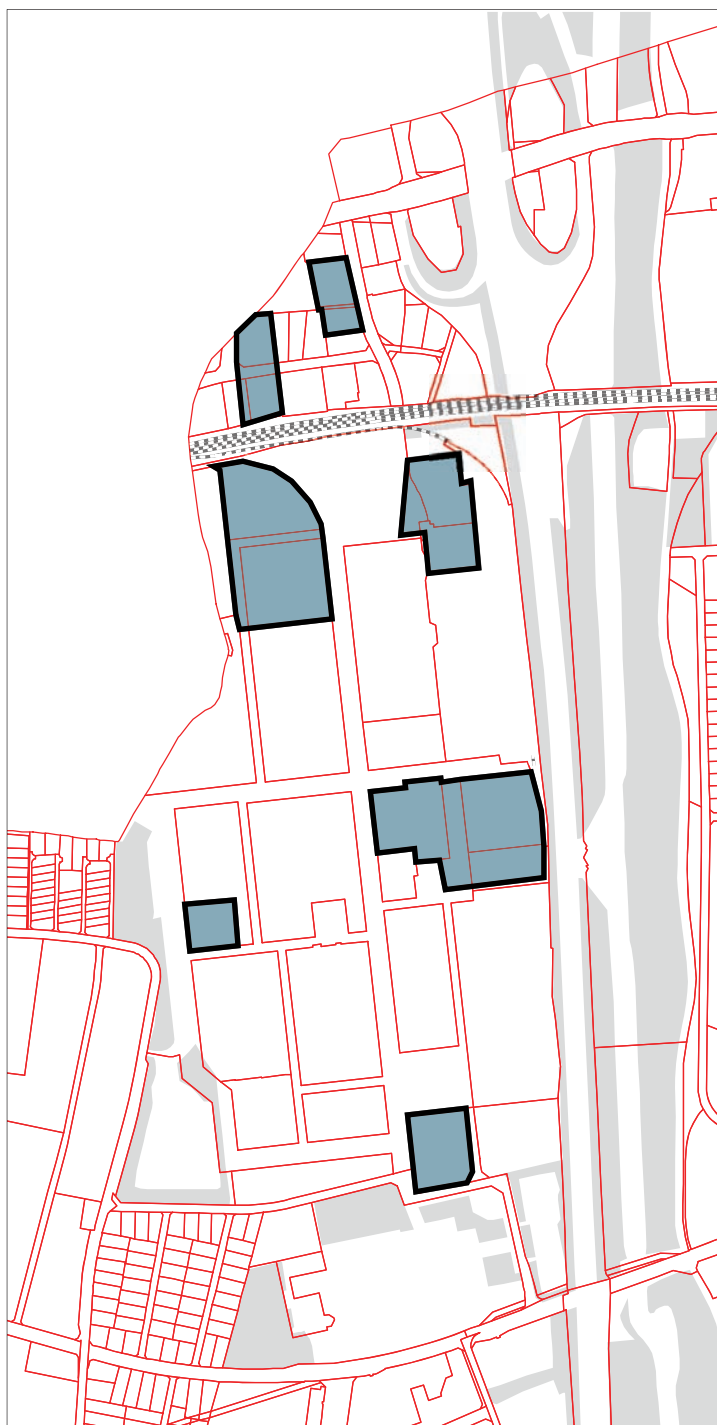
*Arealer udlagt til grønne, rekreative fællesanlæg.
Den røde streg viser matrikelafgrænsninger.*



Arealer udlagt til rekreative fællesanlæg



Matrikelafgrænsning



Arealer udlagt til fælles parkeringsanlæg. Den røde streg viser matrikelafgrænsninger.

Vedtagelsespåtegning

Kommuneplantillæg nr. 1 til Kommuneplan 2009 - 2021 er vedtaget af Brøndby Kommunalbestyrelse den 21. april 2010.

Ib Terp
Borgmester

/

Henrik Winther Nielsen
Teknisk direktør



Arealer udlagt til fælles parkeringsanlæg



Matrikelafgrænsning



FORHOLD TIL ANDEN LOVGIVNING OG PLANLÆGNING

Fingerplanen 2007

Fingerplan 2007 viderefører generelt de overordnede strategier og retningslinier for byudvikling i HUR's Regionplan 2005. Den overordnede trafikstruktur består af de radiale vej- og baneforbindelser, der er suppleret med forbindelser på tværs af fingrene.

REGIONPLAN 2005

Ifølge Regionplan 2005 kan en ny S-togstation ved Priorparken være udgangspunkt for omdannelse af et velbeliggende område med et stort udviklingspotentiale, primært til erhvervsformål. Der vil kunne tilvejebringes stor trafikal tilgængelighed i forhold til S-bane og Motorringvejen. Priorparken er udpeget som et blandt 11 fokusområder. De udpegede regionale fokusområder er alle områder inden for Fingerbyen med et stort potentiale for etablering af nye, blandede bymiljøer.

FINGERPLAN 2007

Fingerplan 2007 åbner mulighed for, at der kan ske en intensiveret udnyttelse af områderne omkring en eventuelt kommende ny station ved Priorparken. Trafikstyrelsen og DSB S-tog er på baggrund af hidtidige arbejder af den opfattelse, at der kan være perspektiver i etablering af en ny station i Priorparken. Trafikstyrelsen understreger, at der ikke er truffet beslutning om anlæg af en station eller om at tilvejebringe et beslutningsgrundlag. Trafikstyrelsen har oplyst, at det i givet fald formentlig vil tage 1-2 år fra et eventuelt arbejde igangsættes at etablere et sådant beslutningsgrundlag. Miljøministeriet forudsætter, at de berørte parter igangsætter de nødvendige forberedelser til beslutning om at udarbejde et egentligt beslutningsgrundlag for en station.

Helhedsplanen og de tilhørende kommuneplanrammer er omfattet af Fingerplan 2007's bestemmelser om stationsnærhed (§ 11) og rækkefølge (§ 13).

Stationsnærhed

Ifølge Fingerplanens § 11 kan der uden videre placeres kontorbygninger over 1500 etagemeter i de af helhedsplanens delområder, som er beliggende inden for det stationsnære kerneområde. Det stationsnære kerneområdes afgrænsning er vist på side 47.

Et centralt tema i Fingerplan 2007 er planlægning for de stationsnære områder med henblik på at opnå miljørigtig lokalisering af bymæssige aktiviteter. Der skal ske en koncentration af bymæssige aktiviteter således, at funktioner der har en bymæssig tæt karakter og giver anledning til et højt aktivitets- og trafikniveau, lokaliseres centralt i forhold til s-togstationerne. Lokalisering i de stationsnære områder skal bidrage til at flere benytter sig af det kollektive trafiksystem.

Såfremt den kommunale planlægning giver mulighed for at lokalisere kontorbyggeri med mere end 1.500 etagemeter i det stationsnære område, men uden for det stationsnære kerneområde, skal der redegøres for, hvordan kommunen vil arbejde med supplerende virkemidler for at opnå en høj andel af rejsende med kollektiv trafik. Det kan være et begrænset udbud af parkeringspladser suppleret med forskellige former for mobility management. Der kan dog uden videre planlægges for større kontorbyggeri over 1.500 etagemeter i det stationsnære område i større afstand fra stationerne end de 600 meter, såfremt én af følgende situationer gør sig gældende:

1. Kommunen vurderer, at der ikke er tilstrækkeligt med byggemuligheder i det stationsnære kerneområde ("600 m") i det pågældende område (dvs. inklusiv ved stationer i nabokommuner på samme banestrækning),
2. Kommunen fastlægger normer for maksimalt antal parkeringspladser, som afhænger af stationens beliggenhed i fingerbystrukturen.
3. Det drejer sig om udvidelse af eksisterende kontorejendomme opført før 1. januar 2007.

I de ikke stationsnære områder kan der planlægges for mindre kontor- og serviceerhverv under 1.500 etagemeter.

Ved anlæg af en letbane eller anden højklasset trafikløsning (fra Lyngby til blandt andet Brøndby Strand) vil den sydlige del af Priorparken komme til at ligge i det stationsnære kerneområde (max. 600 meters afstand til et letbanestop). En intensiveret anvendelse og udnyttelse med mulighed for kontorbygninger over 1.500 etagemeter omkring letbanestop kan finde sted, når der er truffet beslutning om anlæg af en letbane.

Stationsnært kerneområde

Fingerplan 2007 fastlægger principper for miljørigtig lokalisering i forhold til det stationsnære kerneområde, det stationsnære område og det ikke stationsnære område.

Det stationsnære kerneområde afgrænses med udgangspunkt i en gangafstand på op til 600 meter fra en given station.

Det stationsnære område afgrænses ud fra et cirkelslag på 1.200 meter i radius.

Fingerplan 2007 fastlægger, at kontorbygninger over 1.500 etagemeter uden videre kan placeres i det stationsnære kerneområde.

På næste side ses en illustration af principperne ved udlægning af de stationsnære områder.



Kortillustrationen viser princippet for afgrænsning af det stationsnære kerneområde (600 m) og det stationsnære område (1200 m). Her ses det tydeligt, at hele omdannelsesområdet ligger stationsnært. En præcis angivelse af det gældende stationsnære kerneområde kan ses på side 47.

Rækkefølgebestemmelser

Ifølge Fingerplanens § 13 skal det sikres, at der fastlægges en rækkefølge for gennemførelsen af byudvikling og byomdannelse af regional betydning. Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed efter forudgående forhandling mellem staten og kommunerne. Ved fastlæggelse af rækkefølgen skal udbygning af de stationsnære arealer fremmes.

Udspillet fra Brøndby Kommune er, at udbygningen af Priorparken og Vibeholm kan påbegyndes umiddelbart efter helhedsplanen vedtagelse. Et centralt omdrejningspunkt vil være en kommende station. I rækkefølgen for områdets interne udbygning er dette område også prioriteret som det område, der udbygges først.

Helhedsplanen for Priorparken & Vibeholm er afstemt med de øvrige strategiske byudviklingsplaner i Brøndby. Det drejer sig om helhedsplanen for omdannelse af Kirkebjerg Erhvervsområde og helhedsplanen for Brøndby Strand Centrum. De 3 helhedsplaner dækker forskellige typer udvikling i kommunen. Helhedsplanen for Brøndby Strand centrum drejer sig om boligudbygning og revitalisering af stationscentret, mens helhedsplanen for Kirkebjerg drejer sig om omdannelse og udbygning af blandet bolig og erhverv. Helhedsplanen for Priorparken & Vibeholm fastholder området som erhvervsområde og lægger op til en kraftig intensivering med arbejdskraftintensive erhverv, samt et lokalcenter der skal forsyne de kommende arbejdspladser. At de 3 planer ligger så tæt på hinanden er et udtryk for at Brøndby Kommune længe har haft behov for at omdanne og udvikle generelt.

Den fælles erhvervsstrategi for Vestegnen fastlægger, at lokalisering af de store kontorarbejdspladser bør finde sted under hensyntagen til kollektiv trafikbetjening. Udviklings- og omdannelsesmulighederne for Priorparken og Vibeholm er ligeledes i overensstemmelse med Vestegnssamarbejdets erhvervsstrategi.

Kommuneplantillæg nr. 1 til Kommuneplan 2009-2021 for Brøndby Kommune vurderes at være i overensstemmelse med Fingerplan 2007.

KOMMUNEPLAN 2009

Helhedsplanen åbner mulighed for nye anvendelser i form af butikker, kultur, idræt og kontorvirksomheder i forhold til Kommuneplan 2009. Endvidere åbnes mulighed for øgede bebyggelsesprocenter og højder. Helhedsplanen forudsætter derfor et kommuneplantillæg. Indholdet i kommuneplantillægget er beskrevet på side 44 - 51.

Brøndby Kommune ønsker at fremme en bæredygtig byudvikling og byomdannelse og fokusere på udvikling af de stationsnære områder. I forbindelse med omdannelsen af disse områder vil kommunen aktivt søge dialog med bygherrer for at sikre, at bæredygtighed allerede fra starten indtænkes i projekterne. Det indebærer fx lavenergibyggeri ved nybyggeri eller renovering samt at der etableres gode og bæredygtige trafikløsninger med nem adgang til offentlig transport.

SPILDEVANDSPLAN 2010

Det er Brøndby Kommunes mål, at så meget regnvand som muligt bliver afledt udenom kloakken. Overfladevand fra egen matrikel skal jf. Spildevandsplan 2010 nedsives på egen grund eller forsinkes, før det afledes til kloaksystemet.

GÆLDENDE LOKALPLANER

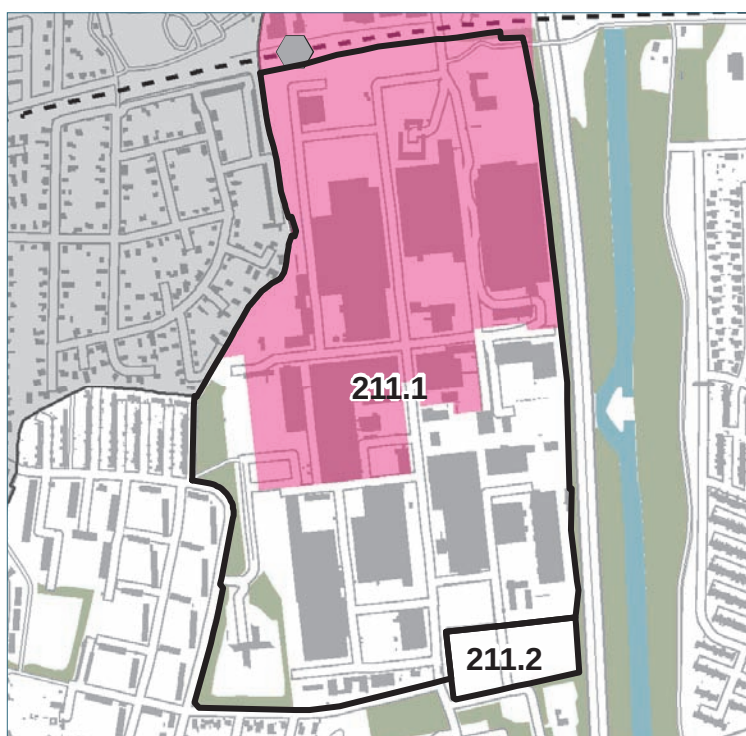
Vibeholm og Priorparken er omfattet af følgende lokalplaner.

- Lokalplan nr. 109 for hotel ved Roskildevej/Motorringvejen.
- Lokalplan nr. 122 for erhvervsområdet Vibeholm.
- Lokalplan nr. 122A for en del af erhvervsområdet Vibeholm.
- Lokalplan nr. 122B for et område Vibeholm.
- Lokalplan nr. 123A for erhvervsområdet Priorparken.

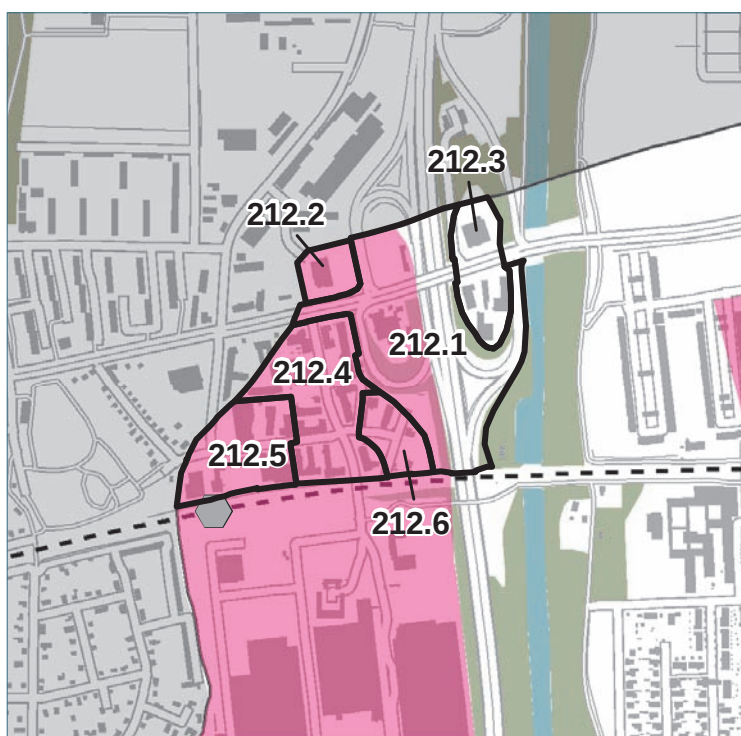


Typisk gavludtryk i Priorparken.

GÆLDENDE RAMMER I KOMMUNEPLAN 2009-2021



Område	Anvendelse	Bebyggelse	Grundstørrelse	Andet
211.1	ERHVERVSOMRÅDE Industri, værksted, handels- og transportvirksomhed, kontor og service i tilknytning hertil.	B% max 75 Bgrad max 40 Max 3 m ³ /m ² Max højde 15 m	Min. 5.000m ²	Der skal udlægges mindst 1 parkeringsplads pr. 45 m ² kontorareal og pr. 60 m ² produktion og lager.
211.2	ERHVERVSOMRÅDE Let industri, samt service og kontor i tilknytning hertil.	B% max 75 Bgrad max 40 Max 3 m ³ /m ² Max højde 8,5 m		Der skal udlægges mindst 1 parkeringsplads pr. 45 m ² kontorareal og pr. 60 m ² produktion og lager.



Område	Anvendelse	Bebyggelse	Grundstørrelse	Andet
212.1 212.5	ERHVERVSOMRÅDE Industri, værksted, handels- og transportvirksomhed, kontor og service samt pladskræ- vende udvalgsvarer.	B% max 75 Max højde 18 m		Der skal udlægges mindst 1 parkeringsplads pr. 45 m ² kontor- areal og pr. 60 m ² produktion og lager.
212.2	ERHVERVSFORMÅL Hotel, restaurant og lignende.	B% max 70 Max 6 etager Max højde 24 m		
212.3	ERHVERVSOMRÅDE Industri, værksted, handels- og transportvirksomhed, kontor og service samt pladskræ- vende udvalgsvarer.	B% max 75 Max højde 18 m		Der skal udlægges mindst 1 parkeringsplads pr. 45 m ² kontor- areal og pr. 60 m ² produktion og lager.
212.4	ERHVERVSOMRÅDE Kontor og service.	B% max. 200 Max. højde 20 m		Der skal mindst udlægges 1 par- keringsplads pr. 50 m ² etageareal erhverv. Når der er truffet beslutning om en ny S-togstation, reduceres parkeringskravet til 1 parkeringsplads pr. 100 m ² etageareal erhverv.
212.6	ERHVERVSOMRÅDE Kontor og serviceerhverv samt moderne produktionserhverv	B% max 220 Max højde 20 m		Der skal mindst udlægges 1 parkeringsplads pr. 50 m ² eta- geareal erhverv. Når der er truffet beslutning om en ny S-togstation, reduceres parkeringskravet til 1 parkeringsplads pr. 100 m ² etageareal erhverv.



REALISERING

FORUDSÆTNINGER

Brøndby Kommuner har med denne helhedsplan taget det første skridt på vejen til at virkeliggøre visionen ” Priorparken og Vibeholm skal være en attraktiv og levende bydel. Den nye Priorparken Station er omdrejningspunktet for udviklingen, hvor de blandede funktioner og den gode tilgængelighed skaber en aktiv by for de, der skal bruge området og arbejde her.”

Helhedsplanen danner nemlig grundlaget for den videre udvikling af området, som foregår ved, at der udarbejdes lokalplaner, som tager udgangspunkt i de rammer for udvikling, som er fastsat i helhedsplanen. Med lokalplanerne fastsættes konkrete og detaljerede bestemmelser for det enkelte projekt eller område, herunder fx fastlæggelse af byggefeltet og materialer.

KOMMUNENS ROLLE

Brøndby Kommune har med helhedsplanen skabt mulighed for udbygning og omdannelse af Priorparken & Vibeholm. Kommunen har i den forbindelse været i dialog med grundejere, virksomheder, developere og andre interessenter om helhedsplanens indhold. Kommunen ønsker fortsat en god og konstruktiv dialog med områdets interessenter i den fremtidige fase med realisering af planen.

Udover at kommunen aktivt ønsker at fremme realiseringen af helhedsplanen, har kommunen også en meget vigtig rolle som planmyndighed.

DELOMRÅDER OG RÆKKEFØLGE

Mulighederne for Priorparken & Vibeholm er mange. Med helhedsplanen har Brøndby Kommune fastlagt en række overordnede principper, som skal sikre retning og kvalitet i omdannelsen. Det er op til de lokale aktører at udnytte planens muligheder og være kreative.

Helhedsplanen inddeler den nye bydel i 13 rammeområder. For hvert af rammeområderne er der fastlagt anvendelse og bebyggelsesmuligheder. Muligheder for at bygge tæt og for at placere store arbejdskraft intensive virksomheder falder i takt med at man bevæger sig væk fra det stationsnære kerneområde.

Det første område hvor udbygningen kan påbegyndes er stationsområdet som er omfattet af rammerne 211.1, 211.4, 211.5 og 211.6, samt området omkring boulevarden, som er omfattet af rammerne 211.9, 211.10 og 211.11. Udbygningen i disse områder kan sættes i gang i første del af planperioden, jf. Kommuneplan '09. De øvrige rammeområder kan udbygges i anden del af planperioden, jf. Kommuneplan '09.

Udbygningen af området følger desuden den trafikale etapeplan for infrastrukturel udbygning.

Et styrende princip for udbygning af de enkelte delområder er, at miljøforholdene tillader det. De enkelte delområder kan som udgangspunkt ikke omdannes, hvis der vil opstå miljøkonflikter mellem eksisterende lovlig anvendelse og fremtidig anvendelse.

Helhedsplanen åbner mulighed for anvendelse der ligger i miljøklasse 1-5. Kontorerhverv ligger i klasse 1-2, mens virksomheder med produktion og varetransport typisk vil ligge i klasse 3-5, dog undtaget møderne produktionserhverv som ligger i klasse 2-3 samt butikker som ligger i klasse 1-3.

REALISERING GENNEM SAMARBEJDE

Udbygningen af Priorparken og Vibeholm forudsætter at en række forhold kommer på plads, herunder at der etableres en række infrastrukturelle tiltag. Det drejer sig både om etablering af grønne områder og parkerings faciliteter samt den infrastrukturelle udbygning, som beskrives i afsnittet om trafikstruktur. Desuden er det nødvendigt for omdannelsen, at Priorparken åbnes op, så det ikke længere er et indhegnet område, når der er taget beslutning om en station eller der er øvrige trafikale hensyn, der kræver en åbning af området.

Når helhedsplanen er vedtaget, er det derfor nødvendigt med et samarbejde mellem områdets interessenter og kommunen. Nogen af de mange muligheder for samarbejde ridses op i den følgende tekst.

Planlovens § 21b - udbygningsaftaler

§ 21b. På opfordring fra en grundejer kan kommunalbestyrelsen indgå en udbygningsaftale med grundejeren for områder, der i kommuneplanen er udlagt til byzone, jf. § 11 a, stk. 1, nr. 1.

Stk. 2. 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 infrastrukturanlæg, som det ikke vil påhvile kommunen at etablere.

GRØNNE OMRÅDER OG PARKERING

Helhedsplanen lægger op til, at størstedelen af både parkeringsarealer og grønne områder skal etableres som fællesanlæg for ejerne i området. Dette skal ske for at ejerne i fællesskab kan få et større udbytte af både egne og de fælles arealer.

Når helhedsplanen er vedtaget, skal der udarbejdes lokalplaner. Her er det muligt efter planlovens § 15, stk. 2, at stille betingelser for at grønne områder og andre fællesanlæg såsom parkeringsanlæg skal være etableret, før nyt byggeri kan tages i brug. Her er der mulighed for, at én eller flere grundejerforeninger for området kan sørge for etablering og vedligehold af fællesanlæggene.

Det er også en mulighed, at de fælles parkeringsanlæg kan ejes og drives af private ejere, således at indtægter herfra kan komme en privat ejer til gode.

Endelig kan der oprettes en kommunal parkeringsfond. Her kan ejer betale et beløb til fonden, som så skal realisere den nødvendige parkering (overtager parkeringsforpligtelser). Pladserne skal være offentligt tilgængelige. Indbetalinger til fonden skal dække udgifter til parkering uden at der tjenes på parkeringen.

UDBYGNINGSAFTALER

Nye regler i planlovens § 21b åbner mulighed for, at en grundejer kan tage initiativ til en frivillig aftale med kommunen om at bidrage til udbygningen af infrastruktur i de tilfælde, hvor grundejeren finder det hensigtsmæssigt i forhold til udnyttelse og benyttelse af en ejendom.

PRIVATRETTLIGE AFTALER

Endelig er der mulighed for at indgå privatretlige aftaler, dvs. gensidigt bebyrdende aftaler kommunen og grundejer imellem. Sådanne aftaler kan have meget forskelligt indhold alt efter hvad der ønskes opnået.

ERHVERVELSE AF AREALER

Ved erhvervelse af arealer til realisering af trafikplan og parkeringsarealer i overensstemmelse med helhedsplanen, vil den oprindelige byggeret til en ejendom så vidt muligt være uændret.

Selv om mange af de beskrevne tiltag kan realiseres gennem et samarbejde mellem interessenter og kommunen, vil der, i takt med at området udvikler sig efter den nye helhedsplan, være brug for at kommunen bruger sin myndigheds rolle til at etablere det nødvendige grundlag for udviklingen.

Når der fx er truffet beslutning om stationen, vil det blive nødvendigt at erhverve de nødvendige arealer til stationsforpladser og sikre adgang til stationen, om nødvendigt ved ekspropriation.

ÅBNING AF PRIORPARKEN

Som man kan læse i afnittet om 'Området historisk og i dag', blev Priorparken anlagt på den gamle Vibeholmsgårds jorde, som et samlet produktionsanlæg for NKT's produktion. I den anledning blev hele den store ejendom hegnet ind. Da Priorparken senere i 1990'erne blev opdelt i 22 matrikler, der herefter blev solgt til forskellige ejere, bevarede man hegnet omkring det, der er den nuværende erhvervspark.

I forbindelse med den fremtidige udvikling vil det være nødvendigt at åbne Priorparken, således at en hensigtsmæssig trafikafvikling sikres. Dette skal ske, når der er taget beslutning om en station eller der er øvrige trafikale hensyn, der kræver en åbning af området.

Om nødvendigt vil kommunen, i forbindelse med en åbning af Priorparken, bruge de muligheder, som blandt andet vejloven giver for at skabe fri adgang til Priorparken for alle trafikanter.

Planlovens § 21b - udbygningsaftaler (fortsat)

Stk. 3. Udbygningsaftalen kan kun indeholde bestemmelser om, at grundejeren helt eller delvis skal udføre eller afholde udgifterne til de fysiske infrastrukturanlæg, som skal etableres i eller uden for området for at virkeliggøre planlægningen. Aftalen kan endvidere bestemme, at omkostningerne til udarbejdelse af kommuneplantillæg og lokalplan afholdes af grundejeren.

Stk. 4. Oplysning om, at der foreligger et udkast til udbygningsaftale, skal offentliggøres samtidig med offentliggørelsen efter § 24 af forslag til kommuneplantillæg og lokalplan. § 26, stk. 1, finder tilsvarende anvendelse for oplysningerne om udkastet til udbygningsaftale.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsens indgåelse af udbygningsaftalen skal vedtages samtidig med lokalplanens endelige vedtagelse, og oplysning om aftalens indgåelse skal offentligt bekendtgøres. Oplysninger om udbygningsaftalen skal være offentligt tilgængelig. § 31, stk. 1, finder tilsvarende anvendelse for udbygningsaftalen.

BILAG 1 OMRÅDET HISTORISK OG I DAG



Vibeholm og Priorparken har en fælles fortid, idet områderne tilsammen udgør Vibeholmgårdens jorde. Gården lå oprindeligt i Brøndby-øster Landsby, men flyttede med udskiftningen i 1782 til sin nuværende beliggenhed. I 1944 opkøbtes gården af Nordisk Kabel & Tråd og den sydlige del blev opkaldt efter grundlæggeren H.P. Prior. Herefter udviklede de to områder sig forskelligt og fremstår derfor i dag også meget forskelligt.

Matriklerne i erhvervsområdet Vibeholm er gennem tiden blevet opkøbt af forskellige ejere, og har derfor forskellige størrelser og former. De er generelt mindre end i Priorparken, ligesom bygningerne også er mindre og ligger tættere. Vejene er opstået, efterhånden som området er blevet udbygget. Det var især træ- og metalvirksomheder samt mindre værksteder, der dominerede området. Vibeholms 31 matrikler anvendes i dag hovedsageligt til fabrik, værksted, kontor og lager. Mange af ejendommene er gennem de seneste år blevet opkøbt med henblik på kontorlejemål. Vibeholm er ikke unik som Priorparken, men har en charme i kraft af de mindre bygninger og skæve grunde. Vibeholm råder ikke over en stor andel grønne arealer som Priorparken, til gengæld ligger den tæt ved Glostrup Bypark.

Priorparken er derimod udbygget efter én samlet plan af én enkelt virksomhed - NKT. De fleste af bygningerne blev opført i 1950'erne



Modstående side: Vibeholmgårdens hovedbus.

Denne side : til venstre ses en af NKT's laboratoriebygninger i den sydlige ende af Priorparken. Nedenfor ses eksempler på et typisk ældre byggeri og en moderne renoveret bygning i Vibeholm.

efter helt nye teknikker med præfabrikerede betonelementer. Kabelproduktionens karakteristiske produktionslinie kan stadig aflæses i området; Råvarerne kom ind i områdets sydlige ende og ud i den nordlige ende som færdige produkter, hvorefter de blev lastet på togvogne og kørt ud i verden. Priorparken fremstår i dag stadig med de homogene bygninger og veje som et velbevaret og enestående eksempel på datidens fabrikskomplekser. Området er udpeget af Kulturarvsstyrelsen som et af Storkøbenhavns vigtigste industrihistoriske områder. Det er derfor også med afsæt i helheden, at områdets bevaringsværdi skal forstås; produktionsbygningerne, deres indbyrdes placering, vejstrukturen samt områdets markante afgrænsning til den omkringliggende bebyggelse.

Helhedsplanens område rummer dermed to væsentlige fortællinger som findes materialiseret i konkrete bygninger: Vibeholmgården og haven repræsenterer Brøndby som udskiftet bondesamfund. Det øvrige Priorparken repræsenterer med sin autenticitet en erhvervshistorisk succes.

I løbet af 1980'erne rykkede store dele af NKT's produktion ud af Priorparken og i 1990'erne blev området omdannet til en erhvervspark. De 22 matrikler omfatter i dag industri, værksted, lager og transportvirksomheder med tilhørende administration.

I områdets nordvestlige hjørne ligger M3's motorvejssløjfer. De anvendes i dag primært til udsalg af pladskrævende udvalgsvarer og transformatorstation, altså transportekstensive udnyttelser og det vurderes at anvendelsen ikke bør intensiveres. Det samme gælder området nord for Roskildevej, der i dag rummer hotelvirksomhed. En anvendelse, der fungerer og derfor bibeholdes.



BILAG 2 MILJØ RAPPORT

INDHOLD

65	Helhedsplanens formål
66	Jordbundsforhold
68	Trafik
71	Støj



I henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer skal myndigheder miljøvurdere planer og programmer (herunder helhedsplaner med kommuneplantillæg), der fastlægger rammer for fremtidige anlægstilladelser til projekter, der kan have en væsentlig indvirkning på miljøet. Kommunen har på baggrund af screening og scoping af helhedsplanen vurderet, at den vil medføre væsentlige miljøpåvirkninger, særligt i forbindelse med trafikafvikling og at der skal udarbejdes en miljørapport.

I henhold til § 7, stk. 4, i lov om miljøvurdering af planer og programmer, skal myndigheder, hvis område berøres af et forslag til plan eller program, høres i forbindelse med udarbejdelse af en miljørapport, inden der tages stilling til, hvor omfattende og detaljerede oplysninger, der skal indgå i miljørapporten

Der er tale om en omdannelse af et ældre erhvervsområde, hvor bebyggelsesprocenten efter vedtagelsen forhøjes væsentligt, op til 220 % hvor der kan bygges tættest. I dag er bebyggelsesprocenten i Vibeholm mellem 75 og 220, og i Priorparken (der er det største område) er den på 75 for området som helhed. Anvendelsen ændres i mange af rammeområderne og overordnet set vil det bevirke, at områdets anvendelse vil bevæge sig fra overvejende industri, værksted og transport til hovedsageligt kontor, service og moderne produktion.

I henhold til det fremlagte forslag til helhedsplan og kommuneplanramme har kommunen vurderet, at der ikke er tale om anlæg af en sådan karakter, som er beskrevet i lovens bilag 3 og 4. Det vurderes endvidere, at der ikke er tale om planer, som kan påvirke et udpeget internationalt beskyttelsesområde.

Derimod er det kommunens vurdering, at der ved tilvejebringelse af helhedsplanen med tilhørende kommuneplantillæg er tale om en plan, som fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter, som vurderes at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. lovens § 3 stk. 1, nr. 3.

Screening og scoping har i juni 2009 været i høring hos Miljøcenter Roskilde, Vejdirektoratet, Kulturarvsstyrelsen, Trafikstyrelsen samt Glostrup Kommune.

På baggrund af screening og scoping har forvaltningen vurderet, at følgende parametre skal belyses nærmere i en miljøvurdering:

- Jordbundsforhold
- Trafik
- Støj

HELHEDSPLANENS FORMÅL

Helhedsplanen er udarbejdet med udgangspunkt i kommunens intentioner om at omdanne, fortætte og forskønne helhedsplanområdet, jf. Kommuneplan 2005 og Kommuneplan 2009. Det er intentionen at udnytte de muligheder for vækst og ændret anvendelse, der ligger i et centralt placeret erhvervsområde i hovedstadsområdet med en eventuelt kommende S-togstation. Det er ligeledes formålet at bidrage til at realisere målene i Brøndby Kommunes planstrategi om, at der skal være sammenhæng mellem den kollektive trafikale infrastruktur samt byudvikling og byomdannelse.

Projektet forudsætter at det nuværende plangrundlag ændres. Der er i forbindelse med helhedsplanen udarbejdet kommuneplantillæg nr. 1 til kommuneplan 2009 – 2021.

JORDBUNDSFORHOLD

Tilstanden i dag

Der er formodning om forurening i stort set hele området og en stor del af matriklerne er kortlagt på V2-niveau (viden om forurening).

Vibeholmsområdet blev etableret i perioden ca. 1940-1960 som blandet erhvervsområde for især træ- og metalvirksomheder, værksteder mv. Mange af virksomhederne har anvendt forskellige opløsningsmidler – herunder chlorerede, samt haft anlæg for benzin, petroleum og diesel. Der ses relativt mange jordforureninger med opløsningsmidler, men også med tungmetaller fra diverse produktioner.

Områdets beliggenhed op til Roskildevej og den relative nærhed til den tidligere Poul Bergsøe virksomhed i Glostrup Kommune har medført en generel lettere forurening med især bly og cadmium, men også i varierende omfang PAH'er (tjærestoffer).

I Priorparken er der gennem årene fundet større og mindre olieforureninger på flere ejendomme og vejarealer. Forureningerne spænder primært over petroleum, træk-, drop- og hydraulikolie, men hele spektret fra lette til især tungere olier må påregnes generelt i området.

På flere af ejendommene er der fundet forurening med chlorerede opløsningsmidler og det må forventes, at ikke alle forureninger er fundet. Der må generelt påregnes væsentlige forureninger med tungmetaller dels fra især den tidligere Poul Bergsøe-virksomhed i Glostrup, dels fra de tidligere kabel- og metalvirksomheder på området. Uanset ejendommenes status som kortlagt eller ej, kan der generelt forventes lettere forureninger (klasse 2-3) med især tungmetal, PAH og kulbrinter. Det må ligeledes forventes, at der vil kunne være uopdagede kraftigere forureninger mange steder.

0-alternativet

Anvendelsen i området vil givetvis med tiden skifte til en mere miljøfølsom anvendelse, også selvom der ikke vedtages en helhedsplan, da der allerede i dag er mulighed for kontorervhverv i tilknytning til lager, logistik og produktion. Det vil i så fald blot dreje sig om færre erhvervskvadratmeter, men forureningsproblemet er det samme, og skal håndteres på samme måde.

Der er allerede sket en glidning fra primært tung kabelindustri til virksomheder med knapt så høje klassificeringer og produktioner, der er væsentligt mindre grundvandstruende og støv/lugt/støjfrembringende end tidligere. Denne udvikling foregik især fra starten af 1990'erne til lige efter år 2000. Det drejer sig især om virksomheder indenfor post- og varedistribution, lager og transport, værkstedsfunktioner, smede- og metalvirksomheder, vin- og spiritustapperi, udviklingslaboratorier, kabeltest og kabelservice, men dog stadig også store kabelproduktioner.

Det vurderes i forhold til antallet og omfanget af jordsager (primært §8-tilladelser og jordflytninger), at der bliver markant mindre sagsbehandling pr. år end hvis helhedsplanen gennemføres. Ved hver byggesag med jordarbejder eller andre typer bygge- og anlægsarbejder skal der meddeles mindst 1 §8-tilladelse, hvor risiko for grundvand og arealanvendelse skal vurderes pga. forureningernes mulige grundvandstrusler ved en ændring af forholdene i området.

Helhedsplanens indvirkning på jordbundsforholdene

Ny anvendelse forøger ikke forureningen, men ved ny bebyggelse eller andre bygge- og anlægsarbejder – herunder terrænreguleringer, vil der være miljømæssige krav, der kan fordyre byggeri. Desuden vil helhedsplanen fremskynde ændring i kommende virksomheders miljøklasser, til nogle der er mere sårbare over for den eksisterende forurening.

Løsningsmuligheder

Da kilderne til jordforureningen reelt ikke længere eksisterer, skal der fokuseres på at undgå at jordforureningen spredes yderligere til grundvandet samt giver problemer i forhold til den kommende arealanvendelse – herunder i forhold til indeklimaet.

I forbindelse med ændringerne af området er det derfor vigtigt at sikre, at den forurenede jord- (og grundvandsforurening) enten indkapsles forsvarligt eller fjernes korrekt. For at minimere udgifterne til håndtering af forurenede jord vil der formentligt være ønske om at søge at indbygge/indkapsle jorden eller genanvende den på området, men en sådan løsning skal godkendes miljømæssigt.

Herudover kan der for at begrønne området og skabe opholdsmuligheder, arbejdes med at anlægge terrasser på tagene. Grønne tage giver et grønt indtryk af området set fra oven og er med til at aflede regnvand gennem tætte bassiner eller kanaler. Dette gøres for at sikre at eksisterende forurening ikke flyttes eller siver ned i grundvandet.

Overvågning

Flytning af jord:

Da hele helhedsplanens område er områdeklassificeret som lettere forurenede skal alle jordflytninger anmeldes til kommunen inden arbejdet udføres (efter reglerne i jordflytningsbekendtgørelsen).

§8-tilladelse på forureningskortlagte arealer:

Størstedelen af helhedsplanens område er forureningskortlagt på V2 (viden om forurening), samt i mindre omfang på V1. På de matrikler hvor forurening er kortlagt kræves en § 8-tilladelse fra kommunen i henhold til jordforureningsloven, før jordarbejder må foretages – herunder terrænarbejder, byggerier eller fjernelse af eksisterende belægninger. Ved kommende byggeri og anden jordbearbejdning vil jordbundsforholdene derfor blive vurderet af kommunens miljøafdeling.

Beskyttelsen af grundvandet fra jordforureninger i området:

Kommunens miljøafdeling skal deltage i vurderingen af, hvor der uden væsentlig risiko for spredning af jordforurening til grundvandet kan placeres grønne områder, eller hvor der evt. etableres nedsivningsanlæg for regnvand.

TRAFIK

Tilstanden i dag

I dag kører der ca. 8.000 personbiler og 1000 lastbiler pr. døgn til og fra områderne. Heraf kører ca. 2/3 til Priorparken mens 1/3 kører til Vibeholmsområdet.

Adgangsforholdene er allerede i dag problematiske for både personbiler, for lastbiler, med offentlig transport, til fods og på cykel.

0-alternativet

Uden helhedsplanen forventes trafikmængderne at være steget ca. 8 % i Priorparken og 0,5 % i Vibeholm i 2016.

Helhedsplanens indvirkning på trafiksituationen

De øgede bebyggelsesprocenter og ændring i anvendelsen vil betyde stærkt øget personbiltrafik men kun lettere øget lastvognstrafik.

For at fremtidssikre udbygningen af Priorparken og Vibeholm rent infrastrukturelt er der udarbejdet en trafikplan. Trafikplanen beskriver og analyserer såvel de eksterne som de interne forhold og kommer med et forslag til hvordan en smidig trafikafvikling opnås.

En fuld udbygning af området vil ske over en lang årrække og der er derfor opstillet et forslag til en etapeplan. Forslaget omfatter en vurdering af, hvor mange kvadratmeter der kan udbygges af området i forhold til de trafikmængder det vil genere og dermed de vejtilslutninger der som minimum bør udbygges.

Forudsætningerne for etapeplanen er:

- En ny station i Vibeholm/Priorparken. Ved beregning af trafikprognoser er der indregnet at områderne er stationsnære.
- Priorparken og Vibeholm forbindes med en ny baneviadukt under jernbanen
- Boulevarden gennem Priorparken bevares, som gennemgående hovedstrøg i området.

Med en fuld bygning af området viser beregninger, at der vil være 37.000 bilture pr. døgn til og fra området, og herudover 2200 lastbiler pr. døgn. Det svarer til, at der i 2020 vil komme mere end 4 gange så meget trafik til områderne i forhold til i dag. De eksisterende vejforhold er ikke tilstrækkelige til dette og trafikken vil bryde sammen, hvis vejnettet ikke udbygges.

Hvordan den fremtidige trafik til området fordeler sig, er afhængigt af de muligheder adgangsvejene giver. Tre forskellige nye tilslutninger til Priorparken og Vibeholm vurderes som realiserbare. Det drejer sig om følgende:

1. Priorparken tilsluttes DBU Allé
2. Priorparken tilsluttes øst om rådhuset fra Park Allé
3. Priorparken tilsluttes direkte til motorvejen

Vej	ÅDT 2006 (Dagens trafik)	2020 - Eksisterende veje (Fuldt udbygget)	Med tilslutning fra DBU Allé (Fuldt udbygget)	Med tilslutning fra Sognevej (Fuldt udbygget)	Med tilslutning fra M3 (Fuldt udbygget)
Roskildevej	28.700	45.500	42.000	45.500	35.000
Vibeholms Allé nord	1.800	6.000	6.000	6.000	3.000
Tavleholmsvej	3.700	12.000	8.500	12.000	6.000
Vibeholms Allé syd	2.600	15.000	11.500	15.000	7.500
Sognevej syd	1.300	8.500	8.500	19.000	6.000
Park Allé vest	9.800	24.500	24.500	24.500	22.500
Park Allé Øst	13.300	19.500	19.500	19.500	18.500
Sognevej vest	2.000	10.500	4.000	1000	5.500
Brøndbyvester Boulevard	8.800	20.000	20.000	20.000	15.000
M3	104.500	115.500	115.500	115.500	120.000
Brøndbyvestervej nord	3.300	3.500	7.000	3.500	3.500
Brøndbyvestervej syd	3.300	3.500	10.000	3.500	3.500

Tabel fra trafikplanen: Grøn farve viser et fald af trafik på de pågældende veje, mens rød viser en stigning af trafik.

Løsningsmuligheder

For at imødekomme de øgede trafikmængder skal der arbejdes med forbedret kapacitet på vejene omkring området og bedre adgangsforhold til selve området samt trafiksikkerhed, herunder opdeling i lette og tunge køretøjer.

Kommunen arbejder aktivt for at få en station til området. Stationen er en forudsætning for en fuld realisering af helhedsplanen og vil medføre at stigningen i personbiltrafikken bliver mindre. Stationen vil være omdrejningspunkt i en bæredygtig byudvikling af området. I helhedsplanen arbejdes ligeledes med et godt stisystem til og igennem området, hvilket vil bidrage til at mindske stigningen i biltrafikken og medføre at pendlere til andre kommuner kan cykle igennem området, hvilket i dag ikke er muligt. Gode stiforbindelser vil kunne mindske biltrafikken med 3-5 %, hvilket svarer til en reduktion på mellem 1000-2000 biler pr. døgn ved en fuld udbygning. Yderligere kan biltrafikken påvirkes gennem parkeringsfaciliteterne. I helhedsplanen arbejdes med maksimale p-normer for at få så mange som muligt til at benytte mere miljøvenlige transportformer. Samtidig planlægges for placering af p-huse i udkanten af området, frem for på egen matrikel, hvilket vil mindske kørslen i selve området.

Kommunen arbejder ligeledes for en direkte tilslutning til Motorring 3, da det vurderes at være en forudsætning for en tilfredsstillende trafikafvikling, hvis der skal ske en fuld udbygning af området. En direkte tilslutning til motorvejen har således en høj prioritet i Brøndby Kommune. Med denne løsning vil en stor andel af trafikken kunne ledes direkte til og fra Priorparken og Vibeholm uden om de lokale veje i Brøndby og Glostrup, så disse ikke belastes. Det betyder en kraftig reduktion af de kapacitetsmæssige problemer, idet 40 % af trafikken til området kan benytte den direkte adgangsvej fra motorvejen. I forhold til tunge køretøjer og de nye forsøg med modulvogntog til erhvervsformål i Priorparken vil en tilslutning være en markant forbedring.

I helhedsplanen foreslås, at der etableres en parallelvej øst for Priorparken Boulevard, hvor den tunge trafik afvikles. Formålet er at fredeliggøre Priorparken Boulevard i forhold til lette trafikanter både i forhold til trafiksikkerheden og i forhold til muligheden for at skabe et attraktivt byrum.

Trafikplanen foreslår følgende etapeplan for udbygningen af vejnettet:

- Etape 0: Priorparken og Vibeholm begyndende udbygning
- Etape 1: Arealmæssig udbygning på 25-30% af områderne
- Etape 2: Fuld udbygning
- Etape +: Trafikale tiltag hvis motorvejstilslutningen ikke realiseres

Etape + anviser tiltag, der skal etableres ved en fuld udbygning, hvis en motorvejstilslutning ikke bliver realiseret. Hvis dette ikke sker, og der stadig ønskes en fuld udbygning, vil der ske en markant stigning i trafikken, som vil betyde at nogle af disse tiltag vil være nødvendige at gennemføre. Dog vurderes nogle af tiltagene at have store konsekvenser for lokalområdet og vil derfor blive prioriteret lavt.

Etape 0

I forhold til at påbegynde selve udbygningen af henholdsvis Vibeholm og Priorparken er der behov for trafikale tiltag i begge områder. I forhold til en udbygning på 9.000-10.000 etagemeter i henholdsvis Vibeholm og Priorparken foreslås følgende trafikale tiltag:

- Tavleholmsvej krydsudbygning til Vibeholm
- Tilslutning fra DBU Allé til Priorparken

Etape 1

Priorparken udbygges med 20-30% svarende til 150.000-200.000 m². Det svarer til en vækst i antallet af køretøjer på 7.500-10.000 pr. døgn. Vibeholmområdet udvikles i etape 1 ikke yderligere i forhold til etape 0. En yderligere udvikling af Vibeholmområdet vil forudsætte de tiltag, der beskrives under etape 2.

Brøndbyvestervej, Sognevej og Park Allé, som er vejadgange til Priorparken udbygges i etape 1.

- Baneviadukt i forlængelse af Tavleholmsvej
- Ombygning af Brøndbyvestervej
- Rundkørsel på Brøndbyvestervej
- Udbygning Sognevej syd
- Hovedstinet

Etape 2

Vibeholm udbygges fuldt ud med 100.000 m² svarende til trafikmængder på 5.000 køretøjer pr. døgn. Priorparken udbygges med 50-100% svarende til 325.000-650.000 m². Det svarer til en vækst i antallet af køretøjer på 15.000-35.000 pr. døgn.

- Motorvejstilslutning
- Rundkørsel i nord ved Priorparken Boulevard
- Stationsforplads
- Parallelvej med Priorparken Boulevard (til tunge køretøjer)
- Hovedstinet

Etape + Udbygning uden motorvejstilslutning

Hvis motorvejstilslutningen ikke realiseres, vil det i forhold til en fuld udbygning medføre kapacitetsmæssige problemer med stor trængsel og tidsmæssige forsinkelser ved afvikling af trafikken. Samtidigt vil det belaste det lokale vejnet i Brøndby og Glostrup. En manglende motorvejstilslutning vil medføre større samfundsmæssige omkostninger og miljømæssige gener, selvom vejnettet i Brøndby og Glostrup udbygges i forhold til følgende forslag:

- Tunnel mellem Roskildevej og Tavleholmsvej
- Ny vej øst om rådhuset mellem Sognevej og rådhuset
- Udvidelse af Park Allé
- To-sporet rundkørsel på Park Allé
- Supplerende svingbaner på Brøndbyvester Boulevard

Etableres disse trafikale tiltag uden en motorvejstilslutning kan Vibeholm udbygges fuldt ud med 100.000 etagemeter, mens Priorparken kan udbygges med op til 60% svarende til 450.000 etagemeter. Det svarer samlet til 25.000 køretøjer pr. døgn.

Overvågning

Styres gennem lokalplanlægning i takt med udbygningen når kravene til infrastrukturen kendes nærmere. Udviklingen i antallet af køretøjer på de enkelte veje opgøres løbende fx i forbindelse med de støjberegninger som kommunen skal gennemføre hvert 5. år.

STØJ:

Tilstanden i dag

I dag er der støj fra jernbane, trafik og industri. De større veje i naboområderne leder den tunge trafik ind i helhedsplanområdet. På Sognevej er der opsat skilt med gennemkørselsforbud for lastbiler for at hindre den tunge trafik i at benytte denne vej.

De primære støjende elementer omkring helhedsplanområdet er jernbanen og motorvejen og begge dele påvirker området i dag. Hertil skal i mere begrænset omfang lægges støj fra tilstødende og interne veje. Støjberegninger kan ses på Miljøstyrelsens hjemmeside <http://noise.mst.dk>

Helhedsplanområdet ligger tæt op ad boliger og der skal ligeledes tages hensyn til kontorerhverv i selve området.

Nogle af de eksisterende virksomheder anvender i dag deres ejendomme til formål, der medfører en del støj. Det er hovedsageligt i forbindelse med tung kørsel og læsning, men også ved andre aktiviteter.

0-alternativet

Trafikstøjen er stigende og selv uden helhedsplanen vil der ske en erhvervsglidning, hvor de store industri- og lagerhaller langsomt vil vige for mere arbejdskraftintensive erhverv. Der forventes derfor under alle omstændigheder at komme flere personbiler – blot ikke lige så mange som ved en fuld udnyttelse af helhedsplanen. Omvendt vil støjen fra industri mindskes – blot ikke lige så hurtigt som ved en fuld udnyttelse.

Stationen er en forudsætning for realisering af helhedsplanen. Antallet af biler og dermed støjniveau vil afhænge af etableringen af en station.

Helhedsplanens indvirkning på støjforholdene

Støj fra industri forventes nedsat, i takt med at ejendommene omdannes til kontorerhverv og moderne produktionserhverv. Kommende lokalplaner vil skabe rammerne for virksomheder med lavere miljøklasser, end der er i dag. Undervejs i omdannelsen vil der sandsynligvis opstå situationer, hvor der kan være ønske om at placere kontorerhverv på et område, der støder op til en virksomhed med høj miljøklasse.

Støj og vibrationer fra jernbane forøges ikke som følge af helhedsplanen.

Den tætte bebyggelse omkring stationen kan tværtimod afskærme støjen for de bagvedliggende grunde.

I øjeblikket undersøger trafikstyrelsen en baneforbindelse mellem København og Ringsted. Hvis det bliver 5. sporsløsningen kan forbindelsen yderligere påvirke omdannelsesområdet. Støjpåvirkninger fra dette projekt kan læses i projektets miljøredegørelse.

Støj fra trafik vil øges både i og udenfor området, da omdannelsen vil medføre væsentligt flere personbiler. Derimod forventes det, at lastbiltrafikken og dermed støjen fra de tunge køretøjer kun øges relativt lidt.

Omdannelsen medfører at der vil komme en øget støjbelastning af de eksisterende veje udenfor området. Se skema under ”helhedsplanens indvirkning på trafiksituationen”. på s. 69.

Løsningsmuligheder

En række af de tiltag helhedsplanen arbejder med vil få betydning for støjniveauet.

Stationen vil mindske behovet for bilkørsel og dermed nedsætte trafik og støjniveau. En motorvejstilslutning vil lede en stor mængde trafik direkte til og fra området og mindske belastningen af de øvrige tilstødende veje. Ligeledes vil arbejdet med parkering, kollektiv trafik og cykelruter som beskrevet tidligere mindske stigningen i trafikmængder og dermed også trafikstøjen.

Trafikmæssige tiltag, som er beskrevet ovenfor, vil udvide kapaciteten på udvalgte veje og mindske trafikstøjen på andre. Priorparken Boulevard lukkes i den sydlige ende så Sognevej vest friholdes for tung trafik.

Ved ny vejbelægning i området skal der anvendes støjdæmpende asfalt. Der kan derudover arbejdes med øvrige støjdæmpende foranstaltninger som for eksempel støjskærme i og udenfor helhedsplanområdet.

Ved kommende lokalplanlægning optages bestemmelser om, at det er en forudsætning for ibrugtagning af ny bebyggelse at Miljøstyrelsens vejledende krav til støj og vibrationer dokumenteres overholdt. Dette forhold sikres ligeledes i forbindelse med byggesagsbehandlingen.

Et styrende princip for udbygning af de enkelte rammeområder er, at miljøforholdene tillader det. De enkelte rammeområder kan således ikke omdannes, hvis der vil opstå miljøkonflikter mellem eksisterende lovlig anvendelse og fremtidig anvendelse. Miljøklasser og støjforhold vil således blive vurderet individuelt for hver byggesag.

Overvågning

Kommunen skal udarbejde en støjkortlægning hvert 5. år. Efter kortlægningen udarbejdes støjhandlingsplan, hvori der foreslås tiltag til bekæmpelse af støj.

Kommunen som myndighed skal sikre, at bygherren overholder de til enhver tid gældende indendørs støjgrænser ved byggeriets opførelse.

Ved miljøundersøgelser og byggesagsbehandling stilles krav om at det overholdes.

Støj fra virksomheder reguleres efter Miljøbeskyttelsesloven og relateres til f.eks. kommune-/lokalplanens anvendelsesbestemmelser for den konkrete virksomheds omgivelser og støjvejledningens områdetyper.

Vægtning af parametre og kort sammenfattende vurdering

Miljøvurderingen har behandlet tre forhold: Jord, trafik og støj. Trafikken er den væsentligste parameter af de tre. Det vil få stor betydning for lokalområdet og kræve afhjælpning. Trafikken hænger i høj grad sammen med støjen, der er den næstvæsentligste parameter. Jordbundsforholdene er den mindst væsentlige parameter, da det er en eksisterende forurening, som ikke vil blive forværret i forhold til i dag.

Parameter	Jordbundsforhold	Trafik	Støj
Geografisk niveau			
Lokalt niveau	Neutral	Negativ påvirkning	Negativ påvirkning
Regionalt niveau	Neutral	Neutral	Neutral

Helhedsplanen giver mulighed for at øge intensiteten af først og fremmest kontorarbejdspladser, samt giver mulighed for at etablere sports- og kulturrettede aktiviteter samtidig med at en mindre del af de eksisterende erhvervsvirksomheder også på lidt længere vil kunne have plads indenfor området.

Med sit udgangspunkt i en kommende station giver helhedsplanen mulighed for at udnytte stationsnærheden og dermed fremme miljørigtig lokalisering.

De trafikale og støjmæssige konsekvenser vil blive afhjulpet med en række tiltag i takt med udbygningen. Forureningen af jordbunden vil blive vurderet i lokalplanlægningen og ved hver konkret byggesag ligesom støj fra eksisterende og nye virksomheder løbende vil blive vurderet.



BILAG 3 PROCES

I processen med helhedsplan for Priorparken & Vibeholm er der afholdt to temamøder i Kommunalbestyrelsen i Brøndby Kommune og tre dialogmøder for interessenterne i området.

Forud for det første temamøde i oktober 2008 i Kommunalbestyrelsen blev der udarbejdet trafikanalyser af Priorparken og Vibeholm (Via Trafik) samt en analyse af de økonomiske muligheder ved en omdannelse af området (Deloitte).

På første temamøde tog Kommunalbestyrelsen blandt andet stilling til en vision for omdannelsesområdet med ordlyden: "Priorparken og Vibeholm skal være en attraktiv og levende bydel i bevægelse. Den nye Priorparken Station er omdrejningspunktet for udviklingen, hvor de blandede funktioner og den gode tilgængelighed skaber en aktiv by for de, der skal bo og arbejde her."

For at inddrage områdets aktører og andre interesserede i processen, arrangerede kommunen dernæst tre dialogmøder i perioden fra starten af november 2008 og frem til januar 2009. Formålet var at informere bredt om omdannelsesprojektet til interesserede og samtidig give

mulighed for at interesserede borgere, grundejere og andre interesserede parter kunne komme med ideer og forslag til omdannelsen.

På det første dialogmøde blev der informeret om arbejdet med området for at inspirere aktørerne til at overveje de muligheder det giver dem. På det andet dialogmøde var der tre korte indlæg fra interessenter om potentialer og problemer i området samt ønsker til omdannelsen. Kommunen gav en præsentation af tre mulige scenarier med forskellige udnyttelsesgrader og konsekvenser som blev drøftet blandt deltagerne. Det sidste dialogmøde samlede op på debatten, og kommunen kom med et udspil for det videre arbejde med helhedsplanen, herunder forslag til anvendelser og bebyggelsesprocenter.

I marts 2009 afholdt Kommunalbestyrelsen det andet temamøde, hvor den tog stilling til et konkret scenario, der blandt andet indeholdt bebyggelsesprocenter og anvendelser, der har dannet grundlag for det videre arbejde med helhedsplanen.



BILAG 4 INSPIRATIONS KATALOG

INDHOLD

- 77 Byrum i erhvervsområder
- 82 Friarealer i erhvervsområder
- 86 Veje og parkering
- 89 Rekreativ udnyttelse af regnvand
- 90 Bæredygtigt byggeri
- 91 Kulturarven som ressource
- 93 Kultur i bydelen

Formålet med dette katalog er at inspirere nutidige og kommende ejere og lejere til, hvordan Priorparken og Vibe-holm kan udvikle sig helt konkret.

Hensigten er at vise interessante og kreative eksempler og dermed illustre-re, at man ved en bevidst stillingtagen til de fysiske omgivelser udtryk og funktion og ved en arkitektonisk be-handling heraf, kan opnå en markant kvalitet, der er med til at styrke områ-dets attraktion som helhed.

Materialet er tematisk opbygget og består dels af forklarende tekst, dels af foto, der kan inspirere. Eksemplerne er hentet fra både ind- og udland.





Både detaljer på bygningernes facader og i belægningen er med til at give et spændende og menneskevenligt byrum. Frederiksberg.

BYRUM I ERHVERVSOMRÅDER

Der lægges i helhedsplanen op til at byrummene er rare at færdes i og har en høj kvalitet. Det betyder bl.a. at den menneskelige skala tænkes ind i udformningen af såvel bygninger og byrum og at det gerne må være en oplevelse at bevæge sig gennem området, hvad enten det er til fods, på cykel eller i bil.

Byrummet findes mellem bygningerne og defineres af facader, gavle og belægning. I et blandet erhvervsområde med både kontor- og lagervirksomhed vil der være byrum med både råhed og intimitet. Byrummet er det langstrakte vejforløb og de åbne flader – pladserne og de mindre tiloversværende arealer og det er både til gennemgang og ophold.



Mellem to bygninger er defineret et rum, der er arkitektonisk behandlet og en lille oase er skabt. Paley Park, New York.



Leg med belægningen og overgangen mellem privat og fælles. Berlin.



Det er let at etablere gode siddepladser med mobilt byinventar. Ørestad, København.

At skabe et godt byrum, der fungerer arkitektonisk og menneskeligt, er komplekst og det afhænger naturligt også af de mennesker, der færdes i det og hvilket formål deres færden har. Der er mange forhold, man i planlægningen kan tage i betragtning for at få folk til at føle sig godt tilpas. Vi lever i dag i en tid, hvor oplevelser er en central del af kulturen og hvor der forventes en høj oplevelsesintensitet i byrummet. Byrummene kan zoneinddeles hver med sine præg og overgange kan tydeliggøres. Det kan være overgange ved skiftende ejerforhold eller overgange mellem rummets fysiske funktioner, f.eks. mellem en plads og en vej/sti, hvilket er med til at give rummet karakter i kraft af forskelligheder. Med en åben struktur i et erhvervsområde hvor grænserne mellem virksomhed og fællesanlæg ikke er så skarpe, kan virksomhederne være med til at sætte deres præg på byrummet, fordi de så at sige er en del af det.

Samtidig er det også hensigten, at områdets særlige historie integreres i udviklingen af byrummene som en identitetsgivende faktor.

Et beskyttet byrum mellem høje bygninger. De høje plataner danner rammen og formidler skalaen mellem mennesker og bygninger. Bryant Park, New York.

Gode byrum kan også bruges som arbejdsplads. New York.





*Terrasseret byrum.
Frederiksberg.*



*Motionsredskaber i metal i en park.
Beijing.*

Alternativ anvendelse af byrum

Der er efterhånden meget fokus på, at byens rum skal kunne tilbyde en bredere vifte af funktioner end hvad hidtil har været praksis. Byrummet og byrumsstrukturen skal i dag danne rammen for gennemgang, ophold og aktiviteter. Byens rum og inventar kan designes, så det inviterer til fysisk oplevelse så man kan være fysisk aktiv på stier, veje og pladser. Det skal ikke kun handle om at komme hurtigst fra A til B. Ved blandt andet at udnytte byens små mellemrum – små oversete arealer samt på tage, gavle og facader, kan man opnå noget anderledes og spændende.

Løbe-/vandre-/rulleskøjterute

Et velplanlagt stiforløb kan øge områdets aktivitetsmuligheder og dermed kvalitet. Både for folk der arbejder i området og for borgere på gennemgang. Det er oplagt at skabe forbindelser til kommunes øvrige stinet og grønne områder som fx Brøndbyskoven og Vestvolden. Får stierne en helt plan belægning som fx asfalt, kan de anvendes til forskellige aktiviteter, herunder gang, løb, cykling, rulleskøjteløb og skating. Stierne kan anvendes som løberute af områdets medarbejdere, hvor de kan ”koble” sig på udenfor eller i nærheden af virksomhedens dør. Det er endvidere blevet populært at vandre. Vandrerruterne passerer kultur- eller naturhistoriske attraktioner, der via skilte eller plancher fortæller om lokaliteten. I den sammenhæng har Priorparken en interessant historie at fortælle.



Udendørs motionsredskaber hvor redskaberne er samlet under en pavillon. Ørestaden, København.



På vej til arbejde på en god cykelsti i omgivelser fri for biltrafik. Den grønne cykelrute gennem København.

Nye mødekulturer har ført ”Walk and talk” med sig, og det vinder ind flere og flere steder. Et godt stinet gennem erhvervsområdet kan være med til at understøtte eller ligefrem initiere denne aktivitet.

Idræt i byrummet

Danskernes motionsvaner har flyttet sig i retningen af mere uformel og spontan aktivitet, og selv et lille areal kan bruges til leg og småspil. Placerer man et fodbolbmål bliver der grangiveligt sparket lidt bold. Klatrevægge fylder ikke meget og kan etableres på en eksisterende væg. Man kan anlægge petanquebaner eller etablere små baser med motionsredskaber hvor folk decideret kan træne eller blot tage 5 minutters pause i arbejdstiden. Parkeringspladser kan optegnes med boldbanelinier og anvendes som sportsbaner udenfor arbejdstid. På tage kan der etableres små fodbolddaner, hvor man spiller med en bold der ikke hopper og vægge kan anvendes til parkour. På den måde vil byrummet også få liv og lys om aftenen.

Endelig kan man spille streetgolf, et spil der kan spilles alle steder og blot kræver en måtte af kunstgræs, en tee og en specialdesignet bold af hærdet silikone. Kun vinduer og fantasien sætter grænser for banens længde, sværhedsgrad og udseende.

Alt dette ligger i øvrigt godt i tråd med Brøndbys vision om bevægelse samt den idræt, der er knyttet til byen med hele stadionområdet.



*Denne side til venstre.
Petanquebaner til en fælles dyst.
Frederiksberg.*

*Modstående side til venstre.
En stemningsfuld renovering af
opgang til perron.
Valby station.*

*Modstående side til højre.
En urban stationsforplads ved
en moderne og urban station
markeret af høje bygninger og et
center.
Valby station.*



Skulptur foran Brøndby Rådhus.

Kunst i byrummet

Kunst kan være med til at tilføre byrummet eller friarealet karakter. Det kan være et flerfunktionelt element så det udover den kunstneriske dimension også giver mulighed for brug, fx at man kan sidde på det eller at det kan have et vandelement i sig. Skulpturen kan virke som et synligt fikspunkt i rummet eller den kan fortælle en lille overraskende historie hvis den fx står halvt gemt i en beplantning. Det kan være én enkelt større skulptur eller en samling af mindre, så det nærmest bliver en skulpturpark.

Stationsområdet

Den kommende Priorparken Station kommer til at ligge i et tætbebygget område, hvor der også er mulighed for meget høje bygninger. Jernbanen ligger endvidere hævet, så der skal etableres forbindelse til terræn.



Vandvæggen er både et visuelt markant indslag i byrummet og bidrager også med et hydbillede, der får tanker til et brusende vandfald. Endelig er der mange barnlige sjæle, der en varm sommerdag forføjer sig ved og i det. Frederiksberg.



En moderne station, hvor banen kører i et højt tracé. Ørestad station.





*Et landskab med bløde små bakker og træer giver mulighed for ophold i både sol og skygge.
Frederiksberg.*

FRIAREALER I ERHVERVSOMRÅDER

Den grønne struktur i erhvervsområdet

En af helhedsplanens hensigter er at skabe rammerne for at virksomhederne kan bidrage til udviklingen af et attraktivt og grønt erhvervsområde. En grøn struktur kan være sammenhængskraften i et område med erhvervsbyggeri, der varierer både i udtryk og størrelse. Den kan skabe naturlige forbindelser til naboområderne så området bliver en integreret del af Brøndby og en levende bydel. Endelig kan en stærk grøn struktur gøre det muligt at fortælle en ny historie om et erhvervsområde i Brøndby, hvor smukke og indbydende friarealer for de ansatte, besøgende og Brøndbys borgere prioriteres højt.

Grønne områders værdi for virksomhederne

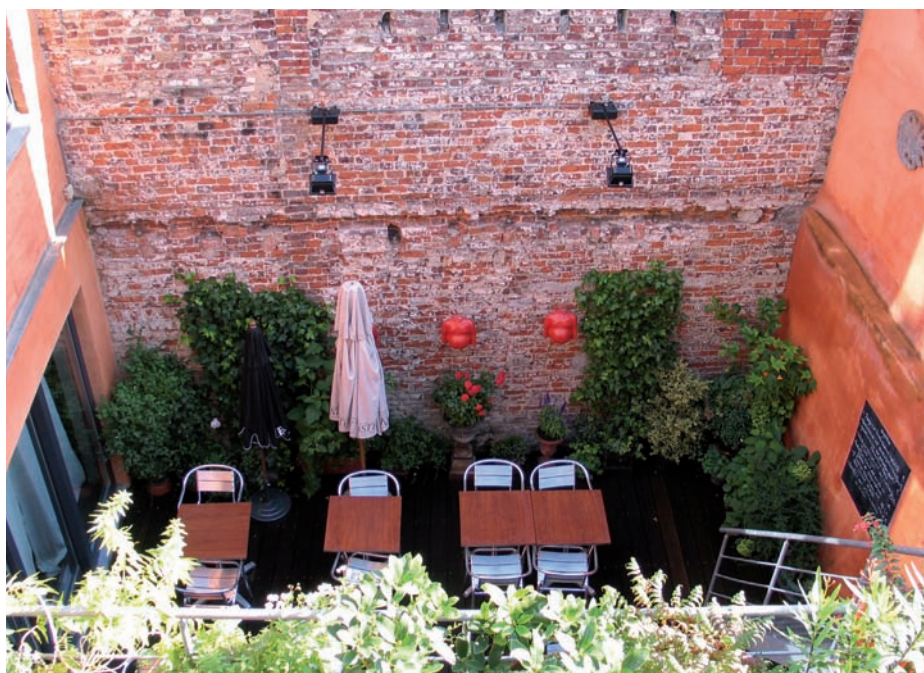
Der er mange fordele for virksomheder i at indtænke æstetiske og landskabeligt behandlede friarealer som en del af deres virksomhedsinvestering. Det er med til at styrke virksomhedens brand som troværdig og imødekommende og det har en stærk signalværdi overfor omgivelserne, at der er overskud til at give medarbejderne nogle smukke omgivelser. Da beliggenhed i fine landskabelige omgivelser tilmed er præstige fuldt, giver en investering i de nære friarealer altså god mening.



Kirsebærtræer med tusindvis af blomster – lyserøde eller hvide – der er så smukke at det overvælter de fleste at have dem at se ud på eller at passere dem på vej til arbejde.



*Med direkte udgang fra kantinen til grønne opholdsarealer har de ansatte mulighed for at nyde frokosten i afstressende omgivelser. Planterne der snor sig på bygningerne gør terrassen frodig og forstærker intimiteten, så der selv på meget lidt plads kan opnås store kvaliteter.
Novo Nordisk, Bagsværd. Foto: Claus Bech Danielsen*



Det mindste lille gårdrum kan med den rette indretning invitere til brug. Gent, Belgien.

Det grønnes betydning for menneskers trivsel

Forskning viser endvidere at grønne omgivelser har en positiv indvirkning på folks både mentale og fysiske helbred. Grønne områder indbyder til ophold og bevægelse og har en synlig indvirkning på medarbejdernes sygefravær og produktivitet. Både rygsmerter og stress er meget aktuelle problemer og hører blandt de mest udbredte arbejdsbetingede helbredsproblemer i EU-landene. Det er derfor hensigtsmæssigt med baggrund i ønsket om et godt arbejdsmiljø at skabe nogle velindrettede og frodige grønne omgivelser i erhvervsområderne.

Endvidere giver de grønne områder potentiale for en vis biologisk mangfoldighed både hvad angår planter og smådyr.

Hvordan erhvervsområdernes friarealer bruges i dag

Grønne områder ved virksomheder anvendes hyppigst til pauser og frokost. Ligger friarealet indenfor 100 m's afstand og på egen grund er der flest medarbejdere, der dagligt anvender det. Endvidere er friarealernes kulissefunktion meget central, idet det for mange øger arbejdsglæden når der er noget grønt og skønt at se ud på. Friarealernes kan desuden rumme motionsfaciliteter (redskaber og boldbaner), faciliteter til leg og småspil og borde og bænke.



*Administration- og erhvervsbyggeri i Laurrupparken, Ballerup.
Foto: Claus Bech Danielsen*



*Et minimalistisk indrettet friareal hvor det indendørs er flyttet udendørs i en glaspavillon – måske flytter moderne med?
Foto: Veg Tech.*

*Før og efter! En virksomheds forareal, der anvendes som frokostpark for de ansatte, renoveres og får med få virkemidler defineret friarealet tydeligere og opnår derved et mere intimt og hyggeligt udtryk.
VA Medical Center Lunch Park.*



*Spredte tjørn står som karakterfulde træer og skaber en flot forgrund til den bagvedliggende virksomhed. Kjersing Erhvervsområde, Esbjerg.
Foto: Claus Bech Danielsen*



*Grøn taghave skulpturelt udformet.
DTU i Lyngby. Foto: ZinCo*

Man kan også forstille sig at virksomheden flytter nogle af de mere sociale aktiviteter udenfor som fx ved markering af mærkedage eller arrangementer af en mere officiel karakter, fx receptioner, fejring af en ny ordre eller færdiggørelsen af et projekt.

Fælles udnyttelse af de grønne områder

I et tæt udbygget erhvervsområde vil det være oplagt at prøve at nedbryde den traditionelle opfattelse af, at medarbejderne kun kan have gæde af et friareal, hvis det ligger på virksomhedens egen grund. Man kan gennem bebyggelsesstrukturen sørge for at bygningerne lægger sig omkring en fælles gårdhave. Man kan sagtens forestille sig fordelene ved at flere virksomheder går sammen om skabe et fælles grønt område; det kan blive større og dermed rumme flere elementer; ophold- og aktivitetsmuligheder, en blomsterhave, et vandelement etc. Endelig er det en fordel, at man kan gå sammen om projekterings-, anlægs- og driftudgifterne.

Virksomhedernes forarealer

Beplantning af virksomhedernes forarealer har stor signalværdi og med meget få midler kan man opnå stor virkning. Eksempelvis kan en beplantning af spredte træer give en smuk afskærmning og forgrund og give det tilstødende færdselsareal en højere grad af intimitet.



Grønne vægge på bygning i Priorparken.



Tagterasser, grønne tage og grønne vægge

Grønne og frodige opholdsrum kan også opnås ved at etablere tagterasser. Grønne tage har også et miljømæssigt aspekt i forhold til afledning af regnvand. Klatreplanter opad en facade eller gavl er en enkel metode med en stor virkning. En ellers gold lagervæg kan fremstå som en eksplosion i grønt, og vælger man fx en rådhusvin, har man om sommeren en grøn væg der i løbet af sensommeren bliver ildrød.

Flade eller skrå tage kan omdannes til alt fra smukke grønne oaser til funktionelle parkeringsdæk med en frodig beplantning. Der er mange fordele ved grønne tage. Planterne er med til at nedbringe CO₂ og tilbageholder regnvand. Planterne binder støv og absorberer støj og virker som en beskyttende tagmenbran, der kan forlænge tagets levetid og samtidig isoleres mod kulde og varme. Det er endda muligt at etablere en hel lille biotop, der giver plads til liv for fugle og smådyr. Grønne vægge har mange af de samme funktioner og er samtidig med til at rense luften.



En tagbeplantning i lave vækster med en varme-isolerende funktion – og fin at kigge ud på. Foto: Zinco.dk



En stor og frodig taghave med lavendler og duftende krydderurter. Foto: ZinCo



Sønder Boulevard er blevet renoveret og er i dag en rekreativ zone. Boulevarden i Priorparken er tilstrækkelig bred til at andre funktioner kan integreres. Vesterbro, København.

VEJE OG PARKERING

Grønne vejstrækninger

Grønne vejstrækninger kan være med til at opløde det store skalspring mellem mennesker og bygninger og mennesker og brede veje. Beplantning på eller langs veje giver oplevelser af årstidernes skiften for de der færdes i området. Samtidig er de med til at give en sammenhæng i et område med en ellers meget uensartet bebyggelse. Grønne vejstrækninger forbindes ofte med vejtræer. Der findes også mange smukke eksempler på vejtræer. Disse er imidlertid ofte af ældre dato, hvor trafikken ikke var så tung og rødderne dermed havde bedre vækstmuligheder.

Det kræver god plads at få træer til at gro så de udvikler sig og opnår den for arten karakteristiske kroneopbygning, og det kræver omtanke med hensyn til valg af art, så kronen ikke efterfølgende må beskæres til stumtjener, fordi den er blevet for stor. Det kan derfor være en idé at tænke grønne vejstrækninger i bredere forstand. Ønskes træer kan

En anderledes vejbeplantning, der er med til at give en anden form for frodighed. Her er plantet specielt salttålende planter. Foto: Veg Tech.



En gade kan have et grønt islæt uden de traditionelle vejtræer. Det har stor effekt når trækroner titter frem i gadebilledet. New York.



Vejtræer, der har fået lov til at vokse sig store og fyldige, har en stærk rumdannende virkning. Holland.



Vejdirektoratets store rundkørsel på Kongevejen ved Helsingør, hvor der er fokuseret på en sikker trafikafvikling for lette trafikanter. Foto: Vejdirektoratet.

man fx samle dem i den ene side af vejen eller i klumper så de får de nødvendige vækstbetingelser. Man kan arbejde med klareplanter op ad mure eller lade frodige forarealer udgøre det grønne.

Rundkørsler

Der lægges i etapeplanen for udbygningen af områdets trafikstruktur op til etableringen af to store rundkørsler. Rundkørsler kan indgå i den rumlige struktur og bearbejdes landskabeligt eller skulpturelt.

P-pladser i periferien

Da en fuld udbygning af området skaber behov for et stort antal parkeringspladser, er det en god idé at etablere fælles parkeringsfaciliteter.

Ved at udlægge parkeringspladser i p-zoner i områdets periferi mindskes trafikken i selve området. Det vil give lidt liv og måske et øget kendskab til andre dele af området end der hvor ens egen virksomhed ligger. Det kan være med til at give en ejerskabsfølelse overfor området, hvilket kan øge den enkeltes tilfredshed. P-pladserne placeres, så der ikke er så langt fra bilen til arbejdspladsen, men samtidig ligger det i tråd med Brøndbys vision om bevægelse, at man gerne må gå lidt. Endelig følger det linien med at erhvervsområdet vægter bæredygtighed og ved sin stationsnærhed skal opfodre folk til at bruge de kollektive transportmidler. Derfor er det også vigtigt, at der er smukke grønne stiforbindelser.



Jacob Jensen har designet 11 spektakulære rundkørsler til Skive by som alle har hver sin fortælling. Denne rundkørsel hedder 'Solen' og ligger Bjørnevej/ Sønder Boulevard. Foto: Gert Laursen.



En vandspringende rundkørsel. Bemærk også de grønne vægge i baggrunden. Foto: Vegtech.



Parkering med plataner. Platanvej København



*Et parkeringshus kan kombineres med erhverv, så parkering fx foregår i underetagerne og kontorbyg-
geri i toppen.*

VM-bjerget, Ørestad, København.

*Til højre. Et parkeringshus udelukkende for
cykler. Utrecht, Holland.*

Et parkeringshus med grønne vægge.

Foto: Veg Tech.



Parkering på terræn og i parkeringshuse

Terrænparkeringspladser kan have mange udformninger. Beplantning kan være afskærmende, så de mange biler ikke virker så dominerende, eller den kan fremstå med et let løvtag med en lundeagtig beplantning.

Parkeringshuse kan rumme et langt større antal biler end på terræn og vil derfor være nødvendige ved en væsentlig udbygning af Priorparken og Vibeholm. Da der ofte er tale om ganske store anlæg, vil en arkitektonisk linje kunne berige området. Der findes i dag mange flotte eksempler på alternativt udformede p-huse. Med det store antal cyklister, der forventes til området, må der også tænkes på gode parkeringsforhold for denne gruppe.



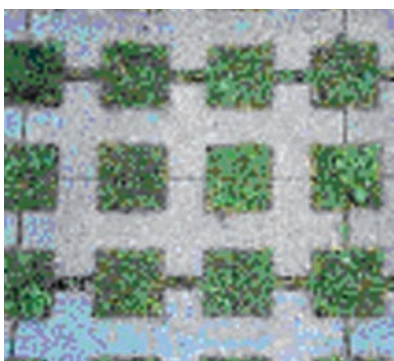


*En rekreativ lille have med en regnvandsdam. Malmö.
Foto: Vegtech.*

REKREATIV UDNYTTELSE AF REGNVAND

Med de mere ekstreme mængder af regnvand der vil komme som følge af klimaforandringerne, er det nødvendigt at indtænke håndteringen af vandet i planlægningen. Regnvandet kan udnyttes rekreativt ved en arkitektonisk indarbejdelse i byrummet eller de grønne områder. Vand som element giver en ekstra oplevelsesmæssig dimension og har for mange mennesker en beroligende virkning. Man kan etablere tørre eller våde bassiner, grøfter eller vandløb.

Det er Brøndby Kommunes mål, at så meget regnvand som muligt bliver afledt udenom kloakken. Overfladevand fra egen matrikel skal jf. Spildevandsplan 2010 nedsives på egen grund eller forsinkes, før det afledes til kloaksystemet.



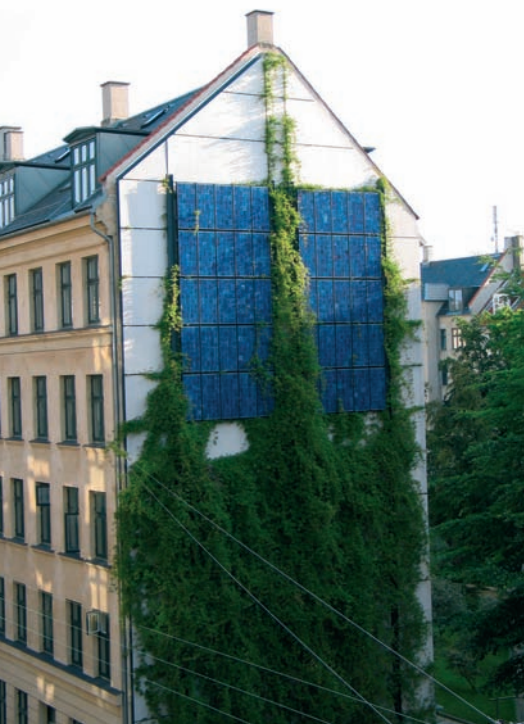
Smuk og enkel permabel belægning udformet som græsarmering, hvor regnvandet kan sive igennem og som samtidig giver en grøn overflade. Kan fx anvendes til parkering, hvor man ønsker et blødere udtryk end en asfaltbelægning. Foto: Niels Lützen.



Regnvand kan afledes i en grøft, som indgår i det omgivende miljø. Malmö. Foto: Århus Kommune.



Et eksempel på en kombination af et vådt og tørt regnvandsbassin. Emiliedal. Foto: Århus Kommune.



*Gavl med solceller. Hedebygadekarreen.
Vesterbro, København.*

BÆREDYGTIGT BYGGERI

Med de klimatiske og økologiske problemstillinger vi i dag står overfor, er det relevant at virksomhederne også tager ansvar i form af bæredygtige byggerier for fx at nedbringe CO₂ udslippet. Bæredygtigheden kan ligge i de materialer, man vælger at anvende og i selve konstruktionen af bygningerne. Og bæredygtigheden kan være de tekniske løsninger, man vælger at anvende som fx ved behovsstyring med fokus på ventilation, varme/køling og belysning, så unødvendigt forbrug minimeres og virksomheden sparer penge! Virksomheder kan også etablere grønne netværker, der kan bruges til gensidig inspiration og erfaringsudveksling om løsning på energimæssige problemstillinger, affaldshåndtering m.m.



*Virksomhed bygget
som lavenergi byggei.
Rockwools hovedsæde
i Hedebyene.
Foto: Rockwool.*



Den gamle gavl fra Københavns Værft og Flydedok med de tre tårne er bevaret og integreret med et moderne parkeringshus. ZETA Park, København.

KULTURARVEN SOM RESSOURCE

I Priorparken er der mulighed for at skabe et unikt moderne erhvervsområde. Der findes mange eksempler på historieløse og identitetsløse erhvervsområder. Vi lever i en tid hvor identitet er en vigtig del af en virksomheds branding. Kulturarven i Priorparken er enestående og rummer identitetsskabende værdier. I respekt for historien og med de muligheder kulturarven giver, kan der ligefrem være prestige i at udvikle med og ikke imod det eksisterende. Kulturarven kan således bruges eller genbruges i den fremtidige omdannelse.

Når en industriproduktion stopper, er den nemme løsning ofte at rive de "besværlige" bygninger ned og bygge nyt på de attraktive grunde. Men dermed har man også valgt at udslette et stykke industrihistorie for altid. Langt fra alle gamle industribygninger er bevaringsværdige, men nye funktioner i nedlagte industrianlæg kan være en frugtbar vej til på samme tid at fastholde erindringen om en produktion og en livsform, som ikke længere eksisterer, og skabe arkitektonisk spændende løsninger. Ved genanvendelsen af industriens bygninger fremhæver mange arkitekter netop modsætningen mellem oprindelige rå og nedslidte bygningsdele og de nye raffinerede detaljer.



*Burmeister & Wains gamle skibsværftsbygninger på Amager er renoveret og istandsat til karakterfulde kontormiljøer. København.
Foto: Gilbert Hansen.*



For Priorparkens vedkommende er det helheden i sig selv, der er det bevaringsværdige – det er vejstrukturen og bygningernes volumener. Det er oplagt at bygge videre på det eksisterende vejnet, da det er funktionelt indrettet. Hvad angår bygningerne, findes eksempler på, hvordan bygningsfacader er bevaret og anvendt som kulisse og hvordan efterladte lager og produktionsbygninger indrettes til andre evt midlertidige formål for f.eks. kultur- og idrætsaktiviteter.

*På Islands Brygge indgår enkelte fragmenter fra de tidligere havnefunktioner i indretningen af den nye havnekaj. Både murpartier, jernbanespor og en enkelt jernbanevogn er bevarede som rumskabende elementer i de rekreative havnearealer.
København.*



I Priorparken er der også rester fra den gamle jernbane.



*En gammel kedelhal brugt som museum.
Red Dot designmuseum I Ruhrdistriktet.
Tyskland. Foto: Thomas Birket-Smith.*



KULTUR I BYDELEN

Placering af kulturinstitutioner i området kan være med til at tilføre bydelen en ekstra dimension af byliv, der kan berige både i dag – og aften timer. Kulturinstitutioner har brug for at være synlige og gør derfor ofte noget særligt ud af bygning og udereal. Det kunne f.eks. være gallerier, museer, et bibliotek eller uddannelsesinstitutioner.

*En kulturinstitution vil berige området. Herunder ses kulturhuset i
Brøndby Strand som blev indviet i august 2009.*



LITTERATUR

Bech-Danielsen, C. og Hansen, K. E. (2007): Attraktive friarealer i erhvervsområder. Socialministeriet, Boligfagligt Center.

Birket-Smith, T. (red) (2007): Industriens Bygninger. Bygningskulturens Dag 2007. Kulturarvstyrelsen.

Dyck-Madsen, S. (2005): Anbefalinger for bæredygtigt byggeri. Det Økologiske Råd.

Gudmundsson, H. og Grell, H. (1998): Mobility Management - ECOMM 98 konferencen. Miljøstyrelsen. Upubliceret materiale.

Hollensen, L. (2009): NKT – en verdenskendt virksomhed og Brøndbys stærkeste erhvervshistorie. Upubliceret materiale.

Pedersen, Poul Bæk (2009): Sustainable compact city. Bæredygtig kompakt by. Arkitektens forlag.

Præstholm, S. og Lassen, J. N. (2008): Benyttelse af virksomhedernes grønne områder. Delrapport 1 – spørgeskemaundersøgelse og interview. Landskabsværkstedet.

ANVENDT MATERIALE

Brøndby Kommune. Priorparken. Trafikanalyse, Via Trafik, 16. august 2007.

Brøndby Kommune. Priorparken og Vibeholm 2020. Trafikplan 2009. Via Trafik, 24. juni 2009.

Fingerplan 2007. Landsplandirektiv for hovedstadens planlægning, Skov- og Naturstyrelsen, Landsplanafdelingen, Miljøministeriet 2007.

Kommuneplan 2005-2017, Brøndby Kommune.

Oskar Jensen Gruppen A/S. Vibeholm. Trafikanalyse, Via Trafik 5. januar 2007.

Potentiale i Priorparken. Analyse af økonomisk potentiale for omdannelse af Priorparken, Deloitte Business Consulting A/S, 14. december 2007.

Regionale udviklingstræk i Hovedstadsområdet 2007, By- og Landskabsstyrelsen. Miljøministeriet 2007.

Regionplan 2005 for Hovedstadsregionen. Visioner og hovedstruktur. Retningslinier og redegørelse, Hovedstadens udviklingsråd, Plandivisionen 2005.

Strategi for udvikling af erhvervsområderne på Vestegnen. Dialogprojektet: Revitalisering af Hovedstadens Vestegn, september 2005.

Regnvandsbassiner og vandløb, Miljøkontoret, Magistratens 2. kontor, Århus Kommune november 2005.



BRØNDBY KOMMUNE
TEKNISK FORVALTNING