

Ballerup Kommune
Hold-an Vej 7
2750 Ballerup
Att.: Miljø og Teknik

Fremsendt med e-mail til mtadm@balk.dk

Vejdirektoratets bemærkninger til Ballerup Kommunes Planstrategi 2023

Vejdirektoratet har den 20. december 2023 fra Plandata.dk modtaget meddelelse om Ballerup Kommunes Planstrategi 2023. Idéer, forslag og kommentarer til planstrategien kan sendes til Ballerup Kommune i perioden frem til den 25. februar 2024.

Planstrategien er af interesse for Vejdirektoratet – som statslig sektormyndighed på vejområdet – idet strategien er "optakten" til den kommuneplanrevision, som Ballerup Kommune skal lave i løbet af 2024-2025.

Til orientering kan det allerede nu oplyses, at Vejdirektoratet i forbindelse med kommuneplanrevisionen vil have særligt fokus på de punkter i "*Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, Plan- og Landdistriktsstyrelsen, juli 2023*", som har betydning for de statslige vejinteresser i Ballerup Kommune.

Det handler i særdeleshed om de krav til kommuneplanlægningen, som fremgår i oversigtens afsnit 2.5 *Skovrejsning* og afsnit 4.2 *Vej- og broanlæg*, og som vedrører følgende temaer i kommuneplanforslagets hovedstruktur og retningslinjer samt konkrete rammeudlæg:

- Skovrejsningsområder nær det overordnede vejnet.
- Det overordnede vejnet (det eksisterende og det planlagte samt arealreservationer hertil) – herunder også trafikstier.
- Lokale projekter som forudsætter vejadgang til det overordnede vejnet.
- Byvækstområder og disses eventuelle adgang til eller i nærheden af det overordnede vejnet.
- Vedvarende energianlæg nær det overordnede vejnet – herunder vindmøller, solenergi- og biogasanlæg.
- Placering af transporttunge erhverv nær motorveje.
- Støjfølsom anvendelse af arealer belastet af vejstøj.

Oversigten over de nationale interesser i kommuneplanlægning kan tilgås via dette link: [Nationale-interesser_06072023.pdf \(planinfo.dk\)](#). Vejdirektoratet fører tilsyn med overholdelsen af de hensyn, som i oversigten er angivet med numrene 2.5.2 og 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4 (se oversigtens sider 22 og 34).

Vejdirektoratet har gennemgået den foreliggende planstrategi og har noteret sig, at Ballerup Kommune har besluttet at foretage en fuld revision af den gældende Kommuneplan 2020.

Vi har desuden noteret os, at revisionen bl.a. vil omfatte følgende en større ændring:

- *"Resterende byggemuligheder på arealer udlagt til bolig- og erhvervsformål afdækkes, og der gennemføres en generel opdatering af kommuneplanrammerne."*

Ballerup Kommune skal i forbindelse med gennemgangen af kommuneplanens specifikke rammer for lokalplanlægningen i forhold til vurderingen af behov og restrummelighed til blandet andet boliger være opmærksom på, at Vejdirektoratet, som statslig vejmyndighed, har en generel planinteresse i at afbøde vejtrafikkens genevirkninger, herunder at støjgener fra trafikken foregribes gennem den fysiske planlægning.

Vejdirektoratet ønsker at medvirke til, at det allerede i planlægningen omkostningseffektivt undgås, at boliger unødigt støjbelastes langs vores veje i fremtiden.

Vejdirektoratet vil derfor opfordre til, at *støj* indgår som et tema i Ballerup Kommunes gennemgang af generelle og specifikke rammer for støjfølsom anvendelse således, at rammeområder udtages helt eller delvist dér, hvor de vejledende støjgrænser ikke kan overholdes i forhold til støj fra statsvejene.

Vi har herudover ikke umiddelbart noteret os forhold i relation til statsvejnettet, som vi finder anledning til at bemærke på nuværende tidspunkt. Vejdirektoratet imødeser Ballerup Kommunes tilvejebringelse af forslag til ny kommuneplan.

Afsluttende bemærkninger

Vejdirektoratet opfordrer til en tidlig dialog om planlægningsmæssige forhold i Ballerup Kommune, såfremt der i forbindelse med det videre arbejde med kommuneplanrevisionen findes at være forhold i relation til statsvejnettet, som med fordel kan drøftes og afklares *inden* offentliggørelsen af kommuneplanforslaget.

Undertegnede sagsbehandler kan i den forbindelse kontaktes på direkte tlf.nr. 7244 2939 eller på e-mail rsw@vd.dk.

Venlig hilsen

Rikke Schade Weje
Landinspektør

Høring Planstrategi 2023

*Kære Borgmester
Kære Kommunalbestyrelse*

Foreningen Jonstruplejrens Fremtid skal takke for muligheden for at sende idéer, forslag og bemærkninger til Ballerup Kommunes *Planstrategi 2023* vedtaget som udkast af kommunalbestyrelsen 18. december 2023. Vi vil også gerne takke for den dialog, som kommunen har lagt op til og som blandt andet udmønter sig i dialogmøder omkring Planstrategien. Vi har i den sammenhæng været glade for at kunne deltage i dialogmødet den 9. januar i Måløv Kulturhus.

Som vi har forstået processen, har Planstrategien fokus på overordnede muligheder. Den vil så danne baggrund for en Hvidbog, som sammen med Planstrategien igen danner baggrund for Kommuneplaner for, hvordan Ballerup Kommune skal udvikle sig over de næste 12 år frem. Tredje trin er så udmøntning i lokalplaner, som er her de mere præcise rammer fastsættes med direkte virkning for kommune, borgere og andre interessenter.

Vi har noteret os dine/kommunens tilsagn om, at der også i de efterfølgende processer efter Planstrategien vil ske inddragelse med høringer over de påtænkte planer. Denne inddragelse er meget værdsat og vi ser som forening frem til at tage aktiv del i denne dialog og bidrage med tanker om de muligheder og ønsker, som vi gerne ser tilgodeset.

Jonstruplejren – En enestående natur

Jonstruplejren har en helt enestående natur og ligger som en 'bule' ind i Hareskoven. En udvikling af Jonstruplejren til et boligområde bør derfor ske med:

- a) Plads til den værdifulde natur
- b) Balanceret boligmængde og lavt boligbyggeri
- c) Tryk, sikker og velfungerende trafikafvikling
- d) En åben og naturlig del af lokalområdet

Planstrategi 2023 ser fremad, men de tanker og arbejde, som allerede er gjort i forhold til Jonstruplejren bør ikke glemmes. I forhold til Jonstruplejren har der som bekendt allerede været en proces med workshops, dialogmøder og høring (med 133 høringssvar). I/kommunalbestyrelsen har også den 25. april 2022 behandlet vores forenings borgerforslag om Jonstruplejrens fremtid og har på tværs af kommunalbestyrelsens partier truffet overordnet beslutning om rammerne for lejrens fremtid:

1. Bebyggelsens omfang fastsættes til maks. 40.000 etagemeter, hvoraf maks. 32.000 etagemeter kan anvendes til boligformål og maks. 8.000 kan anvendes til offentlige formål eller erhvervsformål, der er foreneligt med en placering tæt på boliger. Bebyggelsen fastsættes til maksimalt 250 boliger.
2. Bebyggelsens højde og placering planlægges med fokus på bevaring af natur og samspillet med de landskabelige værdier. Der planlægges for 1-2 etager. Hvis der enkelte steder gives mulighed for 3 etager, vil det være ud fra en vurdering af påvirkningen af landskabelige værdier og den omgivende bebyggelse.
3. Boligbebyggelsen bliver fortrinsvis parcelhuse og tæt-lav bebyggelse, samt krav om at omkring 4.500 etagemeter af den samlede boligbebyggelse skal opføres som almene boliger.
4. Infrastrukturen bruges til at åbne Jonstruplejren op mod omgivelserne.
5. En samlet trafikløsning for Tvendagervej, svinget Jonstrupvej/Måløvgårdsvej og vejstilslutningen til Jonstrupvej indgår som en del af omdannelsesprojektet.
6. Forbedring af øvrige trafikforhold på Jonstrupvej og Måløvgårdsvej skal indgå i en samlet prioritering.
7. Den trafikale påvirkning af vejkryds i nærområdet skal undersøges.
8. Udviklingen af faciliteter til fællesskabet skal undersøges.
9. Bruge lokalplanen, som redskab til at sikre bevaringsværdige træer og stille krav til ny beplantning.
10. Hensyn til flora og fauna skal vægtes højt.
11. Muligheden for professionel pleje af skovarealer undersøges.

Disse rammer passer godt i forhold til de tanker, som er præsenteret i Planstrategien samt kommunens "ambitiøse klimapolitik og klimahandlingsplan ... med en plan for bevaring og udvikling af den meget forskellige natur vi har hele vejen rundt i kommunen".

Set i dette lys må den videre proces med Planstrategien og efterfølgende kommuneplan og lokalplan være et spørgsmål om at få forankret de rammer, som allerede har været grundigt behandlet og besluttet. Det fremgår også af Planstrategiens overordnede mål for byudviklingen (side 6), at den skal ske på en balanceret måde, som anerkender hvad der allerede er besluttet. Denne anerkendelse må i forhold til Jonstruplejren også være uproblematisk, da den flugter med strategiens konkretiserede temaer:

- Byudvikling i balance

- Grøn, sund og levende kommune
- Bæredygtig transport

Så i forhold til Jonstruplejren bør en proces henimod en endelig Planstrategi bestå i at få banet vejen for, at punkterne 1-11 ovenfor bliver reflekteret med henblik på efterfølgende at sikre, at punkterne bliver respekteret i kommuneplan og ikke mindst i lokalplanen for området.

Selvom mange gode tanker er allerede er gjort, kan der stadig videreudvikles på, hvordan de mange hensyn og ønsker bliver til virkelighed. Udgangspunktet må dog i høj grad være at få implementeret de rammer, som allerede er besluttet på baggrund af en god, involverende og gennearbejdet proces henimod at skabe et grønt og trafikmæssigt velfungerende område i balance med den omkringliggende natur og naboboligområder.

Med ønske om et forsat godt og konstruktivt samarbejde,

Foreningen Jonstruplejrens Fremtid

V. bestyrelsen

Charlotte Zoey Søndergaard

Claus Ærendahl Duch

Eva Kammer Andresen

Jens Schøler Jakobsen

Karin Traun

Kevin Beier

Peter Gylling Krusaa

Torben Jensen

Torben Mærsk Lund

Ballerup Kommune

Høringsvar til Ballerup Kommuneplanstrategi 2023

Kommuneplanstrategi 2023 er blevet læst med stor interesse, da DSB Ejendomsudvikling A/S ønsker at udvikle vores stationsnære grundarealer i kommunen.

DSB Ejendomsudvikling A/S er enige i strategien om den mangfoldige by, tilgængelige rekreative arealer og styrket adgang til den kollektive trafik, hvilket ligeledes er i fokus i DSB Ejendomsudvikling A/S udviklingsprojekter.

Vi foreslår en tilføjelse af DSB Ejendomsudvikling A/S arealer i Ballerup til kortet over byudviklingsarealer side 14. Det omfatter arealet matr.nr 34b Pederstrup By jf. bilag 1. Samlet udgør arealet godt og vel 55.000 m² byggegrund, placeret i eksisterende, stationsnære byområder.

Arealet i Pederstrup er placeret i forlængende af helhedsplan for Telegrafkvarteret, hvorfor det er naturligt at videreføre en tilsvarende tæthed på grunden. DSB Ejendomsudvikling A/S foreslår derfor at udlægge arealet til byudvikling i kommuneplanen. Ambitionen er at udvikle arealet til bolig med fokus på minimalt klimaaftryk for byggeriet, stedets landskabelige kvaliteter og med respekt for Pederstrups karakter. Bilag 2 viser et scenarie for bebyggelse, placeret indenfor 1200m til Ballerup Station.

Bilag 1: Stationsnære DSB-ejede arealer i Ballerup

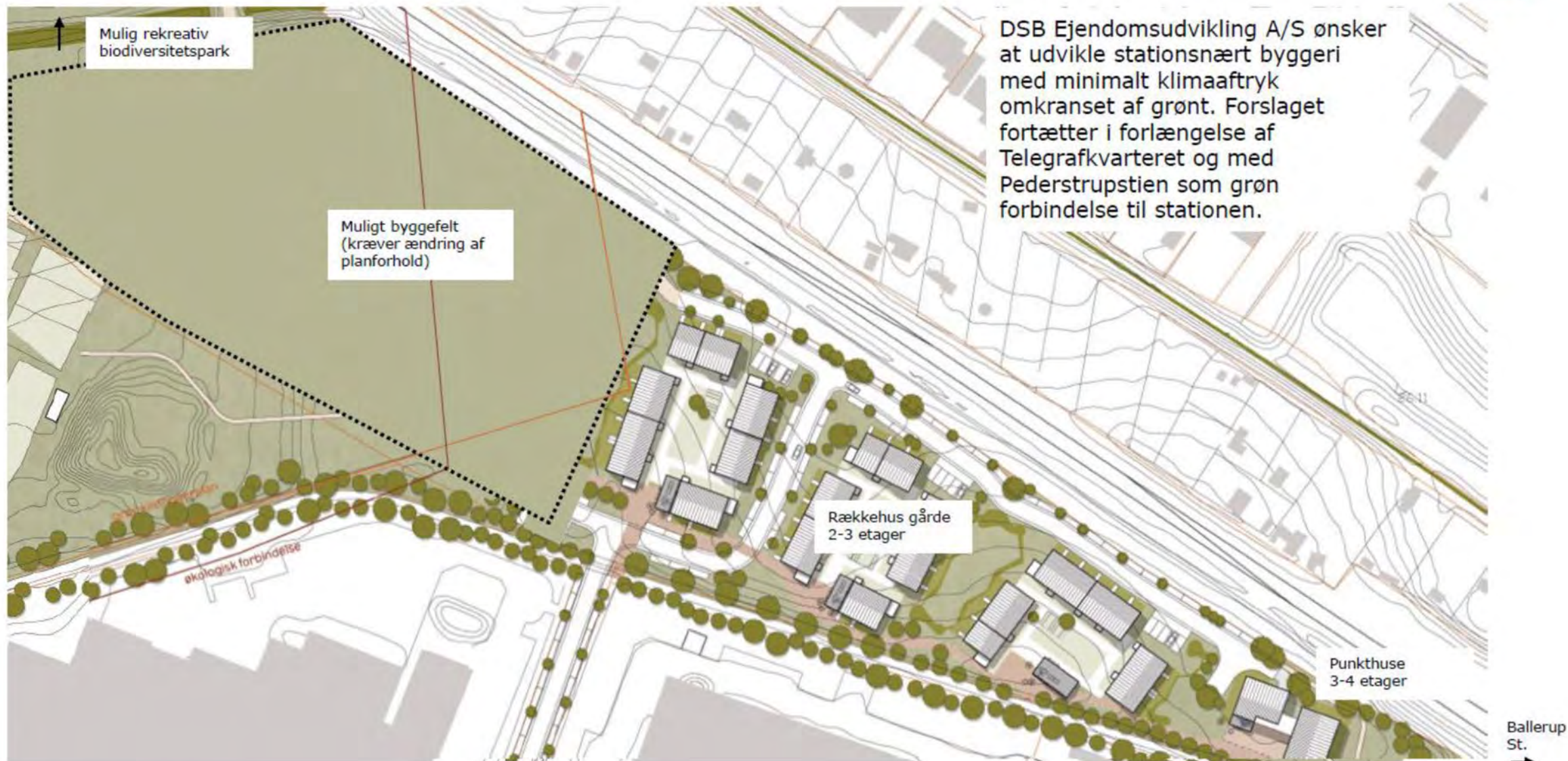


323 af 617

Kortet viser DSB Ejendomsudvikling A/S' arealer indenfor henholdsvis 600m og 1200 m af Ballerup Station.

DSB Ejendomsudvikling A/S' ambition er, at udvikle de stationsnære område grundet den centrale beliggenhed og tilgængeligheden til kollektiv transport.

Bilag 2: Skitse for tæt-lav bebyggelse i Pederstrup



DSB Ejendomsudvikling A/S ønsker at udvikle stationsnært byggeri med minimalt klimaaftryk omkranset af grønt. Forslaget fortætter i forlængelse af Telegrafkvarteret og med Pederstrupstien som grøn forbindelse til stationen.

Vi vil gerne i forbindelse med den kommende kommuneplan og rækkefølgestrategi for Ballerup Kommune fremføre et forslag om udarbejdelse af lokalplan for ejendommen Telegrafvej 8-10, 3250 Ballerup, hvor ejendommen omdannes fra et i dag slidt industriområde til et attraktivt og blandet boligområde, der tilpasser sig naboskabet med Pederstrup og Byager.

Håbet er at dette forslag kan åbne op for en snak om den mest hensigtsfuld udbygning af området til glæde for grundejer, kommunen og naboerne der får en afklaring af fremtidig anvendelse.

Ejendommen i dag:

Lokalplansområdet, der i dag består af matriklerne 1a og 1ct, Pederstrup By, Pederstrup udgør 21.361 m² med en lagerbygning på 8.947 m² opført i 1973.

Ejendommen anvendes til erhvervsmæssigt formål, primært lager og kontor for en række mindre virksomheder, herunder logistikvirksomheder med en del varetransport til og fra ejendommen på større lastbiler.

Ejendommen er omfattet af helhedsplanen for Telegrafkvarteret samt kommuneplansramme 4.E2 der giver mulighed for at omdanne anvendelsen fra erhverv til boligformål og med en bebyggelsesprocent på op til 75%.

Boligtyper

Vedlagte forslag lægger op til et lidt mere nedskaleret boligprojekt med en bebyggelse på 70%.

Dette muliggør opførelse af flere boligformer, herunder rækkehuse i forskellige størrelser og antal etager og dermed mulighed for at tiltrække flere typer beboere, ligesom byggeriet giver mulighed for at blive boende der gennem hele livet. Fra grundejers side er der ligeledes et ønske om at kunne udbyde boligerne i forskellige ejerformer, da man mener, det giver en mere robust beboersammensætning.

Dette flugter også godt overens med Ballerup Kommunes egen analyse fra november 2023 af boligbehov og udbud, hvor vedhæftede forslag åbner op for forskellige boligtyper for børnefamilier og seniorer fra både ejerboliger og lejeboliger. Forslaget kan således være med til at sikre boliger til de af kommunens borgere, der ellers ville være fraflyttet kommunen.

Forhold til Pederstrup og Byager:

Ejendommen er beliggende på en unik placering ved Pederstrupstien, engen og landsbymiljøet i Pederstrup.

Dette medfører at bebyggelsen respektfuldt vil tilpasse sig bolighøjder og former og fungere som en naturlig overgang fra det åbne og lave miljø til de mere kompakte boligområder, der lægges op til i helhedsplanerne.

Boligerne vil således ikke kunne ses fra Pederstrup, ligesom de ikke vil medføre indbliksgener for boligerne på Byager.

Samtidig vil forlaget åbne matriklen op med stisystemer i stedet for i dag, hvor ejendommen er omkranset af stålhegn til alle sider.

Fra grundejers side kan vi se en masse fordele for grundejer, kommune og især for naboer i at området prioriteres til en ændret anvendelse i samme tidsperiode som Pederstrups øvrige nabogrunde, herunder TEC grunden, Telegrafvej 9.

Således kan hele området omdannes indenfor samme periode og med færre byggegener, ligesom der vil komme en endelig afklaring af vej- og trafikforhold i den ende af Telegrafvej, således at den nuværende tunge trafik i området kan nedbringes.

Vi vil meget gerne mødes med kommunalbestyrelsen og uddybe vores tanker og hvordan vi ser forslaget bringe værdi til kommunen, skulle kommunalbestyrelsen ønske dette.

På vegne af grundejer, Tinderbox PropCo III

Med venlig hilsen

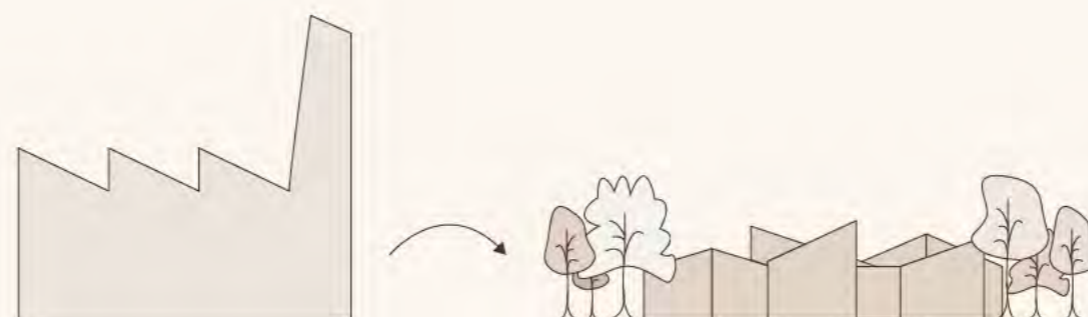
Lars Vinther Mikkelsen

M: + 45 5052 3979

E: lars@vmconsult.dk

TELEGRAFVEJ

Omdannelsen af et nedslidt industriområde til et blandet boligkvarter ved Pederstrup
23.02-24 VOLUMENSTUDIE



INTRODUKTION

Telegrafvej 8 er placeret i den nordlige del af Ballerup Erhvervspark, et område i forandring fra tidligere at være domineret af større bygningskroppe for erhverv, til et nyt blandet bykvarter, hvor de første delområder allerede er gennemført. Mod nord løber Pederstrupstien som forbinder området til Ballerup St. og Pederstrup by. Området er afgrænset af et grønt beplantningsbælte mod nord og syd.

Udviklingen af Telegrafvej 8 vil være en naturlig forlængelse af den udviklingsstrategi som allerede er lagt for det samlede område og spille ind i en byudvikling i balance. Ønsket med projektet er at skabe blandede boformer med en beboersammensætning af aktive seniorer, enlige og børnefamilier og dermed gøre det muligt at blive boende i lokalområdet gennem hele livet.

Bebyggelsen udlægges med grønne kiler således at beplantningsbæltet trækkes med ind i bebyggelsen. Det er visionen at der skabes ophold og funktioner i de grønne kiler mellem husene, som inviterer til fællesskaber på tværs af boformer.





Eksisterende beplantingsbælte

Tænkt som f.eks. bofællesskab for seniorer,
Rækkehuse 1 plan

Rækkehus 2-3 plan

Etagebyggeri, 3 plan

PERSPEKTIV

3 | 5

ACT

AREALOPGØRELSE

| | |
|---|-----------------------|
| Totalt boligareal | 15.117 m ² |
| Grundareal | 21.361 m ² |
| Bebyggelsesprocent | 70% |
| 2-plans rækkehuse, 115 m ² | 56 stk |
| 3-plans rækkehuse, 130 m ² | 12 stk |
| 1-plans rækkehuse, 75 m ² | 16 stk |
| 3-plans etageboliger, 60-100 m ² | 62 stk |
| Totalt antal boliger | 146 stk |
| Gennemsnitstørrelse | 104 m ² |



PEDERSTRUP

SITUATIONSPLAN

4 | 5

Telegrafvej

ACT

PROJEKTBEKRIVELSE

Det er visionen at skabe et blandet tæt-lav boligområde på projektområdet. Boligerne bliver et blandet byggeri af eje- og lejeboliger.

Boligområdet indeholder både typologier der henvender sig til ældre, der ønsker bofællesskab, samt deres børn og børnebørn, som kan bo i et rummeligt rækkehus. Her får den enlige mormor mulighed for at bo tæt på hendes børn og børnebørn, så der opstår et fællesskab mellem generationer.

Projektet orienterer sig mod de åbne landskaber samt Pederstrup og landsbymiljøet her. Projektets bygningsvolumener er disponeret, så de trapper ned til 1 etage mod Pederstrup og vil derfor ikke kunne ses fra landsbyen.

Området bliver et åbent miljø, hvor de grønne fælles områder prioriteres frem for de private. Fra området vil der være gode stiforbindelser ud mod det omgivende grønne landskab og til Pederstrup. For at minimere vejarealet i området, etableres der fælles parkering på terræn som græsarmering centralt i området.



Referencebilleder fra andre inspirationsprojekter, hvor der arbejdes med taghældninger samt kombinationen af etageboliger og rækkehuse.

Ballerup Kommune
Center for By og Miljø, Planteamet
planstrategi@balk.dk

Verdensmålsudvalget

Dato: 24. februar 2024

Høringssvar til Planstrategi 2023 fra Ballerup Kommunes Verdensmålsudvalg.

Verdensmålsudvalget har på to udvalgsmøder indgående drøftet og forholdt sig til udkast til Planstrategi 2023. Udvalgets anbefalinger og bemærkninger følger hermed.

Verdensmålsudvalget blev etableret i 2022 med det formål at skabe en øget fokus på FN's Verdensmål i Ballerup Kommune samt arbejde for at gøre Verdensmål til hverdagsmål.

Ballerup Kommune besluttede tilbage i 2018, at der særligt skal arbejdes med syv ud af FN's 17 Verdensmål, således at Ballerup Kommune i samspil med dens borgere, foreninger, boligselskaber og virksomheder kan bidrage til en bæredygtig udvikling af såvel kommunen som Danmark og resten af verden. Det er således en vigtig forudsætning, at Planstrategi 2023 – som det også nævnes i forordet – forankrer netop de udvalgte syv nedenstående Verdensmål:

1. Sundhed & Trivsel
2. Kvalitetsuddannelse
3. Bæredygtig Energi
4. Anstændige Jobs & Økonomisk Vækst
5. Industri, Innovation & Infrastruktur
6. Bæredygtige Byer & Lokalsamfund
7. Klimaindsats

I forlængelse heraf er det udvalgets anbefaling, at de respektive Verdensmål knyttes tættere til de enkelte fokusområder i Planstrategi 2023, og fremgår i tilknytning til de enkelte fokusområder. Ved at tilføje Verdensmålene til planstrategiens fokusområder bliver de en mere integreret del af den fysiske udvikling af Ballerup Kommune i de kommende år. Udvalget anbefaler derfor følgende:

- Verdensmål 3: Sundhed & Trivsel → Fokusområde 1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10
- Verdensmål 4: Kvalitetsuddannelse → Fokusområde 2, 9, 11, 12
- Verdensmål 7: Bæredygtig Energi → Fokusområde 1, 3, 9, 11, 12
- Verdensmål 8: Anstændige Jobs & Økonomisk Vækst → Fokusområde 2, 8
- Verdensmål 9: Industri, Innovation & Infrastruktur → Fokusområde 2, 8
- Verdensmål 11: Bæredygtige Byer & Lokalsamfund → Fokusområde 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12
- Verdensmål 13: Klimaindsats → Fokusområde 1, 3, 5, 8, 9, 10, 11, 12

Verdensmål nr. 3, Sundhed & Trivsel

I forhold til Verdensmål nr. 3, Sundhed & Trivsel, bemærker Verdensmålsudvalget, at Planstrategien gennem temaerne '*Byudvikling i balance*', '*Grøn, Sund og levende Kommune*' og '*Bæredygtig transport*' forsøger at skabe rammer for en sundere livsstil og bedre trivsel for vore borgere.

Netop borgernes sundhed og trivsel er og bliver et vigtigt parameter for kommunernes arbejde og økonomi i fremtiden. Det er således også et område, hvor netop planstrategien i endnu højere grad kunne agere løftestang for en forebyggelsesindsats til at indrette en sundere livsstil og bedre trivsel.

Derfor opfordrer Verdensmålsudvalget til, at der ved udarbejdelse af kommende planstrategier ses på nye metoder og tilgange til at få indarbejdet et mere sundhedsfremmende og forebyggende sigte, således at sundhed, set som et helhedsperspektiv, i en endnu større grad bliver et bærende og gennemgående fundament i planen.

I tilknytning hertil er det Verdensmålsudvalgets anbefaling, at der i fokusområde 6 med teksten Vi vil skabe rammerne for et trygt, aktivt og sundt liv. Alle skal have mulighed for en aktiv hverdag, kunne møde andre og opleve naturen helt tæt på, ikke alene tales om stinet, men om infrastruktur, muligheder og guidning i det hele taget.

Udvalget anbefaler samtidig, at der er opmærksomhed på at skabe lys, luft og grønne områder i bymiljøer og boligområder. Det er både et afgørende element i at realisere Verdensmål 3 om sundhed og trivsel, samt i at både børn og voksne kan lære om og nyde naturen, så de kan være med til at passe på den eksisterende flora og fauna.

Verdensmål nr. 4, Kvalitetsuddannelse

Verdensmålsudvalget finder det vigtigt, at der i Fokusområde nr. 2 stilles skarpt på at sikre gode rammer og vilkår for virksomheder og uddannelsesinstitutioner. Verdensmål nr. 4, Kvalitetsuddannelse, er omdrejningspunktet for mange af kommunens ansvarsområder og arbejdsområder. Ved at skabe de rigtige rammer og forudsætninger kan kommunen være med til at støtte et godt ungdomsliv, og understøtte Uddannelsesinstitutionernes arbejde og uddannelse af vores unge mennesker, samt skabe gode muligheder for kobling mellem Uddannelsesinstitutioner og erhvervsliv.

Verdensmålsudvalget ser her Kommunen, som en aktiv aktør for sammen med uddannelsesinstitutionerne at skabe et aktivt og levende campusmiljø i såvel Klimaparken som i Lautrupparken.

Verdensmålene nr. 7, Bæredygtig energi, og nr. 13, Klimainsatsen

I forhold til Verdensmålene om Bæredygtig energi nr. 7 og Klimainsatsen nr. 13 har Planstrategi 2023 i høj grad et sigte om at understøtte kommunens nye Klimapolitik, hvilket Verdensmålsudvalget finder positivt. Dog anbefaler udvalget at Planstrategi 2023 får et stærkere fokus på, at den fremtidige bæredygtige byudvikling skal adressere og vægte forholdet mellem den bymæssige fortætning og plads til de grønne arealer og områder, der giver medborgerne mulighed for idræt, kultur og sundhedsunderstøttende aktiviteter.

Samtidig kunne Verdensmålsudvalget også ønske sig at planstrategien var mere ambitiøs i forhold til plantning af træer. Målet bør være at få en endnu grønnere kommune, hvoraf et større areal er dækket af skov. Konkret anbefaler udvalget, at fastholdelse af eksisterende skovområder samt en overordnet forøgelse af arealer med skov indgår i den sidste bullet i Fokusområde 5.

Verdensmål nr. 11, Bæredygtige byer og Lokalsamfund

I Planstrategi 2023 er indeholdt de byudviklingsprojekter, der kommer til at præge og danne kommunen i mange år frem. Verdensmål nr. 11, Bæredygtige byer og Lokalsamfund vil være en overordnet ramme for disse store projekter, og det er vigtigt, at der på et overordnet plan bliver arbejdet med den bæredygtige udvikling i **alle** byudviklingsprojekter lige fra certificering af konkrete bygninger til omstilling af transporten mod fremtidige intelligent trafikløsninger, så hverdagen kan hænge sammen for borgerne i bydelene.


Udover at byen skal være bæredygtigt sat sammen, skal den også fungere bæredygtigt. Således er det vigtigt, at der bliver et bæredygtigt liv i byen. Her mener Verdensmålsudvalget at rum til kultur og fællesskaber spiller en væsentlig rolle. Konkret kunne udvalget godt tænke sig, at idrætslivet og kulturinstitutionerne fik plads til at komme mere 'ud' i de forskellige rum, og at de ikke kun befandt sig i deres forskellige respektive lokaler/bygninger, og at det bliver et fokus i Planstrategi 2023.

Ligeledes kunne der ses et potentiale i, at der samarbejdes med erhvervsliv og virksomheder om at koble deres deltagelse/tilstedeværelse sammen med borgernes liv og tilstedeværelse. Der kunne tænkes i at skabe mere plads og rum for mødesteder og fællesskaber på tværs i kommunen; blandt andet ved at skabe mulighed for at virksomhederne kan åbne cafeer og fællesfaciliteter op, som det blandt andet kendes fra virksomheder andre steder i landet.

Afslutningsvis vil Verdensmålsudvalget gerne kvittere for, at Planstrategi 2023 har mål om at udvikle kommunen i tæt dialog med borgerne. Dette er et yderst relevant forhold, og det er vigtigt at kommunen har et fokus på involvering af borgerne. Dog viser erfaringen, at der er brug for hele tiden at udvikle nye metoder til denne involvering og samtidig er det vigtigt at have et fokus på at få alle borgere på tværs af alle bydele, aldre og samfundslag engageret og involveret.

På vegne af Verdensmålsudvalget

Med venlig hilsen



Lars Green Bach
Formand for Verdensmålsudvalget,
Ballerup Kommune

Hørings svar til Ballerup Kommunes udkast til Planstrategi 2023

I Måløv Idræts Forening er vi meget tilfredse med mange af fokusområderne i Ballerup Kommunes udkast til Planstrategi 2023. Vi kan i høj grad bidrage til, at de fokusområder, som handler om at skabe rammerne for et trygt, aktivt og sundt liv, hvor alle skal have mulighed for en aktiv hverdag og møde andre ... (nr. 6) og om at fremme fællesskaber, kultur- og fritidsliv og lokal identitet (nr. 7), bliver ført ud i livet helt konkret.

Det er selvfølgelig vigtigt at analysere og planlægge, inden der udvikles og etableres nyt. Men det er også vigtigt, at dette forarbejde resulterer i konkrete initiativer. Måløv Idræts Forening opfordrer til, at planstrategien kommer til at synliggøre, at der er vilje til at dække de behov, som kommer til at vise sig i de planlagte analyser.

Der er allerede nu mangel på idrætsfaciliteter i Måløv. Vi har fx lange ventelister til vores børnegymnastikhold. Med planerne for Kildedal og Stationsområdet i Måløv/Hindsgavl bliver kampen om faciliteterne kun større.

Samtidig er det vigtigt at idrætsfaciliteterne er attraktive. Her oplever vi især at svømmehallen på skolen og Gl. hal fremstår slidte og utidssvarende.

Det er vigtigt for ens fysiske og mentale sundhed, at idrætten er en del af ens liv. Gerne allerede når man er lille, men hele livet, og i høj grad også, når det gælder de ældre, som, hvis de har let adgang til gode idrætsfaciliteter, og fællesskaberne omkring dem, kan holde sig sunde og raske i mange år og øge deres generelle livskvalitet. Dette til gavn for os alle, både nu og på sigt.

En udbygning af idrætsfaciliteterne i Måløv vil fremme det gode hverdagsliv for de mennesker, der bor i området.

Måløv Idræts Forening opfordrer derfor til, at der vises vilje til at dække behovet for idrætsfaciliteter lokalt i de enkelte byområder og for alle aldersgrupper.

25. februar 2024

Høringsvar vedr. Planstrategi 2023

Skovlunde Lokalråd har deltaget i kommunens workshops om Planstrategien 2023 og har efterfølgende drøftet oplægget. Vores kommentarer er anført her:

Skovlunde Bymidte, etape 2 (syd)

Kommunen har tidligere sagt, at man ønsker at følge ideerne i arkitektkonkurrencen fra 2014 om Skovlunde Bymidte om udbygning med boliger og kultur i Skovlunde Syd.

Imidlertid er der efter vores opfattelse flere hindringer mod dette ønske:

1. De nuværende butikker i Skovlunde Syd ønsker tilsyneladende at blive i centret bl.a. på grund af udsigten til markant højere huslejer i det nye Bycenter
2. Hvis man nedlægger P-pladsen for at bygge boliger vil det betyde umiddelbar lukning af alle butikker og store gener for brugen af bibliotek og kulturhus i en årrække
3. Hvordan har kommunen forestillet sig, at etablering af Syd som kulturcenter skal foregå? Vil kommunen opkøbe butiksareal og finansiere den kommende drift af yderligere kulturtilbud ud over det nuværende bibliotek og kulturhus?
4. Med erfaring fra Skovlunde Bymidte etape 1, er det vores opfattelse, at beboerne i Skovlunde ikke har noget ønske om yderligere tæt/høj bebyggelse.

Vel vidende, at kommunen har sagt, at der ikke skal ske mere med etape 2, før etape 1 er helt færdig, mener vi, at det af hensyn til de nuværende butikkers mulighed for investering i f.eks. renovering af centret er nødvendigt, at kommunen snart kommer med en udmelding om hvad, der skal ske indenfor en 5 – 10 årig horisont.

Sportsfaciliteter

Med de mange nye beboere – ikke mindst flere børn og unge i Skovlunde – er der behov for at se på behovet for yderligere sportsfaciliteter. Vi foreslår, at man inviterer sportsklubber – store som små – til høringsmøde om behovet for mere kapacitet.

Trafik

For at reducere hastighederne og dermed støjen fra biltrafikken har man indsnævret Ballerup Boulevard gennem Skovlunde og indført lavere hastighedsgrænser. Specielt i myldretiderne er der store problemer med afvikling af en gnidningsløs trafik – hovedsagelig som følge af begrænsning på fremkommeligheden i lyskrydsene.

Vi ønsker derfor, at man satser målrettet på en indførelse af intelligent trafikafvikling på de mest trafikerede veje – Boulevarden, Frederikssundsvej, Malmparken og Torvevej. Der findes i dag systemer, som indsamler data om køretøjstyper, køretøjsmængde og bevægelsesretninger overfører disse til signalanlæggene. Ud over tidsbesparelser vil det ydermere have den effekt, at CO₂ – udledningen bliver mindre p.g.a. mindre brug af benzin, diesel og el. I visse dele af kommunen anvender man allerede i dag den intelligente trafikafvikling.

Grønne hegn

Vi vil støtte kommunens ønske om ”grønne hegn” i parcelhuskvarterer. Det vil gavne dyrelivet og være betydelig mere attraktivt for de, som bevæger sig på hegnets offentlige side.

Det må dog accepteres, at der i f.eks. områder med megen trafik kan være behov for lukkede hegn a.h.t. minimering af støjgenerne.

Boliger

Skovlunde er boligmæssigt præget af:

- Store parcelhuskvarterer bebygget for 50 – 70 år siden
- Store områder med lejligheder på 3 – 5 etager i områder med åbne arealer i mellem
- Tæt/høj bebyggelse i det nye bycenter, som er under færdiggørelse

Mange af beboerne i parcelhuskvarterer er nået en alder, hvor der nu gerne vil bo i en attraktiv bolig tættere på en S-station.

Desværre har man fra kommunal side forsømt at fokusere på behovet for ældreboliger/boligfællesskaber bortset fra et par enkelte tilfælde, hvor det private initiativ har medført, at der er etableret attraktive områder for ældre – ved gadekæret og ved plejehjemmet

Hvor der overhovedet måtte vise sig at være mulighed for at få etableret attraktive ældreboliger, ønsker vi at dette prioriteres. Det vil så have den konsekvens, at der kan ske en foryngelse af beboersammensætningen i parcelhuskvarterer.

For Skovlunde Lokalråd

Jørgen Pedersen

Ballerup Kommunes Planstrategi

- Høringssvar fra Klimabevægelsen Ballerup

Klimabevægelsen Ballerup har læst Ballerup Kommunes udkast til Planstrategi 2023 og har følgende bemærkninger:

Vi er glade for, at borgmesteren i forordet nævner, at der er blevet vedtaget en klimapolitik og en klimahandlingsplan, som har indvirkning på planlægningen af byudviklingen.

Men vi har svært ved at se den indvirkning, når vi ser på de overordnede mål:

Vi vil...

- *styre byudviklingen strategisk og prioritere fremtidige projekter, så udviklingen sker på en balanceret måde i forhold til økonomi og kapacitet. De projekter, som allerede er besluttet og igangsat, vil blive gennemført.*
- *udvikle kommunen under hensyntagen til det klimaaftryk, som vi sætter, og den natur som vi påvirker.*
- *sikre en sammenhængende byudvikling. Byudvikling handler ikke kun om byens fysik, men handler også om sociale netværk, lokal identitet, by- og erhvervsliv, økonomi og lign.*
- *fremme det gode hverdagsliv for de mennesker, der lever, arbejder og uddanner sig i Ballerup Kommune.*
- *fremover udvikle kommunen i tættere dialog med borgere, grundejere, boligselskaber og investorer.*

I det første mål nævnes, at de projekter, der allerede er besluttet, vil blive gennemført. Og herefter nævnes i det andet mål, at der skal tages hensyn til klima og natur.

Den byudvikling, der er planlagt, er ikke forenelig med hensyn til klima og miljø. Hver eneste ekstra bebygget m² giver et markant klimaaftryk, både i anlægsfasen og i brugsfasen. Derudover er der effekten af de afledte aktiviteter, som transport, faciliteter til institutioner, fritids- og idrætsaktiviteter.

Befolkningstilvæksten fra de projekter, der allerede er besluttet, gør det allerede svært at nå 2030-målet i klimapolitikken. At planlægge for en yderligere befolkningstilvækst er som at sætte dækstole op på Titanic. Vi savner, at Kommunalbestyrelsen tager Klimapolitikken alvorligt.

Borgmesteren skriver i forordet, at vi skal "*sætte tempoet ned, så byudviklingen sker i en takt, hvor vi kan følge med. Sådan at vi har en udvikling i balance, og at den sker bæredygtigt, det vil sige både socialt, miljømæssigt og biologisk bæredygtigt.*"

Men tempoet er allerede alt for højt med de projekter, der er besluttet. Det kan godt være, at foden lettes fra speederen, så man sænker hastigheden fra 180 km/t til 160 km/t, men det er ikke tilstrækkeligt til, at det rigtig kan mærkes.

Hvorfor er der så travlt med at gennemføre de besluttede projekter? Hvorfor ikke give sig tid til at finde de bæredygtige løsninger? Måske kan man om 5 år gennemføre et projekt, der er CO₂-neutralt, bl.a. fordi byggeriet udvikler sig enormt i disse år.

Byudvikling i balance

De seneste års byudvikling er sket i voldsom hastighed og der forestår nu et arbejde med at sikre gode bymiljøer, institutioner, gode udfoldelsesmuligheder og bæredygtige livsbetingelser. Den kommende udbygning bør foregå mere holistisk og bæredygtigt, socialt, økonomisk og miljø/klimamæssigt. Desuden bør man fokusere på transformering og renovering af bygninger, fremfor nedrivning og nybyg.

Der kan passende tilføjes et ekstra punkt til fokusområde 3. *Vi vil fremme bymæssige og arkitektoniske kvaliteter i det byggede miljø*

- Vi stiller krav til bygningernes fleksibilitet, så man nemt kan omstille brugen af bygninger fx. fra undervisning til kontor, fra lager til daginstitution osv. og dermed øge bygningslevetid/relevans og dermed mindske CO₂-aftrykket over bygningens levetid.

Der bliver flere ældre i Ballerup Kommune, og i Planstrategien argumenteres der med, at det derfor er nødvendigt at få flere børnefamilier til kommunen for at sikre indtægterne. Men det er usikkert om regnestykket holder. Der står direkte i Planstrategien (s. 7): *"En befolkningstilgang forventes på længere sigt at være godt for Ballerup Kommunes økonomi. Til gengæld vil vi på den korte bane have stigende serviceudgifter og et behov for flere anlægsinvesteringer til f.eks. flere daginstitutioner.*

Morten Andersson har d. 16. februar 2024 på Facebook delt en analyse fra administrationen, hvor der står (s. 12): *"Det er svært at forudse, om tilflyttere over tid bidrager positivt til en kommunes indkomstgrundlag. Men en metode er at måle på tilflytternes bidrag til væksten i den gennemsnitlige disponible indkomst i en kommune over tid.*

I Ballerup Kommune er tilflytterbidraget på 2,4%. Dvs. at kommunens tilflyttere i perioden fra 2011 til 2021 har bidraget positivt til personskattegrundlaget i Ballerup."

Umiddelbart virker det meget usikkert, om den planlagte byudvikling vil give en gevinst, og hvis den gør, så bliver det først på langt sigt.

Vi finder derfor ikke, at økonomien er et argument for at skulle skynde sig med byudviklingen. Snarere tværtimod. En bæredygtig byudvikling kræver, at man tænker sig godt om.

Grøn, sund og levende kommune

Planstrategien indeholder et fokusområde om fællesskaber, hvilket hænger godt sammen med klimapolitikens mål om, at fællesskaber – nye og eksisterende – kan få os alle sammen til at tage ejerskab og skabe handlinger til fordel for en klimavenlig hverdag.

Vi mener dog, at der er for ensidigt fokus på fritidsfællesskaber. I den fysiske planlægning bør der også indgå bofællesskaber.

I bofællesskaberne kan man samlet bo på færre m², fordi der er mange faciliteter, som man kan være fælles om. Desuden mindsker man forbruget, fordi det er let at deles om ting som køkkenmaskiner, værksted og haveredskaber. Begge dele giver en lavere klimabelastning. Derudover giver de også et fællesskab, hvor man sammen kan skabe handling for en klimavenlig hverdag, f.eks. via den mad man serverer for hinanden.

Bæredygtig transport

I Planstrategien står der (s. 7): *"Byudvikling handler om mere end at bygge boliger. Det handler kultur- og fritidstilbud samt erhvervsområder udvikles."* og *"Størstedelen af den planlagte boligudbygning vil foregå i Kildedal."* Det hænger for os at se meget dårligt sammen med beskrivelsen af udviklingen af Måløv Idrætspark (s. 15): *"Med den forventede befolkningstilvækst i Kildedal og Måløv og den deraf forventede efterspørgsel på kultur- og fritidstilbud i nærområdet, har Kommunalbestyrelsen igangsat en dialogproces med det formål at udarbejde en udviklingsplan for Måløv Idrætspark."*

Hvis Kildedal anses for en del af Måløvs nærområde med dertilhørende skole, bibliotek og idrætsfaciliteter, vil det give en øget transport.

Transporten står i forvejen for 31% af CO₂-udledningen i Ballerup Kommune som geografisk område, og det er derfor vigtigt, at flere af os vælger cykel, gang og offentlig transport i stedet for bilen. Det kræver, at vi har daginstitutioner, skole, indkøbsmuligheder, fritidsaktiviteter og offentlig transport lige i nærheden, gerne indenfor 1-2 km. Dette skal også gælde for Kildedal.

En fortsat befolkningsvækst vil indebære, at øgede mængder af føde- og forbrugsvarer skal transporteres til Ballerup. Dette er ikke med i Ballerup Kommunes officielle klimaregnskab, men det giver en øget udledning af CO₂ og dermed en uønsket påvirkning af klimaet. Desuden vil det øge transporten ind og ud af kommunen, hvilket også vil øge CO₂-udledningen, indtil vi er gået helt over til fossilfri transport.

Vi vil skabe den bæredygtige kommune sammen.

Det sidste af de overordnede mål i Planstrategien er:

Vi vil:

- *fremover udvikle kommunen i tættere dialog med borgere, grundejere, boligselskaber og investorer.*

Vi vil meget gerne bidrage til denne dialog, og vi tror også, at mange andre borgere vil det. Og formentlig bliver resultatet bedre, end ved blot at være i kontakt med et enkelt selskab.

Men det tager tid at få lavet en god involvering. Det er ikke tilstrækkeligt at holde nogle borgermøder. Samtidig kan det ikke bare vente til de planlagte projekter er gennemført. Hvis Kommunalbestyrelsen mener det alvorligt, så skal man også tage en pause i de allerede besluttede projekter. I stedet for at finde de kritiske røster irriterende og forsøge at lukke dem ned, skal man invitere dem indenfor og tage imod den viden, som de besidder.

Hvis Kommunalbestyrelsen ikke er villig til det, så kommer det til at klinge hult, og man kommer ikke til at høste de store gevinster, som sådan en dialog kan give.

Vi er bekymrede for, at der allerede er rigeligt med dialog med mulige investorer og developere, og at der er alt for stort et fokus på de mulige økonomiske gevinster ved byudviklingen.

”At samtlige omegnskommuner og byer i den nuværende hovedstadsregion konkurrerer om at tiltrække nye borgere, er planløst anarki.” (Citat, Hanne Schmidt, Kronik i Information d. 26. oktober 2023).

I bedste fald giver det store udfordringer med uhensigtsmæssig lokalisering af bosatte, arbejdspladser og virksomheder og omfattende transport, trængsel og forurening. I værst fald kan det føre til, at der bygges for mange / forkerte boliger, som ingen har lyst til at flytte ind i. Et nyligt eksempel er byggeriet ved Aarhus Havn.

Vejledningen til Fingerplan 2019 nævner: ”Rækkefølgebestemmelser skal endvidere bidrage til at sikre et rigeligt og varieret udbud af planlagte byggemuligheder, som dog ikke væsentligt overstiger det forventede behov for nybyggeri i hovedstadsområdet.”

Vi er bekymrede for, at det samlede behov for nybyggeri i hovedstadsområdet i disse år bliver overskredet.

Vi vil derfor foreslå, at Ballerup Kommune tager kontakt til de andre omegnskommuner og Københavns Kommune for at få lavet en samlet fysisk planlægning for en bæredygtig, funktionel, økonomisk og social fordeling til gavn for mennesker, natur og klima.

Bemærkning til Ballerup Kommunes høring vedr Planstrategi.

CALUM er grundejer af matriklerne 12bi (Skoda forhandler), 12bg (detailforretninger) og 53b, beliggende mellem jernbanen og Måløv Byvej.

Vi ønsker med denne henvendelse at gøre opmærksom på potentialet som i dag ligger indenfor rammerne af den gældende kommune plan om at omdanne området fra et nedslidt halvtomt erhvervs – og centerområde til et boligområde som kan bidrage positivt til Måløvs identitet som et god bosætningsby samt at skabe et mere trygt og grønt nærområde omkring Måløv Station.

I respekt for de aktive erhvervslejere og Ballerups Kommunes nedskaleret udviklingshastighed, er vi indstillet på en etapevis udvikling.

Primære mål med udviklingen af området er at skabe et enestående og attraktivt byområde baseret på fællesskab, styrkelse af Måløv Stationsområdet som et centralt knudepunkt og indfri Ballerup Kommunes vision om en by i balance med sunde og grønne rammer om familie-, kultur- og fritidslivet.

Ved en kommende udvikling af område ønskes der at tiltrække en bred målgruppe og etablere et nyt lysreguleret vejkryds for at skabe en tryk skolevej og bedre adgangen til butikker og institutioner. Opgraderinger af nære forbindelser og etablering af en mini-Måløv ring vil styrke stationens betydning og skabe mere tryghed ved at samle de bløde trafikanter ved stationen.

Udbygningen af området tæt på byens centrum vil forstærke og understøtte eksisterende virksomheder, byliv og det aktive foreningsliv i Måløv. Derudover ønsker vi med projektet at give noget tilbage til byens borgere gennem fællesskabsskabende og eventuelt midlertidige funktioner.

Eventuelle midlertidige funktioner kunne være til idræt og bevægelse hvis Måløv idrætspark mangler lokaler og areal. Her kunne man f.eks. afprøve udvalgte og relevante aktiviteter for at undersøge benyttelsen, oplevelsen og værdien af nye tiltag, og lade denne viden indgå i det pågående arbejde med udviklingsplanen for Måløv Idrætspark

Vi ser frem til den videre dialog omkring udviklingen af området.

Med venlig hilsen

Finn Nygaard
Planchef
Calum A/S

Strandvejen 3
9000 Aalborg
Tlf: 98126700
Direkte: 25234907
E-mail: fn@calum.dk
www.calum.dk



CALUM A/S er et administrationsselskab, der servicerer samtlige af CALUMkoncernens projektselskaber. Uanset at ovenstående medarbejder er ansat i CALUM A/S og via sine kontaktdata betegner sig som repræsenterende CALUM A/S, er Deres kontraktpart dog fortsat og alene det pågældende særskilte projektselskab, som De har eller fremtidigt måtte indgå aftale med. Nærværende mail er således at betragte som skrevet af det pågældende projektselskab og er alene forpligtende for det pågældende projektselskab.

MÅLØV STATIONSSOMRÅDE

FEBRUAR 2024

WERK CALUM

UDFORDRINGER


MÅLØV STATIONSOMRÅDE




**BYGNINGER HAR
SET BEDRE DAGE**



TOMME LOKALER



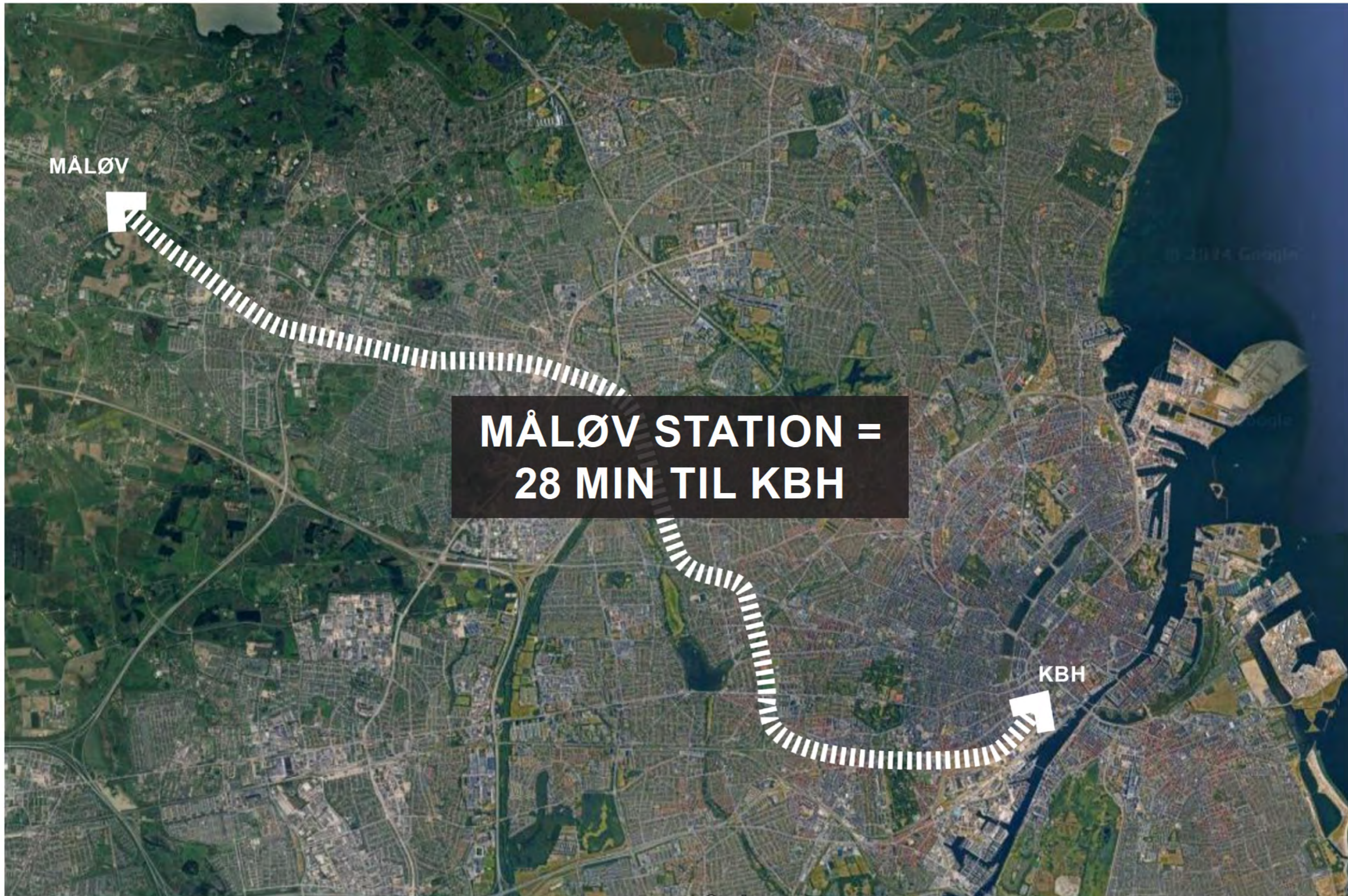
**NYT VEJKRYDS =
SIKKER SKOLEVEJ, BEDRE ADGANG
TIL BUTIKKER OG INSTITUTIONER**



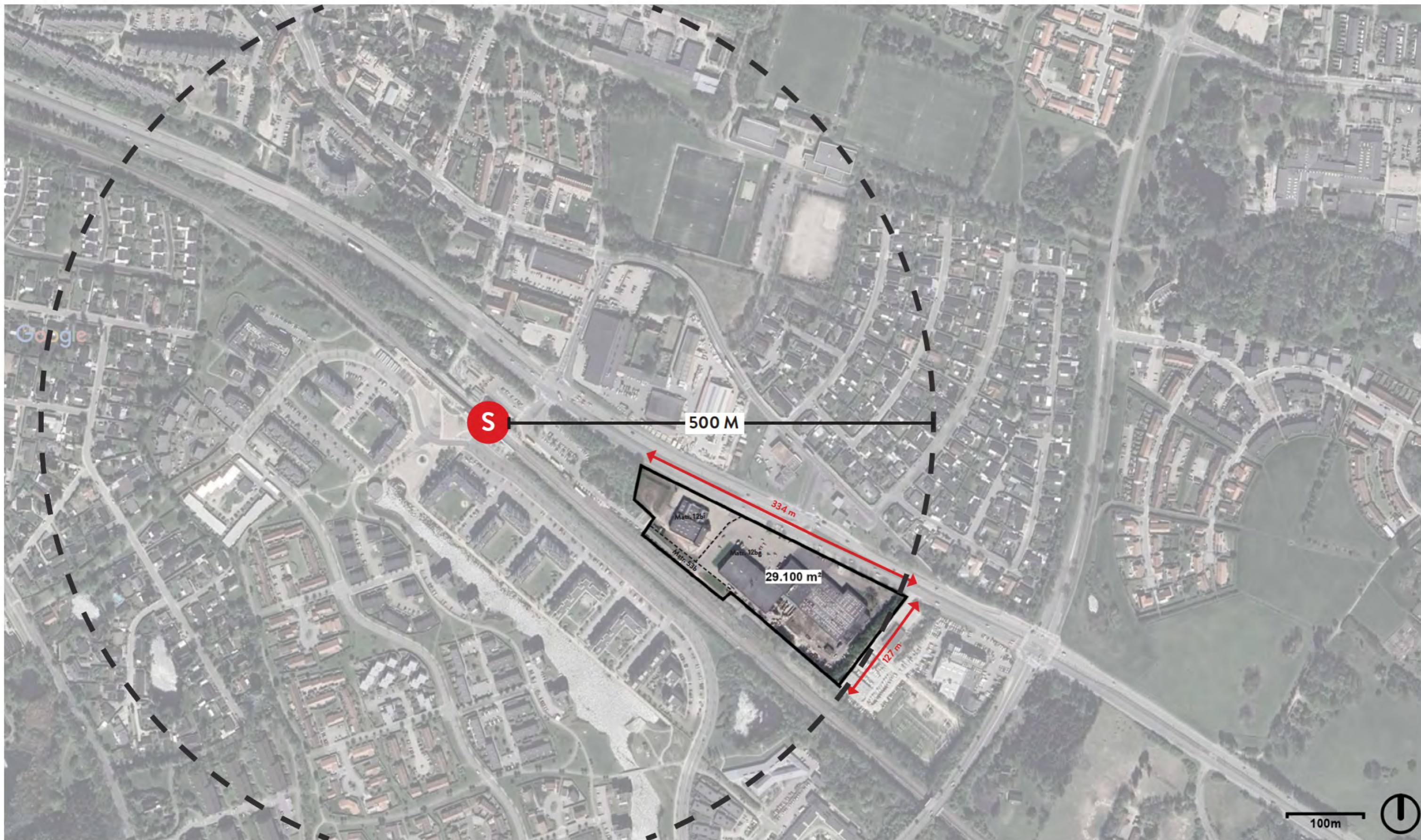
**BEDRE FORBINDELSER =
FORSTÆRKER STATIONENS BETYDNING
OG SKABER TRYGHED**

POTENTIALER

MÅLØV STATIONSOMRÅDE



OMRÅDE





ARBEJDSPLADSER



UDBYGNING TÆT PÅ CENTRUM FORSTÆRKER OG UNDERSTØTTER BUTIKKER OG BYLIVET

An aerial photograph of a residential neighborhood. In the foreground, there is a school building with a large parking lot and a sandy sports field. The middle ground shows a dense residential area with many houses and trees. In the background, there are more houses and green fields. A dark grey rectangular box is overlaid on the center of the image, containing white text.

UNDERSTØTTE DET AKTIVE FORENINGSLIV I MÅLØV

Delkonklusion

ULEMPER

- På bilens præmisser
- Manglende forbindelser
- Nedslitte bygninger og tomme lokaler
- Dårlige adgangsforhold

FORDELE

- Et stort potential for at tiltrække en bred målgruppe
- Mulighed for at koble sig på eksisterende kvaliteter
- Stationsnærhed
- Modent for konvertering til andre funktioner

VISION

MÅLØV STATIONSOMRÅDE

GRØN & LEVENDE BYDEL

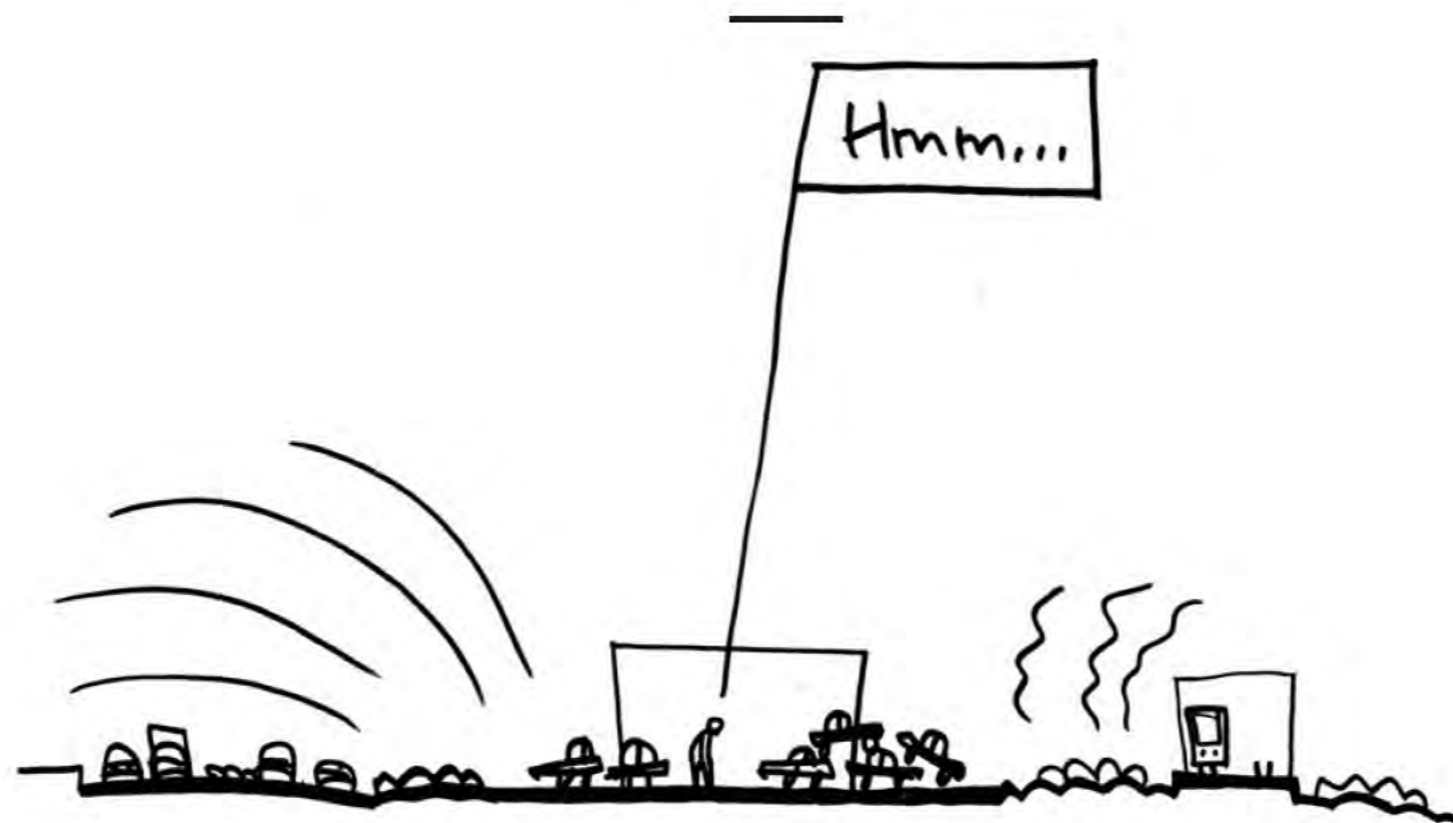
FÆLLESSKAB



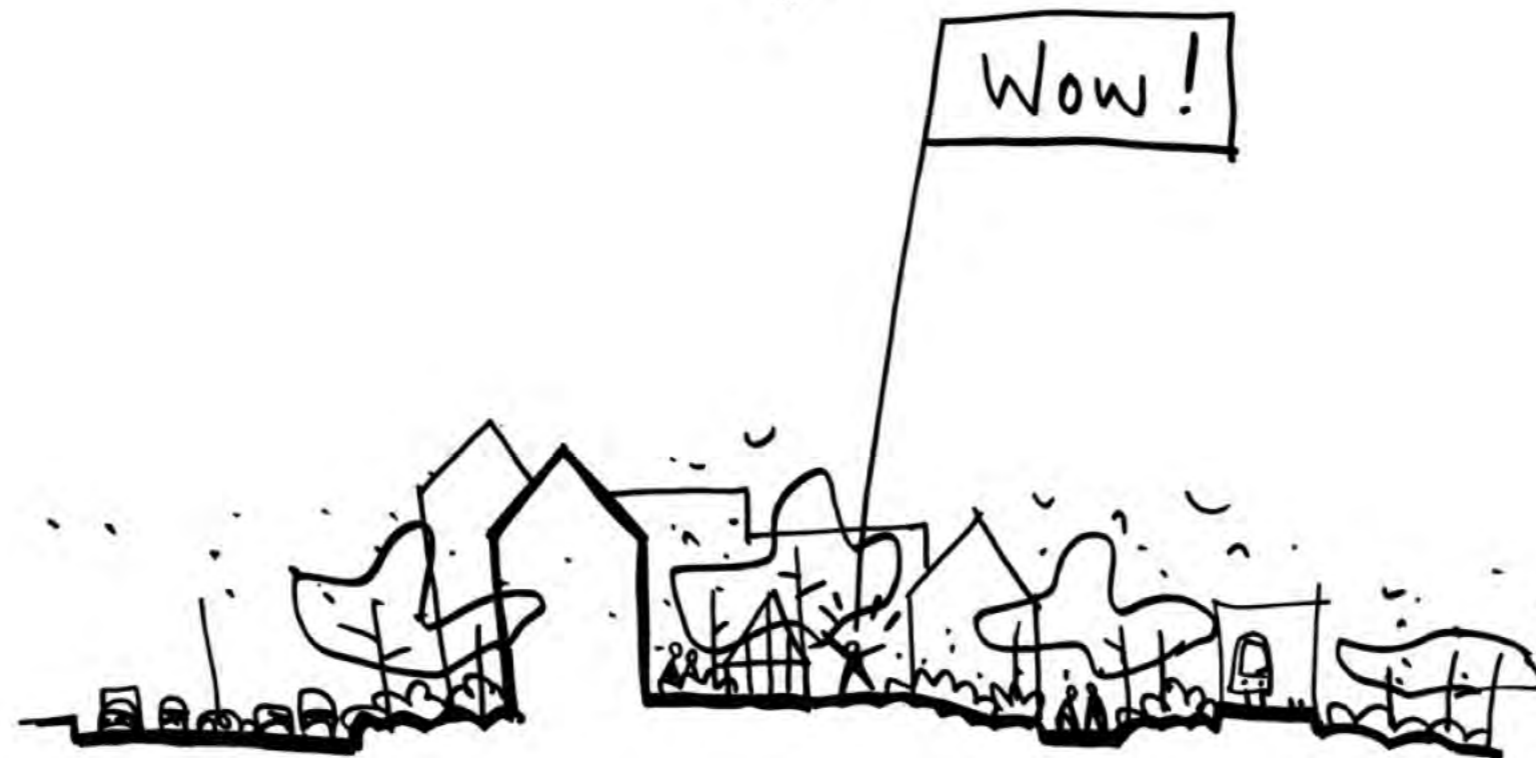
+



VISION

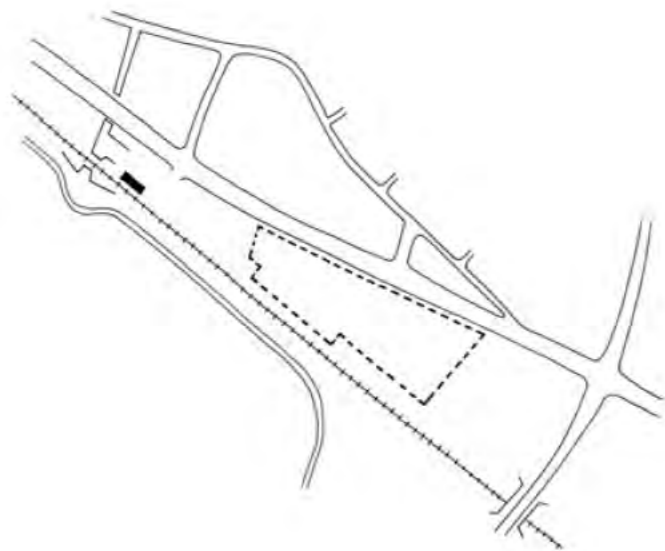


Fra trafikalt ingenmandslads...

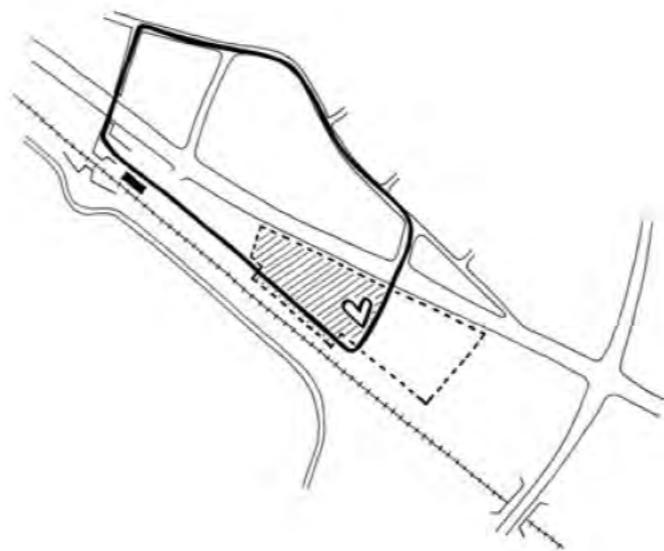


...til et grønt og attraktivt by område

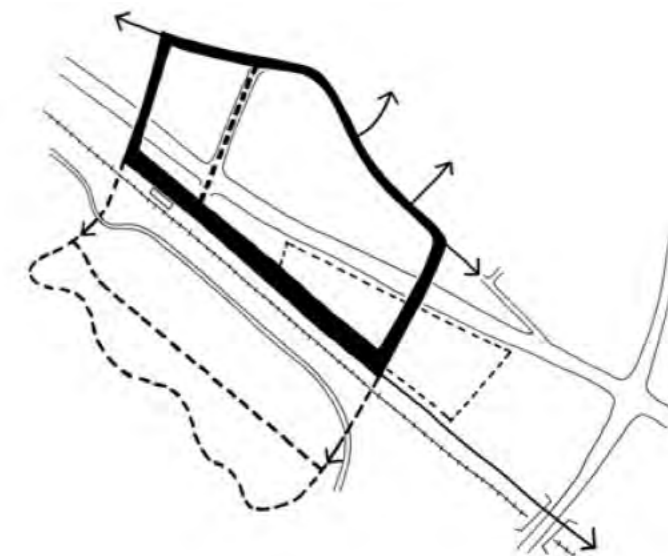
VISION



Eksisterende forhold



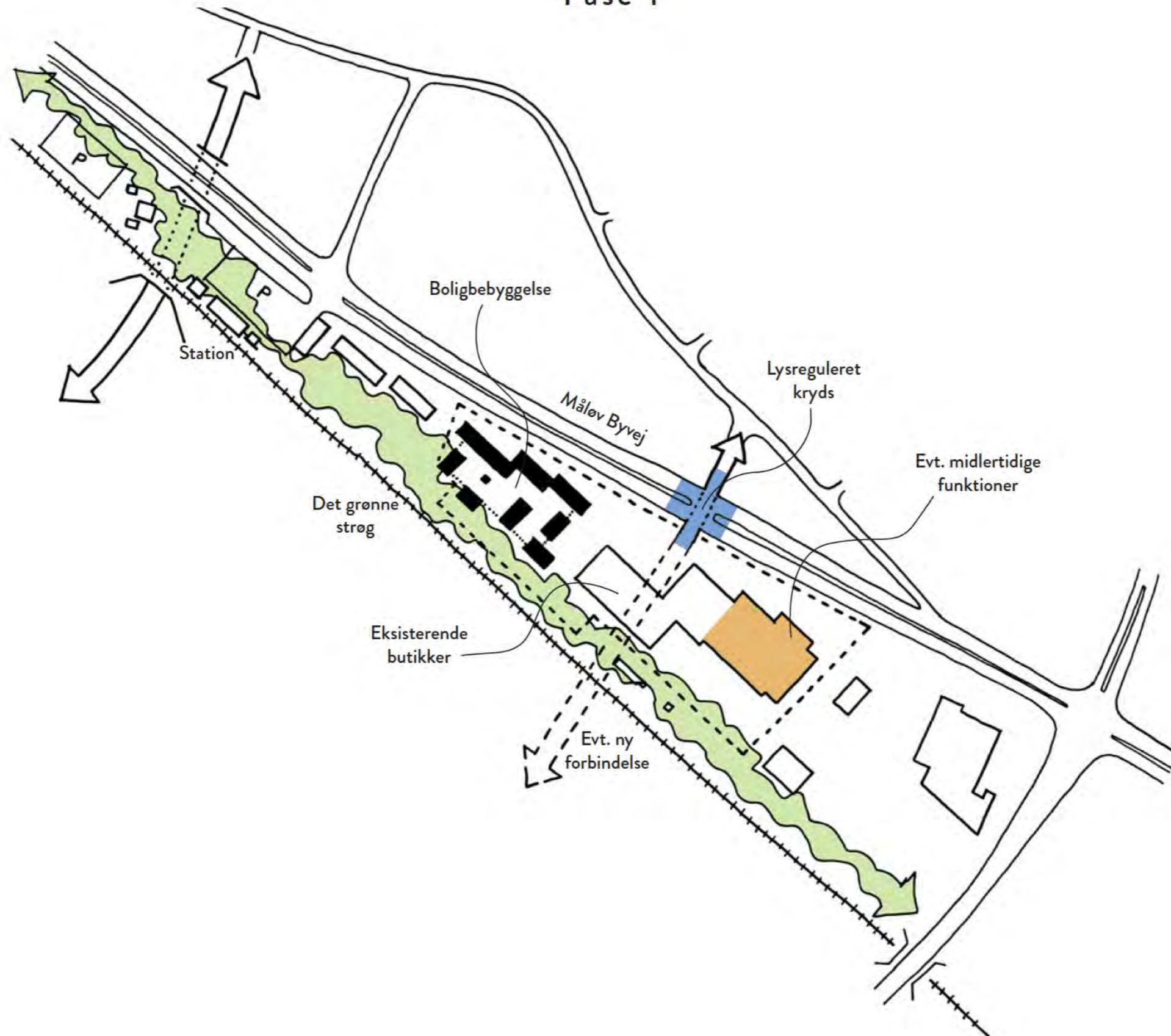
**1. Skabe sammenhæng til nærområdet
Mini ringen**



2. Skabe sammenhæng til resten af byen

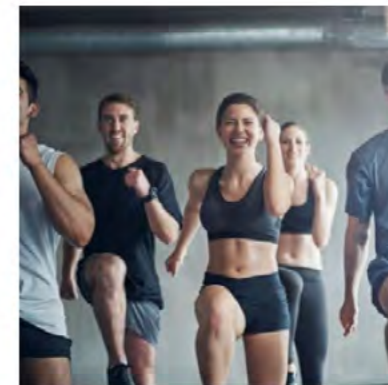
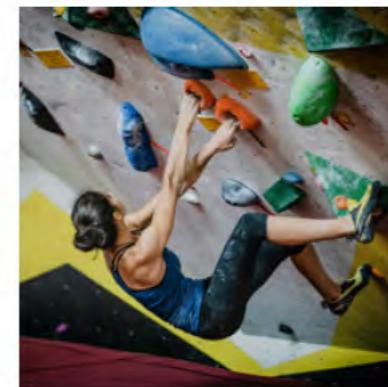
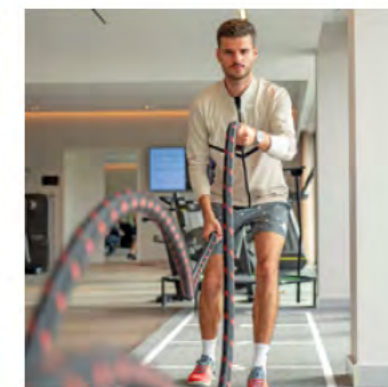
VISIONSPLAN

Fase 1



MULIGHED FOR MIDLERTIDIGHED

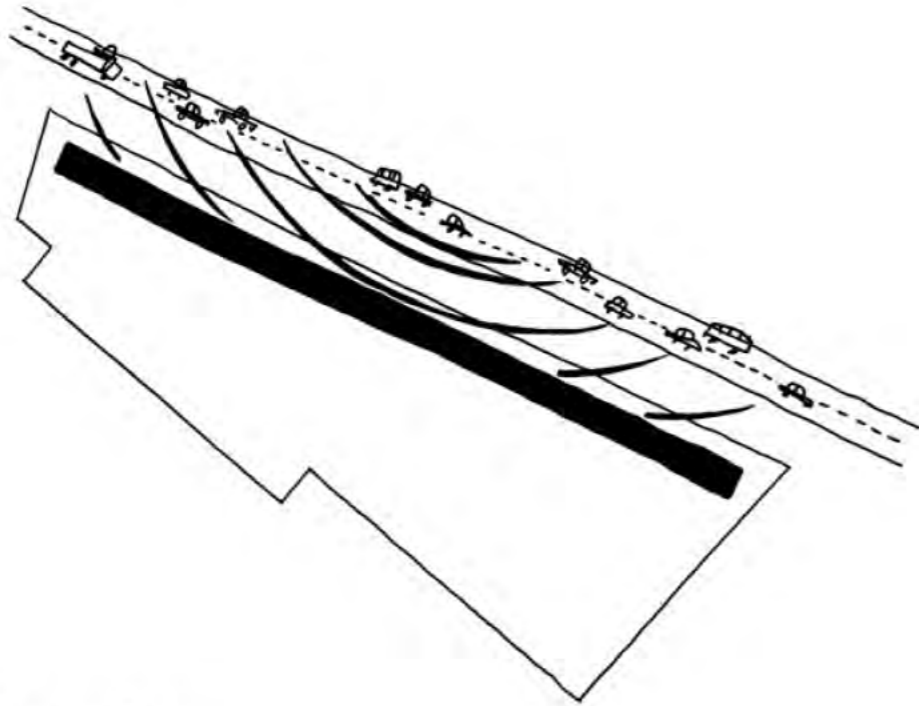
Udnyttelse af eksisterende hal



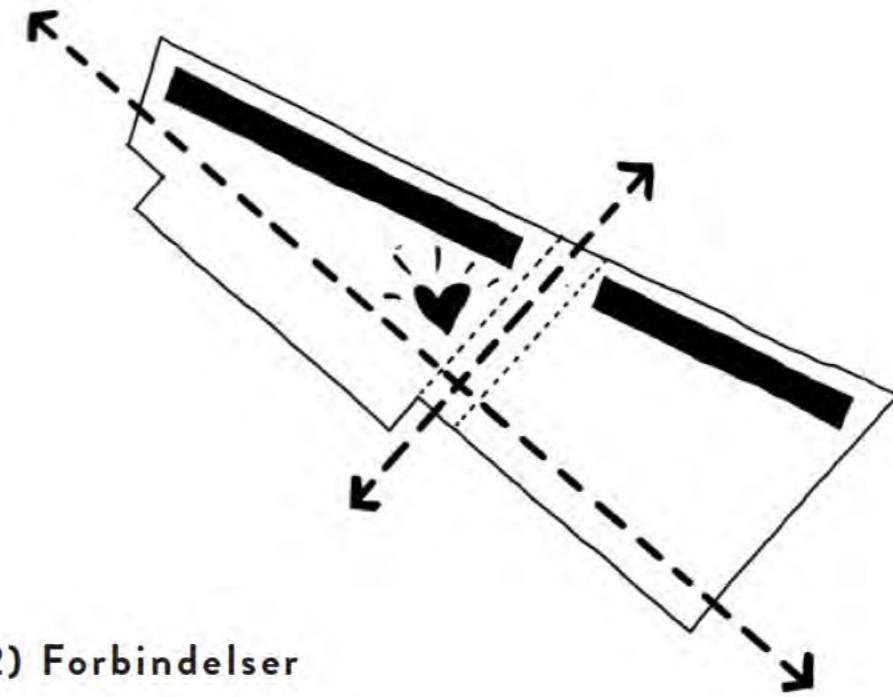
HOVEDGREB

PRINCIPPER

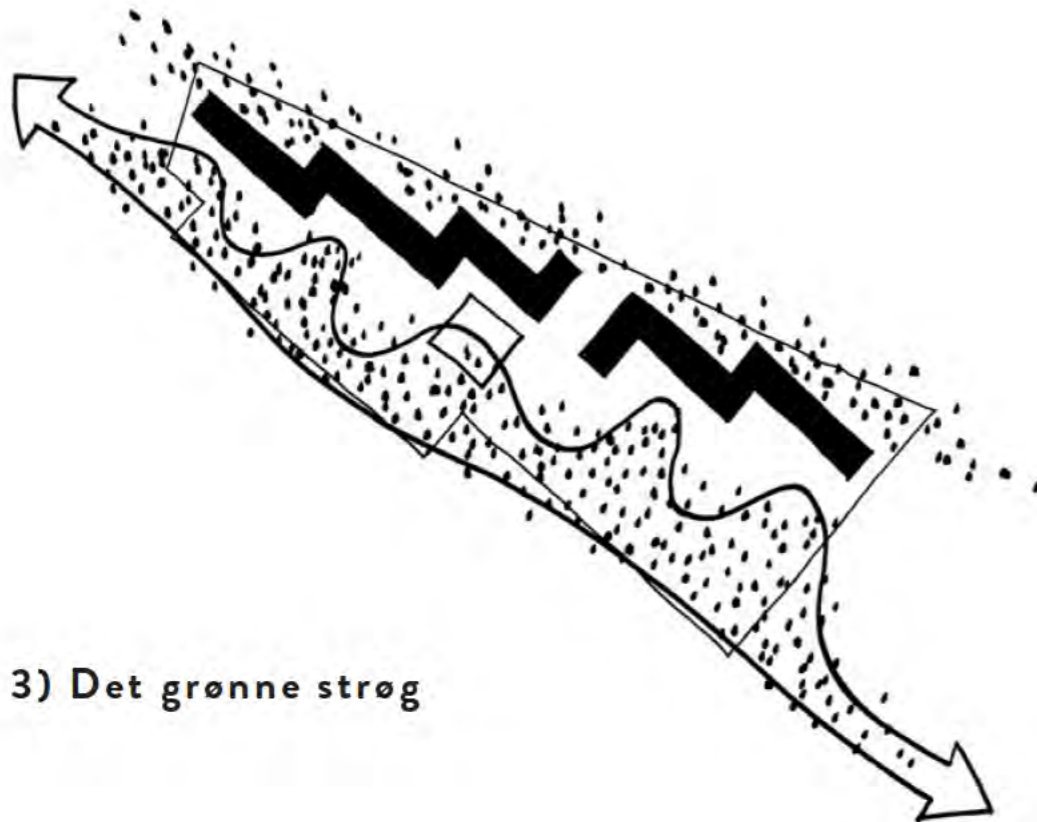
ORGANISERING



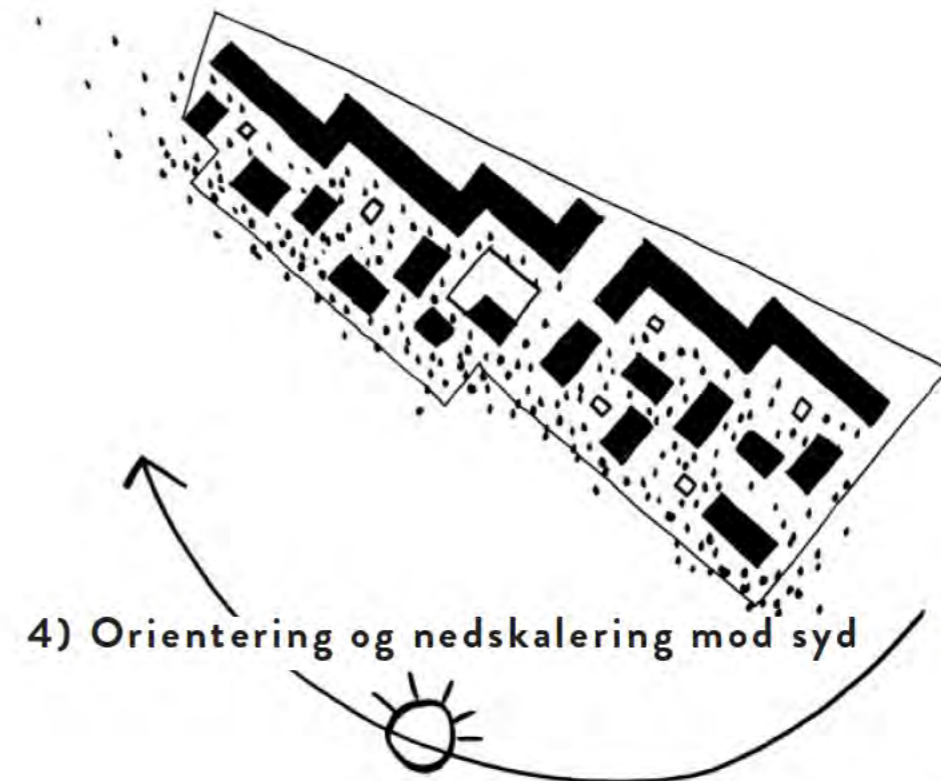
1) Afskærmning



2) Forbindelser



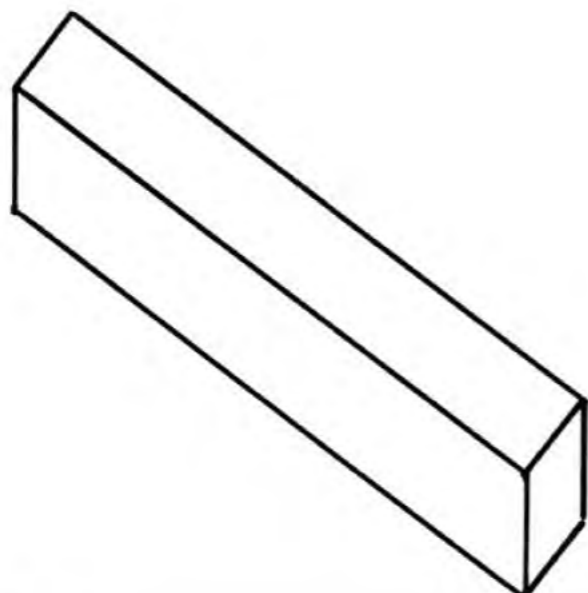
3) Det grønne strøg



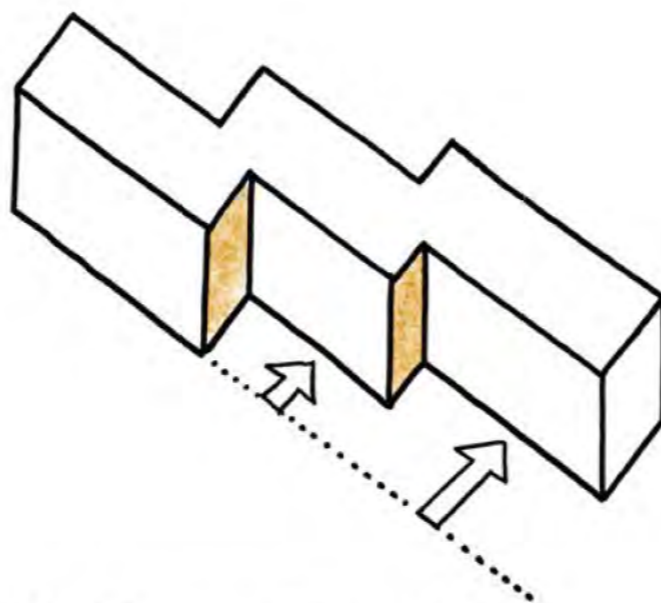
4) Orientering og nedskalering mod syd



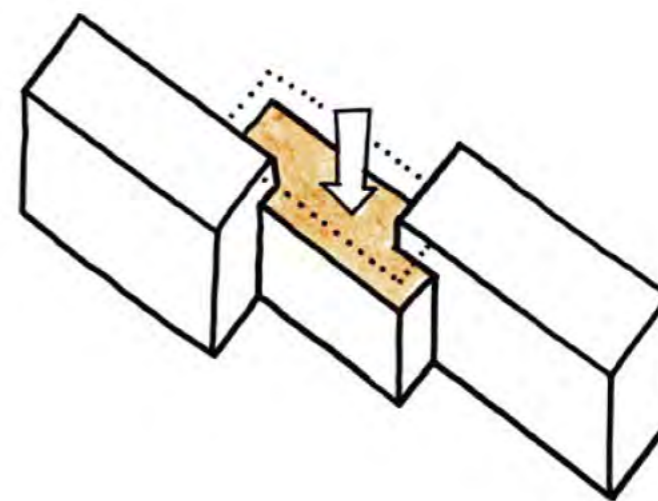
BEBYGGELSE



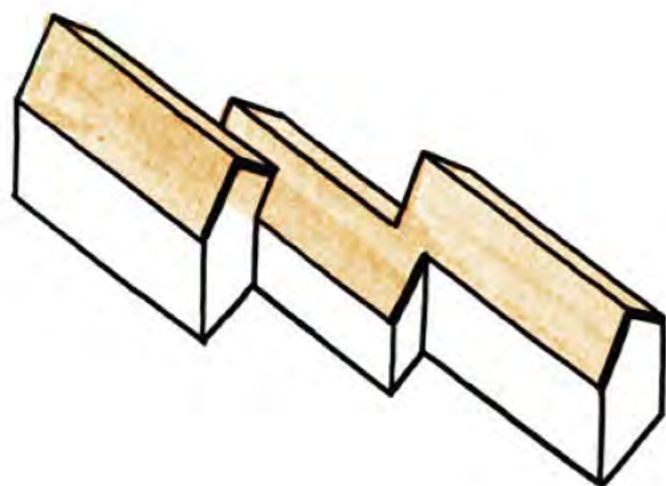
Volumen



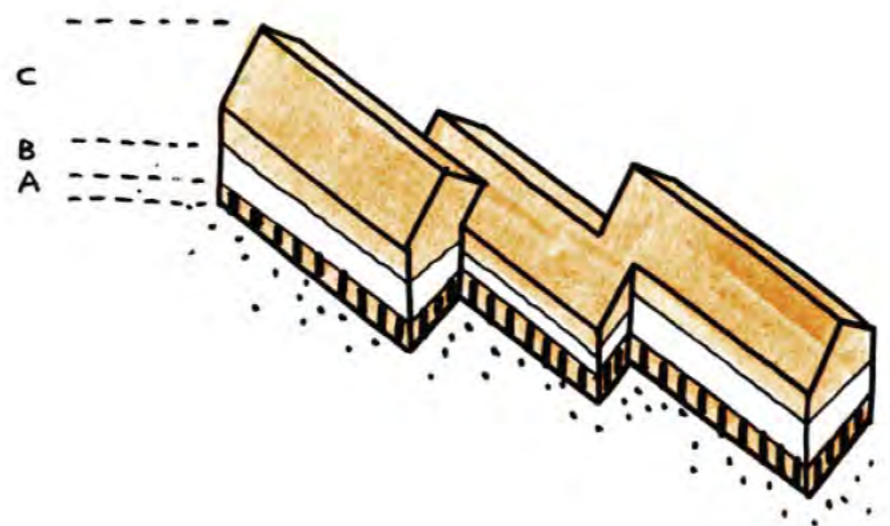
Opdeling og tilbagetrækning



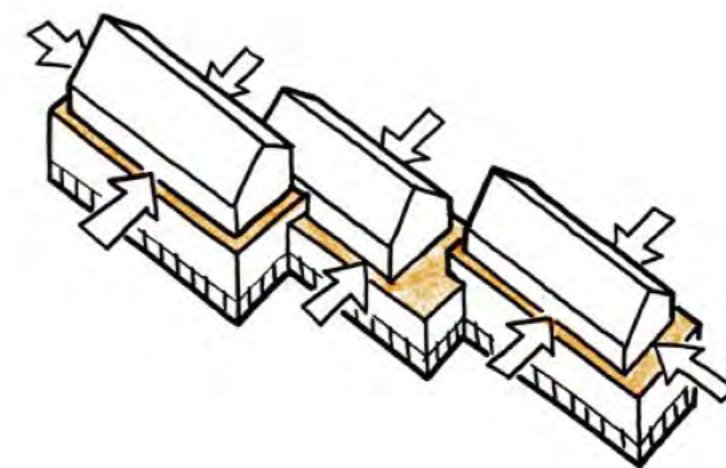
Variation i bygningshøjde



Tagudformning



Forskul mellem base / midte / top
Variation mellem detaljegrad,
materialer, farver...



Tilbagetrækning af tagetage

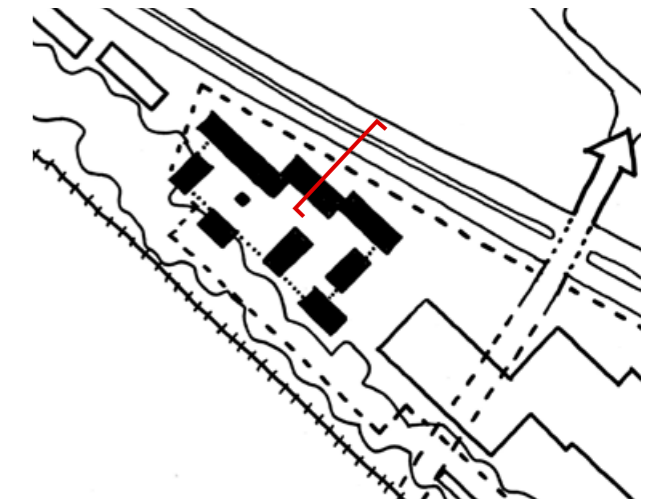
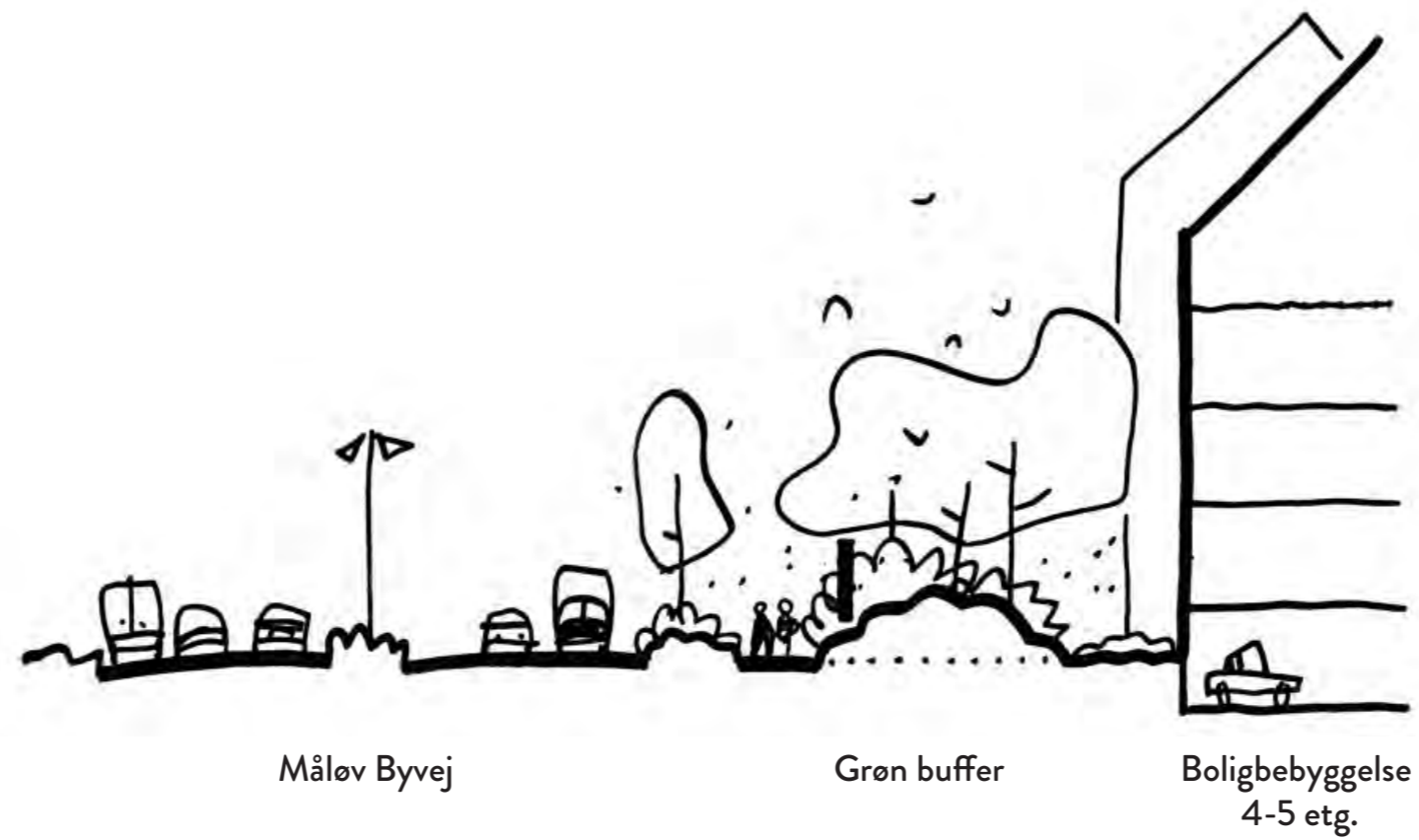


EKSEMPEL PÅ BEBYGGELSE



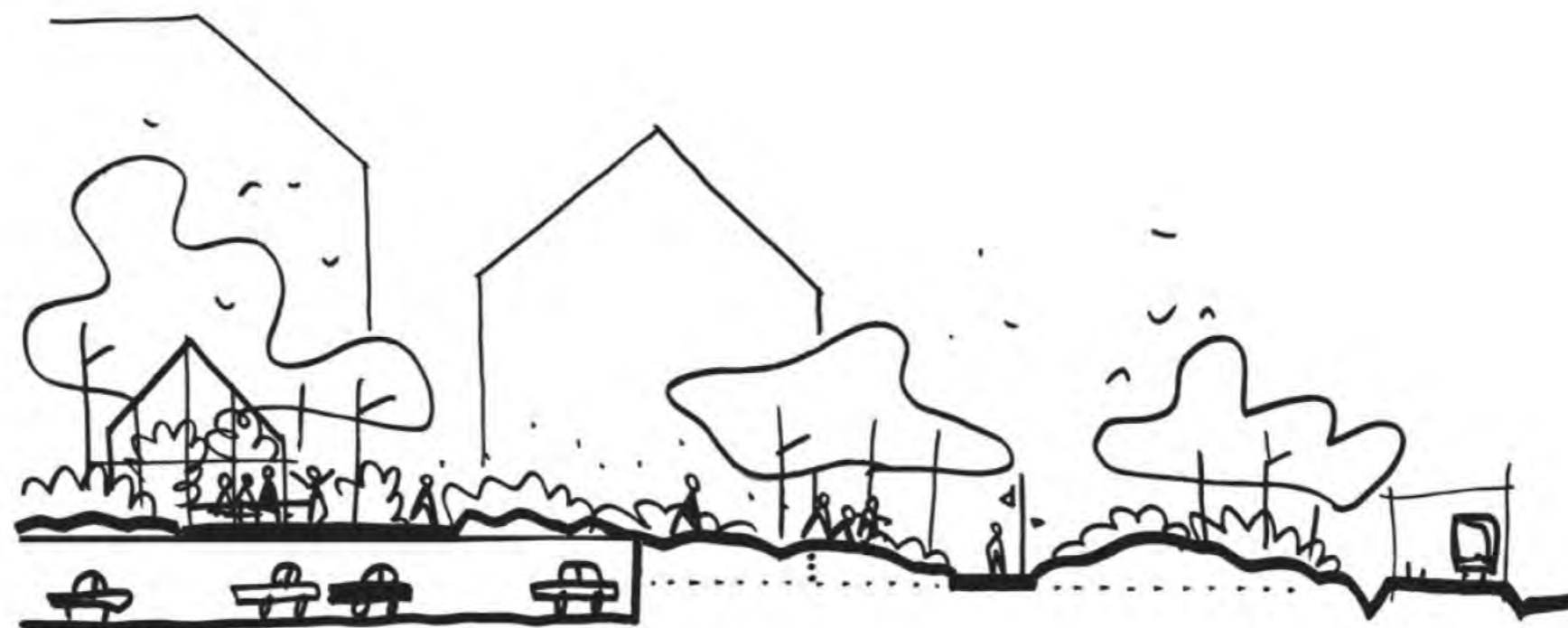
KANTZONE PRINCIP A

Støjafskærmende bebyggelse mod måløv byvej



KANTZONE PRINCIP B

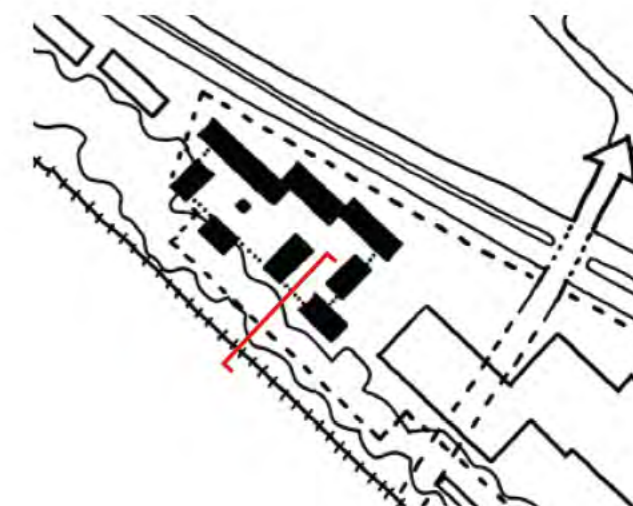
Nedskalering mod det grønne strøg



Boligbebyggelse
2-4 etg.

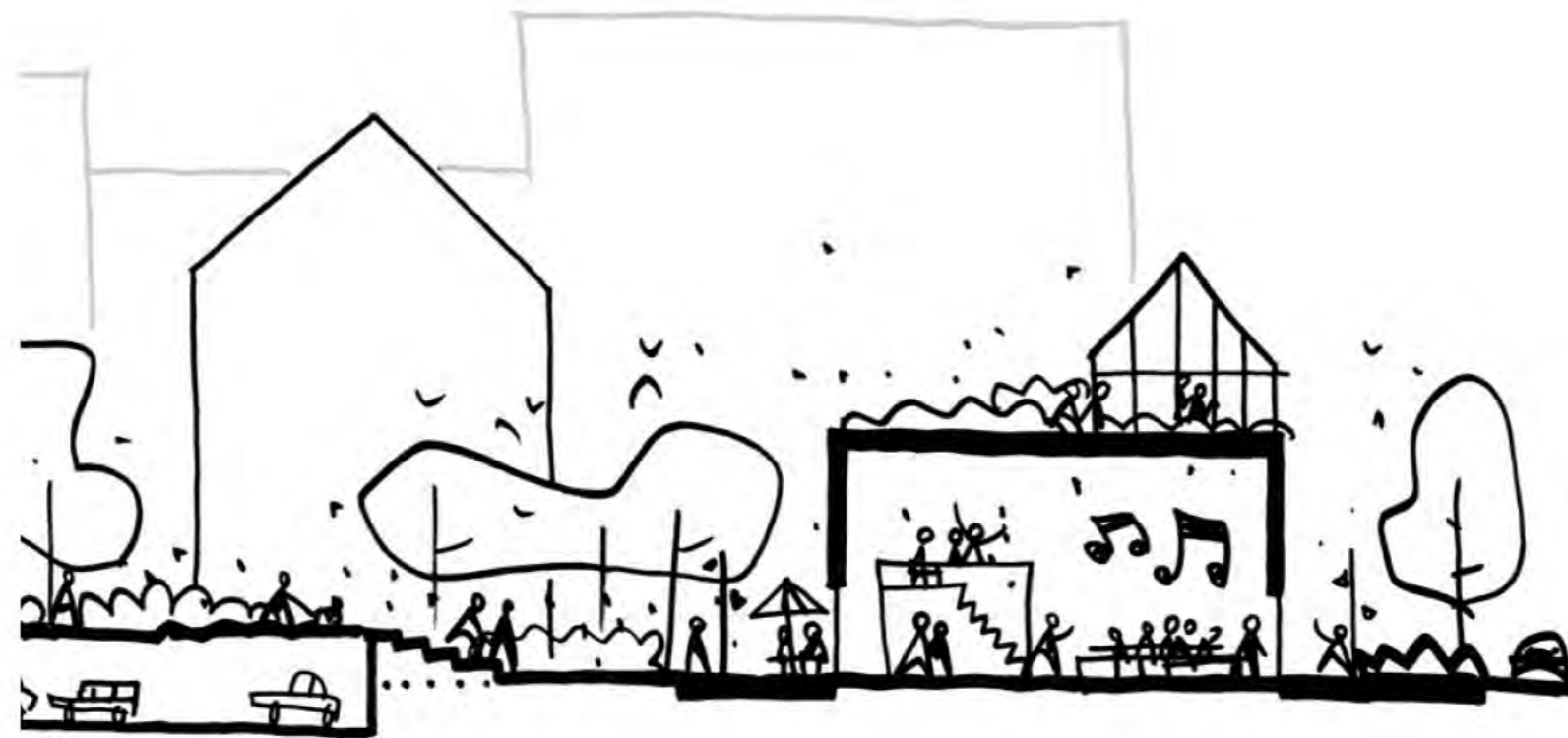
Det grønne strøg

Jernbane



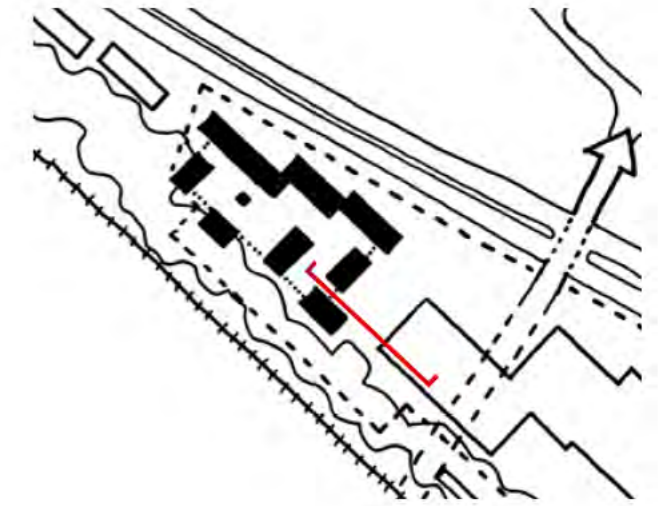
KANTZONE PRINCIP C

Fællesskab på flere niveauer

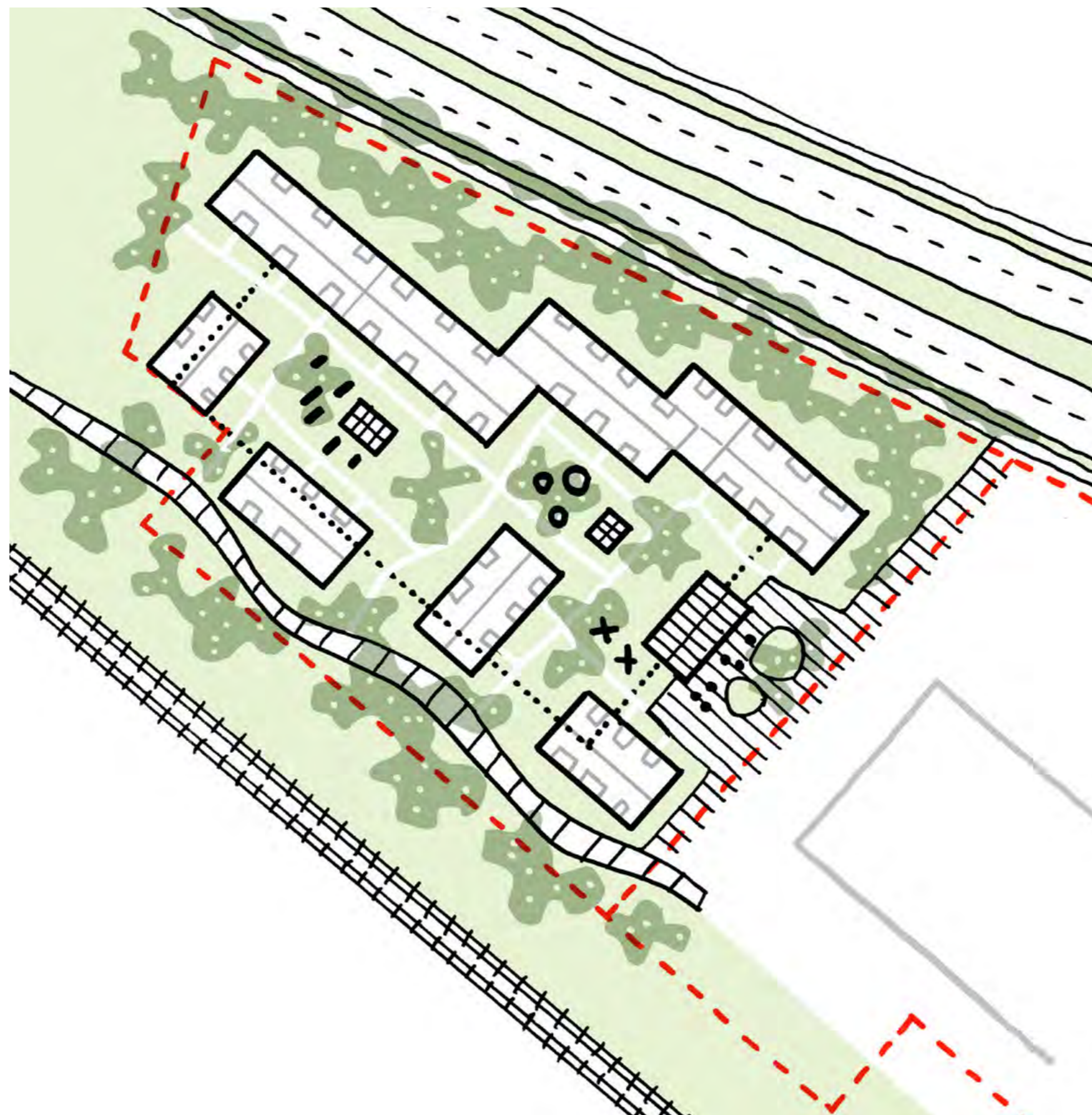


Boligfællesskab

Byfællesskab

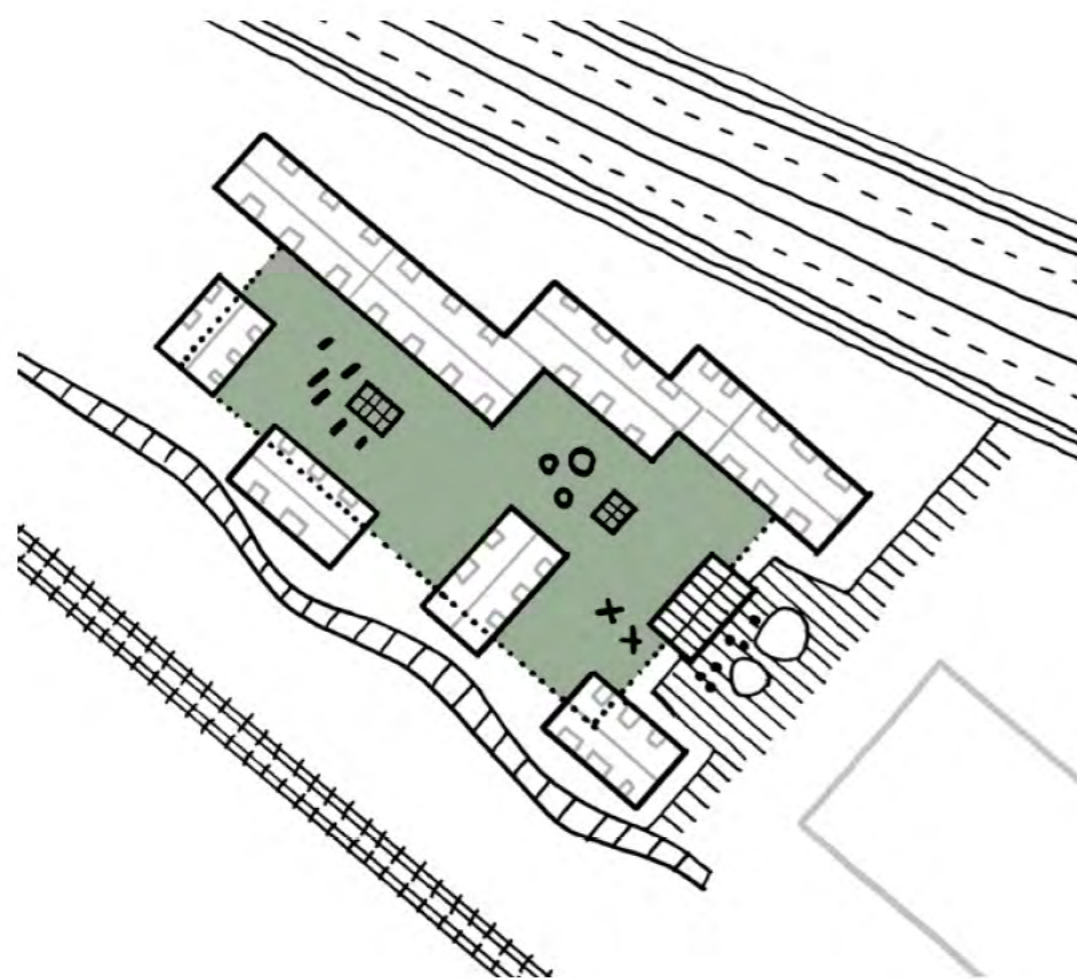


EKSEMPEL PÅ PLANSKITSE / FASE 1



GÅRDRUMMET

—
Det grønne fællesskab



Grønne fingre



Fælles grøn



Fælles grøn



Biavl



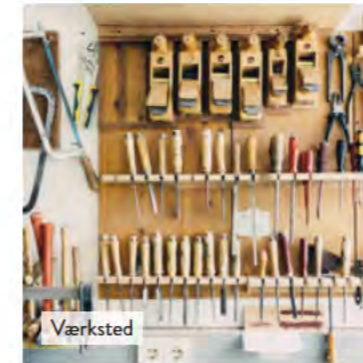
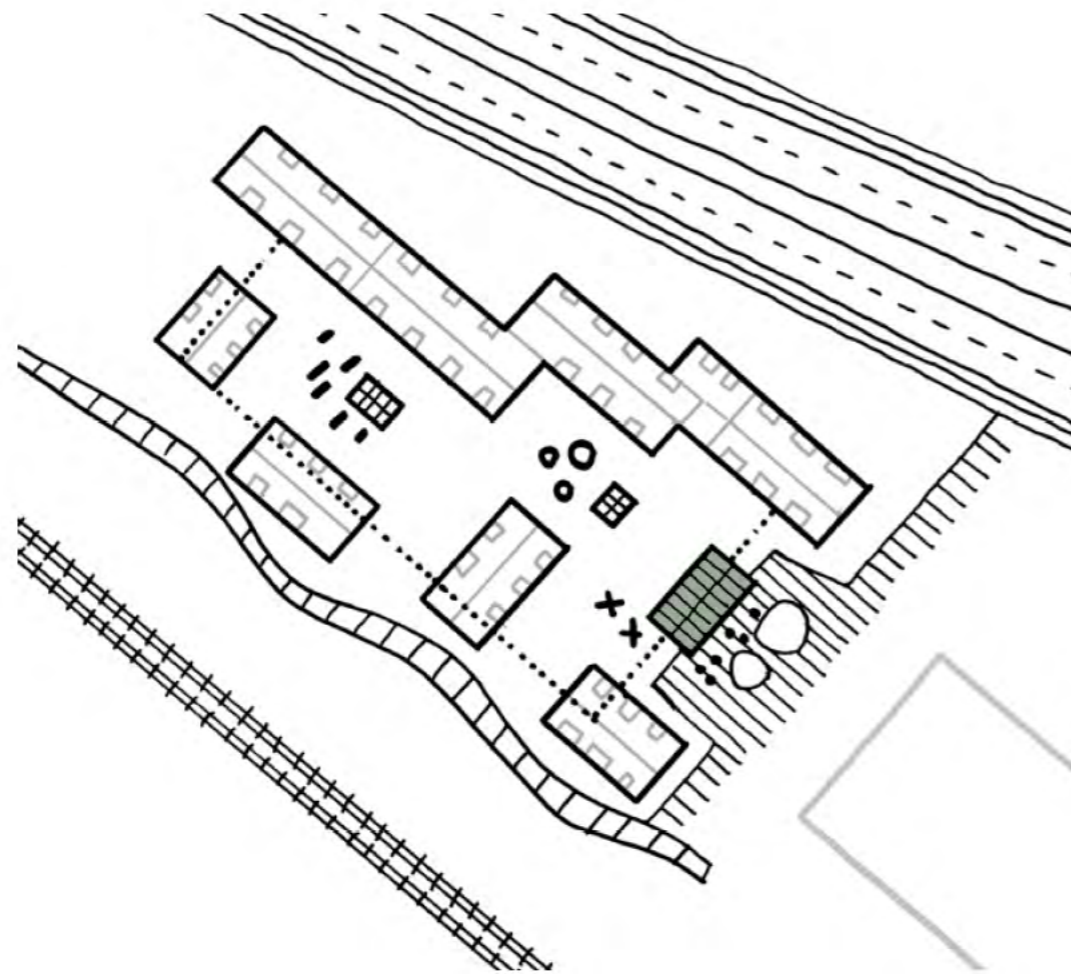
Grønt hjerte



Grønne mødesteder

FÆLLESHUSET

—
Det varme fællesskab



Værksted



Orangeri



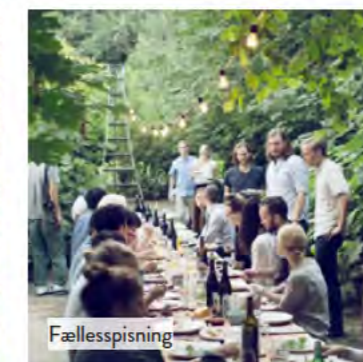
Deledyr



Delebil



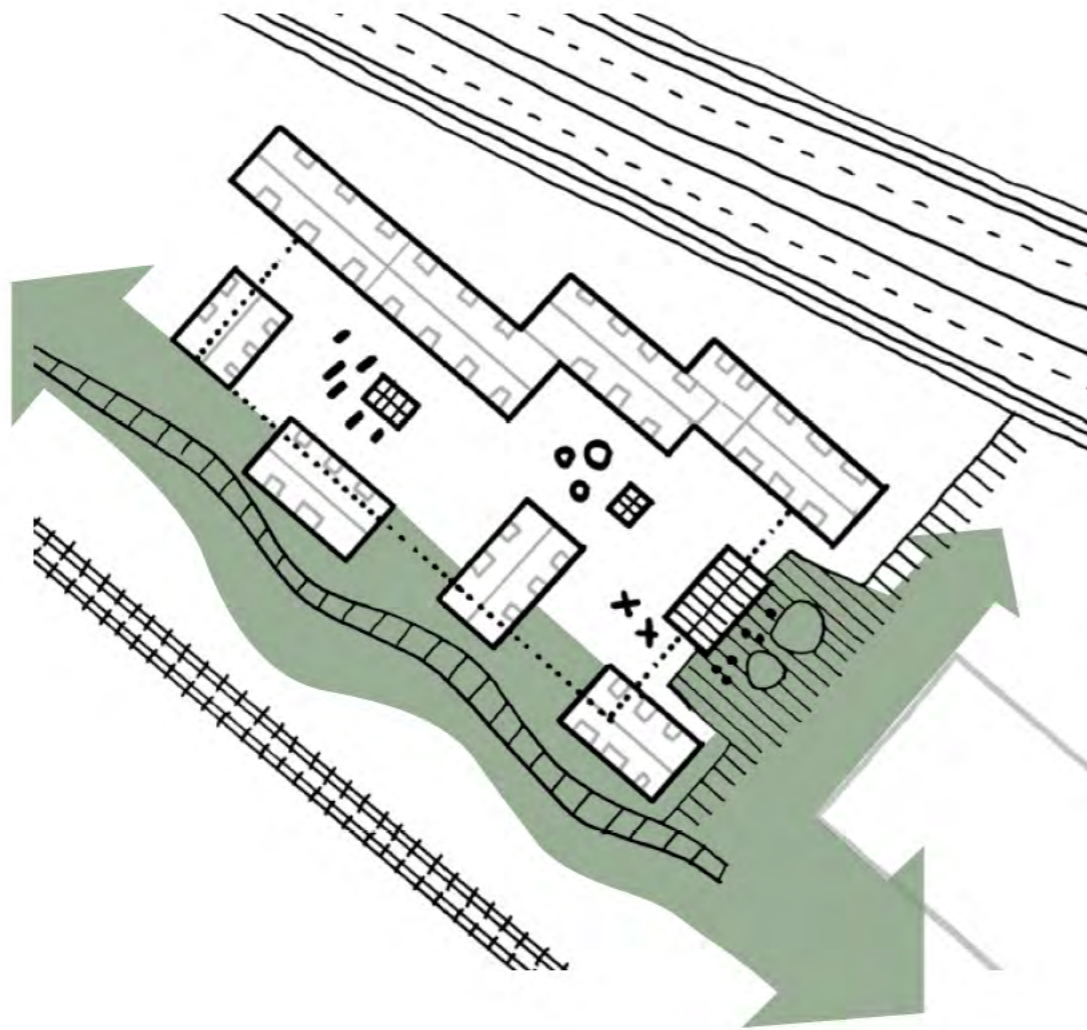
mad sharing



Fællesspisning

LOKAL MILJØET

—
Det inviterende fællesskab





Yderligere ændringer i Planstrategi 2023

Plan

Dato 28. juni 2024

På baggrund af Kommunalbestyrelsens behandling af administrationens indstilling af Planstrategien 2023 til endelig vedtagelse, så behandles i notatet de beslutninger og forslag, som Kommunalbestyrelsen har

Beslutning truffet af Klima- og Miljøudvalget d. 28-05-2024

– Præcisering af at byudvikling fortsat kan se i Telegrafkvarterets fase 1 men ikke fase 2.

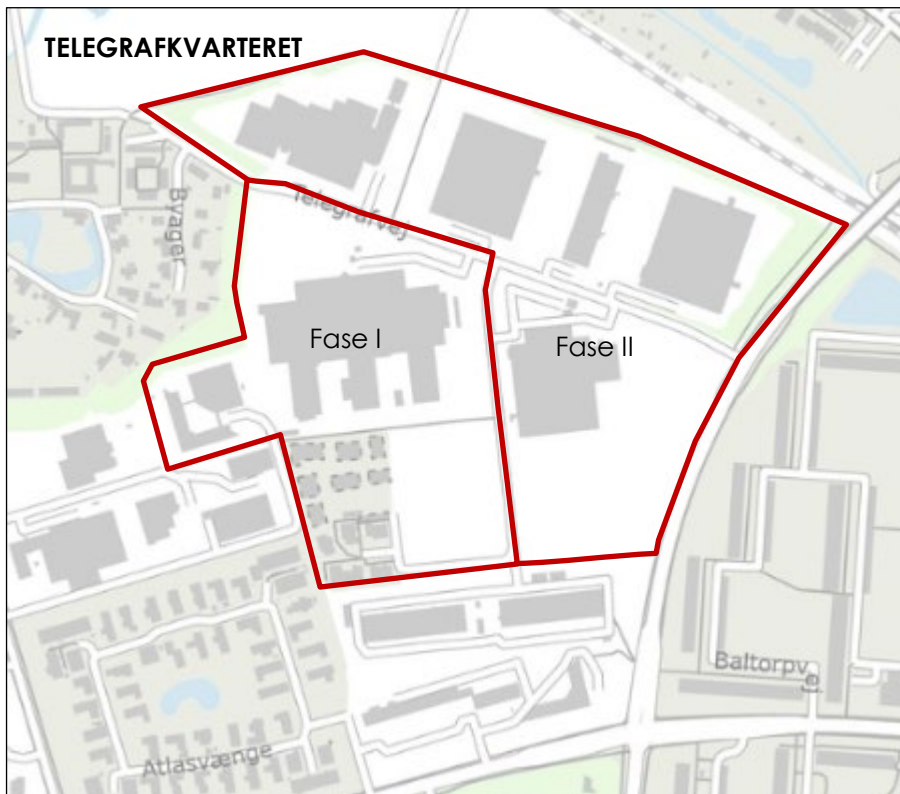
Administrationens bemærkninger

"Telegrafkvarteret, fase I" er allerede lokalplanlagt og nogle af projekterne er enten under udførelse eller forventes realiseret i løbet af den kommende planperiode.

"Telegrafvej, fase II" vedrør mere præcist Telegrafvej 1 (Bosch, tilbageværende rummelighed), samt Telegrafvej 2-10, som i kommuneplanen er udlagt til erhvervsformål og dermed anvendelsesmæssigt ikke afspejler den helhedsplan for en transformation af området til blandede byfunktioner, der er vedtaget af Kommunalbestyrelsen.

Når "Telegrafkvarteret, fase II" foreslås i den pulje af byudviklingsprojekter, hvor udviklingspotentialer skal afdækkes først, så skyldes det, at der er et behov for at få belyst, hvad det er for nogle typer boliger, der skal være på området, hvilken tæthed der skal være og om der skal planlægges for andre anvendelser, så området får den blandede karakter, som har været hensigten.

På baggrund af denne afdækning kan Kommunalbestyrelsen beslutte, at ændre kommuneplanrammerne for området, således at kommuneplanen i højere grad afspejler en langsigtet planlægning. Det vil dog ikke ske med denne kommuneplanrevision. Alt i alt betyder det, at der ikke igangsættes byggeretsgivende lokalplanen af fase II inden for planperioden.



Administrationen anbefaler:

- At Telegrafkvarteret, fase II fortsat ligger "Byudviklingsprojekter, udviklingspotentielle afdækkes."
- At beskrivelsen af byudviklingsprojektet Telegrafkvarteret (fase I og II) på side 15 ændres fra "Med revisionen af kommuneplanen skal der tages stilling til områdets videre omdannelse. Denne del af omdannelsen vil ligge i projektets fase II, som har et længere sigte" til "Omdannelsens fase II har et længere sigte. Den fremtidige anvendelse og bebyggelsestæthed skal først klarlægges. Målet er fortsat at skabe et grønt og blandet bykvarter."

- Fokusområde 1, s 9 ændres til: "For at fremme bæredygtigt byggeri, vil vi understøtte boformer, der kan bidrage til færre boligkvadratmeter til fordel for flere fællesfaciliteter".

Administrationens bemærkninger

Ingen bemærkninger.



Forslag fra Lars Green Bach og Kate Svarrer, Kommunalbestyrelsen.

Sundhed:

1. At sundhed som begreb inkluderes i strategien for byudviklingen (s.6), ved at teksten omformuleres til: *...fremme det gode **og sunde** hverdagsliv for de mennesker, der lever, arbejder og uddanner sig i Ballerup Kommune.*

Administrationens bemærkninger

Administrationen anbefaler, at "**... og sunde...**" indføres i de overordnede mål, som foreslået.

2. At fokusområde 6 (s.11) tilføjes endnu et underpunkt, der lyder: **Vi vil udbygge infrastrukturen på sundhedsområdet med sundheds- og fællesskabsfaciliteter tæt på de mennesker, der har behov for nære tilbud, og styrke forebyggelse, behandling og rehabilitering via fremskudte indsatser i almene byggerier.**

Administrationens bemærkninger

Det er vigtigt at planstrategien kan læses af alle, derfor foreslår administrationen, at et initiativ i Fokusområde 1, som omhandler det samme ændres. Der står nu

"Muligheden for at etablere serviceerhverv, som lægehuse, tandlæger mv. skal indgå i byudviklingen, så der sikres en optimal placering og tilgængelighed for borgerne,"

Administrationen anbefaler, at det tredje initiativ i fokusområde 1 ændres til "**Liberale erhverv inden for sundhedsområdet skal generelt have en optimal placering og tilgængelighed for borgerne, derfor skal det i byudviklingen sikres, at der kan etableres sundhedstilbud i nær borgere, der har særligt behov for det.**"

Natur:

3. At naturhensyn præciseres i indledningens afsnit 3: **Derudover afspejler planstrategien de politikker og strategier, som især har indflydelse på den fysiske planlægning og den flora og fauna, som har betydning for naturkvaliteten i kommunen.**

Administrationens bemærkninger

Formålet med afsnittet, er at fortælle, at planstrategien samler de planer og politikker, der er blevet vedtaget siden seneste revision af kommuneplanen. Administrationen anbefaler derfor, at pkt. 3 ikke indarbejdes i planstrategien, da der også vil være andre emner end natur, som er relevante at fremhæve.

4. At byudviklingen i planperioden sker på allerede befæstede arealer.

Administrationens bemærkninger



Kommunalbestyrelsen har allerede besluttet, at der skal ske en byudvikling på ikke tidligere byudviklede arealer i Kildedal og har udlagt potentielle byudviklingsområder nord for Novo Nordisk, som er ubebyggede landzone arealer. Det foreslås i stedet, at indskrive at der i den kommende planperiode vil være fokus på at begrænse byudviklingen til de arealer der allerede i dag er udlagt til byudvikling i kommuneplanen.

Administrationen anbefaler, at der til Fokusområde 1 tilføjes følgende initiativ: "**I den kommende planperiode vil være fokus på at begrænse byudviklingen til de arealer der allerede i dag er udlagt til byudvikling i kommuneplanen.**"

5. At der i Planstrategi 2023 tilføjes en mulighed for, at befæstede arealer kan omdannes med henblik på at understøtte natur- og klimatiltag i kommunen.

Administrationens bemærkninger

Der står i fokusområde 5, at "Vi vil tage højde for klimaforandringerne i den måde, hvorpå vi indretter byen og de grønne områder. Vi vil blandt andet være med til at afsøge muligheder for at etablere flere store regnvandssøer, som samtidig kan skabe rekreativ værdi." Administrationen foreslår, at bynatur indarbejdes i denne.

Administrationen anbefaler følgende ændring: "Vi vil tage højde for klimaforandringerne i den måde, hvorpå vi indretter byen og de grønne områder. Vi vil blandt andet være med til at afsøge muligheder for at etablere flere store regnvandssøer, som samtidig kan skabe **mere bynatur og** rekreativ værdi."



Planstrategi 2023

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| Indledning | 4 |
| Strategi for byudviklingen | 6 |
| Byudvikling i balance | 7 |
| Grøn, sund og levende kommune | 10 |
| Bæredygtig transport | 12 |
| Her sker byudviklingen | 14 |
| Kommuneplanen | 18 |

Hvad er en planstrategi?

Alle kommunalbestyrelser i Danmark skal vedtage en planstrategi i første halvdel af deres nye valgperiode. I planstrategien fremlægger Kommunalbestyrelsen sin strategi for kommunens fysiske udvikling.

Med planstrategien besluttes det hvilke ændringer i kommuneplanen, som Kommunalbestyrelsen har til hensigt at foretage i en revision af planen.

Strategien følges op af den egentlige revision af kommuneplanen, som skal følge planstrategiens revisionsbeslutning.

Planhierarkiet

Mens planstrategien er en kort og fokuseret politisk strategi, så er kommuneplanen langt mere omfangsrig.

De mål, som fastsættes i planstrategien indarbejdes i kommuneplanen, men kommuneplanen er også et administrationsgrundlag, som både indeholder nationale og lokale interesser i udviklingen.

Kommuneplanen er bindende for kommunens egne planer og sagsbehandling. Blandt andet er kommuneplanen regulerende over for alle nye lokalplaner. Lokalplaner er juridisk bindende over for grundejere.



Forord

Vi oplever stor vækst i vores kommune i disse år, hvor der er gang i mange byggerier og anlægsprojekter. Der er flere gode grunde til, at vi udvikler og bygger nyt og skaber gode rammer for borgere og virksomheder: Vi bliver flere og flere ældre i Ballerup Kommune. Det er godt, at vi holder os friske, raske og at vi lever længere. Men det betyder også, at en større del af vores befolkning er på pension og dermed udenfor arbejdsmarkedet. Det er vigtigt, at vi får nok skatteindtægter til at betale vores fælles velfærd og at vi har en befolkning bestående af både yngre og ældre borgere. Derfor skal vi have flere borgere, der er på arbejdsmarkedet til vores kommune, så vi får en god jævn aldersfordeling og en kommune i god balance. Det er grunden til, at der i disse år bygges boliger til alle de nye borgere i vores kommune.

Det er tid til at lette foden fra speederen og sætte tempoet i boligudbygningen ned. Behovet for flere boliger er ved at være dækket med de boliger, der er opført eller er under opførelse og dem, som der indtil videre kun er lokalplanlagt for.

De nye byggerier og byområder er rammen for fremtidens by- og hverdagsliv i Ballerup Kommune. Det handler om fællesskaber, kultur, sundhed, arkitektur, natur og miljø. God byudvikling handler også om at skabe attraktive og levende bymiljøer, både når der skal bygges nyt, og når vi fornyer kommunen. Der er sket meget de sidste år, og vi har sat en udvikling i gang, men nu skal vi sætte tempoet ned, så byudviklingen sker i en takt, hvor vi kan følge med.

Sådan at vi har en udvikling i balance, og at den sker bæredygtigt, det vil sige både socialt, miljømæssigt og biologisk bæredygtigt. Byudvikling er ikke bare at bygge nye boliger. Vi skal også tage hensyn til eksisterende miljøer, og skabe plads til det grønne, til byliv og til fællesskab.

Vi lever i en tid, hvor globale kriser også påvirker os lokalt. Det gælder særligt biodiversitetskrisen og klimakrisen. Derfor har vi vedtaget en ambitiøs klimapolitik og klimahandlingsplan, som også får indvirkning på den måde, som vi planlægger byudviklingen på i fremtiden. Vi er også i gang med en plan for bevaring og udvikling af den meget forskellige natur vi har hele vejen rundt i kommunen. Vi skal bevare og forbedre vores natur, og det er godt, at vi de sidste år har fået flere områder med såkaldt vild natur (§3 natur).

Jeg vil gerne på Kommunalbestyrelsens vegne takke for de input, som vi har modtaget i forbindelse med udarbejdelsen af planstrategien. De har givet anledning til vigtige politiske drøftelser i Kommunalbestyrelsen. Vi er klar til at fortsætte den gode og konstruktive dialog og samarbejde om en bæredygtig udvikling af vores kommune.

Det er vigtigt, at Ballerup Kommune også i fremtiden er en god og velfungerende kommune at bo, leve og arbejde i. I Planstrategi 2023 kan du læse mere om vores politiske fokus, samt vores prioriteringer for fremtidens Ballerup.

På Kommunalbestyrelsens vegne,
Jesper Würtzen, borgmester



Indledning

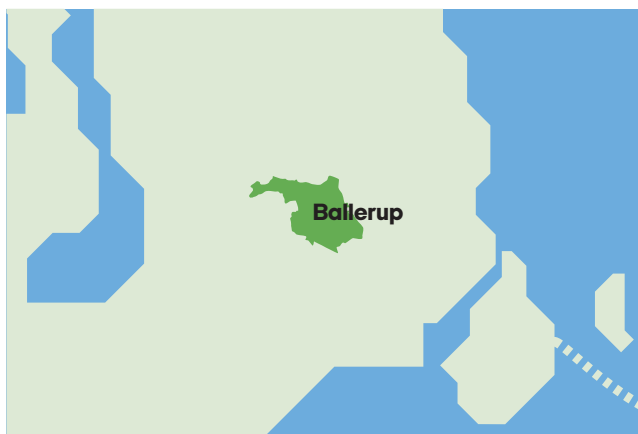
Med Planstrategi 2023 sætter Kommunalbestyrelsen den politiske retning for den fysiske udvikling af Ballerup Kommune i de kommende år. Planstrategien er langsigtet, hvilket betyder, at strategiens mål har et 12-årigt sigte. For at sikre strategiens aktualitet, så vedtager Kommunalbestyrelsen en ny planstrategi hvert fjerde år.

Planstrategi 2023 tager afsæt i Kommunalbestyrelsens Vision 2029. Med Planstrategi 2023 kommer der også et særligt fokus på, hvordan fysisk planlægning kan understøtte kommunens nye klimapolitik og -handleplan. Relevante dele af klimahandleplanen er derfor indarbejdet i planstrategien.

Derudover afspejler planstrategien de politikker og strategier, som især har indflydelse på den fysiske planlægning. Der kan således være andre politikker og strategier, som kun har indirekte indflydelse på planstrategien og som derfor ikke er medtaget.

En del af hovedstadsområdet

Ballerup Kommune ligger i hovedstadsområdet og er udover den almindelige lovgivning omkring planlægning, landzoner, naturbeskyttelse mv. også omfattet af Fingerplanen, som er en bekendtgørelse udstedt af den ansvarlige minister.



Den fastlægger de overordnede nationale rammer for den fysiske planlægning for hovedstadsområdet, herunder de grønne kiler, som i høj grad præger kommunen. Den dynamik og de forandringer, der foregår i hovedstadsområdet, har indvirkning på Ballerup Kommune. Det gælder eksempelvis den regionale befolkningsudvikling og flyttemønstre, infrastrukturprojekter, kollektiv trafik mv.

Nye muligheder for mere bæredygtig byudvikling

Planloven er ændret og forventes at blive yderligere ændret inden for klima, natur og grøn omstilling. Lovændringerne kan komme til at betyde, at kommunerne får bedre mulighed for at gennemføre en planlægning, som på flere fronter kan bidrage til at mindske CO₂-udledningen og som kan styrke naturkvaliteten i byudviklingen. Disse nye muligheder indgår i Planstrategi 2023.

Læsevejledning

Planstrategien er opdelt i tre dele:

Del 1. Strategi for byudvikling

Beskriver Kommunalbestyrelsens strategi for byudviklingen. Strategien består af tre temaer med tilhørende fokusområder:

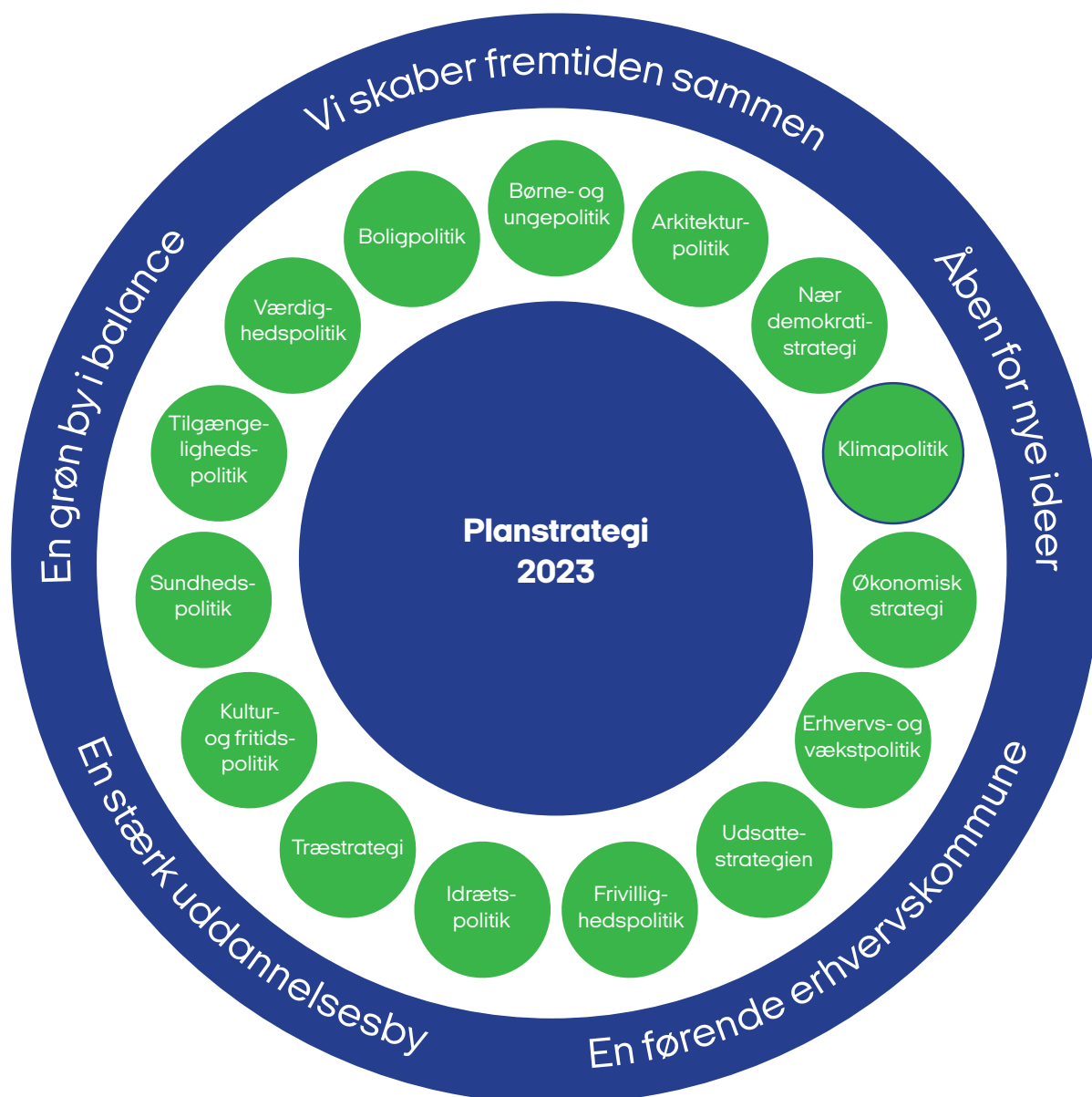
- Byudvikling i balance
- Grøn, sund og levende kommune
- Bæredygtig transport

Del 2. Her sker byudviklingen

Beskriver de geografiske områder i kommunen, hvor vi vil koncentrere byudviklingsindsatsen.

Del 3. Kommuneplanen

Beskriver, hvordan kommuneplanen revideres og redegør for planlægningen siden seneste revision af kommuneplanen.



- Vision 2029
 - Politikker og strategier
- De som vedrør fysisk planlægning*

FN's verdensmål

Planstrategi 2023 knytter sig til FN's verdensmål for bæredygtig udvikling og forankrer de syv udvalgte verdensmål, som Kommunalbestyrelsen har valgt at arbejde fokuseret med.



Overordnede mål for byudviklingen

Vi vil...

... styre byudviklingen strategisk og prioritere fremtidige projekter, så udviklingen sker på en balanceret måde i forhold til økonomi og kapacitet. De projekter, som allerede er besluttet og igangsat, vil blive gennemført.

... udvikle kommunen under hensyntagen til det klimaaftryk, som vi sætter, og den natur som vi påvirker.

... sikre en sammenhængende byudvikling. Byudvikling handler ikke kun om byens fysik, men handler også om sociale netværk, lokal identitet, by- og erhvervsliv, økonomi og lign.

... fremme det gode og sunde hverdagsliv for de mennesker, der lever, arbejder og uddanner sig i Ballerup Kommune.

... fremover udvikle kommunen i tættere dialog med borgere, grundejere, bolig-selskaber, erhvervsliv, uddannelses-institutioner og investorer.

Vi vil skabe den bæredygtige kommune sammen.

Strategien for kommunens fysiske udvikling i de kommende år konkretiseres med temaerne:

- Byudvikling i balance
- Grøn, sund og levende kommune
- Bæredygtig transport

Byudvikling i balance

Ballerup Kommune forventer i de kommende år en vækst, da flere borgere og virksomheder flytter til kommunen. Særligt befolkningstallet kan komme til at stige markant. Derfor er der stor fokus på byudvikling i kommunen.

Byudvikling handler om mere end at bygge boliger. Det handler om at kultur- og fritidstilbud samt at erhvervsområder udvikles. Vi vil sikre et tværgående samarbejde om byudviklingen, som skal sikre en fælles ambition for, i hvilken retning vi gerne vil udvikle byen. Samtidig vil vi aktivt bruge de erfaringer, vi har gjort os fra den igangværende byudvikling i kommunen.

I de kommende år stiger andelen af ældre borgere. Det betyder, at der skal være flere til at sikre indtægterne.

For at kunne sikre en økonomisk balance i kommunens indtægter og udgifter har en større boligudbygning været i gang i Ballerup Kommune de seneste år. Med den igangværende byudvikling er der kommet flere borgere til, og med den planlagte boligudbygning vil vi blive endnu flere. Størstedelen af den planlagte boligudbygning vil foregå i Kildedal. Derudover foregår der også en større boligudbygning i Telegrafkvarteret og på Baltorplænen i Ballerup.

En befolkningstilgang forventes på længere sigt at være godt for Ballerup Kommunes økonomi. Til gengæld vil vi på den korte bane have stigende serviceudgifter og et behov for flere anlægsinvesteringer til f.eks. flere daginstitutioner. Der skal derfor foretages politiske prioriteringer for at skabe balance mellem byudvikling, den demografiske udvikling og økonomien, herunder afvejninger af, hvor meget byen kan vokse i forhold til børneinstitutioner, skoler, lægepraksisser, trafikale forhold, idrætsfaciliteter, kulturliv og andre fritids- og fællesskabende aktiviteter.

By- og boligmæssig kvalitet øger kommunens attraktivitet som bosætningskommune, når nye borgere i arbejde og børnefamilier skal tiltrækkes.

Stigende befolkningstal



50.039

Indbyggere pr.
1. januar 2023



+5.000

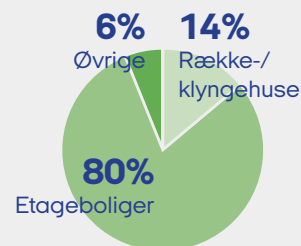
Indbyggere
frem mod 2027



+9.000

Indbyggere
frem mod 2036

5.000 planlagte nye boliger



12 % forventes at blive almene boliger, mens flertallet af de øvrige boliger forventes at blive privat udlejningsbyggeri.

[Tallene er afrundet og behæftet med en vis usikkerhed].

Bolig- og familietyper i dag

I alt ca. 23.000 boliger – og ca. den samme fordeling som i 2013.



Boligtipe

56% Etageboliger
16% Kæde-/rækkehuse
28% Parcelhuse



Ejerformer

34% Ejerboliger
3% Andelsboliger
54% Almene boliger
9% Private udlejningsboliger

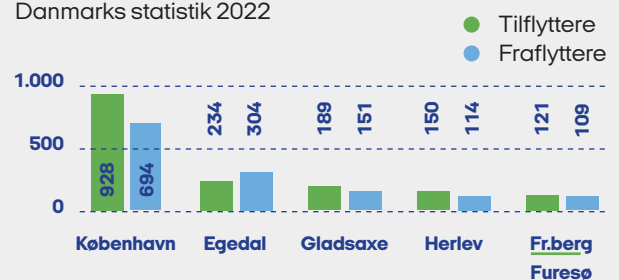


Familietyper

48% Enlige uden børn
8% Enlige med børn
23% Par uden børn
21% Par med børn

Til- og fraflyttere fra andre kommuner

Danmarks statistik 2022



Den planlagte boligudbygning forventes at tiltrække flere børnefamilier. Dermed forventer vi, at der kommer flere børn i både dagtilbud, skoler, BFO og klub. Vi skal sikre tilstrækkelig med institutionspladser mv. og fortsat kunne tilbyde gode rammer for fællesskaber, trivsel, leg og læring.

Med et stigende antal ældre borgere vil der også være behov for at skabe flere ældrevenlige boliger og plejehjem. For mange ældre har det betydning, at det er muligt at flytte til en mindre og/eller en særlig bolig indrettet til ældres behov i lokalområdet. Det giver trivsel og udsætter samtidig behovet for pleje- og omsorgsydelser.

Mange af de nyopførte boligbyggerier er ældreegnede, fordi de ligger nær stationer og bymidter. Derudover har de elevatorer og større badeværelser end tidligere.

En stærk digital infrastruktur er af afgørende betydning for både borgere og virksomheder i en hverdag, hvor kommunikation foregår digitalt. Derfor understøtter vi udviklingen af digital infrastruktur under hensyntagen til påvirkning af omgivelserne.

Ballerup Kommune har en særlig position som en erhvervskommune. På landsplan er Ballerup den kommune, hvor andelen af private arbejdspladser målt pr. indbygger er højest. Samtidig er kommunen også kendetegnet ved mange vellønnede arbejdspladser i det private. Den private beskæftigelse er i høj grad koncentreret inden for tre erhvervs-klynger: IT/Tech, finans/FinTech og life science. Erhvervsvirksomhederne bidrager både til kommunens identitet og kommunens økonomi.

Der skal også fremover være plads til erhvervsudvikling. Derfor er det vigtigt at have for øje, at byudviklingen understøtter, at vi er attraktive over for eksisterende og nye virksomheder. Der er derfor behov for at udvikle vores erhvervsområder, så vi fastholder vores position som en førende erhvervskommune.

Flere børn og unge



1.775

flere skoleelever forventes frem mod 2033



435

flere børn i alderen 0 til 5 år forventes frem mod 2033

Stigning i arbejdspladser

Siden 2018 og frem til 2021 har der været fremgang i antallet af arbejdspladser.



3.403

nye private og offentlige fuldtidsjob

Antallet af ældre borgere stiger frem mod 2033



12,9%

Stigning på 424 borgere over 80 år fra 2023 til 2027

Fokus på ældres trivsel, bl.a. via nye tilgængelige boligformer med socialt fællesskab, der kan udsætte behov for pleje- og omsorgsydelser.

Fokusområder

1. Vi vil sikre en balanceret byudvikling

- a. Vi indarbejder en rækkefølgeplan i kommuneplanen, som på en dynamisk måde sikrer, at byudviklingen foregår i en prioriteret rækkefølge, som er afstemt med kapaciteten på skoler og dagtilbud og med kommunens budgetlægning.
- b. Med afsæt i kommunens forventede økonomi i årene fremover udarbejdes en strategi for kommunens ejendomme, der har til formål at understøtte byudviklingen, klimahandleplanen og brugernes/borgernes behov.
- c. Liberale erhverv inden for sundhedsområdet skal generelt have en optimal placering og tilgængelighed for borgerne, derfor skal det i byudviklingen sikres, at der kan etableres sundhedstilbud nær borgere, der har særligt behov for det.
- d. For at fremme bæredygtigt byggeri, vil vi understøtte boformer, der kan bidrage til færre boligkvadratmeter til fordel for flere fællesfaciliteter.
- e. I den kommende planperiode vil være fokus på at begrænse byudviklingen til de arealer, der allerede er udlagt til byudvikling i kommuneplanen.

2. Vi vil sikre gode rammer og vilkår for virksomheder og uddannelsesinstitutioner

- a. I den kommende kommuneplan miljøklassificeres erhvervsområderne. Formålet er at sikre, at virksomhedernes udviklingsmuligheder ikke begrænses af byudviklingen. Samtidig giver det et overblik over, hvor nye virksomheder kan placeres i kommunen.
- b. Vi vil skabe gode fysiske rammer, som understøtter ungdomslivet nær uddannelsesinstitutionerne og i Ballerup bymidte.
- c. Vi vil i den kommende planperiode igangsætte helhedsplanlægning for erhvervs- og uddannelsesområdet Lautrup og for erhvervsområdet Energivej/Tempovej.

3. Vi vil fremme bymæssige og arkitektoniske kvaliteter i det byggede miljø

- a. Vi udarbejder en ny arkitektur- og byrumspolitik, som sætter politisk retning for kvaliteten i det byggede miljø. Klima, natur og grøn omstilling skal spille en rolle i den kommende politik, som skal udmøntes i planlægningen, i bygge- og anlægsprojekter, og når vi renoverer og vedligeholder.
- b. Vi stiller krav til bæredygtighed og kvalitet i den kommende ejendomsstrategi, herunder når vi sælger ejendomme til byudvikling og foretager strategiske opkøb af egnede ejendomme til byudvikling for i højere grad selv at kunne styre den fremtidige kvalitet.

4. Vi vil fremme den mangfoldige by og skabe et bredt boligudbud

- a. Vi gør det lettere at blive boende i eget lokalområde, når borgerne træder ind i en ny livsfase, eller hvis livssituationen ændrer sig. Dette kan samtidig fremme et generationsskifte. Vi vil derfor undersøge ældres boligpræferencer og -behov.
- b. Ud fra et boligpolitisk synspunkt vil vi gennem helhedsplanlægning og lokalplanlægning tage konkret stilling til, hvilke ejerformer, boligtyper, boligformer og boligstørrelser, der bedst supplerer det nuværende boligudbud i området, herunder også boliger til ældre borgere og borgere med særlige behov.

Grøn, sund og levende kommune

Ballerup er en grøn kommune, hvor de grønne områder er med til at sætte rammerne for et godt og sundt liv. Naturen spiller en vigtig rolle for både vores fysiske og mentale sundhed.

Derfor skal vi sikre, at vi giver plads til, at naturen kan udvikle sig, så der kommer flere dyre- og plantearter i både byen og vores grønne omgivelser.

Klimaforandringerne giver udfordringer, og Ballerup Kommune vil bidrage til at finde nye bæredygtige løsninger.



29%

af kommunens areal består af skov, natur og rekreative områder

Ballerup Kommune består af flere bydele og lokalområder, som hver især har deres egne identiteter, karaktertræk og værdier. Mange oplever, at deres lokalområde i disse år forandres i takt med at den igangværende byudvikling tager form, og nye flytter til.

Vi bliver flere på den samme plads, og derfor skal vi finde løsninger, der kan deles og bruges klogt og som kan tilpasses nye behov. Men alle bydele skal ikke kunne det hele og det samme.

Bymidterne i Måløv og Skovlunde udgør lokale samlingspunkter for byliv, mens Ballerup Bymidte er hele kommunens centrum for handel og oplevelser. Bymidternes evne til at koncentrere byliv bliver imidlertid stadig mere udfordret, og vi vil derfor fortsat arbejde strategisk med at styrke og tilpasse bymidterne.

Et særligt karaktertræk for Ballerup Kommune er nærheden til grønne omgivelser. Vi har generelt nem adgang til grønne kiler, parker og byrum og det er højt værdsat.

De grønne omgivelser fremmer både vores fysiske og mentale sundhed. Derfor er det målet, at flere borgere benytter det varierede udbud af oplevelser og aktiviteter i grønne omgivelser.

Der skal også i fremtiden være gode levesteder for et rigt plante- og dyreliv. Vi har derfor et stort fokus på at øge naturkvaliteten, så der bliver skabt mere biodiversitet. På kommunale naturområder anvendes blandt andet køer og får som naturplejere, fordi deres afgræsning bidrager til at bevare og udvikle særlige naturtyper.

I byudviklingen skal behovet for at etablere erstatningsnatur så vidt muligt undgås og det er vigtigt at sikre sammenhængende naturforbindelser, fordi det øger muligheden for at dyre- og plantearter kan spredes.

Den særligt beskyttede natur findes både på kommunale og private arealer, og derfor er det et fælles ansvar at tage aktivt del i at passe på vores natur. Det gælder også den natur, som ikke er beskyttet af lovgivningen.

Med klimaforandringerne kommer der tørkeperioder og højere temperaturer og samtidig også kraftige skybrud og perioder med øgede regnvandsmængder. Derfor klimatilpasser vi kommunen gennem regnvandshåndtering. Vi skal skabe skygge, hvor der er behov, og vi skal tilpasse beplantninger, så de bliver hårdføre over for klimaforandringerne.

Vi kommer generelt til i øget grad at skulle udvikle kommunen med tanke på at blive en sundere og mere klimarobust kommune, hvor det grønne er vigtige elementer i løsningen.



8%

af kommunens areal består af beskyttet natur

Fokusområder

5. Vi vil skabe højere naturkvalitet og tilpasse kommunen til klimaforandringerne

- a. Vi højner naturkvaliteten ved at bevare og fremme beplantning, der understøtter den lokale fauna. Ny kortlægning af beskyttede naturtyper vil blive indarbejdet i Grønt Danmarkskort, der indeholder naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser.
- b. Vi udarbejder en naturplan for hele kommunen, som skal sikre at naturen udvikles, og at vi får skabt en højere grad af biodiversitet og sammenhængende naturforbindelser
- c. Vi vil tage højde for klimaforandringerne i den måde, hvorpå vi indretter byen og de grønne områder. Vi vil blandt andet være med til at afsøge muligheder for at etablere flere store regnvandssøer, som samtidig kan skabe mere bynatur og rekreativ værdi.
- d. Når byen fortættes, vil vi have fokus på, at der er plads til beplantning. Flere træer i byen skal blandt andet give skygge, bryde vinden og dermed skabe et bedre mikroklima.

6. Vi vil skabe rammerne for et trygt, aktivt og sundt liv. Alle skal have mulighed for en aktiv hverdag, kunne møde andre og opleve naturen helt tæt på

- a. Stinettet skal fortsat udbygges og forbedres, og der skal arbejdes med at skabe trygge og tilgængelige adgange til grønne områder, som alle kan bruge.
- b. Bynaturen skal tættere på, hvor vi bor. Derfor vil vi stille krav til opholdsarealer i nye boligområder. Generelt vil vi stille flere krav om bynatur og gode forhold for beplantning. Gennem formidling vil vi tilskynde til, at flere benytter kommunens parker og bynære rekreative arealer.
- c. Vi vil i byens udvikling have særligt fokus på at skabe tryghed og tilgængelighed i bymiljøet.

7. Vi vil fremme fællesskaber, kultur- og fritidsliv og lokal identitet

- a. Når vi udvikler byen og de enkelte kvarterer, vil vi afdække behovet og potentialet for at skabe tilgængelighed for alle, mødesteder og fællesskaber. Vi vil analysere og planlægge for kultur- og fritidstilbud for at sikre, at kapaciteten lever op til fremtidige behov, herunder ældre borgere og borgere med særlige behov, som vigtige målgrupper.
- b. Offentlige bygninger og byrum, samt arealer skal være mere fleksible, multifunktionelle og tilgængelige, så de lettere kan tilpasses byens dynamik og brugernes behov.
- c. Inden vi tilføjer noget nyt eller ændrer det eksisterende, skal stedernes nuværende værdier afdækkes.

8. Vi vil styrke bymidternes rolle som samlingspunkt for handel og oplevelser

- a. Vi vil fortsat have fokus på at tilpasse og styrke bymidterne, så de også fremover koncentrerer bylivet.
- b. Strategierne for de tre bymidter i Skovlunde, Ballerup og Måløv tilpasses og videreudvikles. Vi gennemfører en analyse af, hvordan vi kan understøtte bymidternes detailhandel. Analysen skal tillige indeholde en vurdering af, hvordan vi samtidig sikrer nem adgang til dagligdagens fornødenheder.

Bæredygtig transport

Transport står for en væsentlig del af vores CO2-udledning. Derfor er det både vigtigt og nødvendigt, at vi ændrer vores transportadfærd. Vi skal være mere bevidste om, hvordan vi transporterer os. For vi er afhængige af at kunne komme frem og tilbage – når vi skal på arbejde, til vores uddannelsessted, i vores fritid.

Men vi skal transportere os på en mere bæredygtig måde. Vi vil finde løsninger, der balancerer mellem vores behov for transport med klima og miljø, så vi i fremtiden træffer nogle mere bæredygtige transportvalg.



31%

af Ballerup Kommunes samlede CO2-udledning stammer fra transport



20%

af borgerne cykler til og fra arbejde eller uddannelse. Det er færre end i de øvrige kommuner i hovedstadsområdet



10%

cykler og 25 pct. går til indkøb, institutionsbesøg, fritidsaktiviteter og besøg hos venner og familie

Vi skal finde den rigtige balance, når vi skal finde løsninger til en mere bæredygtig transport. Trafikken skal glide, og vi skal kunne komme trygt og sikkert frem, men vi har samtidig en vigtig opgave i at reducere CO2-udledningen fra transporten. En væsentlig sidegevinst ved at mindske behovet for biltransport vil være, at behovet for parkeringspladser potentielt kan reduceres. Det kan give mere plads til flere grønne byrum og mere byliv.

Vi vil reducere antal kørte kilometer i bil ved at fremme færdsel til fods eller cykel på de korte distancer. Det kan vi blandt andet gøre ved at forbedre infrastrukturen for cyklister og skabe bedre cykelparkering. Derudover kan trafikikkerheden forbedres, og der skal være mere fokus på den oplevede tryghed, som er vigtige aspekter i forhold til, at flere vælger at gå eller cykle. Disse kan bl.a. forbedres ved at sænke hastigheden for biler – særligt i kommunens boligområder og omkring institutioner, skoler og fritidstilbud.

For mange vil bilen stadig være en nødvendighed for at få hverdagen til at fungere. Det gælder både for kommunens egne borgere og for pendlere. Det er fortsat vigtigt med en god fremkommelighed på det overordnede vejnet, så medarbejdere på de mange arbejdspladser i kommunen kan komme nemt til og fra arbejde uden at belaste vejnettet unødigt.

Ved transport over længere distancer skal brug af kollektiv og grøn transport være med til at fremme en mere klimavenlig adfærd. Med grøn transport menes brug af fossilfri transport, delmobilitet og samkørsel. Udviklingen skal fremmes gennem etablering af intelligent signalstyring og ved at sikre gode lademuligheder, herunder fremme opsætning af elladestandere, så flere trafikanter vælger eldrevne køretøjer.

Et opgraderet bussystem, kaldet BRT, kan være en del af svaret på den kollektive og grønne transport. BRT er en forkortelse for Bus Rapid Transit og er et busbaseret transportsystem, hvor bussen har sin egen vejbane med få stop undervejs og dermed kort transporttid. Der arbejdes på en BRT-løsning mellem Ishøj og Lyngby gennem Ballerup Kommune.

Fokusområder

9. Vi vil fremme aktiv transport

- a. Infrastrukturen for aktive trafikanter skal udvikles, så der skabes bedre trafikal sammenhæng.
- b. Vi lægger vægt på, at det skal være trygt at færdes til fods og på cykel - særligt i nærmiljøet omkring aktivitetscentre, institutioner, skoler og fritidstilbud. Vi udbygger stinettet og øger trygheden på de eksisterende stier samt undersøger mulighederne for at lave særlige bilfrie zoner eller cykelgader omkring skoler og uddannelsesinstitutioner.
- c. Vi udarbejder en mobilitetsredegørelse, som skal danne grundlag for fremtidige indsatser, der kan fremme bæredygtige transportvalg.
- d. Vi vil gå i dialog og indgå i samarbejder med relevante parter om at finde løsninger på trafikale udfordringer med særligt fokus på bedre sammenhængende transport.

10. Vi vil forbedre trafikikkerheden og øge følelsen af tryghed

- a. Hastigheden på kommunens vejnet skal være i overensstemmelse med områdets anvendelse. Vi vil i dialog med lokalområderne gennemgå vejene for at sikre, at de lever op til den ønskede hastighed for at skabe et mere trygt og sikkert miljø.

11. Vi vil styrke adgangen til den kollektive trafik

- a. Nettet af attraktive forbindelser mellem bolig- og erhvervsområder, busstoppesteder og stationer skal udbygges, så valget af kollektiv transport til og fra arbejde, uddannelse eller boligen understøttes yderligere.
- b. Vi vil fortsat deltage aktivt med at skabe forbindelser til den kommende letbane langs Ring 3.

12. Vi vil fremme delemobilitet og eldrevet transport

- a. Vi undersøger mulighederne for at understøtte samkørselspladser og delemobilitetsløsninger ved uddannelsesinstitutioner, arbejdspladser samt trafikale knudepunkter i kommunen.
- b. Vi stiller krav om etablering af ladeinfrastruktur samt arbejder for øremærkede parkeringspladser til delebilsordninger i fremtidige lokalplaner.

Her sker byudviklingen

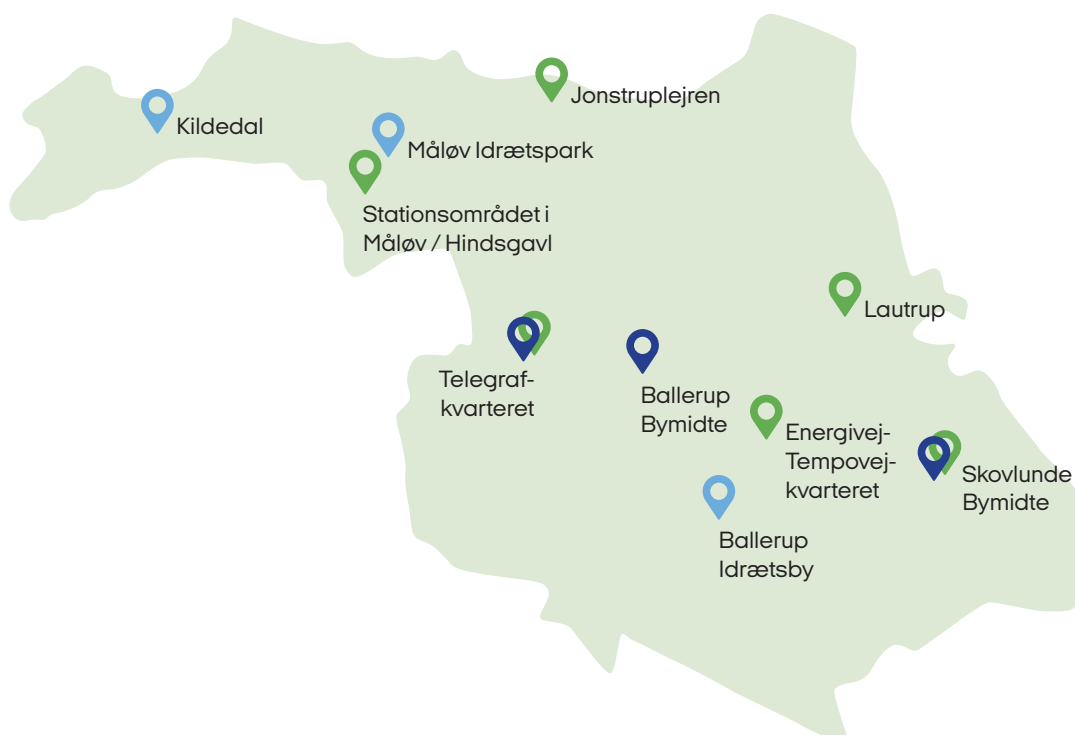
I de kommende 12 år vil byudviklingsindsatsen være koncentreret i 10 større sammenhængende byudviklingsområder.

De områder i kommunen, hvor der i planperioden gennemføres byudviklingsprojekter, inddeles i følgende tre kategorier:

- **Byudviklingsprojekter som afsluttes** er projekter, der allerede er under fysisk udførelse og som afsluttes i planperioden.
- **Byudviklingsprojekter under udvikling** er projekter, som endnu ikke er under fysisk udførelse, men som forventes igangsat i løbet af planperioden.
- **Byudviklingsprojekter, hvor udviklingspotentialet afdækkes**, er projekter, som i planperioden vil blive vurderet ift. bæredygtighedsaspekter inden et byudviklingsprojekt eventuelt igangsættes.

Ud over de nævnte områder, vil der kunne gives mulighed for enkelte byudviklingsprojekter som skaber særlig værdi for kommunen.

- 📍 **Byudviklingsprojekter som afsluttes**
 Ballerup Bymidte
 Skovlunde Bymidte, fase I
 Telegrafkvarteret, fase I
- 📍 **Byudviklingsprojekter under udvikling**
 Kildedal
 Måløv Idrætspark
 Ballerup Idrætsby
- 📍 **Byudviklingsprojekter, udviklingspotentiale afdækkes**
 Jonstruplejren
 Telegrafkvarteret, fase II
 Stationsområdet i Måløv / Hindsgavl
 Energivej-Tempovej-kvarteret
 Laurup
 Skovlunde Bymidte, fase II



Ballerup Bymidte

Ballerup Bymidte har været under forandring gennem en længere periode ud fra et mål om at understøtte Ballerup som en livlig og attraktiv bymidte.

Den nordlige del af handelsstrøget, Centrumgaden, er blevet renoveret. Den sydlige del står inden for få år også over for en renovering. På Baltorpplænen er der ved at blive opført boligbebyggelse og uddannelsesinstitution. Herefter skal der også anlægges et campus-torv og en park kaldet Klimaparken. Området forventes, at stå færdigt med udgangen af 2025.

Skovlunde Bymidte (fase I-II)

Udviklingen af Skovlunde Bymidte sker med afsæt i en politisk besluttet udviklingsplan. Målet er, at Skovlunde Bymidte over tid skal bindes sammen fra stationen via et handelsstrøg til Skovlunde Kulturhus, så bymidten skaber rammerne for et trygt, levende og mangfoldigt by- og handelsliv. Bygge- og anlægsarbejdet i Skovlunde Center Nord er fortsat i gang. Området forventes at stå færdigt i 2026.

Forudsætningerne for udvikling af Skovlunde Center Syd har ændret sig. Skovlunde Center Nord (Fase 1) vil først blive færdiggjort, før udviklingspotentialer for Skovlunde Center Syd (Fase II) afdækkes og sætter en udvikling i gang her.

Telegrafkvarteret (fase I-II)

Projektet går ud på at forandre et utidssvarende erhvervskvarter til et nyt blandet bykvarter. De første tre byggeretsgivende lokalplaner er vedtaget. Udmøntning af lokalplanerne vil medføre omkring 790 nye boliger samt lidt serviceerhverv. Denne del af projektet hører under Fase I. Ballerup Kommune vil ombygge enten hele eller dele af Telegrafvej til en boligvej. Det betyder lavere hastighed og plads til beplantning, cyklende og gående.

Omdannelsens fase II har et længere sigte. Den fremtidige anvendelse og bebyggelsestæthed skal først klarlægges. Målet er fortsat at skabe et grønt og blandet bykvarter.

Kildedal

Kildedal er Ballerup Kommunes største byudviklingsprojekt og en helt ny by, som over år vil komme til at skyde op omkring Kildedal Station. Byen bliver en blandet by med omkring 2000 boliger, butiks- og kulturliv, offentlig service og 5000 arbejdspladser bl.a. inden for sundhed, life science og tech. Området udvikles med særlig respekt for den omgivende natur. Udviklingen af Kildedal vil fortsætte i den kommende planperiode.

Måløv Idrætspark

Måløv Idrætspark ligger centralt i Måløv. Det er et område, hvor mange mennesker kommer hver dag, enten fordi de passerer igennem, eller fordi de benytter sig af områdets institutions-, forenings- og rekreative tilbud. Med den forventede befolkningstilvækst i Kildedal og Måløv og den deraf forventede efterspørgsel på kultur- og fritidstilbud i nærområdet, har Kommunalbestyrelsen igangsat en dialogproces med det formål at udarbejde en udviklingsplan for Måløv Idrætspark.

Ballerup Idrætsby

Med afsæt i udviklingsplanen for Ballerup Idrætsby skal der igangsættes konkrete initiativer, der udmønter udviklingsplanen.

Udviklingsplanens mål er, at Ballerup Idrætsby skal udgøre en sammenhængende idrætsby med gode muligheder for fællesskaber og socialt samvær. Derudover er målet, at der skal skabes synergi mellem idrætsbyen og Tapeten, som er et kulturhus i den nordøstlige del af Hede-Magleparken-kvarteret.

Jonstruplejren

Området skal omdannes fra et lukket kaserneområde til et nyt boligområde. Kommunalbestyrelsen har vedtaget nogle principper for den kommende planlægning af Jonstruplejren. Rammerne for lokalplanlægningen vil blive revideret i den kommende kommuneplan. Udnyttelsesgraden bliver lavere end i den gældende kommuneplan, og en del af boligerne skal være almene. Den fremtidige bebyggelse og infrastruktur skal tilpasses de landskabelige værdier og naturbeskyttelseshensyn. Udviklingen af Jonstruplejren vil fortsætte i den kommende planperiode.

Stationsområdet i Måløv / Hindsgavl

Det stationsnære område kan udvikles som et led i udviklingen af Måløv Bymidte. Området er sparsomt bebygget og er i kommuneplanen udlagt til fremtidigt boligområde.

Området vil komme med i en prioriteret rækkefølge i kommuneplanen. I den kommende planperiode igangsættes en helhedsplan for området, som skal give et helhedsorienteret og bæredygtigt afsæt til fremtidige lokalplaner på længere sigt.

Energivej-Tempovej-kvarteret

Området kaldes i dag "Ballerup Bilby". Ifølge kommuneplanen er det målet med "bilbyen" at bygge videre på områdets styrkeposition inden for biler. Samtidig er området udlagt til aflastningsområde, hvilket er et område med særligt store udvalgsvarebutikker. Der er flere udfordringer, der kræver en stillingtagen.

Der er behov for at afdække områdets potentiale og fremtidige rolle i kommunen. Dette arbejde vil blive igangsat i planperioden.

Lautrup

Lautrup rummer en af landets største koncentrationer af højteknologiske virksomheder samt gymnasium og uddannelsesinstitutionen DTU. Ud over store domiciler er der en efterspørgsel efter mindre og mere fleksible lejemål, bedre kollektiv trafikbetjening og mere bymæssig fortætning, der tilbyder aktiviteter efter fyraften. Alt sammen for at sikre, at Lautrup forbliver et attraktivt erhvervsområde.

Der er allerede vedtaget en vision for Lautrup. Med afsæt i denne skal der udarbejdes en helhedsplan for områdets udvikling på længere sigt.



Lautrup
En af landets største
koncentrationer af højteknologiske
virksomheder samt gymnasium og
uddannelsesinstitutionen DTU.

LEBMAN+

Kommuneplanen

Revision af kommuneplanen

Med planstrategien besluttet det hvilke ændringer i kommuneplanen, som Kommunalbestyrelsen har til hensigt at foretage. Strategien følges op af en revision af kommuneplanen, som skal følge planstrategiens revisionsbeslutning.

Vi gennemfører en fuld revision af kommuneplanen. Der gennemføres følgende større ændringer i forbindelse med den kommende kommuneplanrevision:

- Rækkefølgeplan for byudviklingen indføres.
- Resterende byggemulighed på arealer udlagt til bolig- og erhvervsformål afdækkes og der gennemføres en generel opdatering af kommuneplanrammerne.
- Behov for nye arealer til offentlige formål afdækkes med henblik på at kunne opføre nye eller udvide eksisterende dagtilbud, skoler og plejehjem.
- Mulighed for at stille krav til boligstørrelser, samt konsekvenser heraf afdækkes. Herefter skal der tages stilling til, hvorvidt der indføres krav til boligstørrelser ved planlægning for nybyggeri og ombygninger.
- Mulighed for på udvalgte steder at tillade udstykning af mindre grunde til fritliggende enfamiliehuse afdækkes.
- Områder udlagt til erhverv miljøklassificeres med en anbefalet afstand til boligområder.
- Retningslinjer for serviceerhverv, såsom lægehuse, tandklinikker etc. indarbejdes.
- Redegørelse for den strategiske planlægning for bymidterne indarbejdes, inkl. afdækning af behov for nye lokale dagligvarebutikker.
- Grønt Danmarkskort, skovrejsningsområder og bevaringsværdige landskaber opdateres.
- Normer for opholdsarealer ved boligbebyggelser fastsættes. Krav til andelen af grønt indføres i de enkelte kommuneplanrammer.
- Retningslinjer for opsætning af vedvarende energianlæg fastsættes.
- Skybrudsplan opdateres ift. byudviklingsprojekter.
- Parkeringsnormer for offentlige formål, cykler, delemobilitet og dobbeltudnyttelse af parkeringspladser indarbejdes.
- Cykelstinet indarbejdes med en opdeling af eksisterende trafikstier og rekreative stier samt udpeging af potentielle nye forbindelser.
- Mål og handlinger fra trafikikkerhedsplanen indarbejdes.

Vedtagne planer siden sidst

Kommuneplan 2020 trådte i kraft den 8. juli 2020. Ballerup Kommune har siden - og indtil offentliggørelse af Planstrategi 2023 - vedtaget følgende kommuneplantillæg og lokalplaner:

Kommuneplantillæg

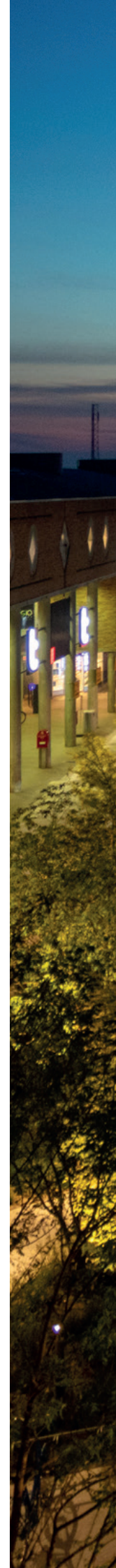
| Plannr. | Navn | Vedtagelsesdato |
|---------|--|-----------------|
| 9.F5 | Haveforeningen Stuvehøjgård | 25-01-2021 |
| 9.F6 | Omegnens Fritidshaver ved Stuvehøj | 25-01-2021 |
| 9.F7 | Haveforeningerne Rønhøjgård, Tjørnebjerg, Højvænge og Hestholm | 25-01-2021 |
| 9.F9 | Haveforeningen Brøndgården | 25-01-2021 |
| 10.F6 | Omegnens Fritidshaver og Harrestrup Andelshaveforening | 25-01-2021 |
| 10.F9 | Haveforeningerne Godthåb og Hanevadsholm | 25-01-2021 |
| 4.B18 | Boligområdet post-grundene på Telegrafvej | 26-04-2021 |
| 4.B19 | Boliger på TEC-grunden | 22-03-2021 |
| 4.C1 | Stationsnært centerområde ved Baltoppen | 21-06-2021 |
| 4.E1 | Erhvervsområde mellem Pederstrup og Baltorpvej | 25-04-2022 |
| 4.B20 | Baltorpbakken NØ | 25-04-2022 |
| 4.B5 | Etageboligbebyggelsen Grantofte | 31-10-2022 |
| 6.E4 | Stationsnært erhvervsområde mellem Ballerup Byvej og Lautrupvang | 18-12-2023 |

Lokalplaner

| Plannr. | Navn | Vedtagelsesdato |
|---------|--|-----------------|
| 168-1 | Tillægslokalplan - Skovlunde Bymidte | 29-09-2020 |
| 178 | Post-grundene på Telegrafvej, Ballerup | 26-04-2021 |
| 196 | Ny bydel på Baltorplænen | 30-06-2021 |
| 181 | Boliger på Baltorpbakken 14 | 25-04-2022 |
| 197 | Dagligvarebutik på Grantoftestræde | 31-10-2022 |
| 200 | Lokalplan for TEC-grunden, Telegrafvej 9 | 19-12-2022 |
| 59.1 | Tillæg til Byplanvedtægt - Lundegården | 29-11-2022 |
| 064.1 | Lokalplan for et område ved Torvevej i Skovlunde | 10-01-2023 |
| 175 | Campusområde ved DTU Ballerup | 17-04-2023 |
| 100.1 | Vandværk i Lautrup | 18-12-2023 |



Planstrategi 2023





Planstrategi 2023

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| Indledning | 4 |
| Strategi for byudviklingen | 6 |
| Byudvikling i balance | 7 |
| Grøn, sund og levende kommune | 10 |
| Bæredygtig transport | 12 |
| Her sker byudviklingen | 14 |
| Kommuneplanen | 18 |

Hvad er en planstrategi?

Alle kommunalbestyrelser i Danmark skal vedtage en planstrategi i første halvdel af deres nye valgperiode. I planstrategien fremlægger Kommunalbestyrelsen sin strategi for kommunens fysiske udvikling.

Med planstrategien besluttes det hvilke ændringer i kommuneplanen, som Kommunalbestyrelsen har til hensigt at foretage i en revision af planen.

Strategien følges op af den egentlige revision af kommuneplanen, som skal følge planstrategiens revisionsbeslutning.

Planhierarkiet

Mens planstrategien er en kort og fokuseret politisk strategi, så er kommuneplanen langt mere omfangsrig.

De mål, som fastsættes i planstrategien indarbejdes i kommuneplanen, men kommuneplanen er også et administrationsgrundlag, som både indeholder nationale og lokale interesser i udviklingen.

Kommuneplanen er bindende for kommunens egne planer og sagsbehandling. Blandt andet er kommuneplanen regulerende over for alle nye lokalplaner. Lokalplaner er juridisk bindende over for grundejere.



Forord

Vi oplever stor vækst i vores kommune i disse år, hvor der er gang i mange byggerier og anlægsprojekter. Der er flere gode grunde til, at vi udvikler og bygger nyt og skaber gode rammer for borgere og virksomheder: Vi bliver flere og flere ældre i Ballerup Kommune. Det er godt, at vi holder os friske, raske og at vi lever længere. Men det betyder også, at en større del af vores befolkning er på pension og dermed udenfor arbejdsmarkedet. Det er vigtigt, at vi får nok skatteindtægter til at betale vores fælles velfærd og at vi har en befolkning bestående af både yngre og ældre borgere. Derfor skal vi have flere borgere, der er på arbejdsmarkedet til vores kommune, så vi får en god jævn aldersfordeling og en kommune i god balance. Det er grunden til, at der i disse år bygges boliger til alle de nye borgere i vores kommune.

Det er tid til at lette foden fra speederen og sætte tempoet i boligudbygningen ned. Behovet for flere boliger er ved at være dækket med de boliger, der er opført eller er under opførelse og dem, som der indtil videre kun er lokalplanlagt for.

De nye byggerier og byområder er rammen for fremtidens by- og hverdagsliv i Ballerup Kommune. Det handler om fællesskaber, kultur, sundhed, arkitektur, natur og miljø. God byudvikling handler også om at skabe attraktive og levende bymiljøer, både når der skal bygges nyt, og når vi fornyer kommunen. Der er sket meget de sidste år, og vi har sat en udvikling i gang, men nu skal vi sætte tempoet ned, så byudviklingen sker i en takt, hvor vi kan følge med.

Sådan at vi har en udvikling i balance, og at den sker bæredygtigt, det vil sige både socialt, miljømæssigt og biologisk bæredygtigt. Byudvikling er ikke bare at bygge nye boliger. Vi skal også tage hensyn til eksisterende miljøer, og skabe plads til det grønne, til byliv og til fællesskab.

Vi lever i en tid, hvor globale kriser også påvirker os lokalt. Det gælder særligt biodiversitetskrisen og klimakrisen. Derfor har vi vedtaget en ambitiøs klimapolitik og klimahandlingsplan, som også får indvirkning på den måde, som vi planlægger byudviklingen på i fremtiden. Vi er også i gang med en plan for bevaring og udvikling af den meget forskellige natur vi har hele vejen rundt i kommunen. Vi skal bevare og forbedre vores natur, og det er godt, at vi de sidste år har fået flere områder med såkaldt vild natur (§3 natur).

Jeg vil gerne på Kommunalbestyrelsens vegne takke for de input, som vi har modtaget i forbindelse med udarbejdelsen af planstrategien. De har givet anledning til vigtige politiske drøftelser i Kommunalbestyrelsen. Vi er klar til at fortsætte den gode og konstruktive dialog og samarbejde om en bæredygtig udvikling af vores kommune.

Det er vigtigt, at Ballerup Kommune også i fremtiden er en god og velfungerende kommune at bo, leve og arbejde i. I Planstrategi 2023 kan du læse mere om vores politiske fokus, samt vores prioriteter for fremtidens Ballerup.

På Kommunalbestyrelsens vegne,
Jesper Würtzen, borgmester



Indledning

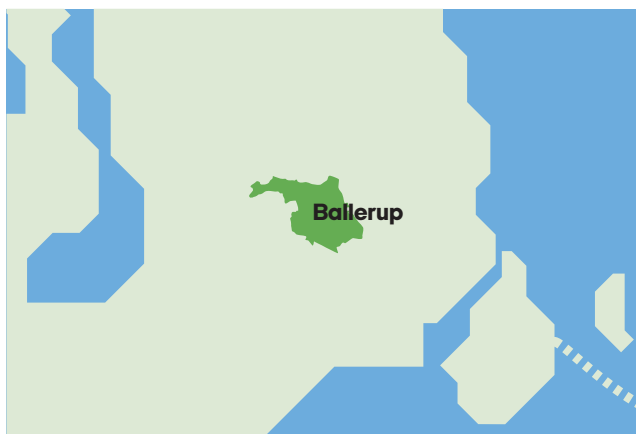
Med Planstrategi 2023 sætter Kommunalbestyrelsen den politiske retning for den fysiske udvikling af Ballerup Kommune i de kommende år. Planstrategien er langsigtet, hvilket betyder, at strategiens mål har et 12-årigt sigte. For at sikre strategiens aktualitet, så vedtager Kommunalbestyrelsen en ny planstrategi hvert fjerde år.

Planstrategi 2023 tager afsæt i Kommunalbestyrelsens Vision 2029. Med Planstrategi 2023 kommer der også et særligt fokus på, hvordan fysisk planlægning kan understøtte kommunens nye klimapolitik og -handleplan. Relevante dele af klimahandleplanen er derfor indarbejdet i planstrategien.

Derudover afspejler planstrategien de politikker og strategier, som især har indflydelse på den fysiske planlægning. Der kan således være andre politikker og strategier, som kun har indirekte indflydelse på planstrategien og som derfor ikke er medtaget.

En del af hovedstadsområdet

Ballerup Kommune ligger i hovedstadsområdet og er udover den almindelige lovgivning omkring planlægning, landzoner, naturbeskyttelse mv. også omfattet af Fingerplanen, som er en bekendtgørelse udstedt af den ansvarlige minister.



Den fastlægger de overordnede nationale rammer for den fysiske planlægning for hovedstadsområdet, herunder de grønne kiler, som i høj grad præger kommunen. Den dynamik og de forandringer, der foregår i hovedstadsområdet, har indvirkning på Ballerup Kommune. Det gælder eksempelvis den regionale befolkningsudvikling og flyttemønstre, infrastrukturprojekter, kollektiv trafik mv.

Nye muligheder for mere bæredygtig byudvikling

Planloven er ændret og forventes at blive yderligere ændret inden for klima, natur og grøn omstilling. Lovændringerne kan komme til at betyde, at kommunerne får bedre mulighed for at gennemføre en planlægning, som på flere fronter kan bidrage til at mindske CO₂-udledningen og som kan styrke naturkvaliteten i byudviklingen. Disse nye muligheder indgår i Planstrategi 2023.

Læsevejledning

Planstrategien er opdelt i tre dele:

Del 1. Strategi for byudvikling

Beskriver Kommunalbestyrelsens strategi for byudviklingen. Strategien består af tre temaer med tilhørende fokusområder:

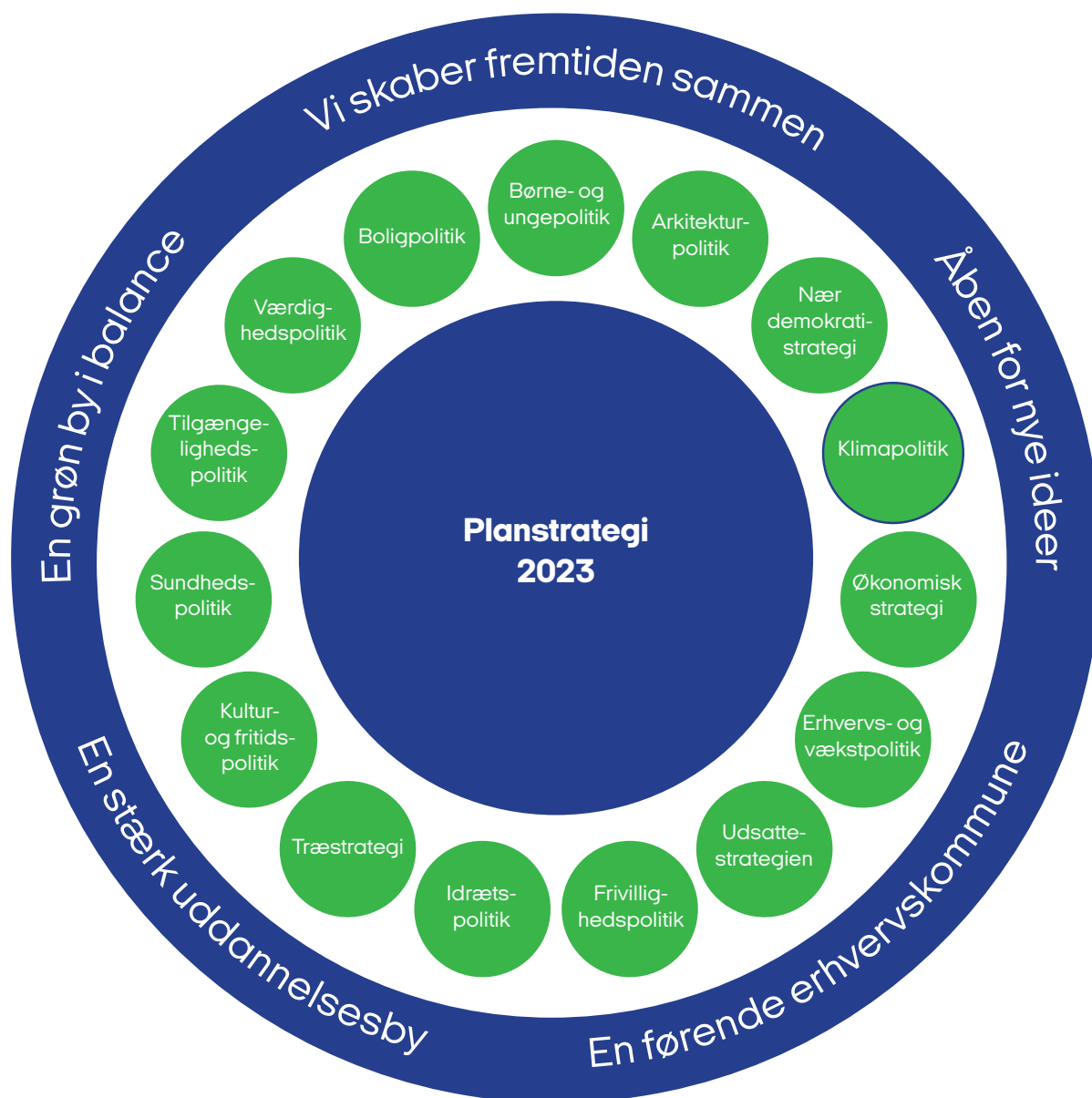
- Byudvikling i balance
- Grøn, sund og levende kommune
- Bæredygtig transport

Del 2. Her sker byudviklingen

Beskriver de geografiske områder i kommunen, hvor vi vil koncentrere byudviklingsindsatsen.

Del 3. Kommuneplanen

Beskriver, hvordan kommuneplanen revideres og redegør for planlægningen siden seneste revision af kommuneplanen.



- Vision 2029
- Politikker og strategier
- De som vedrør fysisk planlægning*

FN's verdensmål

Planstrategi 2023 knytter sig til FN's verdensmål for bæredygtig udvikling og forankrer de syv udvalgte verdensmål, som Kommunalbestyrelsen har valgt at arbejde fokuseret med.



Overordnede mål for byudviklingen

Vi vil...

... styre byudviklingen strategisk og prioritere fremtidige projekter, så udviklingen sker på en balanceret måde i forhold til økonomi og kapacitet. De projekter, som allerede er besluttet og igangsat, vil blive gennemført.

... udvikle kommunen under hensyntagen til det klimaaftryk, som vi sætter, og den natur som vi påvirker.

... sikre en sammenhængende byudvikling. Byudvikling handler ikke kun om byens fysik, men handler også om sociale netværk, lokal identitet, by- og erhvervsliv, økonomi og lign.

... fremme det gode hverdagsliv for de mennesker, der lever, arbejder og uddanner sig i Ballerup Kommune.

... fremover udvikle kommunen i tættere dialog med borgere, grundejere, bolig-selskaber, erhvervsliv, uddannelses-institutioner og investorer.

Vi vil skabe den bæredygtige kommune sammen.

Strategien for kommunens fysiske udvikling i de kommende år konkretiseres med temaerne:

- Byudvikling i balance
- Grøn, sund og levende kommune
- Bæredygtig transport

Byudvikling i balance

Ballerup Kommune forventer i de kommende år en vækst, da flere borgere og virksomheder flytter til kommunen. Særligt befolkningstallet kan komme til at stige markant. Derfor er der stor fokus på byudvikling i kommunen.

Byudvikling handler om mere end at bygge boliger. Det handler om at kultur- og fritidstilbud samt at erhvervsområder udvikles. Vi vil sikre et tværgående samarbejde om byudviklingen, som skal sikre en fælles ambition for, i hvilken retning vi gerne vil udvikle byen. Samtidig vil vi aktivt bruge de erfaringer, vi har gjort os fra den igangværende byudvikling i kommunen.

I de kommende år stiger andelen af ældre borgere. Det betyder, at der skal være flere til at sikre indtægterne.

For at kunne sikre en økonomisk balance i kommunens indtægter og udgifter har en større boligudbygning været i gang i Ballerup Kommune de seneste år. Med den igangværende byudvikling er der kommet flere borgere til, og med den planlagte boligudbygning vil vi blive endnu flere. Størstedelen af den planlagte boligudbygning vil foregå i Kildedal. Derudover foregår der også en større boligudbygning i Telegrafkvarteret og på Baltorplænen i Ballerup.

En befolkningstilgang forventes på længere sigt at være godt for Ballerup Kommunes økonomi. Til gengæld vil vi på den korte bane have stigende serviceudgifter og et behov for flere anlægsinvesteringer til f.eks. flere daginstitutioner. Der skal derfor foretages politiske prioriteringer for at skabe balance mellem byudvikling, den demografiske udvikling og økonomien, herunder afvejninger af, hvor meget byen kan vokse i forhold til børneinstitutioner, skoler, lægepraksisser, trafikale forhold, idrætsfaciliteter, kulturliv og andre fritids- og fællesskabende aktiviteter.

By- og boligmæssig kvalitet øger kommunens attraktivitet som bosætningskommune, når nye borgere i arbejde og børnefamilier skal tiltrækkes.

Stigende befolkningstal



50.039

Indbyggere pr.
1. januar 2023



+5.000

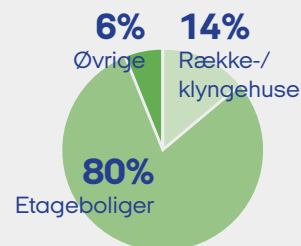
Indbyggere
frem mod 2027



+9.000

Indbyggere
frem mod 2036

5.000 planlagte nye boliger



12 % forventes at blive almene boliger, mens flertallet af de øvrige boliger forventes at blive privat udlejningsbyggeri.

[Tallene er afrundet og behæftet med en vis usikkerhed].

Bolig- og familietyper i dag

I alt ca. 23.000 boliger – og ca. den samme fordeling som i 2013.



Boligtipe

56% Etageboliger
16% Kæde-/rækkehuse
28% Parcelhuse



Ejerformer

34% Ejerboliger
3% Andelsboliger
54% Almene boliger
9% Private udlejningsboliger

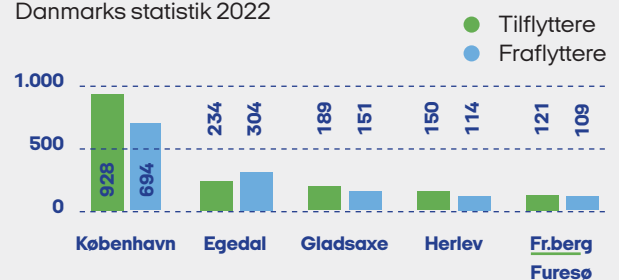


Familietyper

48% Enlige uden børn
8% Enlige med børn
23% Par uden børn
21% Par med børn

Til- og fraflyttere fra andre kommuner

Danmarks statistik 2022



Den planlagte boligudbygning forventes at tiltrække flere børnefamilier. Dermed forventer vi, at der kommer flere børn i både dagtilbud, skoler, BFO og klub. Vi skal sikre tilstrækkelig med institutionspladser mv. og fortsat kunne tilbyde gode rammer for fællesskaber, trivsel, leg og læring.

Med et stigende antal ældre borgere vil der også være behov for at skabe flere ældrevenlige boliger og plejehjem. For mange ældre har det betydning, at det er muligt at flytte til en mindre og/eller en særlig bolig indrettet til ældres behov i lokalområdet. Det giver trivsel og udsætter samtidig behovet for pleje- og omsorgsydelser.

Mange af de nyopførte boligbyggerier er ældreegnede, fordi de ligger nær stationer og bymidter. Derudover har de elevatorer og større badeværelser end tidligere.

En stærk digital infrastruktur er af afgørende betydning for både borgere og virksomheder i en hverdag, hvor kommunikation foregår digitalt. Derfor understøtter vi udviklingen af digital infrastruktur under hensyntagen til påvirkning af omgivelserne.

Ballerup Kommune har en særlig position som en erhvervskommune. På landsplan er Ballerup den kommune, hvor andelen af private arbejdspladser målt pr. indbygger er højest. Samtidig er kommunen også kendetegnet ved mange vellønnede arbejdspladser i det private. Den private beskæftigelse er i høj grad koncentreret inden for tre erhvervs-klynger: IT/Tech, finans/FinTech og life science. Erhvervsvirksomhederne bidrager både til kommunens identitet og kommunens økonomi.

Der skal også fremover være plads til erhvervsudvikling. Derfor er det vigtigt at have for øje, at byudviklingen understøtter, at vi er attraktive over for eksisterende og nye virksomheder. Der er derfor behov for at udvikle vores erhvervsområder, så vi fastholder vores position som en førende erhvervskommune.

Flere børn og unge



1.775

flere skoleelever forventes frem mod 2033



435

flere børn i alderen 0 til 5 år forventes frem mod 2033

Stigning i arbejdspladser

Siden 2018 og frem til 2021 har der været fremgang i antallet af arbejdspladser.



3.403

nye private og offentlige fuldtidsjob

Antallet af ældre borgere stiger frem mod 2033



12,9%

Stigning på 424 borgere over 80 år fra 2023 til 2027

Fokus på ældres trivsel, bl.a. via nye tilgængelige boligformer med socialt fællesskab, der kan udsætte behov for pleje- og omsorgsydelser.

Fokusområder

1. Vi vil sikre en balanceret byudvikling

- Vi indarbejder en rækkefølgeplan i kommuneplanen, som på en dynamisk måde sikrer, at byudviklingen foregår i en prioriteret rækkefølge, som er afstemt med kapaciteten på skoler og dagtilbud og med kommunens budgetlægning.
- Med afsæt i kommunens forventede økonomi i årene fremover udarbejdes en strategi for kommunens ejendomme, der har til formål at understøtte byudviklingen, klimahandleplanen og brugernes/borgernes behov.
- Muligheden for at etablere serviceerhverv, som lægehuse, tandlæger mv. skal indgå i byudviklingen, så der sikres en optimal placering og tilgængelighed for borgerne.
- For at reducere materialeforbrug i byggeriet vil vi understøtte boformer, der kan bidrage til at færre boligkvadraterne til fordel for flere fællesfaciliteter.

2. Vi vil sikre gode rammer og vilkår for virksomheder og uddannelsesinstitutioner

- I den kommende kommuneplan miljøklassificeres erhvervsområderne. Formålet er at sikre, at virksomhedernes udviklingsmuligheder ikke begrænses af byudviklingen. Samtidig giver det et overblik over, hvor nye virksomheder kan placeres i kommunen.
- Vi vil skabe gode fysiske rammer, som understøtter ungdomslivet nær uddannelsesinstitutionerne og i Ballerup Bymidte.
- Vi vil i den kommende planperiode igangsætte helhedsplanlægning for erhvervs- og uddannelsesområdet Lautrup og for erhvervsområdet Energivej/Tempovej.

3. Vi vil fremme bymæssige og arkitektoniske kvaliteter i det byggede miljø

- Vi udarbejder en ny arkitektur- og byrumspolitik, som sætter politisk retning for kvaliteten i det byggede miljø. Klima, natur og grøn omstilling skal spille en rolle i den kommende politik, som skal udmøntes i planlægningen, i bygge- og anlægsprojekter, og når vi renoverer og vedligeholder.
- Vi stiller krav til bæredygtighed og kvalitet i den kommende ejendomsstrategi, herunder når vi sælger ejendomme til byudvikling og foretager strategiske opkøb af egnede ejendomme til byudvikling for i højere grad selv at kunne styre den fremtidige kvalitet.

4. Vi vil fremme den mangfoldige by og skabe et bredt boligudbud

- Vi gør det lettere at blive boende i eget lokalområde, når borgerne træder ind i en ny livsfase, eller hvis livssituationen ændrer sig. Dette kan samtidig fremme et generationsskifte. Vi vil derfor undersøge ældres boligpræferencer og -behov.
- Ud fra et boligpolitisk synspunkt vil vi gennem helhedsplanlægning og lokalplanlægning tage konkret stilling til, hvilke ejerformer, boligtyper, boligformer og boligstørrelser, der bedst supplerer det nuværende boligudbud i området, herunder også boliger til ældre borgere og borgere med særlige behov.

Grøn, sund og levende kommune

Ballerup er en grøn kommune, hvor de grønne områder er med til at sætte rammerne for et godt og sundt liv. Naturen spiller en vigtig rolle for både vores fysiske og mentale sundhed.

Derfor skal vi sikre, at vi giver plads til, at naturen kan udvikle sig, så der kommer flere dyre- og plantearter i både byen og vores grønne omgivelser.

Klimaforandringerne giver udfordringer, og Ballerup Kommune vil bidrage til at finde nye bæredygtige løsninger.



29%

af kommunens areal består af skov, natur og rekreative områder

Ballerup Kommune består af flere bydele og lokalområder, som hver især har deres egne identiteter, karaktertræk og værdier. Mange oplever, at deres lokalområde i disse år forandres i takt med at den igangværende byudvikling tager form, og nye flytter til.

Vi bliver flere på den samme plads, og derfor skal vi finde løsninger, der kan deles og bruges klogt og som kan tilpasses nye behov. Men alle bydele skal ikke kunne det hele og det samme.

Bymidterne i Måløv og Skovlunde udgør lokale samlingspunkter for byliv, mens Ballerup Bymidte er hele kommunens centrum for handel og oplevelser. Bymidternes evne til at koncentrere byliv bliver imidlertid stadig mere udfordret, og vi vil derfor fortsat arbejde strategisk med at styrke og tilpasse bymidterne.

Et særligt karaktertræk for Ballerup Kommune er nærheden til grønne omgivelser. Vi har generelt nem adgang til grønne kiler, parker og byrum og det er højt værdsat.

De grønne omgivelser fremmer både vores fysiske og mentale sundhed. Derfor er det målet, at flere borgere benytter det varierede udbud af oplevelser og aktiviteter i grønne omgivelser.

Der skal også i fremtiden være gode levesteder for et rigt plante- og dyreliv. Vi har derfor et stort fokus på at øge naturkvaliteten, så der bliver skabt mere biodiversitet. På kommunale naturområder anvendes blandt andet køer og får som naturplejere, fordi deres afgræsning bidrager til at bevare og udvikle særlige naturtyper.

I byudviklingen skal behovet for at etablere erstatningsnatur så vidt muligt undgås og det er vigtigt at sikre sammenhængende naturforbindelser, fordi det øger muligheden for at dyre- og plantearter kan spredes.

Den særligt beskyttede natur findes både på kommunale og private arealer, og derfor er det et fælles ansvar at tage aktivt del i at passe på vores natur. Det gælder også den natur, som ikke er beskyttet af lovgivningen.

Med klimaforandringerne kommer der tørkeperioder og højere temperaturer og samtidig også kraftige skybrud og perioder med øgede regnvandsmængder. Derfor klimatilpasser vi kommunen gennem regnvandshåndtering. Vi skal skabe skygge, hvor der er behov, og vi skal tilpasse beplantninger, så de bliver hårdføre over for klimaforandringerne.

Vi kommer generelt til i øget grad at skulle udvikle kommunen med tanke på at blive en sundere og mere klimarobust kommune, hvor det grønne er vigtige elementer i løsningen.



8%

af kommunens areal består af beskyttet natur

Fokusområder

5. Vi vil skabe højere naturkvalitet og tilpasse kommunen til klimaforandringerne

- Vi højner naturkvaliteten ved at bevare og fremme beplantning, der understøtter den lokale fauna. Ny kortlægning af beskyttede naturtyper vil blive indarbejdet i Grønt Danmarkskort, der indeholder naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser.
- Vi udarbejder en naturplan for hele kommunen, som skal sikre at naturen udvikles, og at vi får skabt en højere grad af biodiversitet og sammenhængende naturforbindelser
- Vi vil tage højde for klimaforandringerne i den måde, hvorpå vi indretter byen og de grønne områder. Vi vil blandt andet være med til at afsøge muligheder for at etablere flere store regnvandssøer, som samtidig kan skabe rekreativ værdi.
- Når byen fortættes, vil vi have fokus på, at der er plads til beplantning. Flere træer i byen skal blandt andet give skygge, bryde vinden og dermed skabe et bedre mikroklima.

6. Vi vil skabe rammerne for et trygt, aktivt og sundt liv. Alle skal have mulighed for en aktiv hverdag, kunne møde andre og opleve naturen helt tæt på

- Stinettet skal fortsat udbygges og forbedres, og der skal arbejdes med at skabe trygge og tilgængelige adgange til grønne områder, som alle kan bruge.
- Bynaturen skal tættere på, hvor vi bor. Derfor vil vi stille krav til opholdsarealer i nye boligområder. Generelt vil vi stille flere krav om bynatur og gode forhold for beplantning. Gennem formidling vil vi tilskynde til, at flere benytter kommunens parker og bynære rekreative arealer.
- Vi vil i byens udvikling have særligt fokus på at skabe tryghed og tilgængelighed i bymiljøet.

7. Vi vil fremme fællesskaber, kultur- og fritidsliv og lokal identitet

- Når vi udvikler byen og de enkelte kvarterer, vil vi afdække behovet og potentialet for at skabe tilgængelighed for alle, mødesteder og fællesskaber. Vi vil analysere og planlægge for kultur- og fritidstilbud for at sikre, at kapaciteten lever op til fremtidige behov, herunder ældre borgere og borgere med særlige behov, som vigtige målgrupper.
- Offentlige bygninger og byrum, samt arealer skal være mere fleksible, multifunktionelle og tilgængelige, så de lettere kan tilpasses byens dynamik og brugernes behov.
- Inden vi tilføjer noget nyt eller ændrer det eksisterende, skal stedernes nuværende værdier afdækkes.

8. Vi vil styrke bymidternes rolle som samlingspunkt for handel og oplevelser

- Vi vil fortsat have fokus på at tilpasse og styrke bymidterne, så de også fremover koncentrerer bylivet.
- Strategierne for de tre bymidter i Skovlunde, Ballerup og Måløv tilpasses og videreudvikles. Vi gennemfører en analyse af, hvordan vi kan understøtte bymidternes detailhandel. Analysen skal tillige indeholde en vurdering af, hvordan vi samtidig sikrer nem adgang til dagligdagens fornødenheder.

Bæredygtig transport

Transport står for en væsentlig del af vores CO2-udledning. Derfor er det både vigtigt og nødvendigt, at vi ændrer vores transportadfærd. Vi skal være mere bevidste om, hvordan vi transporterer os. For vi er afhængige af at kunne komme frem og tilbage – når vi skal på arbejde, til vores uddannelsessted, i vores fritid.

Men vi skal transportere os på en mere bæredygtig måde. Vi vil finde løsninger, der balancerer mellem vores behov for transport med klima og miljø, så vi i fremtiden træffer nogle mere bæredygtige transportvalg.



31%

af Ballerup Kommunes samlede CO2-udledning stammer fra transport



20%

af borgerne cykler til og fra arbejde eller uddannelse. Det er færre end i de øvrige kommuner i hovedstadsområdet



10%

cykler og 25 pct. går til indkøb, institutionsbesøg, fritidsaktiviteter og besøg hos venner og familie

Vi skal finde den rigtige balance, når vi skal finde løsninger til en mere bæredygtig transport. Trafikken skal glide, og vi skal kunne komme trygt og sikkert frem, men vi har samtidig en vigtig opgave i at reducere CO2-udledningen fra transporten. En væsentlig sidegevinst ved at mindske behovet for biltransport vil være, at behovet for parkeringspladser potentielt kan reduceres. Det kan give mere plads til flere grønne byrum og mere byliv.

Vi vil reducere antal kørte kilometer i bil ved at fremme færdsel til fods eller cykel på de korte distancer. Det kan vi blandt andet gøre ved at forbedre infrastrukturen for cyklister og skabe bedre cykelparkering. Derudover kan trafikikkerheden forbedres, og der skal være mere fokus på den oplevede tryghed, som er vigtige aspekter i forhold til, at flere vælger at gå eller cykle. Disse kan bl.a. forbedres ved at sænke hastigheden for biler – særligt i kommunens boligområder og omkring institutioner, skoler og fritidstilbud.

For mange vil bilen stadig være en nødvendighed for at få hverdagen til at fungere. Det gælder både for kommunens egne borgere og for pendlere. Det er fortsat vigtigt med en god fremkommelighed på det overordnede vejnet, så medarbejdere på de mange arbejdspladser i kommunen kan komme nemt til og fra arbejde uden at belaste vejnettet unødigt.

Ved transport over længere distancer skal brug af kollektiv og grøn transport være med til at fremme en mere klimavenlig adfærd. Med grøn transport menes brug af fossilfri transport, delmobilitet og samkørsel. Udviklingen skal fremmes gennem etablering af intelligent signalstyring og ved at sikre gode lademuligheder, herunder fremme opsætning af elladestandere, så flere trafikanter vælger eldrevne køretøjer.

Et opgraderet bussystem, kaldet BRT, kan være en del af svaret på den kollektive og grønne transport. BRT er en forkortelse for Bus Rapid Transit og er et busbaseret transportsystem, hvor bussen har sin egen vejbane med få stop undervejs og dermed kort transporttid. Der arbejdes på en BRT-løsning mellem Ishøj og Lyngby gennem Ballerup Kommune.

Fokusområder

9. Vi vil fremme aktiv transport

- Infrastrukturen for aktive trafikanter skal udvikles, så der skabes bedre trafikal sammenhæng.
- Vi lægger vægt på, at det skal være trygt at færdes til fods og på cykel - særligt i nærmiljøet omkring aktivitetscentre, institutioner, skoler og fritidstilbud. Vi udbygger stinettet og øger trygheden på de eksisterende stier samt undersøger mulighederne for at lave særlige bilfrie zoner eller cykelgader omkring skoler og uddannelsesinstitutioner.
- Vi udarbejder en mobilitetsredegørelse, som skal danne grundlag for fremtidige indsatser, der kan fremme bæredygtige transportvalg.
- Vi vil gå i dialog og indgå i samarbejder med relevante parter om at finde løsninger på trafikale udfordringer med særligt fokus på bedre sammenhængende transport.

10. Vi vil forbedre trafikikkerheden og øge følelsen af tryghed

- Hastigheden på kommunens vejnet skal være i overensstemmelse med områdets anvendelse. Vi vil i dialog med lokalområderne gennemgå vejene for at sikre, at de lever op til den ønskede hastighed for at skabe et mere trygt og sikkert miljø.

11. Vi vil styrke adgangen til den kollektive trafik

- Nettet af attraktive forbindelser mellem bolig- og erhvervsområder, busstoppesteder og stationer skal udbygges, så valget af kollektiv transport til og fra arbejde, uddannelse eller boligen understøttes yderligere.
- Vi vil fortsat deltage aktivt med at skabe forbindelser til den kommende letbane langs Ring 3.

12. Vi vil fremme delemobilitet og eldrevet transport

- Vi undersøger mulighederne for at understøtte samkørselspladser og delemobilitetsløsninger ved uddannelsesinstitutioner, arbejdspladser samt trafikale knudepunkter i kommunen.
- Vi stiller krav om etablering af ladeinfrastruktur samt arbejder for øremærkede parkeringspladser til delebilsordninger i fremtidige lokalplaner.

Her sker byudviklingen

I de kommende 12 år vil byudviklingsindsatsen være koncentreret i 10 større sammenhængende byudviklingsområder.

De områder i kommunen, hvor der i planperioden gennemføres byudviklingsprojekter, inddeles i følgende tre kategorier:

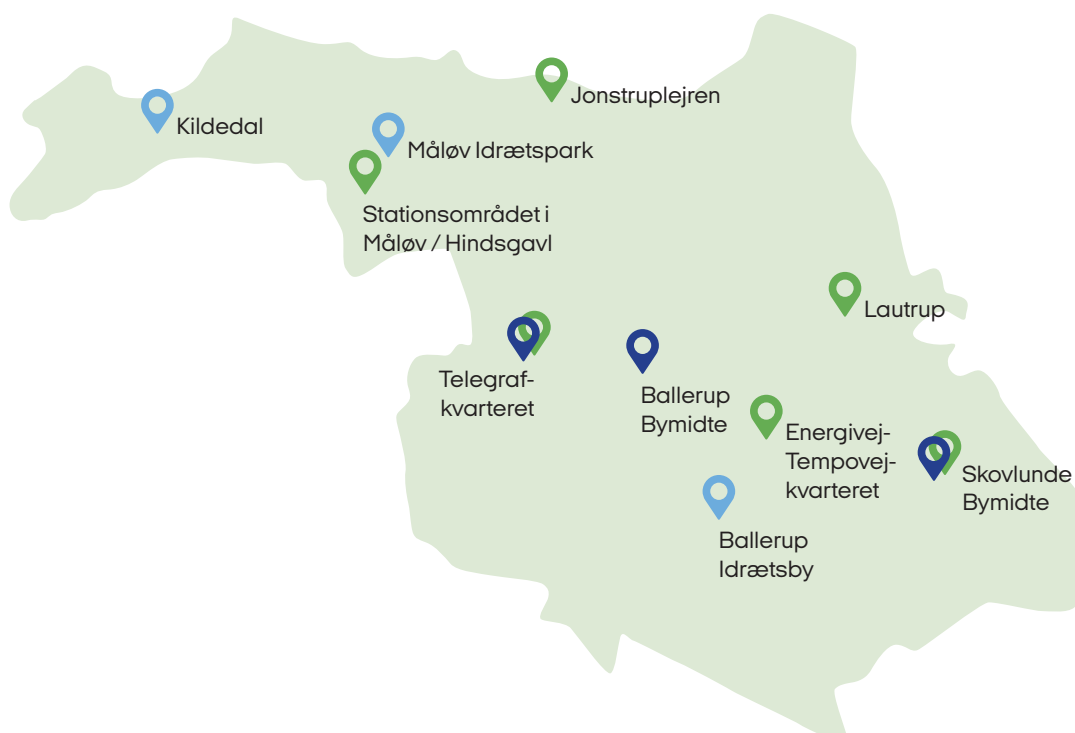
- **Byudviklingsprojekter som afsluttes** er projekter, der allerede er under fysisk udførelse og som afsluttes i planperioden.
- **Byudviklingsprojekter under udvikling** er projekter, som endnu ikke er under fysisk udførelse, men som forventes igangsat i løbet af planperioden.
- **Byudviklingsprojekter, hvor udviklingspotentialet afdækkes**, er projekter, som i planperioden vil blive vurderet ift. bæredygtighedsaspekter inden et byudviklingsprojekt eventuelt igangsættes.

Ud over de nævnte områder, vil der kunne gives mulighed for enkelte byudviklingsprojekter som skaber særlig værdi for kommunen.

Byudviklingsprojekter som afsluttes
 Ballerup Bymidte
 Skovlunde Bymidte, fase I
 Telegrafkvarteret, fase I

Byudviklingsprojekter, udviklingspotentiale afdækkes
 Jonstruplejren
 Telegrafkvarteret, fase II
 Stationsområdet i Måløv / Hindsgavl
 Energivej-Tempovej-kvarteret
 Lautrup
 Skovlunde Bymidte, fase II

Byudviklingsprojekter under udvikling
 Kildedal
 Måløv Idrætspark
 Ballerup Idrætsby



Ballerup Bymidte

Ballerup Bymidte har været under forandring gennem en længere periode ud fra et mål om at understøtte Ballerup som en livlig og attraktiv bymidte.

Den nordlige del af handelsstrøget, Centrumgaden, er blevet renoveret. Den sydlige del står inden for få år også over for en renovering. På Baltorpplænen er der ved at blive opført boligbebyggelse og uddannelsesinstitution. Herefter skal der også anlægges et campus-torv og en park kaldet Klimaparken. Området forventes, at stå færdigt med udgangen af 2025.

Skovlunde Bymidte (fase I-II)

Udviklingen af Skovlunde Bymidte sker med afsæt i en politisk besluttet udviklingsplan. Målet er, at Skovlunde Bymidte over tid skal bindes sammen fra stationen via et handelsstrøg til Skovlunde Kulturhus, så bymidten skaber rammerne for et trygt, levende og mangfoldigt by- og handelsliv. Bygge- og anlægsarbejdet i Skovlunde Center Nord er fortsat i gang. Området forventes at stå færdigt i 2026.

Forudsætningerne for udvikling af Skovlunde Center Syd har ændret sig. Skovlunde Center Nord (Fase 1) vil først blive færdiggjort, før udviklingspotentialer for Skovlunde Center Syd (Fase II) afdækkes og sætter en udvikling i gang her.

Telegrafkvarteret (fase I-II)

Projektet går ud på at forandre et utidssvarende erhvervskvarter til et nyt blandet bykvarter. De første tre byggeretsgivende lokalplaner er vedtaget. Udmøntning af lokalplanerne vil medføre omkring 790 nye boliger samt lidt serviceerhverv. Denne del af projektet hører under Fase I. Ballerup Kommune vil ombygge enten hele eller dele af Telegrafvej til en boligvej. Det betyder lavere hastighed og plads til beplantning, cyklende og gående.

Med revisionen af kommuneplanen skal der tages stilling til områdets videre omdannelse. Denne del af omdannelsen vil ligge i projektets fase II, som har et længere sigte.

Kildedal

Kildedal er Ballerup Kommunes største byudviklingsprojekt og en helt ny by, som over år vil komme til at skyde op omkring Kildedal Station. Byen bliver en blandet by med omkring 2000 boliger, butiks- og kulturliv, offentlig service og 5000 arbejdspladser bl.a. inden for sundhed, life science og tech. Området udvikles med særlig respekt for den omgivende natur. Udviklingen af Kildedal vil fortsætte i den kommende planperiode.

Måløv Idrætspark

Måløv Idrætspark ligger centralt i Måløv. Det er et område, hvor mange mennesker kommer hver dag, enten fordi de passerer igennem, eller fordi de benytter sig af områdets institutions-, forenings- og rekreative tilbud. Med den forventede befolkningstilvækst i Kildedal og Måløv og den deraf forventede efterspørgsel på kultur- og fritidstilbud i nærområdet, har Kommunalbestyrelsen igangsat en dialogproces med det formål at udarbejde en udviklingsplan for Måløv Idrætspark.

Ballerup Idrætsby

Med afsæt i udviklingsplanen for Ballerup Idrætsby skal der igangsættes konkrete initiativer, der udmønter udviklingsplanen.

Udviklingsplanens mål er, at Ballerup Idrætsby skal udgøre en sammenhængende idrætsby med gode muligheder for fællesskaber og socialt samvær. Derudover er målet, at der skal skabes synergi mellem idrætsbyen og Tapeten, som er et kulturhus i den nordøstlige del af Hede-Magleparken-kvarteret.

Jonstruplejren

Området skal omdannes fra et lukket kaserneområde til et nyt boligområde. Kommunalbestyrelsen har vedtaget nogle principper for den kommende planlægning af Jonstruplejren. Rammerne for lokalplanlægningen vil blive revideret i den kommende kommuneplan. Udnyttelsesgraden bliver lavere end i den gældende kommuneplan, og en del af boligerne skal være almene. Den fremtidige bebyggelse og infrastruktur skal tilpasses de landskabelige værdier og naturbeskyttelseshensyn. Udviklingen af Jonstruplejren vil fortsætte i den kommende planperiode.

Stationsområdet i Måløv / Hindsgavl

Det stationsnære område kan udvikles som et led i udviklingen af Måløv Bymidte. Området er sparsomt bebygget og er i kommuneplanen udlagt til fremtidigt boligområde.

Området vil komme med i en prioriteret rækkefølge i kommuneplanen. I den kommende planperiode igangsættes en helhedsplan for området, som skal give et helhedsorienteret og bæredygtigt afsæt til fremtidige lokalplaner på længere sigt.

Energivej-Tempovej-kvarteret

Området kaldes i dag "Ballerup Bilby". Ifølge kommuneplanen er det målet med "bilbyen" at bygge videre på områdets styrkeposition inden for biler. Samtidig er området udlagt til aflastningsområde, hvilket er et område med særligt store udvalgsvarebutikker. Der er flere udfordringer, der kræver en stillingtagen.

Der er behov for at afdække områdets potentiale og fremtidige rolle i kommunen. Dette arbejde vil blive igangsat i planperioden.

Lautrup

Lautrup rummer en af landets største koncentrationer af højteknologiske virksomheder samt gymnasium og uddannelsesinstitutionen DTU. Ud over store domiciler er der en efterspørgsel efter mindre og mere fleksible lejemål, bedre kollektiv trafikbetjening og mere bymæssig fortætning, der tilbyder aktiviteter efter fyraften. Alt sammen for at sikre, at Lautrup forbliver et attraktivt erhvervsområde.

Der er allerede vedtaget en vision for Lautrup. Med afsæt i denne skal der udarbejdes en helhedsplan for områdets udvikling på længere sigt.



Lautrup
En af landets største
koncentrationer af højteknologiske
virksomheder samt gymnasium og
uddannelsesinstitutionen DTU.

Kommuneplanen

Revision af kommuneplanen

Med planstrategien besluttet det hvilke ændringer i kommuneplanen, som Kommunalbestyrelsen har til hensigt at foretage. Strategien følges op af en revision af kommuneplanen, som skal følge planstrategiens revisionsbeslutning.

Vi gennemfører en fuld revision af kommuneplanen. Der gennemføres følgende større ændringer i forbindelse med den kommende kommuneplanrevision:

- Rækkefølgeplan for byudviklingen indføres.
- Resterende byggemulighed på arealer udlagt til bolig- og erhvervsformål afdækkes og der gennemføres en generel opdatering af kommuneplanrammerne.
- Behov for nye arealer til offentlige formål afdækkes med henblik på at kunne opføre nye eller udvide eksisterende dagtilbud, skoler og plejehjem.
- Mulighed for at stille krav til boligstørrelser, samt konsekvenser heraf afdækkes. Herefter skal der tages stilling til, hvorvidt der indføres krav til boligstørrelser ved planlægning for nybyggeri og ombygninger.
- Mulighed for på udvalgte steder at tillade udstykning af mindre grunde til fritliggende enfamiliehuse afdækkes.
- Områder udlagt til erhverv miljøklassificeres med en anbefalet afstand til boligområder.
- Retningslinjer for serviceerhverv, såsom lægehuse, tandklinikker etc. indarbejdes.
- Redegørelse for den strategiske planlægning for bymidterne indarbejdes, inkl. afdækning af behov for nye lokale dagligvarebutikker.
- Grønt Danmarkskort, skovrejsningsområder og bevaringsværdige landskaber opdateres.
- Normer for opholdsarealer ved boligbebyggelser fastsættes. Krav til andelen af grønt indføres i de enkelte kommuneplanrammer.
- Retningslinjer for opsætning af vedvarende energianlæg fastsættes.
- Skybrudsplan opdateres ift. byudviklingsprojekter.
- Parkeringsnormer for offentlige formål, cykler, delemobilitet og dobbeltudnyttelse af parkeringspladser indarbejdes.
- Cykelstinetet indarbejdes med en opdeling af eksisterende trafikstier og rekreative stier samt udpeging af potentielle nye forbindelser.
- Mål og handlinger fra trafikikkerhedsplanen indarbejdes.

Vedtagne planer siden sidst

Kommuneplan 2020 trådte i kraft den 8. juli 2020. Ballerup Kommune har siden - og indtil offentliggørelse af Planstrategi 2023 - vedtaget følgende kommuneplantillæg og lokalplaner:

Kommuneplantillæg

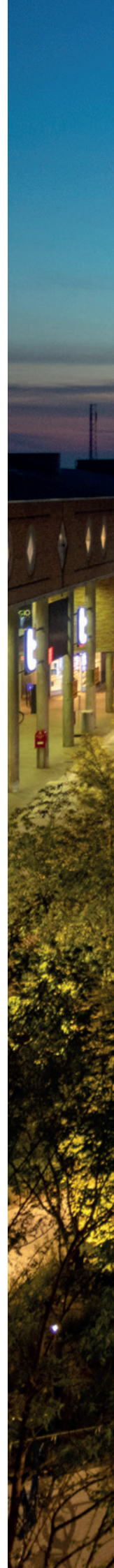
| Plannr. | Navn | Vedtagelsesdato |
|---------|--|-----------------|
| 9.F5 | Haveforeningen Stuvehøjgård | 25-01-2021 |
| 9.F6 | Omegnens Fritidshaver ved Stuvehøj | 25-01-2021 |
| 9.F7 | Haveforeningerne Rønhøjgård, Tjørnebjerg, Højvænge og Hestholm | 25-01-2021 |
| 9.F9 | Haveforeningen Brøndgården | 25-01-2021 |
| 10.F6 | Omegnens Fritidshaver og Harrestrup Andelshaveforening | 25-01-2021 |
| 10.F9 | Haveforeningerne Godthåb og Hanevadsholm | 25-01-2021 |
| 4.B18 | Boligområdet post-grundene på Telegrafvej | 26-04-2021 |
| 4.B19 | Boliger på TEC-grunden | 22-03-2021 |
| 4.C1 | Stationsnært centerområde ved Baltoppen | 21-06-2021 |
| 4.E1 | Erhvervsområde mellem Pederstrup og Baltorpvej | 25-04-2022 |
| 4.B20 | Baltorpbakken NØ | 25-04-2022 |
| 4.B5 | Etageboligbebyggelsen Grantofte | 31-10-2022 |
| 6.E4 | Stationsnært erhvervsområde mellem Ballerup Byvej og Lautrupvang | 18-12-2023 |

Lokalplaner

| Plannr. | Navn | Vedtagelsesdato |
|---------|--|-----------------|
| 168-1 | Tillægslokalplan - Skovlunde Bymidte | 29-09-2020 |
| 178 | Post-grundene på Telegrafvej, Ballerup | 26-04-2021 |
| 196 | Ny bydel på Baltorplænen | 30-06-2021 |
| 181 | Boliger på Baltorpbakken 14 | 25-04-2022 |
| 197 | Dagligvarebutik på Grantoftestræde | 31-10-2022 |
| 200 | Lokalplan for TEC-grunden, Telegrafvej 9 | 19-12-2022 |
| 59.1 | Tillæg til Byplanvedtægt - Lundegården | 29-11-2022 |
| 064.1 | Lokalplan for et område ved Torvevej i Skovlunde | 10-01-2023 |
| 175 | Campusområde ved DTU Ballerup | 17-04-2023 |
| 100.1 | Vandværk i Lautrup | 18-12-2023 |



Planstrategi 2023





Planstrategi

2023

Udkast

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| Indledning | 4 |
| Strategi for byudviklingen | 6 |
| Byudvikling i balance | 7 |
| Grøn, sund og levende kommune | 10 |
| Bæredygtig transport | 12 |
| Her sker byudviklingen | 14 |
| Kommuneplanen | 18 |

Hvad er en planstrategi?

Alle kommunalbestyrelser i Danmark skal vedtage en planstrategi i første halvdel af deres nye valgperiode. I planstrategien fremlægger Kommunalbestyrelsen sin strategi for kommunens fysiske udvikling.

Med planstrategien besluttes det hvilke ændringer i kommuneplanen, som Kommunalbestyrelsen har til hensigt at foretage i en revision af planen.

Strategien følges op af den egentlige revision af kommuneplanen, som skal følge planstrategiens revisionsbeslutning.

Planhierarkiet

Mens planstrategien er en kort og fokuseret politisk strategi, så er kommuneplanen langt mere omfangsrig.

De mål, som fastsættes i planstrategien indarbejdes i kommuneplanen, men kommuneplanen er også et administrationsgrundlag, som både indeholder nationale og lokale interesser i udviklingen.

Kommuneplanen er bindende for kommunens egne planer og sagsbehandling. Blandt andet er kommuneplanen regulerende over for alle nye lokalplaner. Lokalplaner er juridisk bindende over for grundejere.



Forord

Vi oplever stor vækst i vores kommune i disse år, hvor der er gang i mange byggerier og anlægsprojekter. Der er flere gode grunde til, at vi udvikler og bygger nyt og skaber gode rammer for borgere og virksomheder: Vi bliver flere og flere ældre i Ballerup Kommune. Det er godt, at vi holder os friske, raske og at vi lever længere. Men det betyder også, at en større del af vores befolkning er på pension og dermed udenfor arbejdsmarkedet, og der derfor er færre til at betale skat til vores fælles velfærd. Derfor skal vi have flere borgere, der er på arbejdsmarkedet til vores kommune, så vi får en god jævn aldersfordeling og en kommune i god balance. Derfor bygges der i disse år boliger til alle de nye borgere i vores kommune.

De nye byggerier og byområder er også rammen fremtidens by- og hverdagsliv i Ballerup Kommune. Det handler om fællesskaber, kultur, sundhed, arkitektur, natur og miljø. God byudvikling handler også om at skabe attraktive og levende bymiljøer, både når der skal bygges nyt, og når vi fornyer kommunen. Der er sket meget de sidste år, og vi har sat en udvikling i gang, men nu skal vi sætte tempoet ned, så byudviklingen sker i en takt, hvor vi kan følge med. Sådan at vi har en udvikling i balance, og at den sker bæredygtigt, det vil sige både socialt, miljømæssigt og biologisk bæredygtigt. Byudvikling er ikke bare at bygge nye boliger. Vi skal også tage hensyn til eksisterende miljøer, og skabe plads til det grønne, til byliv og til fællesskab.

Planstrategi 2023 sikrer en fortsat gennemførelse af de planlagte projekter, men vi sætter tempoet i byudviklingen ned.

Vi lever i en tid, hvor globale kriser også påvirker os lokalt. Det gælder særligt biodiversitetskrisen og klimakrisen. Derfor har vi vedtaget en ambitiøs klimapolitik og klimahandlingsplan, som også får indvirkning på den måde, som vi planlægger byudviklingen på i fremtiden. Vi er også i gang med en plan for bevaring og udvikling af den meget forskellige natur vi har hele vejen rundt i kommunen. Vi skal bevare og forbedre vores natur, og det godt at vi de sidste år har fået flere områder med såkaldt vild natur (§3 natur).

Jeg vil gerne på Kommunalbestyrelsens vegne takke for de input, som vi har modtaget i forbindelse med udarbejdelsen af planstrategien. De har givet anledning til vigtige politiske drøftelser i Kommunalbestyrelsen. Vi er klar til at fortsætte den gode og konstruktive dialog og samarbejde om en bæredygtig udvikling af vores kommune.

Det er vigtigt, at Ballerup Kommune også i fremtiden er en god og velfungerende kommune at bo, leve og arbejde i. I Planstrategi 2023 kan du læse mere om vores politiske fokus, samt vores prioriteringer for fremtidens Ballerup.

På Kommunalbestyrelsens vegne,
Jesper Würtzen, borgmester



Indledning

Med Planstrategi 2023 sætter Kommunalbestyrelsen den politiske retning for den fysiske udvikling af Ballerup Kommune i de kommende år. Planstrategien er langsigtet, hvilket betyder, at strategiens mål har et 12-årigt sigte. For at sikre strategiens aktualitet, så vedtager Kommunalbestyrelsen en ny planstrategi hvert fjerde år.

Planstrategi 2023 tager afsæt i Kommunalbestyrelsens Vision 2029. Med Planstrategi 2023 kommer der også et særligt fokus på, hvordan fysisk planlægning kan understøtte kommunens nye klimapolitik og -handleplan. Relevante dele af klimahandleplanen er derfor indarbejdet i planstrategien.

Derudover afspejler planstrategien de politikker og strategier, som især har indflydelse på den fysiske planlægning. Der kan således være andre politikker og strategier, som kun har indirekte indflydelse på planstrategien og som derfor ikke er medtaget.

En del af hovedstadsområdet

Ballerup Kommune ligger i hovedstadsområdet og er udover den almindelige lovgivning omkring planlægning, landzoner, naturbeskyttelse mv. også omfattet af Fingerplanen, som er en bekendtgørelse udstedt af den ansvarlige minister.



Den fastlægger de overordnede nationale rammer for den fysiske planlægning for hovedstadsområdet, herunder de grønne kiler, som i høj grad præger kommunen. Den dynamik og de forandringer, der foregår i hovedstadsområdet, har indvirkning på Ballerup Kommune. Det gælder eksempelvis den regionale befolkningsudvikling og flyttemønstre, infrastrukturprojekter, kollektiv trafik mv.

Nye muligheder for mere bæredygtig byudvikling

Planloven er ændret og forventes at blive yderligere ændret inden for klima, natur og grøn omstilling. Lovændringerne kan komme til at betyde, at kommunerne får bedre mulighed for at gennemføre en planlægning, som på flere fronter kan bidrage til at mindske udledningen af CO₂-udledningen og som kan styrke naturkvaliteten i byudviklingen. Disse nye muligheder indgår i Planstrategi 2023.

Læsevejledning

Planstrategien er opdelt i tre dele:

Del 1. Strategi for byudvikling

Beskriver Kommunalbestyrelsens strategi for byudviklingen. Strategien består af tre temaer med tilhørende fokusområder:

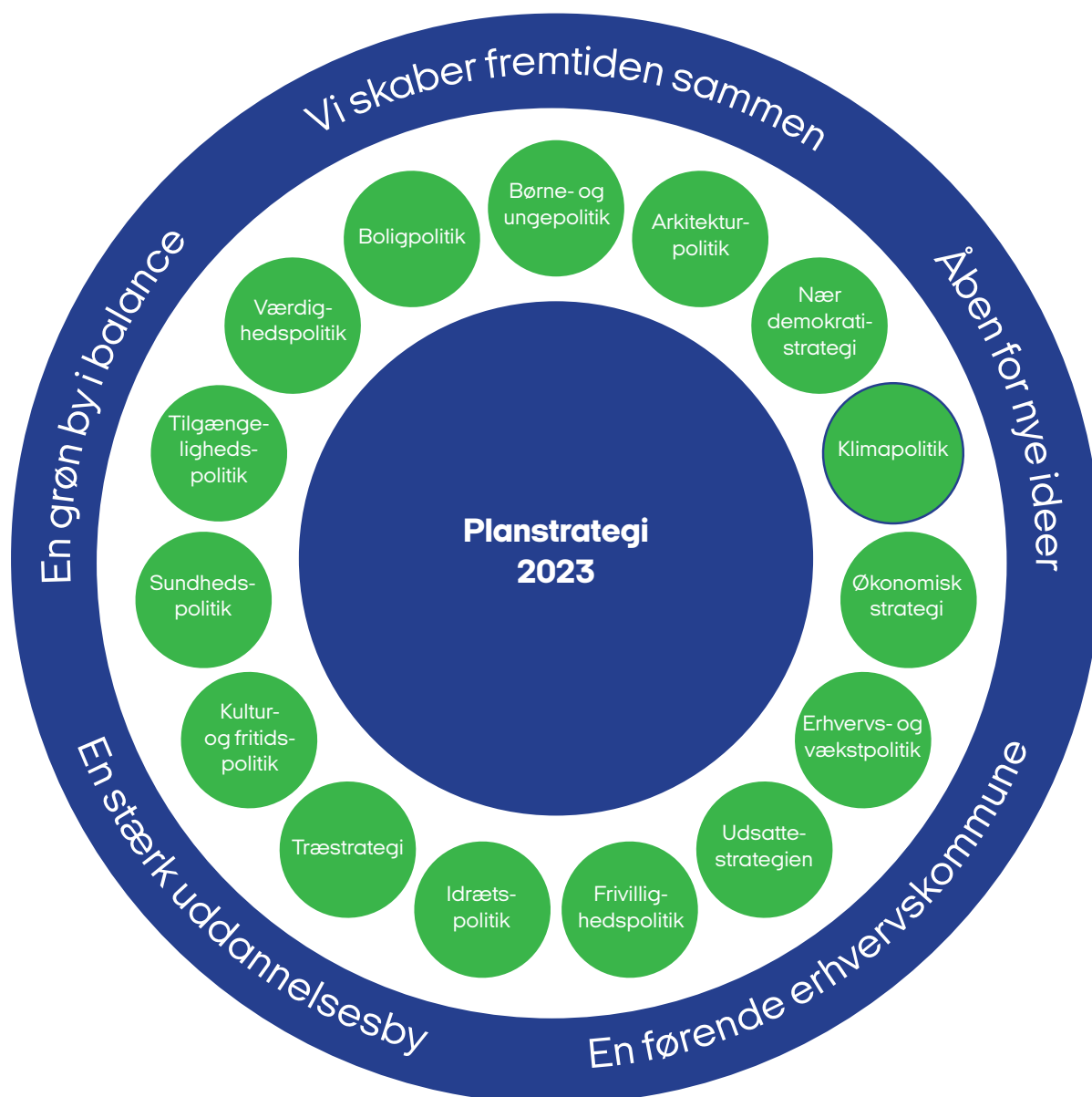
- Byudvikling i balance
- Grøn, sund og levende kommune
- Bæredygtig transport

Del 2. Her sker byudviklingen

Beskriver de geografiske områder i kommunen, hvor vi vil koncentrere byudviklingsindsatsen.

Del 3. Kommuneplanen

Beskriver, hvordan kommuneplanen revideres og redegør for planlægningen siden seneste revision af kommuneplanen.



- Vision 2029
 - Politikker og strategier
- De som vedrør fysisk planlægning*

FN's verdensmål

Planstrategi 2023 knytter sig til FN's verdensmål for bæredygtig udvikling og forankrer de syv udvalgte verdensmål, som Kommunalbestyrelsen har valgt at arbejde fokuseret med.



Strategi for byudviklingen

Overordnede mål for byudviklingen

Vi vil...

... styre byudviklingen strategisk og prioritere fremtidige projekter, så udviklingen sker på en balanceret måde i forhold til økonomi og kapacitet. De projekter, som allerede er besluttet og igangsat, vil blive gennemført.

... udvikle kommunen under hensyntagen til det klimaaftryk, som vi sætter, og den natur som vi påvirker.

... sikre en sammenhængende byudvikling. Byudvikling handler ikke kun om byens fysik, men handler også om sociale netværk, lokal identitet, by- og erhvervsliv, økonomi og lign.

... fremme det gode hverdagsliv for de mennesker, der lever, arbejder og uddanner sig i Ballerup Kommune.

... fremover udvikle kommunen i tættere dialog med borgere, grundejere, bolig-selskaber og investorer.

Vi vil skabe den bæredygtige kommune sammen.

Strategien for kommunens fysiske udvikling i de kommende år konkretiseres med temaerne:

- Byudvikling i balance
- Grøn, sund og levende kommune
- Bæredygtig transport

Byudvikling i balance

Ballerup Kommune forventer i de kommende år en vækst, da flere borgere og virksomheder flytter til kommunen. Særligt befolkningstallet kan komme til at stige markant. Derfor er der stor fokus på byudvikling i kommunen.

Byudvikling handler om mere end at bygge boliger. Det handler kultur- og fritidstilbud samt erhvervsområder udvikles. Vi vil sikre et tværgående samarbejde om byudviklingen, som skal sikre en fælles ambition for, i hvilken retning vi gerne vil udvikle byen. Samtidig vil vi aktivt bruge de erfaringer, vi har gjort os fra den igangværende byudvikling i kommunen.

I de kommende år stiger andelen af ældre borgere. Det betyder, at der skal være flere til at sikre indtægterne.

For at kunne sikre en økonomisk balance i kommunens indtægter og udgifter har en større boligudbygning været i gang i Ballerup Kommune de seneste år. Med den igangværende byudvikling er der kommet flere borgere til, og med den planlagte boligudbygning vil vi blive endnu flere. Størstedelen af den planlagte boligudbygning vil foregå i Kildedal. Derudover foregår der også en større boligudbygning i Telegrafkvarteret og på Baltorplænen i Ballerup.

En befolkningstilgang forventes på længere sigt at være godt for Ballerup Kommunes økonomi. Til gengæld vil vi på den korte bane have stigende serviceudgifter og et behov for flere anlægsinvesteringer til f.eks. flere daginstitutioner. Der skal derfor foretages politiske prioriteringer for at skabe balance mellem byudvikling, den demografiske udvikling og økonomien, herunder afvejninger af, hvor meget byen kan vokse i forhold til børneinstitutioner, skoler, lægepraksisser, trafikale forhold, idrætsfaciliteter, kulturliv og andre fritids- og fællesskabende aktiviteter.

By- og boligmæssig kvalitet øger kommunens attraktivitet som bosætningskommune, når nye borgere i arbejde og børnefamilier skal tiltrækkes.

Stigende befolkningstal



50.039

Indbyggere pr.
1. januar 2023



+5.000

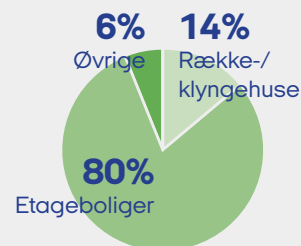
Indbyggere
frem mod 2027



+9.000

Indbyggere
frem mod 2036

5.000 planlagte nye boliger



12 % forventes at blive almene boliger, mens flertallet af de øvrige boliger forventes at blive privat udlejningsbyggeri.

[Tallene er afrundet og behæftet med en vis usikkerhed].

Bolig- og familietyper i dag

I alt ca. 23.000 boliger – og ca. den samme fordeling som i 2013.



Boligtipe

56% Etageboliger
16% Kæde-/rækkehuse
28% Parcelhuse



Ejerformer

34% Ejerboliger
3% Andelsboliger
54% Almene boliger
9% Private udlejningsboliger

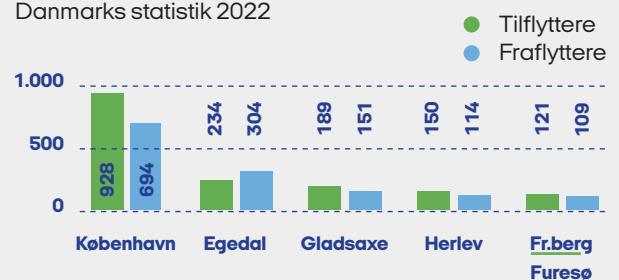


Familietyper

48% Enlige uden børn
8% Enlige med børn
23% Par uden børn
21% Par med børn

Til- og fraflyttere fra andre kommuner

Danmarks statistik 2022



Den planlagte boligudbygning forventes at tiltrække flere børnefamilier. Dermed forventer vi, at der kommer flere børn i både dagtilbud, skoler, BFO og klub. Vi skal sikre tilstrækkelig med institutionspladser mv. og fortsat kunne tilbyde gode rammer for fællesskaber, trivsel, leg og læring.

Med et stigende antal ældre borgere vil der også være behov for at skabe flere ældrevenlige boliger og plejehjem. For mange ældre har det betydning, at det er muligt at flytte til en mindre og/eller en særlig bolig indrettet til ældres behov i lokalområdet. Det giver trivsel og udsætter samtidig behovet for pleje- og omsorgsydelser.

Mange af de nyopførte boligbyggerier er ældreegnede, fordi de ligger nær stationer og bymidter. Derudover har de elevatorer og større badeværelser end tidligere.

En stærk digital infrastruktur er af afgørende betydning for både borgere og virksomheder i en hverdag, hvor kommunikation foregår digitalt. Derfor understøtter vi udviklingen af digital infrastruktur under hensyntagen til påvirkning af omgivelserne.

Ballerup Kommune har en særlig position som en erhvervskommune. På landsplan er Ballerup den kommune, hvor andelen af private arbejdspladser målt pr. indbygger er højest. Samtidig er kommunen også kendetegnet ved mange vellønnede arbejdspladser i det private. Den private beskæftigelse er i høj grad koncentreret inden for tre erhvervs-klynger: IT/Tech, finans/FinTech og life science. Erhvervsvirksomhederne bidrager både til kommunens identitet og kommunens økonomi.

Der skal også fremover være plads til erhvervsudvikling. Derfor er det vigtigt at have for øje, at byudviklingen understøtter, at vi er attraktive over for eksisterende og nye virksomheder. Der er derfor behov for at udvikle vores erhvervsområder, så vi fastholder vores position som en førende erhvervskommune.

Flere børn og unge



1.775

flere skoleelever forventes frem mod 2033



435

flere børn i alderen 0 til 5 år forventes frem mod 2033

Stigning i arbejdspladser

Siden 2018 og frem til 2021 har der været fremgang i antallet af arbejdspladser.



3.403

nye private og offentlige fuldtidsjob

Antallet af ældre borgere stiger frem mod 2033



12,9%

Stigning på 424 borgere over 80 år fra 2023 til 2027

Fokus på ældres trivsel, bl.a. via nye tilgængelige boligformer nye tilgængelige boligformer med socialt fællesskab, der kan udsætte behov for pleje- og omsorgsydelser.

Fokusområder

1. Vi vil sikre en balanceret byudvikling

- Vi indarbejder en rækkefølgeplan i kommuneplanen, som på en dynamisk måde sikrer, at byudviklingen foregår i en prioriteret rækkefølge, som er afstemt med kapaciteten på skoler og dagtilbud og med kommunens budgetlægning.
- Med afsæt i kommunens forventede økonomi i årene fremover udarbejdes en strategi for kommunens ejendomme, der har til formål at understøtte byudviklingen, klimahandleplanen og brugernes/borgernes behov.
- Muligheden for at etablere serviceerhverv, som lægehuse, tandlæger mv. skal indgå i byudviklingen, så der sikres en optimal placering og tilgængelighed for borgerne.

2. Vi vil sikre gode rammer og vilkår for virksomheder og uddannelsesinstitutioner

- I den kommende kommuneplan miljøklassificeres erhvervsområderne. Formålet er at sikre, at virksomhedernes udviklingsmuligheder ikke begrænses af byudviklingen. Samtidig giver det et overblik over, hvor nye virksomheder kan placeres i kommunen.
- Vi vil skabe gode fysiske rammer, som understøtter ungdomslivet nær uddannelsesinstitutionerne og i Ballerup Bymidte.
- Vi vil i den kommende planperiode igangsætte helhedsplanlægning for erhvervs- og uddannelsesområdet Lautrup og for erhvervsområdet Energivej/Tempovej.

3. Vi vil fremme bymæssige og arkitektoniske kvaliteter i det byggede miljø

- Vi udarbejder en ny arkitektur- og byrumspolitik, som sætter politisk retning for kvaliteten i det byggede miljø. Klima, natur og grøn omstilling skal spille en rolle i den kommende politik, som skal udmøntes i planlægningen, i bygge- og anlægsprojekter, og når vi renoverer og vedligeholder.
- Vi stiller krav til bæredygtighed og kvalitet i den kommende ejendomsstrategi, herunder når vi sælger ejendomme til byudvikling og foretager strategiske opkøb af egnede ejendomme til byudvikling for i højere grad selv at kunne styre den fremtidige kvalitet.

4. Vi vil fremme den mangfoldige by og skabe et bredt boligudbud

- Vi gør det lettere at blive boende i eget lokalområde, når borgerne træder ind i en ny livsfase, eller hvis livssituationen ændrer sig. Dette kan samtidig fremme et generationsskifte. Vi vil derfor undersøge ældres boligpræferencer og -behov.
- Ud fra et boligpolitisk synspunkt vil vi gennem helhedsplanlægning og lokalplanlægning tage konkret stilling til, hvilke ejerformer, boligtyper, boligformer og boligstørrelser, der bedst supplerer det nuværende boligudbud i området, herunder også boliger til ældre borgere og borgere med særlige behov.

Grøn, sund og levende kommune

Ballerup er en grøn kommune, hvor de grønne områder er med til at sætte rammerne for et godt og sundt liv. Naturen spiller en vigtig rolle for både vores fysiske og mentale sundhed.

Derfor skal vi sikre, at vi giver plads til, at naturen kan udvikle sig, så der kommer flere dyre- og plantearter i både byen og vores grønne omgivelser.

Klimaforandringerne giver udfordringer, og Ballerup Kommune vil bidrage til at finde nye bæredygtige løsninger.



41%

af kommunens areal består af rekreative områder, landsbrugsareal, skov og øvrig natur

Ballerup Kommune består af flere bydele og lokalområder, som hver især har deres egne identiteter, karaktertræk og værdier. Mange oplever, at deres lokalområde i disse år forandres i takt med at den igangværende byudvikling tager form, og nye flytter til.

Vi bliver flere på den samme plads, og derfor skal vi finde løsninger, der kan deles og bruges klogt og som kan tilpasses nye behov. Men alle bydele skal ikke kunne det hele og det samme.

Bymidterne i Måløv og Skovlunde udgør lokale samlingspunkter for byliv, mens Ballerup Bymidte er hele kommunens centrum for handel og oplevelser. Bymidternes evne til at koncentrere byliv bliver imidlertid stadig mere udfordret, og vi vil derfor fortsat arbejde strategisk med at styrke og tilpasse bymidterne.

Et særligt karaktertræk for Ballerup Kommune er nærheden til grønne omgivelser. Vi har generelt nem adgang til grønne kiler, parker og byrum og det er højt værdsat.

De grønne omgivelser fremmer både vores fysiske og mentale sundhed. Derfor er det målet, at flere borgere benytter det varierede udbud af oplevelser og aktiviteter i grønne omgivelser.

Der skal også i fremtiden være gode levesteder for et rigt plante- og dyreliv. Vi har derfor et stort fokus på at øge naturkvaliteten, så der bliver skabt mere biodiversitet. På kommunale naturområder anvendes blandt andet køer og får som naturplejere, fordi deres afgræsning bidrager til at bevare og udvikle særlige naturtyper.

I byudviklingen skal behovet for at etablere erstatningsnatur så vidt muligt undgås og det er vigtigt at sikre sammenhængende naturforbindelser, fordi det øger muligheden for at dyre- og plantearter kan spredes.

Den særligt beskyttede natur findes både på kommunale og private arealer, og derfor er det et fælles ansvar at tage aktivt del i at passe på vores natur. Det gælder også den natur, som ikke er beskyttet af lovgivningen.

Med klimaforandringerne kommer der tørkeperioder og højere temperaturer og samtidig også kraftige skybrud og perioder med øgede regnvandsmængder. Derfor klimatilpasser vi kommunen gennem regnvandshåndtering. Vi skal skabe skygge, hvor der er behov, og vi skal tilpasse beplantninger, så de bliver hårdføre over for klimaforandringerne.

Vi kommer generelt til i øget grad at skulle udvikle kommunen med tanke på at blive en sundere og mere klimarobust kommune, hvor det grønne er vigtige elementer i løsningen.



8%

af kommunens areal består af beskyttet natur

Fokusområder

5. Vi vil skabe højere naturkvalitet og tilpasse kommunen til klimaforandringerne

- Vi højner naturkvaliteten ved at bevare og fremme beplantning, der understøtter den lokale fauna. Ny kortlægning af beskyttede naturtyper vil blive indarbejdet i Grønt Danmarkskort, der indeholder naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser.
- Vi udarbejder en naturplan for hele kommunen, som skal sikre at naturen udvikles, og at vi får skabt en højere grad af biodiversitet og sammenhængende naturforbindelser
- Vi vil tage højde for klimaforandringerne i den måde, hvorpå vi indretter byen og de grønne områder. Vi vil blandt andet være med til at afsøge muligheder for at etablere flere store regnvandssøer, som samtidig kan skabe rekreativ værdi.
- Når byen fortættes, vil vi have fokus på, at der er plads til beplantning. Flere træer i byen skal blandt andet give skygge, bryde vinden og dermed skabe et bedre mikroklima.

6. Vi vil skabe rammerne for et trygt, aktivt og sundt liv. Alle skal have mulighed for en aktiv hverdag, kunne møde andre og opleve naturen helt tæt på

- Stinettet skal fortsat udbygges og forbedres, og der skal arbejdes med at skabe trygge og tilgængelige adgange til grønne områder, som alle kan bruge.
- Bynaturen skal tættere på, hvor vi bor. Derfor vil vi stille krav til opholdsarealer i nye boligområder. Generelt vil vi stille flere krav om bynatur og gode forhold for beplantning. Gennem formidling vil vi tilskynde til, at flere benytter kommunens parker og bynære rekreative arealer.
- Vi vil i byens udvikling have særligt fokus på at skabe tryghed og tilgængelighed i bymiljøet.

7. Vi vil fremme fællesskaber, kultur- og fritidsliv og lokal identitet

- Når vi udvikler byen og de enkelte kvarterer, vil vi afdække behovet og potentialet for at skabe tilgængelighed for alle, mødesteder og fællesskaber. Vi vil analysere og planlægge for kultur- og fritidstilbud for at sikre, at kapaciteten lever op til fremtidige behov, herunder ældre borgere og borgere med særlige behov, som vigtige målgrupper.
- Offentlige bygninger og byrum, samt arealer skal være mere fleksible, multifunktionelle og tilgængelige, så de lettere kan tilpasses byens dynamik og brugernes behov.
- Inden vi tilføjer noget nyt eller ændrer det eksisterende, skal stedernes nuværende værdier afdækkes.

8. Vi vil styrke bymidternes rolle som samlingspunkt for handel og oplevelser

- Vi vil fortsat have fokus på at tilpasse og styrke bymidterne, så de også fremover koncentrerer bylivet.
- Strategierne for de tre bymidter i Skovlunde, Ballerup og Måløv tilpasses og videreudvikles. Vi gennemfører en analyse af, hvordan vi kan understøtte bymidternes detailhandel. Analysen skal tillige indeholde en vurdering af, hvordan vi samtidig sikrer nem adgang til dagligdagens fornødenheder.

Bæredygtig transport

Transport står for en væsentlig del af vores CO2-udledning. Derfor er det både vigtigt og nødvendigt, at vi ændrer vores transportadfærd. Vi skal være mere bevidste om, hvordan vi transporterer os. For vi er afhængige af at kunne komme frem og tilbage – når vi skal på arbejde, til vores uddannelsessted, i vores fritid.

Men vi skal transportere os på en mere bæredygtig måde. Vi vil finde løsninger, der balancerer mellem vores behov for transport med klima og miljø, så vi i fremtiden træffer nogle mere bæredygtige transportvalg.



31%

af Ballerup Kommunes samlede CO2-udledning stammer fra transport



20%

af borgerne cykler til og fra arbejde eller uddannelse. Det er færre end i de øvrige kommuner i hovedstadsområdet



10%

cykler og 25 pct. går til indkøb, institutionsbesøg, fritidsaktiviteter og besøg hos venner og familie

Vi skal finde den rigtige balance, når vi skal finde løsninger til en mere bæredygtig transport. Trafikken skal glide, og vi skal kunne komme trygt og sikkert frem, men vi har samtidig en vigtig opgave i at reducere CO2-udledningen fra transporten. En væsentlig sidegevinst ved at mindske behovet for biltransport vil være, at behovet for parkeringspladser potentielt kan reduceres. Det kan give mere plads til flere grønne byrum og mere byliv.

Vi vil reducere antal kørte kilometer i bil ved at fremme færdsel til fods eller cykel på de korte distancer. Det kan vi blandt andet gøre ved at forbedre infrastrukturen for cyklister og skabe bedre cykelparkering. Derudover kan trafikikkerheden forbedres, og der skal være mere fokus på den oplevede tryghed, som er vigtige aspekter i forhold til, at flere vælger at gå eller cykle. Disse kan bl.a. forbedres ved at sænke hastigheden for biler – særligt i kommunens boligområder og omkring institutioner, skoler og fritidstilbud.

For mange vil bilen stadig være en nødvendighed for at få hverdagen til at fungere. Det gælder både for kommunens egne borgere og for pendlere. Det er fortsat vigtigt med en god fremkommelighed på det overordnede vejnet, så medarbejdere på de mange arbejdspladser i kommunen kan komme nemt til og fra arbejde uden at belaste vejnettet unødigt.

Ved transport over længere distancer skal brug af kollektiv og grøn transport være med til at fremme en mere klimavenlig adfærd. Med grøn transport menes brug af fossilfri transport, delmobilitet og samkørsel. Udviklingen skal fremmes gennem etablering af intelligent signalstyring og ved sikre gode lademuligheder, herunder fremme opsætning af elladestandere, så flere trafikanter vælger eldrevne køretøjer.

Et opgraderet bussystem, kaldet BRT, kan være en del af svaret på den kollektive og grønne transport. BRT er en forkortelse for Bus Rapid Transit og er et busbaseret transportsystem, hvor bussen har sin egen vejbane med få stop undervejs og dermed kort transporttid. Der arbejdes på en BRT-løsning mellem Ishøj og Lyngby gennem Ballerup Kommune.

Fokusområder

9. Vi vil fremme aktiv transport

- Infrastrukturen for aktive trafikanter skal udvikles, så der skabes bedre trafikal sammenhæng.
- Vi lægger vægt på, at det skal være trygt at færdes til fods og på cykel - særligt i nærmiljøet omkring aktivitetcentre, institutioner, skoler og fritidstilbud. Vi udbygger stinettet og øger trygheden på de eksisterende stier samt undersøger mulighederne for at lave særlige bilfrie zoner eller cykelgader omkring skoler og uddannelsesinstitutioner.
- Vi udarbejder en mobilitetsredegørelse, som skal danne grundlag for fremtidige indsatser, der kan fremme bæredygtige transportvalg.
- Vi vil gå i dialog og indgå i samarbejder med relevante parter om at finde løsninger på trafikale udfordringer med særligt fokus på bedre sammenhængende transport.

10. Vi vil forbedre trafikikkerheden og øge følelsen af tryghed

- Hastigheden på kommunens vejnet skal være i overensstemmelse med områdets anvendelse. Vi vil i dialog med lokalområderne gennemgå vejene for at sikre, at de lever op til den ønskede hastighed for at skabe et mere trygt og sikkert miljø.

11. Vi vil styrke adgangen til den kollektive trafik

- Nettet af attraktive forbindelser mellem bolig- og erhvervsområder, busstoppesteder og stationer skal udbygges, så valget af kollektiv transport til og fra arbejde, uddannelse eller boligen understøttes yderligere.
- Vi vil fortsat deltage aktivt med at skabe forbindelser til den kommende letbane langs Ring 3.

12. Vi vil fremme delemobilitet og eldrevet transport

- Vi undersøger mulighederne for at understøtte samkørselspladser og delemobilitetsløsninger ved uddannelsesinstitutioner, arbejdspladser samt trafikale knudepunkter i kommunen.
- Vi stiller krav om etablering af ladeinfrastruktur samt arbejder for øremærkede parkeringspladser til delebilsordninger i fremtidige lokalplaner.

Her sker byudviklingen

I de kommende 12 år vil byudviklingsindsatsen være koncentreret i 10 større sammenhængende byudviklingsområder. Byudvikling handler om mere end at bygge boliger, også kultur- og fritidstilbud samt erhvervsområder skal udvikles.

De områder i kommunen, hvor der i planperioden gennemføres byudviklingsprojekter, inddeles i følgende tre kategorier:

- **Byudviklingsprojekter som afsluttes** er projekter, der allerede er under fysisk udførelse og som afsluttes i planperioden.
- **Byudviklingsprojekter under udvikling** er projekter, som endnu ikke er under fysisk udførelse, men som forventes igangsat i løbet af planperioden.
- **Byudviklingsprojekter, hvor udviklingspotentialet afdækkes**, er projekter, som i planperioden vil blive undersøgt yderligere, inden projektet kan igangsættes.

Ud over de nævnte områder, vil der kunne gives mulighed for enkelte byudviklingsprojekter som skaber særlig værdi for kommunen.



Ballerup Bymidte

Ballerup Bymidte har været under forandring gennem en længere periode ud fra et mål om at understøtte Ballerup som en livlig og attraktiv bymidte.

Den nordlige del af handelsstrøget, Centrumgaden, er blevet renoveret. Den sydlige del står inden for få år også over for en renovering. På Baltorpplænen er der ved at blive opført boligbebyggelse og uddannelsesinstitution. Herefter skal der også anlægges et campus-torv og en park kaldet "Klimaparken". Området forventes, at stå færdigt med udgangen af 2025.

Skovlunde Bymidte (fase I-II)

Udviklingen af Skovlunde Bymidte sker med afsæt i en politisk besluttet udviklingsplan. Målet er, at Skovlunde Bymidte over tid skal bindes sammen fra stationen via et handelsstrøg til Skovlunde Kulturhus, så bymidten skaber rammerne for et trygt, levende og mangfoldigt by- og handelsliv. Bygge- og anlægsarbejdet i Skovlunde Center Nord er fortsat i gang. Området forventes at stå færdigt i 2026.

Forudsætningerne for udvikling af Skovlunde Center Syd har ændret sig. Skovlunde Center Nord (Fase 1) vil først blive færdiggjort, før udviklingspotentialer for Skovlunde Center Syd (Fase II) afdækkes og sætter en udvikling i gang her.

Telegrafkvarteret (fase I-II)

Projektet går ud på at forandre et utidssvarende erhvervskvarter til et nyt blandet bykvarter. De første tre byggeretsgivende lokalplaner er vedtaget. Udmøntning af lokalplanerne vil medføre omkring 790 nye boliger samt lidt serviceerhverv. Denne del af projektet hører under Fase I. Ballerup Kommune vil ombygge enten hele eller dele af Telegrafvej til en boligvej. Det betyder lavere hastighed og plads til beplantning, cyklende og gående.

Med revisionen af kommuneplanen skal der tages stilling til områdets videre omdannelse. Denne del af omdannelsen vil ligge i projektets fase II, som har et længere sigte.

Kildedal

Kildedal er Ballerup Kommunes største byudviklingsprojekt og en helt ny by, som over år vil komme til at skyde op omkring Kildedal Station. Byen bliver en blandet by med omkring 2000 boliger, butiks- og kulturliv, offentlig service og 5000 arbejdspladser bl.a. inden for sundhed, life science og tech. Området udvikles med særlig respekt for den omgivende natur. Udviklingen af Kildedal vil fortsætte i den kommende planperiode.

Måløv Idrætspark

Måløv Idrætspark ligger centralt i Måløv. Det er et område, hvor mange mennesker kommer hver dag, enten fordi de passerer igennem, eller fordi de benytter sig af områdets institutions-, forenings- og rekreative tilbud. Med den forventede befolkningstilvækst i Kildedal og Måløv og den deraf forventede efterspørgsel på kultur- og fritidstilbud i nærområdet, har Kommunalbestyrelsen igangsat en dialogproces med det formål at udarbejde en udviklingsplan for Måløv Idrætspark.

Ballerup Idrætsby

Med afsæt i udviklingsplanen for Ballerup Idrætsby skal der igangsættes konkrete initiativer, der udmønter udviklingsplanen.

Udviklingsplanens mål er, at Ballerup Idrætsby skal udgøre en sammenhængende idrætsby med gode muligheder for fællesskaber og socialt samvær. Derudover er målet, at der skal skabes synergi mellem idrætsbyen og Tapeten, som er et kulturhus i den nordøstlige del af Hede-Magleparken-kvarteret.

Jonstruplejren

Området skal omdannes fra et lukket kaserneområde til et nyt boligområde. Kommunalbestyrelsen har vedtaget nogle principper for den kommende planlægning af Jonstruplejren. Rammerne for lokalplanlægningen vil blive revideret i den kommende kommuneplan. Udnyttelsesgraden bliver lavere end i den gældende kommuneplan, og en del af boligerne skal være almene. Den fremtidige bebyggelse og infrastruktur skal tilpasses de landskabelige værdier og naturbeskyttelseshensyn. Udviklingen af Jonstruplejren vil fortsætte i den kommende planperiode.

Stationsområdet i Måløv / Hindsgavl

Det stationsnære område kan udvikles som et led i udviklingen af Måløv Bymidte. Området er sparsomt bebygget og er i kommuneplanen udlagt til fremtidigt boligområde.

Området vil komme med i en prioriteret rækkefølge i kommuneplanen. I den kommende planperiode igangsættes en helhedsplan for området som skal give et helhedsorienteret og bæredygtigt afsæt til fremtidige lokalplaner på længere sigt.

Energivej-Tempovej-kvarteret

Området kaldes i dag "Ballerup Bilby". Ifølge kommuneplanen er det målet med "bilbyen" at bygge videre på områdets styrkeposition inden for biler. Samtidig er området udlagt til aflastningsområde, hvilket er et område med særligt store udvalgsvarebutikker. Der er flere udfordringer, der kræver en stillingtagen.

Der er behov for at afdække områdets potentiale og fremtidige rolle i kommunen. Dette arbejde vil blive igangsat i planperioden.

Lautrup

Lautrup rummer en af landets største koncentrationer af højteknologiske virksomheder samt gymnasium og uddannelsesinstitutionen DTU. Ud over store domiciler er der en efterspørgsel efter mindre og mere fleksible lejemål, bedre kollektiv trafikbetjening og mere bymæssig fortætning, der tilbyder aktiviteter efter fyraften. Alt sammen for at sikre, at Lautrup forbliver et attraktivt erhvervsområde.

Der er allerede vedtaget en vision for Lautrup. Med afsæt i denne skal der udarbejdes en helhedsplan for områdets udvikling på længere sigt.

Lautrup
En af landets største
koncentrationer af højteknologiske
virksomheder samt gymnasium og
uddannelsesinstitutionen DTU.



Kommuneplanen

Revision af kommuneplanen

Med planstrategien besluttet det hvilke ændringer i kommuneplanen, som Kommunalbestyrelsen har til hensigt at foretage. Strategien følges op af en revision af kommuneplanen, som skal følge planstrategiens revisionsbeslutning.

Vi gennemfører en fuld revision af kommuneplanen. Der gennemføres følgende større ændringer i forbindelse med den kommende kommuneplanrevision:

- Rækkefølgeplan for byudviklingen indføres.
- Resterende byggemulighed på arealer udlagt til bolig- og erhvervsformål afdækkes og der gennemføres en generel opdatering af kommuneplanrammerne.
- Behov for nye arealer til offentlige formål afdækkes med henblik på at kunne opføre nye eller udvide eksisterende dagtilbud, skoler og plejehjem.
- Mulighed for at stille krav til boligstørrelser, samt konsekvenser heraf afdækkes. Herefter skal der tages stilling til, hvorvidt der indføres krav til boligstørrelser ved planlægning for nybyggeri og ombygninger.
- Mulighed for på udvalgte steder at tillade udstykning af mindre grunde til fritliggende enfamiliehuse afdækkes.
- Områder udlagt til erhverv miljøklassificeres med en anbefalet afstand til boligområder.
- Retningslinjer for serviceerhverv, såsom lægehuse, tandklinikker etc. indarbejdes.
- Redegørelse for den strategiske planlægning for bymidterne indarbejdes, inkl. afdækning af behov for nye lokale dagligvarebutikker.
- Grønt Danmarkskort, skovrejsningsområder og bevaringsværdige landskaber opdateres.
- Normer for opholdsarealer ved boligbebyggelser fastsættes. Krav til andelen af grønt indføres i de enkelte kommuneplanrammer.
- Retningslinjer for opsætning af vedvarende energianlæg fastsættes.
- Skybrudsplan opdateres ift. byudviklingsprojekter.
- Parkeringsnormer for offentlige formål, cykler, dele mobilitet og dobbeltudnyttelse af parkeringspladser indarbejdes.
- Cykelstinet indarbejdes med en opdeling af eksisterende trafikstier og rekreative stier samt udpeging af potentielle nye forbindelser.
- Mål og handlinger fra trafikikkerhedsplanen indarbejdes.

Vedtagne planer siden sidst

Kommuneplan 2020 trådte i kraft den 8. juli 2020. Ballerup Kommune har siden - og indtil offentliggørelse af Planstrategi 2023 - vedtaget følgende kommuneplantillæg og lokalplaner:

Kommuneplantillæg

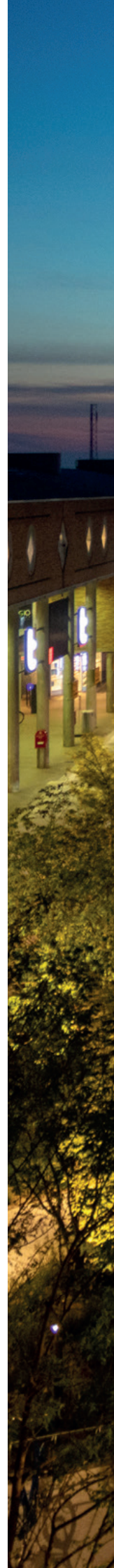
| Plannr. | Navn | Vedtagelsesdato |
|---------|--|-----------------|
| 9.F5 | Haveforeningen Stuvehøjgård | 25-01-2021 |
| 9.F6 | Omegnens Fritidshaver ved Stuvehøj | 25-01-2021 |
| 9.F7 | Haveforeningerne Rønhøjgård, Tjørnebjerg, Højvænge og Hestholm | 25-01-2021 |
| 9.F9 | Haveforeningen Brøndgården | 25-01-2021 |
| 10.F6 | Omegnens Fritidshaver og Harrestrup Andelshaveforening | 25-01-2021 |
| 10.F9 | Haveforeningerne Godthåb og Hanevadsholm | 25-01-2021 |
| 4.B18 | Boligområdet post-grundene på Telegrafvej | 26-04-2021 |
| 4.B19 | Boliger på TEC-grunden | 22-03-2021 |
| 4.C1 | Stationsnært centerområde ved Baltoppen | 21-06-2021 |
| 4.E1 | Erhvervsområde mellem Pederstrup og Baltorpvej | 25-04-2022 |
| 4.B20 | Baltorpbakken NØ | 25-04-2022 |
| 4.B5 | Etageboligbebyggelsen Grantofte | 31-10-2022 |

Lokalplaner

| Plannr. | Navn | Vedtagelsesdato |
|---------|--|-----------------|
| 168-1 | Tillægslokalplan - Skovlunde Bymidte | 29-09-2020 |
| 178 | Post-grundene på Telegrafvej, Ballerup | 26-04-2021 |
| 196 | Ny bydel på Baltorplænen | 30-06-2021 |
| 181 | Boliger på Baltorpbakken 14 | 25-04-2022 |
| 197 | Dagligvarebutik på Grantoftestræde | 31-10-2022 |
| 200 | Lokalplan for TEC-grunden, Telegrafvej 9 | 19-12-2022 |
| 59.1 | Tillæg til Byplanvedtægt - Lundegården | 29-11-2022 |
| 064.1 | Lokalplan for et område ved Torvevej i Skovlunde | 10-01-2023 |
| 175 | Campusområde ved DTU Ballerup | 17-04-2023 |



Planstrategi 2023



A smiling woman with dark hair tied back, wearing a blue long-sleeved jacket and a blue scarf, is working in a factory. She is holding a metal handle of a piece of machinery. The background is a blurred industrial setting with yellow and blue lights. Other people in blue work clothes are visible in the foreground, out of focus.

Udbudsgrundlag A24

Opstartsmøde 11. april 2024

Beslutning om udbud A24

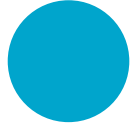
Jeres kommune eller region har buskørsel som skal med i Movias udbud A24, da de nuværende kontrakter udløber. I skal derfor træffe en række beslutninger, som giver Movia mandat til at udbyde jeres kørsel.

I dette dokument gennemgås Movias udbud A24 på overordnet niveau. Til dokumentet hører en række bilag, som beskriver de tekniske detaljer indgående.

I det følgende materiale finder du:

- Hvad er et A-udbud
- Tidsplan
- Buslinjer, der skal i udbud
- Grøn omstilling og miljøkrav
- Anbefalinger til buslængde
- Anbefalinger til kontraktlængde
- Regler for reklamer
- Orientering om standardisering
- Oversigt over bilag





Hvad er et A-udbud og hvad skal I som ejere beslutte?

Movia planlægger og udbyder kollektiv bustrafik for 45 kommuner og 2 regioner. De ca. 450 buslinjer drives af en række forskellige operatører gennem kontrakter som Movia hidtil har været udbudt omtrent hvert 12. år.

I A24 er kontraktlængderne på op til 14 år, kørslen starter i 2026/2027. Med udbuddet træffer I således beslutninger som har betydning for busdriften frem til 2041.

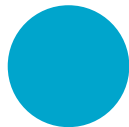
Kontrakterne sætter rammer for hvor meget der kan justeres på driftsomfanget – særligt for antallet af driftsbusser (se side 8). Hvis I planlægger større ændringer af jeres kørsel, kan disse beslutninger med fordel træffes samtidig med et udbud.

Udover driftsomfanget, beder vi jer træffe beslutning om:

- Buslængde
- Miljøkrav (diesel, el)
- Positiv vægtning af livcyklusanalyse
- Kontraktlængde
- Reklamer på/i bussen

For at opnå bedst mulige priser, er jeres buslinjer grupperet i udbudsenheder. Der skal opnås enighed blandt ejere i de enkelte enheder.





Når I har kørsel i udbud

Langsigtet planlægning giver god driftsøkonomi. Ved kontraktskift er kommuner og regioner ikke bundet af rammerne for justeringsmuligheder i de gældende kontrakter.

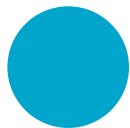
I kan med stor fordel foretage større ændringer af jeres buskørsel i forbindelse med udbud:

1. Kørslen konkurrenceudsættes på ny. Ved udbud af kørsel får vi skarpe priser, når den udbudte kørsel matcher den faktisk udførte og hvis kørselsomfanget under udbudsprocessen holdes i ro.
2. I er ikke bundet af rammerne i den gamle kontrakt. I risikerer derfor ikke at skulle betale en kompensation til operatørerne, som følge af driftsændringer der overstiger rammerne herfor.

Efter indgåelse af kontrakten, er vi/I igen inden i den faste gænge med de justeringsmuligheder som der er i kontrakterne.

Kommuner og regioner opnår bedst driftsøkonomi hvis driften holdes inden for kontraktens rammer i løbetiden.





Hvornår skal I træffe en beslutning?

I skal senest den 31. oktober 2024 – samtidig med trafikbestilling 2025 – have truffet en beslutning som giver Movia mandat til at udbyde jeres kørsel.

Forberedelse af udbud

| | |
|-----------------------------|---|
| April 2024 | Opstartsmøde |
| April – Oktober 2024 | Dialog mellem kommuner, regioner og Movia |
| Senest 20. juni 2024 | Administrativ afklaring af ønsker for ejere med linjer i samme udbudsenhed |
| August-oktober 2024 | Tilpasning af udbudsmateriale |
| Senest 31. okt. 2024 | Besluttet udbudsgrundlag |
| November 2024 | Markedsdialog med tilbudsgivere |
| December 2024 | Orientering om udbud til kommuner og regioner |

Gennemførelse af udbud

| | |
|-----------------------|--|
| Januar – juni 2025 | Gennemførelse af udbud med forhandling |
| August 2025 | Tildeling af kontrakter samt orientering til kommuner og regioner om økonomisk resultat |
| September 2025 | Kontraktindgåelse |
| Okt. 2026 – juni 2027 | Driftsstart |





Linjer der skal udbydes med A24

| Enhed | Linjer | Ejere | Timer | Driftsbusser | Movias anbefaling miljøstandard | Movias anbefaling Kontraktlængde |
|-------|---|--|--------|--------------|---------------------------------|----------------------------------|
| A | 310R, 320R, 390R, 311, 312, 314 | Region Hovedstaden, Egedal, Frederikssund | 78.000 | 18 | Emissionsfri | 14 år |
| B | 330R, 353, 354, 365R, 370R, 374, 375R | Region Hovedstaden, Allerød, Fredensborg, Helsingør, Hørsholm, Rudersdal | 86.000 | 24 | Emissionsfri | 14 år |
| C | 321, 322, 323, 325, 326, 327 | Frederikssund, Halsnæs, Hillerød | 32.000 | 9 | Emissionsfri | 9(+2) år |
| D | 400S, 40E | Region Hovedstaden | 90.000 | 29 | Emissionsfri | 14 år BRT? |
| E | 179, 182, 183, 191, 193, 195, 196, 197, 198, 199, 388 | Fredensborg, Gentofte, Gladsaxe, Helsingør, Hørsholm, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal | 75.000 | 19 | Emissionsfri | 14 år |
| F | 143, 144, 151, 152, 155, 158, 163, 165, 167, 168, 217 | Albertslund, Ballerup, Egedal, Frederikssund, Furesø, Gladsaxe, Herlev, Roskilde, Vallensbæk | 92.000 | 24 | Emissionsfri | 14 år |
| G* | 465, 466, 468 | Køge, Ringsted | 3.600 | 4 | Fossil | 2 år |
| H* | 240, 260R, 460R, 680 | Region Sjælland | 58.000 | 15 | Emissionsfri | 14 år |

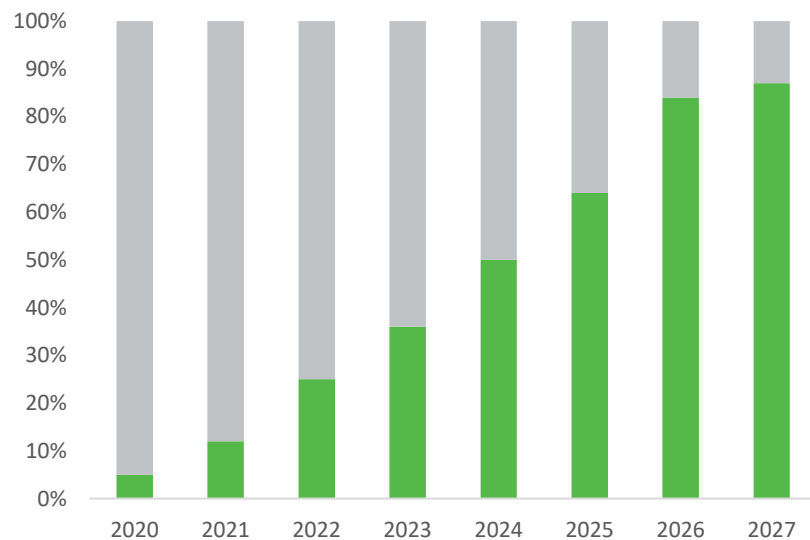
*For enhed G og H gælder at endelige kvalitetsmålinger først opgøres sommeren 2024, hvor det vides om enhederne skal udbydes eller ej



Grøn omstilling

Omstillingen til emissionsfri drift (elbusser) er i fuld gang. I Movias forrige udbud A23 og A23X, var der krav om emissionsfrihed for 211 ud af 215 udbudte driftsbusser, og andelen af elbusser i Movia øges hastigt. Se figur.

Emissionsfri andel af busflåden i Movia



På de følgende sider kan du læse mere om:

- Særlige vilkår ved emissionsfri kontrakter
- Tilvalgs mulighed ved emissionsfri drift



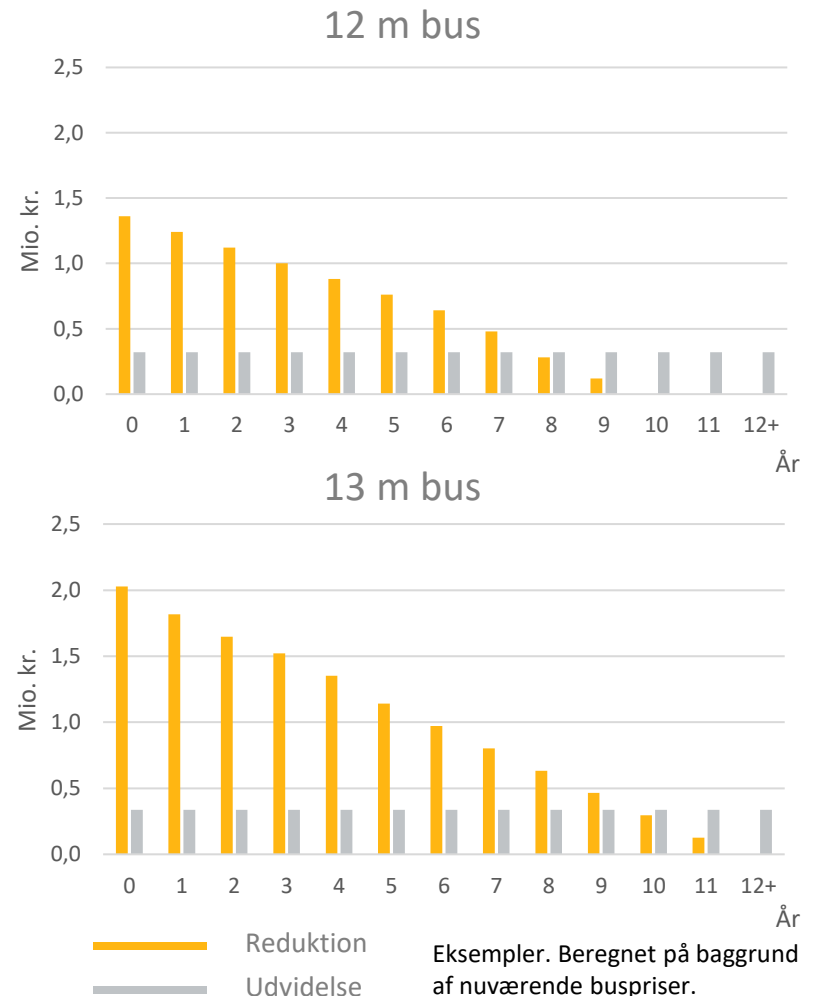


Emissionsfri kontrakter – særlige vilkår

En elbus koster omtrent det dobbelte af en dieselbus, men det opvejes af lavere driftsudgifter. Således vil intensiv busdrift typisk blive billigere med elbusser, mens lavintensiv kørsel, eksempelvis skolebusser, typisk vil blive dyrere.

For at sikre, at overgangen til emissionsfri drift bliver holdt på et økonomisk bæredygtigt niveau, udbyder Movia emissionsfri drift med en række særlige betingelser:

- Kompensation til operatør ved ændringer i antallet af elbusser i kontrakten. Se figur.
- Kommuner og regioner bærer ansvaret for ændringer i den nuværende ordning, hvor operatørerne frem til 2030 betaler en særlig lav elafgift. Ophører denne ordning, skal operatøren kompenseres tilsvarende.
- Driftsfleksibilitet. Bussernes batterikapacitet dimensioneres efter den udbudte kørsel. Der kan i begrænset omfang ændres i bussers linjeføring (længde) og daglige antal kørte kilometer uden at betale for ekstra busser.



Læs mere om miljøkrav og Movias anbefalinger i bilag 1

444 of 617



Tilvalgsmulighed ved emissionsfri drift

Hvis der ønskes emissionsfri drift, skal kommuner og regioner forholde sig til tilvalg om **Viden om bussernes klima- og miljøpåvirkninger:**

Movia har i dag begrænset viden om den samlede miljøpåvirkning og CO₂-udledning for busserne set fra vugge-til-grav. Med en livscyklusanalyse (LCA) vil Movia opnå yderligere kendskab til den samlede miljøpåvirkning. Derigennem vil operatørerne tilskyndes til at vælge busløsninger som er mere bæredygtige i et vugge-til-grav-perspektiv.

Tilbud fra operatører som byder med LCA kan tillægges en værdi på 5.000 kr. pr. driftsbus pr. år, når tilbuddene evalueres. På den måde tilskyndes operatørerne til at udføre en LCA, men det er ikke en forudsætning for at vinde udbuddet.

I tabellen til højre fremgår de maksimale merudgifter forbundet med tilvalgsmuligheden opgjort pr. enhed.

Se Movias anbefalinger på næste side.

| Enhed | Linjer | Ejere | Maksimal merpris for LCA [kr. pr. år] |
|-------|---|--|---------------------------------------|
| A | 310R, 320R, 390R, 311, 312, 314 | Region Hovedstaden, Egedal, Frederikssund | 90.000 |
| B | 330R, 353, 354, 365R, 370R, 374, 375R | Region Hovedstaden, Allerød, Fredensborg, Helsingør, Hørsholm, Rudersdal | 120.000 |
| C | 321, 322, 323, 325, 326, 327 | Frederikssund, Halsnæs, Hillerød | 45.000 |
| D | 400S, 40E | Region Hovedstaden | 145.000 |
| E | 179, 182, 183, 191, 193, 195, 196, 197, 198, 199, 388 | Fredensborg, Gentofte, Gladsaxe, Helsingør, Hørsholm, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal | 95.000 |
| F | 143, 144, 151, 152, 155, 158, 163, 165, 167, 168, 217 | Albertslund, Ballerup, Egedal, Frederikssund, Furesø, Gladsaxe, Herlev, Roskilde, Vallensbæk | 120.000 |
| G | 465, 466, 468 | Køge, Ringsted | Ej mulig |
| H | 240, 260R, 460R, 680 | Region Sjælland | 75.000 |



Tilvalgsmulighed – Movias anbefalinger

Klima- og miljøpåvirkninger (LCA):

Movia anbefaler tilvalg af viden om bussernes klima- og miljøpåvirkninger i form af en Livscyklusanalyse (LCA). En LCA vil øge transparens om miljøpåvirkninger og muligheden for genanvendelse af komponenter og materialer i elbusser. Denne information er efterspurgt af ejere. Derudover vil det fremme bæredygtig busløsning i et vugge-til-grav perspektiv.

Tilvalget består i en tillagt merværdi ved tilbudsevaluering. Der stilles ikke krav om LCA. Således kan operatører tilskyndes til at byde med LCA, men man kan som ejer ikke være sikker på, at det vil indgå i det vindende bud.

Læs mere om tilvalgsmuligheden og Movias anbefalinger i bilag 2





Buslængder

Hvilken buslængde skal driften udføres med? Beslutningen skal træffes på baggrund af det kendte eller forventede antal passagerer på linjen. Ønsker I som kommune eller region en anden buslængde, end den nuværende, udfører Movia en prøvekørsel for at efterprøve fremkommeligheden.

I tabellen til højre fremgår Movias anbefaling af buslængder.

Vær opmærksom på, at buslængder ikke kan ændres i kontraktperioden.

Læs mere om buslængde og Movias anbefalinger i bilag 3

| Enhed | Linjer | Ejere | Buslængde |
|-------|---|--|----------------|
| A | 310R, 320R, 390R, 311, 312, 314 | Region Hovedstaden, Egedal, Frederikssund | 12 m |
| B | 330R, 353, 354, 365R, 370R, 374, 375R | Region Hovedstaden, Allerød, Fredensborg, Helsingør, Hørsholm, Rudersdal | 12 m |
| C | 321, 322, 323, 325, 326, 327 | Frederikssund, Halsnæs, Hillerød | 12 m |
| D | 400S, 40E | Region Hovedstaden | 13 m |
| E | 179, 182, 183, 191, 193, 195, 196, 197, 198, 199, 388 | Fredensborg, Gentofte, Gladsaxe, Helsingør, Hørsholm, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal | 12 m |
| F | 143, 144, 151, 152, 155, 158, 163, 165, 167, 168, 217 | Albertslund, Ballerup, Egedal, Frederikssund, Furesø, Gladsaxe, Herlev, Roskilde, Vallensbæk | 12 m |
| G | 465, 466, 468 | Køge, Ringsted | Minibus / 12 m |
| H | 240, 260R, 460R, 680 | Region Sjælland | 12 m |



Buslængder, fortsat

Hvilken buslængde skal driften udføres med? Beslutningen skal træffes på baggrund af det kendte eller forventede antal passagerer på linjen. Ønsker I som kommune eller region en anden buslængde, end den nuværende, udfører Movia en prøvekørsel for at efterprøve fremkommeligheden.

I tabellen til højre fremgår Movias anbefaling af buslængder.

Vær opmærksom på, at buslængder ikke kan ændres i kontraktperioden.

Markerede linjer køres i dag helt eller delvist med 8 eller 10 m busser

Læs mere om buslængde og Movias anbefalinger i bilag 3

| Enhed | Linjer | Ejere | Buslængde |
|-------|---|---|-------------------|
| A | 310R, 320R, 390R, 311, 312, 314 | Region Hovedstaden, Egedal, Frederikssund | 12 m |
| B | 330R, 353, 354, 365R, 370R, 374, 375R | Region Hovedstaden, Allerød, Fredensborg, Helsingør, Hørsholm, Rudersdal | 12 m |
| C | 321, 322, 323, 325, 326, 327 | Frederikssund, Halsnæs, Hillerød | 12 m |
| D | 400S, 40E | Region Hovedstaden | 13 m |
| E | 179, 182, 183, 191, 193, 195, 196, 197, 198, 199, 388 | Fredensborg, Gentofte, Gladsaxe, Helsingør, Hørsholm, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal | 12 m |
| F | 143, 144, 151, 152, 155, 158, 163, 165, 167, 168, 217 | Albertslund, Ballerup, Egedal, Frederikssund, Furesø, Gladsaxe, Herlev, Roskilde, Vallensbæk | 12 m |
| G | 465, 466, 468 | Køge, Ringsted | Minibus / 12 m |
| H | 240, 260R, 460R, 680 | Region Sjælland | 12 m |

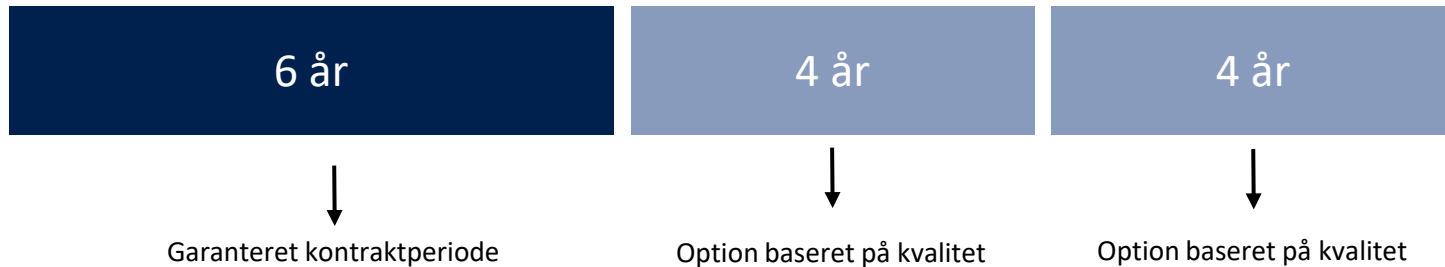


Kontraktlængde

Traditionelt har Movia udbudt busdriften i kontrakter på op til 12 år, hvoraf de sidste 6 år har været sammensat af optionsperioder, som operatørerne har opnået ret til baseret på kvalitetsmålinger.

Siden 2017, hvor Movia har udbudt kørsel med krav om emissionsfrihed, har der været udbudt kontrakter med en længere garanteret periode (10 år), og færre optionsperioder, for at sikre operatørerne større sikkerhed i afskrivningen af elbusserne, som er dyre i indkøb.

På baggrund af de opnåede erfaringer, og den normalisering der har været af drift med elbusser, har Movia forkortet den garanterede kontraktperiode til 6 år med 2 optionsperioder á 4 år, som operatøren kan opnå ret til, hvis der leveres tilfredsstillende kvalitet. Det vil medføre, at kontrakter i A24 kan blive op til 14 år:



Måtte kommuner og regioner ønske kontrakter med krav om dieselbusser, anbefaler Movia en kortere kontraktlængde.



Regler for reklamer

Det er som udgangspunkt busoperatørerne, der råder over reklamepladser, både udvendigt og indvendigt i bussen. Indtægten fra reklamer er indarbejdet i tilbudsprisen og busdriften bliver derfor billigere.

Det er kommuner og regioner, der beslutter om man vil fastholde denne mulighed. Et eventuelt fravalg vil gælde for alle reklameformer i hele kontraktperioden.

Movia anbefaler en fastholdelse af, at retten til salg af reklamer ligger hos operatøren.

I løbet af kontraktperioden, vil det være muligt at betale for tilbagekøb af reklamepladsen fra operatøren. Prisen for dette tilbagekøb afhænger af, hvor driften udføres, men ligger mellem 7.500 til 25.000 kr. pr. bus pr. år ekskl. moms.



Orientering om standardisering af busmateriel

Movias bestyrelse har i efteråret 2022 besluttet nye standardkrav til bussernes indvendige og udvendige indretning og udseende.

Standardiseringen medfører, at:

- Det bliver nemmere at anvende samme bus på flere linjer. Det giver en større fleksibilitet og mulighed for at anvende busser andetsteds.
- Antallet af reservebusser bliver reduceret, hvilket giver lavere priser ved udbud.

De nye standardkrav medfører:

Udvendigt:

- Ingen udvendig farvemarkeringer på bushjørner (fx. rød for A-bus).

Indvendigt:

- Aircondition
- Digitale trafikinformationsskærme
- Elektriske kørestolsramper (Se næste side)
- Operatøret tælleudstyr



Elektriske ramper og tilgængelighed

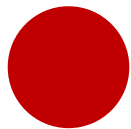
Alle Movias busser er udstyret med en rampe til kørestolsbrugere. Hidtil har ramperne være betjent manuelt. Det betyder, at man som passager i kørestol skal have ledsaget hjælp til at folde rampen ud, chaufføren må ikke hjælpe.

Fra udbud A21 er der blevet stillet krav om elektriske ramper. Rampen kan betjenes af en kørestolsbruger uden ledsager, hvilket forbedrer tilgængeligheden – også for andre brugere, eksempelvis passagerer med barnevogne.

For at opnå den fulde tilgængelighedsgevinst af elektrisk betjente ramper, skal kantstenshøjden ved stoppestedet være tilstrækkelig høj (almindelig kantstenshøjde på 7 cm er tilstrækkelig). For stoppesteder uden kantsten vil elektriske ramper give samme tilgængelighed som de traditionelle manuelt betjente ramper.

Læs mere om standardisering af busmateriel i bilag 4





Tekniske bilag til udbudsgrundlag A23

For uddybning af miljø, buslængde og tilgængelighed ved elektriske ramper henvises til følgende bilag:

Bilag 1: Miljøkrav og tilvalg

Bilag 2: Tilvalgsmuligheder

Bilag 3: Buslængde

Bilag 4: Elektriske ramper og tilgængelighed



Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3

2500 Valby
Att.: Kirsten Jensen

Dato
5. august 2024

Sagsnr.

BY OG LANDSKAB

Til Movias bestyrelse

Ønske om fælles regler for reklamer for pengespil

I forbindelse med Movias udbud A24, er der en række beslutninger vi som ejere skal træffe, herunder regler for reklamer i bussen. Movia anbefaler, at retten til salg af reklamer fortsat ligger hos operatøren.

Movias anbefaling vedrørende reklamer har været debatteret blandt ejerne i løbet af udbudsprocessen. Flere har udtrykt bekymring og ærgrelse over, at vores borgere/bus kunderne fortsat skal udsættes for reklamer for pengespil i den kollektive trafik. Især når vi kender de skadelige virkninger af spilafhængighed.

Det er muligt for os at fravælge operatørens ret til salg af reklamer. Det vil i så fald gælde alle reklamer. Da indtægten fra reklamer er indregnet i tilbudsprisen, vil et fravalg af reklamer betyde dyrere busdrift for ejerne.

Samtidig kan man diskutere, om vi ved et fravalg af reklamer i bussen, opnår den ønskede effekt. Reklamer for pengespil findes ikke kun på busser, men også i læskærme eller på stationerne. Her vil reklamerne fortsat være at finde.

Vi ved, at Movia har henvendt sig ad flere omgange hos skatteministeren med en opfordring, om ensartede regler. Senest i august 2023. Vi kan dog konstatere, at der fortsat ikke eksisterer et fælles regelsæt for reklamer i det offentlige rum.

Vi vil derfor opfordre Movias bestyrelse til at presse yderligere på for, at der i lovgivningen fastsættes ensartede og fælles regler for reklamer for pengespil i hele det offentlige rum.

På vegne af følgende medunderskrivende kommuner:

Venlig hilsen

Postadresse:
Torvet 2
3600 Frederikssund

Besøgsadresse:
Kongensgade 18
3550 Slangerup

Telefon 47 35 10 00

www.frederikssund.dk

CVR-nr.: 29 18 91 29

Bank 4319-3430270303

Telefontid:

Mandag 09.00 - 12.00
Tirsdag lukket
Onsdag 09.00 - 12.00
Torsdag 09.00 - 12.00
Fredag 09.00 - 12.00

Se øvrige åbningstider
på www.frederikssund.dk

Notat



Dokumentnummer
1806650

Dato
22 03 2024

Sagsbehandler
PPB

Direkte
+45 36 13 16 16

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Bilag til udbudsgrundlag A24

Bilag 1: Miljø

Movia stiller krav til bussernes miljøydelse og ikke til specifikke tekniske løsninger. Der sondres mellem tre miljøydelsesniveauer: Fossil drift, fossilfrihed og emissionsfrihed. Frem for at stille krav til elbusser, stiller Movia krav til emissionsfrihed. Dette indebærer, at operatørerne kan tilbyde den tekniske løsning til emissionsfri drift, som giver operatøren de bedste forudsætninger for at give det mest fordelagtige tilbud. Dermed bliver det f.eks. muligt for operatøren at vælge mellem at tilbyde elbusser og brintbusser.

Movias ejere har med Mobilitetsplan 2020 besluttet at al rutekørsel i 2030 skal være fossilfri, og at mindst halvdelen af alle busser skal være elbusser (emissionsfri drift). De seneste udbud har vist, at det er billigere at omstille til emissionsfri drift end til fossilfri drift. Movia anbefaler derfor, at Mobilitetsplanens miljømål skal opnås ved at stille krav om emissionsfri drift (elbusser eller brintbusser) og ikke fossilfri drift.

Med udkastet til Mobilitetsplan 2024 foreslår Movia, at alle nye busser som udgangspunkt bliver udbudt med krav om elbusser (emissionsfri drift).

1.1 Fossil drift

Fossile busser anvender almindelig diesel (diesel B7) eller naturgas. Ved de seneste udbud har kommuner og regioner overvejende valgt emissionsfrihed (elbusser eller brintbusser), hvilket har medført et stort fald i andelen af busser på fossil drift. Når A23 har driftsstart i perioden fra december 2025 til februar 2026, kommer andelen af busser med fossil drift ned på ca. 26 pct.

I nogle tilfælde anbefaler Movia, at busdriften udbydes med krav om fossil drift. Det er tilfældet, hvis Movia og trafikejerne ønsker at omstilling til emissionsfri drift koordineres med udbud af anden busdrift i samme geografiske område. Det giver mulighed for at få et tilstrækkeligt volumen til, at emissionsfri drift bliver lønsom. Busdriften udbydes her med en kort kontraktperiode. Hvis kontrakten fortsætter efter 2030, giver kontrakten mulighed for tilkøb af fossilfrihed, så det er muligt at indfri Movias mål om, at alle busser er fossilfri.

1.2 Fossilfrihed

Fossilfrihed betyder, at operatørerne ikke bruger fossile brændstoffer i afvikling af busdriften, og at driften gennemføres uden nettoudledning af drivhusgasser (CO₂). Movia anlægger i forhold til biobrændstoffer den betragtning, at CO₂-udledningen fra selve forbrændingen i bussen er nul, idet der ved forbrænding kun udskilles den CO₂, som afgrøden under sin vækst har optaget fra atmosfæren via fotosyntese. Fossilfri busdrift kan f.eks. afvikles med busser, som anvender biogas, biodiesel eller HVO-biodiesel. Movia har ved seneste udbud ikke anbefalet fossilfri drift, da priserne for kørsel med elbusser med de rammebetingelser Movia udbyder for hhv. fossilfri og emissionsfri drift ligger på niveau med eller lavere end fossilfri drift.

Movia stiller krav til at biobrændstoffer skal indfri de bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer, som fremgår af Energistyrelsens Bekendtgørelse om CO₂e-fortrængningskrav og bæredygtighed m.v.

1.3 Emissionsfrihed

Emissionsfrihed betyder, at der ingen udledning er af CO₂ og lokal luftforurening (NO_x og partikler) fra busens motor. Emissionsfri drift kan afvikles med elbusser eller brintbusser. Operatørerne foretrækker depotpladte elbusser som emissionsfri løsning. Elbusser og brintbusser opfylder kravene til både fossilfrihed og emissionsfrihed.

1.4 Miljøpåvirkninger

Anvendelse af busser medfører en række miljøpåvirkninger. Der kan sondres mellem klimapåvirkninger (udledning af drivhusgasser), udledning af lokal luftforurening og udledning af støj. Når Movia taler om miljøpåvirkningerne fra busdriften, anlægger vi normalt en tank-til-hjul betragtning, dvs. at vi alene ser på miljøpåvirkningerne fra selve brugen af bussen. Movia beregner dog også udledning af CO₂ fra produktion og transport af drivmidlet. Dette betegnes som kilde-til-hjul.

Nedenstående figur sammenfatter bussernes miljø- og klimamæssige belastning fordelt på funktionskrav:

| | Fossil | Fossilfri | Emissionsfri |
|---|--------|-----------|--------------|
| Reducerer lokal forurening (NO _x og partikler) | Gul | Gul | Grøn |
| Reducerer klimapåvirkninger (CO ₂) | Rød | Grøn | Grøn |
| Reducerer støj | Rød | Rød | Grøn |

Note: **Rød** = ingen reduktion i forhold til konventionelle busser. **Gul** = Reduktion i forhold til ældre konventionelle busser. **Grøn** = Ingen udledning. Baseret på tank-til-hjul-betragtning.

1.5 Udledning af CO₂

1.5.1 Fossilfrihed og emissionsfrihed

Ved at stille krav om fossilfrihed eller emissionsfrihed sikres det, at der ikke finder en nettoudledning af CO₂ sted fra selve busdriften. For en dieselbus finder ca. 95 % af den samlede CO₂-udledning gennem bussens livscyklus sted fra brug af brændstof i bussen. Den primære kilde til udledning af drivhusgasser sker i form af CO₂ ved forbrænding af diesel. Der finder dog også en betydelig udledning af drivhusgasser fra produktion og transport af diesel. Kilde-til-hjul-udledningen af CO₂ fra diesel er således 25 % større end tank-til-hjul-udledningen.

Der er ingen udledning af CO₂ fra elbussens elmotor. Til gengæld kan der være en udledning ved produktion af strømmen. Andelen af grøn strøm i elnettet stiger løbende i takt med, at den danske energiproduktion omstilles til vedvarende energi. I 2022 udgjorde CO₂-udledningen fra produktion af el 68,1 g CO₂ per

kWt i Østdanmark.¹ Frem mod 2030 nærmer CO₂-udledningen fra den danske elproduktion sig nul.² I en tank-til-hjul-betragtning er der altså ingen CO₂-udledning fra anvendelse af el som drivmiddel (hvis strømmen ikke er produceret ombord i køretøjet). I en kilde-til-hjul-betragtning følger CO₂-udledningen det danske elnets el-miks. Kommuner og regioner har dog mulighed for at tilkøbe grøn strøm på certifikatbasis, og dermed sikre, at der heller ikke i en kilde-til-hjul-betragtning er udledning af CO₂.

1.6 Lokal luftforurening

Forbrænding af brændstoffer medfører dannelse af en række sundhedsskadelige stoffer, hvor omfanget afhænger af, hvilket brændstof som anvendes. De stoffer, der er den største opmærksomhed på, er partikler (sod) og kvælstofilter (NO_x).

1.6.1 Fossil busdrift og fossilfrihed

Nye konventionelle busser skal i dag indfri miljøstandarden Euro 6, som stiller vidtgående krav til reduktion af luftforurening fra bussens motor. For at indfri disse krav er nye busser udstyret med et effektivt, lukket partikelfilter samt en SCR-katalysator, som fjerner NO_x. Som udgangspunkt stiller Movia krav til, at brugte busser indfried samme krav som nye busser i forhold til udledning af NO_x og partikler.

1.7 Støj

1.7.1 Fossil busdrift og fossilfrihed

Ved brug af nye busser vil der ofte være en mindre støjmæssig gevinst, mens der ved brugte busser vil være samme støjbelastning som ved de nuværende busser på linjen. Trafikstøj er en væsentlig kilde til støjforurening og har ved længerevarende påvirkning tydelige sundhedsmæssige påvirkninger.

1.7.2 Emissionsfri busser

Emissionsfrie busser støjer markant mindre end konventionelle busser. Movia har i samarbejde med Roskilde Kommune undersøgt forskellen i støj fra de konventionelle busser, som frem til april 2019 betjente Roskilde Kommunes bybuslinjer, med støjniveauet fra de elbusser, som betjener linjerne siden april 2019. Forskellen i støjniveauet ved henholdsvis forbiørsel med 30 km/t og ved stop og igangsætning for konventionelle busser og elbussen fremgår af en kort film. Klik [her](#) for at afspille filmen.

Den samfundsmæssige værdi af reduceret trafikstøj fra den kollektive busstrafik ved brug af elbusser er vurderet i en svensk sammenhæng³. Movia er ikke bekendt med, at der er lavet tilsvarende analyser i Danmark. Den svenske undersøgelse fastslår, at den samfundsmæssige værdi af reduceret trafikstøj ved anvendelse af elbusser kan medføre besparelser af en værdi til over SEK 4 per kilometer. Omsat til en dansk sammenhæng svarer en besparelse på SEK 4 per kilometer til en samfundsmæssig værdi på 5-14 % af de samlede driftsomkostninger til gennemførelse af busdriften. Den samfundsmæssige omkostning ved vejstøj omfatter forhold som bl.a. dårligere helbreds niveau, produktionsnedgang og lavere ejendoms værdi.⁴

¹ <https://energinet.dk/media/21bh2lh4/milj%C3%B8deklarationer-2022-med-revision.pdf>

² Udledningen fra produktion af el i Danmark er ifølge Energistyrelsens Samfundskononomiske beregningsforudsætninger for energipriser og emissioner 7 g CO₂/kWt fra 2030 <https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Analyser/soeb22.pdf>

³ Tystare stadsbussar -kravställning vid upphandling för minskat källbuller, Koucky & Partners AB på vegne af Trafikverket, 2013.

⁴ Tystare stadsbussar -kravställning vid upphandling för minskat källbuller, Koucky & Partners AB på vegne af Trafikverket, 2013

1.8 Rækkevidde

1.8.1 Emissionsfrihed

Depotopladede elbusser har i dag under ekstreme forhold⁵ en maksimal rækkevidde på 250-300 km afhængig af teknologi og busstørrelse. Mange af bussernes vognløb, dvs. de ture, som hver enkelt bus skal gennemføre i løbet af driftsdagen, er længere end dette, og det betyder, at det kan være nødvendigt at oplade bussen på garageanlægget i løbet af dagen.

For at kunne opnå gode priser på emissionsfrie busser, kan det være en fordel både at have busser med høj udnyttelse (dvs., at bussen kører mange timer dagligt) og lav udnyttelse (dvs. at bussen kører færre timer dagligt) i samme udbudsenhed eller i kombinationen af udbudsenheder, da operatøren kan udnytte busser med lav udnyttelse til at supplere de højt udnyttede busser, så indkøb af ekstra driftsbusser reduceres eller undgås.

1.9 Emissionsfrie kontrakter – særlige vilkår

Operatørerne ser en betydelig risiko forbundet med Movias vilkår for reduktion af antal driftsbusser. I forhold til reduktion af antallet af driftsbusser skyldes dette, at operatørerne vil få et tab ved salg af busserne.

1.9.1 Kompensation til operatør ved ændringer i antallet af elbusser

Movia håndterer dette ved at fastsætte en specifik kompensation, både ved udvidelse samt reduktion af antallet af driftsbusser. Hvis der besluttet udvidelse af antallet af busser inden kontraktstart, er det dog uden kompensation. Kompensationen er beregnet som en %-sats af bussens nyværdi (inkl. moms).

I Movias kontrakter er det som udgangspunkt muligt at reducere kørselsomfanget målt på antal køreplanti-timer med 20 % inden for kontraktens rammer uden kompensation til operatørerne. Endvidere er det som udgangspunkt muligt at udvide kørselsomfanget målt på antal køreplantimer med 30 % inden for kontraktens rammer uden kompensation til operatørerne.

Hvis en ændring af kørselsomfanget omfatter behov for at reducere eller udvide antallet af driftsbusser, vil en reduktion eller udvidelse i busantallet i kontrakter med elbusser eller brintbusser medføre en kompensation til operatøren. Kompensationen ved udvidelse af antallet af driftsbusser er et fast beløb, som svarer til operatørens omkostninger til at etablere ny ladeinfrastruktur.

Ved reduktion af antallet driftsbusser, falder størrelsen af kompensationen afhængigt af, hvornår i kontrakten reduktionen sker. I A24 vil en reduktion af én driftsbus i det første år af kontrakten medføre en kompensation på hhv. 34 % (12 m bus) og 48 % (13 m bus) af den dokumenterede anskaffelsessum inkl. moms. Det svarer til en kompensation på hhv. 1,4 og 2,1 mio. kr. baseret på de priser på elbusser, som Movia har set ved de seneste udbud. Kompensationen kan afholdes som et engangsbeløb eller udbetales som øgede faste omkostninger gennem den resterende kontraktperiode. Movia gennemfører løbende markedsdialoger med henblik på at vurdere, om kompensationssatserne kan justeres således, at omkostningerne for en ændring nedsættes.

Elbusser har en begrænset rækkevidde. Dette giver mindre fleksibilitet i driften end diesibusser. Der er nogle typer ændringer af driften, som medfører behov for en eller flere ekstra elbusser, hvor ændringen ikke havde medført behov for ekstra diesibusser. Movia har i A24 mulighed for at udvide antallet af årlige køreplanstimer med 15 %. Hvis ændringen er større end 15 % og medfører behov for en ekstra driftsbus,

⁵ Højt energiforbrug som følge af ekstreme udetemperaturer og end-of-life-kørebatterier.

skal Movia betale en engangskompensation til operatøren og busafhængig betaling for bussen.

1.9.2 Mulighed for supplerende dieseldrift i opstarten

Movia tillader mulighed for en gradvis indfasning af 100 % emissionsfri drift på en buslinje.

Der gives mulighed for, at operatørerne i det første kontraktsår kan gennemføre driften med 10 % konventionelle busser, uden at operatøren vil blive pålagt bod. Det betyder, at operatøren i det første år kan opretholde serviceniveauet ved at indsætte dieselbusser, hvis der opstår opstartsproblemer med elbusserne.

Busser, der anvendes i stedet for emissionsfrie busser, vil være fossilfri.

1.9.3 Elafgift

I december 2020 indgik regeringen en aftale med Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om "Grøn omstilling af vejtransporten". Som et led i aftalen forlænges ordningen om lav elafgift for erhvervmæssig opladning af elbiler til 2030. Dette betyder, at den lave elafgift for elbusser i rutekørsel er sikret frem til udgangen af 2030. Ordningen medfører, at busoperatørerne i 2024 kan få godtgjort 76,1 øre/kWh af elafgiften. Det svarer til en besparelse på 20-40 kr. pr. køreplanstime (afhænger af gns. hastighed og energieffektivitet).

Operatøren lægger den lave energif afgift til grund for sit tilbud gennem hele kontraktperioden. Trafikejerne vil skulle kompensere operatøren for den omkostning, som dette måtte medføre, hvis ordningen om lav elafgift til elbusser ophører i løbet af kontraktperioden.

1.9.4 Opvarmning af buskabinen

Kørsel med elbusser i danske klimatiske forhold kræver et betydeligt energiforbrug til opvarmning af bussen om vinteren. Denne opvarmning kan ske elektrisk og derved uden udledning af NOx. Det store energiforbrug dræner imidlertid bussernes batteri og betyder, at bussens batteri skal være større for at have samme rækkevidde, og det kan være nødvendigt med flere busser for at opretholde driften.

Movia stiller ikke krav om el-opvarmning, og giver med mulighed for, at opvarmningen kan ske ved hjælp af et oliefyr, når udendørstemperaturen falder til under 5 °C. Oliefyret vil i så fald anvende et fossilfrit brændstof (HVO-biodiesel eller lignende). I vintermånederne accepteres en lavere indetemperatur på 16 °C i stedet for 18 °C.

Bilag 2: Tilvalgsmulighed

Klima- og miljøpåvirkninger (LCA)

Movia har i samarbejde med en række nordiske trafikkselskaber udviklet et spørgeskema vedr. miljø- og klimapåvirkninger fra emissionsfrie bussers produktion, anvendelse og bortskaffelse. Med overgangen til el-busser reduceres udledninger fra bussernes drift markant. Der er dog fortsat miljø- og klimapåvirkninger forbundet med de øvrige faser af bussens livscyklus. Der udledes klimagasser fra produktion af bussen og bussens batteri, der er miljøpåvirkninger forbundet med udvinding af bussens råmaterialer, der er klimapåvirkninger fra lækage af det kølemiddel, som anvendes i bussens klimaanlæg, og muligheder for at genanvende bussens dele afhænger af hvilke materialer, som benyttes, og hvordan bussen er designet. Hidtil har trafikkselskabet haft en meget begrænset viden om miljø- og klimapåvirkninger fra bussens produktion og end-of-life-fase.

Movia ønsker gennemsigtighed i forhold til de samlede miljø- og klimapåvirkninger fra produktion, anvendelse og bortskaffelse af emissionsfrie busser. Sammen med de andre nordiske trafikkselskaber har Movia arbejdet for, at busindustrien udvikler en fælles metodik til at opgøre miljø- og klimapåvirkninger fra emissionsfrie busser gennem hele bussens livscyklus. Det lykkedes dog ikke at blive enige med busproducenterne om udvikling og anvendelse af en sådan fælles miljøproduktdeklaration for emissionsfrie busser.

Med livscyklusanalyse spørgeskemaet får vi viden om centrale forhold vedr. miljø- og klimapåvirkninger gennem bussens samlede levetid. De fleste busproducenter, som leverer busser til det danske marked, gennemfører allerede livscyklusanalyser for deres elbusser. Busproducenterne anvender dog ikke den samme fremgangsmåde for disse analyser, og det er derfor ikke meningsfyldt f.eks. at sammenligne CO₂-udledning for produktion af elbusser på tværs af producenter. Ved besvarelse af spørgeskemaet opnår operatørerne i stedet point i forhold til livscyklusanalysens kvalitet. Operatøren opnår point, hvis analysen er baseret på den internationale standard for livscyklusanalyser, og hvis analysen er tredjepart verificeret af en ekspert i livscyklusanalyse (LCA). For andre dele af spørgeskemaet opnår operatøren point, hvis bussen er designet på en måde, som gør det muligt at genanvende de enkelte komponenter, og hvis bussen anvender et klimavenligt kølemiddel i bussens klimaanlæg.

Det er både i Movias og trafikejernes interesse at have viden om bussernes miljøydelse i et LCA-perspektiv. Viden om disse forhold kan anvendes til håndtering af spørgsmål fra borgere og medier (f.eks. vedr. hvilke batterier benyttes, hvad er CO₂-fodaftrykket fra produktion af batterierne). Ved at efterspørge LCA-dokumentation bidrager kommunerne og regionerne til at skabe en større fokus på miljøpåvirkninger fra bussens produktion og end-of-life, hvilket er med til at flytte dagsordenen inden for industrien.

De andre nordiske trafikkselskaber, som har været med til at udvikle spørgeskemaet, planlægger også at anvende det i fremtidige udbud. Ved at stå sammen om at italesætte behov for viden om bussernes samlede miljø- og klimapåvirkninger sender vi et klart signal til markedet om, at vi ønsker mere gennemsigtighed på dette område, og at der også er en betalingsvillighed for denne viden. Fra og med udbud A22 anbefaler Movia at tillægge viden om bussernes klima- og miljøpåvirkninger gennem bussens livscyklus en værdi ved evaluering af operatørens tilbud for emissionsfrie enheder. Det er frivilligt for operatøren at oplyse disse informationer om den tilbudte emissionsfrie bus. Operatørens besvarelse af spørgeskemaet vurderes ud fra en række objektive kriterier. Hvis operatøren ved besvarelse af spørgeskemaet opnår en vis score, bliver operatøren tilbudt tillagt en værdi på 5.000 kr. pr. driftsbus pr. år.

Movia anbefaler, at der gives et evalueringsteknisk fradrag for livscyklusanalyседokumentation for alle emissionsfrie enheder. Kravet om livscyklusanalyседokumentation medfører en evalueringsteknisk rabat til

tilbudsgivere, som tilbyder dette, hvilket kan medføre, at omkostningen for trafikejerne øges svarende til værdien af det evalueringstekniske fradrag.

Bilag 3: Buslængde og kapacitet

Kommuner og regioner skal for de enkelte linjer vælge, hvilken busstørrelse de ønsker, driften skal udføres med. Beslutningen skal træffes på baggrund af linjens forventede/kendte antal passagerer på linjen. Hvis Movia anbefaler en anden længde end nuværende eller en kommune/region ønsker en anden buslængde end nuværende, udfører Movia en prøvekørsel på den aktuelle linjeføring for at sikre, at det er muligt at kunne komme rundt på ruten med den ønskede buslængde.

Movia opererer i udbud med følgende længder af busser:

- "Minibusser": Kortere end 8,6m
- 9-10 m busser: 8,6-10,6 m
- 12 m busser: 11,9-12,2 m (standard)
- 13 m busser: 12,9-13,7 m
- 15 m busser: 14,5-15,0 m
- 18 m busser: 18,0-18,75 m

Vælges busser kortere end 12 m, skal den begrænsede kapacitet iagttages. Den begrænsede kapacitet kan medføre dels hyppig brug af ståpladser, dels forøgede udgifter til dublering (ekstra busser på afgang med for mange passagerer til kapaciteten i en enkelt bus). Endvidere er antallet af leverandører i Danmark af mindre busser beskedent, hvilket Movia kan se påvirker konkurrencen og dermed prisen. Minibusser har en kortere rækkevidde end standardbusser, hvilket kan medvirke til højere priser. Således kan det af flere årsager blive dyrere for kommunen og regionen at vælge en kortere bus end standardstørrelse. Standardstørrelse er 12 meter.

Vælges busser længere end 12,0 m skal opmærksomheden henledes på, at dette kræver tilladelse fra vejmyndigheden, jf. dimensionsbekendtgørelsen, og desuden kan betyde ændringer i vejinfrastrukturen, herunder evt. tilpasning af linjens stoppesteder. Beslutning om samt bevilling til etablering af den nødvendige infrastruktur inden driftsstart, skal være afklaret forud for udbuddet.

Hvis der vælges andre busser end 12 m standarden, skal der gøres opmærksom på, at valget kan medføre lavere fleksibilitet i forhold til omplacering af busser ved ændringer i driftsomfanget, såvel i opad- som nedadgående retning.

Der gøres ligeledes opmærksom på, at valg af andre busser end 12 m standardbusser medfører højere kompensations satser.

Brændstof udgør en relativ stor andel af udgifterne til busdrift. Generelt er driften af større og tungere busser derfor relativt dyrere end for mindre busser. Omvendt udgør udgifterne til chaufførlønninger generelt den største andel af udgifterne til busdrift. Movia anbefaler derfor, at løsningen for den enkelte linje optimeres i forhold til frekvens og busstørrelse, og at der generelt anvendes større busser på linjer med stort passagergrundlag. Ved anvendelse af større busser under de rette forudsætninger sikres samtidig en optimering af den miljømæssige påvirkning pr. passagerkilometer.

Bilag 4: Elektriske ramper og tilgængelighed

Alle Movias busser er udstyret med en rampe til kørestolsbrugere. Hidtil har ramperne været manuelle, håndbetjente ramper, som giver ældre med nedsat mobilitet og passagerer med fysiske handicap, i særlig grad kørestolsbrugere, en adgang til bussen. Fra et kundeperspektiv betyder løsningen med de manuelle ramper, at man som passager skal have hjælp til at folde rampen ud fra fx en ledsager, da man ikke kan betjene rampen fra en kørestol. Det er ikke muligt at få hjælp fra chaufføren, da denne ikke må forlade førersædet undtagen på de særlige servicebuslinjer.

Fra og med udbud A22 udbydes alle nye busser i Movias busdrift i A-kontrakter med elektriske ramper for at give en øget tilgængelighed for særligt passagerer i kørestol. Dette skyldes bl.a., at en elektrisk rampe aktiveres af chaufføren.

Det er imidlertid vigtigt at understrege, at det ikke alene er rampeløsningen i bussen, der er afgørende for tilgængeligheden til busdriften, da hældningen på rampen også afgøres af indstigningshøjden og den øvrige tilgængelighed ved stoppestedet, dette uanset om der er elektriske eller manuelle ramper i busserne.

Det skal desuden understreges, at tilpasning af stoppesteder udelukkende kan besluttes af den enkelte kommune i forhold til kommunens anlægsbudgetter. Der vil med stor sandsynlighed være stoppesteder, der ikke er klargjort til elektriske ramper.

Tilgængelighed ved stoppestedet

Stoppesteders tilgængelighed handler både om, hvor nemme de er at komme til og om, hvordan de indrettes for at fungere bedst muligt for passagerer med handicap. For en kørestolsbruger er samspillet mellem manuel/elektrisk rampe i bussen og stoppesteder bedst, hvis der er almindelig kantstenshøjde/forhøjede kantsten. Ved stoppesteder helt uden kantsten bliver hældningen på ramperne meget stor og dermed svær at forcere, uanset om det er en manuel eller elektrisk rampe, der er installeret i bussen. Bussernes indretning og stoppestedernes indretning hænger derfor uløseligt sammen i forhold til tilgængeligheden for passagerer, der er afhængige af ramper for at stige af- og på bussen.

Ramperne skubbes ud af bussens gulv og lægger sig på den overflade, som bussen holder ved, så hvis det er en plan overflade vil stigningen være stejlere end hvis bussen stopper ved en hævet kantsten. Jo lavere en stigning man skal køre op eller ned af, jo mere tryk vil man være som kørestolsbruger ved at foretage denne manøvre, men da der er mange forskellige kørestole, og kørestolsbrugere, så vil det være individuelt, hvornår den enkelte kørestolsbruger vil være tryk ved at køre op eller ned af de elektriske ramper. Generelt er en alm. kantsten tilstrækkeligt til at give en sikker ind- og udkørsel, mens den hævede kantsten giver en god og tryk ind- og udkørsel. Ind- og udkørsel på plan terræn vil opleves utrygt for nogle kørestolsbrugere, som eventuelt vil undgå rejsen, eller benytte andre stoppesteder. Ved at indrette stoppestedet med en alm. kantsten (8 cm.) eller en hævet kantsten (17 cm.) så forbedres adgangen ikke blot for kørestolsbrugerne, men også de øvrige passagerer.

En del kommuner har anlagt stoppesteder med en hævet kantsten ved udvalgte stoppesteder, hvor der især er benyttet specialfremstillede granitkantsten. For at reducere anlægsgiften kan man se på kantsten i beton som f.eks. denne: [Spikma Busshållplatsstöd — Benders](#)

Opgradering af stoppesteder

I forbindelse med implementering af de nye busser med elektriske ramper bør der ske en gennemgang af stoppestederne på de pågældende linjer. Det kan ske ved, at man som trafikbestiller henvender sig til Movia og får et dataudtræk på, hvilke stoppesteder, som fremover vil blive betjent med nye busser. Herefter kan man via [Movia WebGIS \(moviatrafik.dk\)](http://moviatrafik.dk) søge stoppestederne frem og via Google Streetview se stoppestederne. Det er også muligt at få et estimat på påstigertallet for det enkelte stoppested, men det skal tages med et forbehold, da det ikke er givet, at kørestolsbrugere blot kan ses som en procentdel af de samlede antal rejsende.

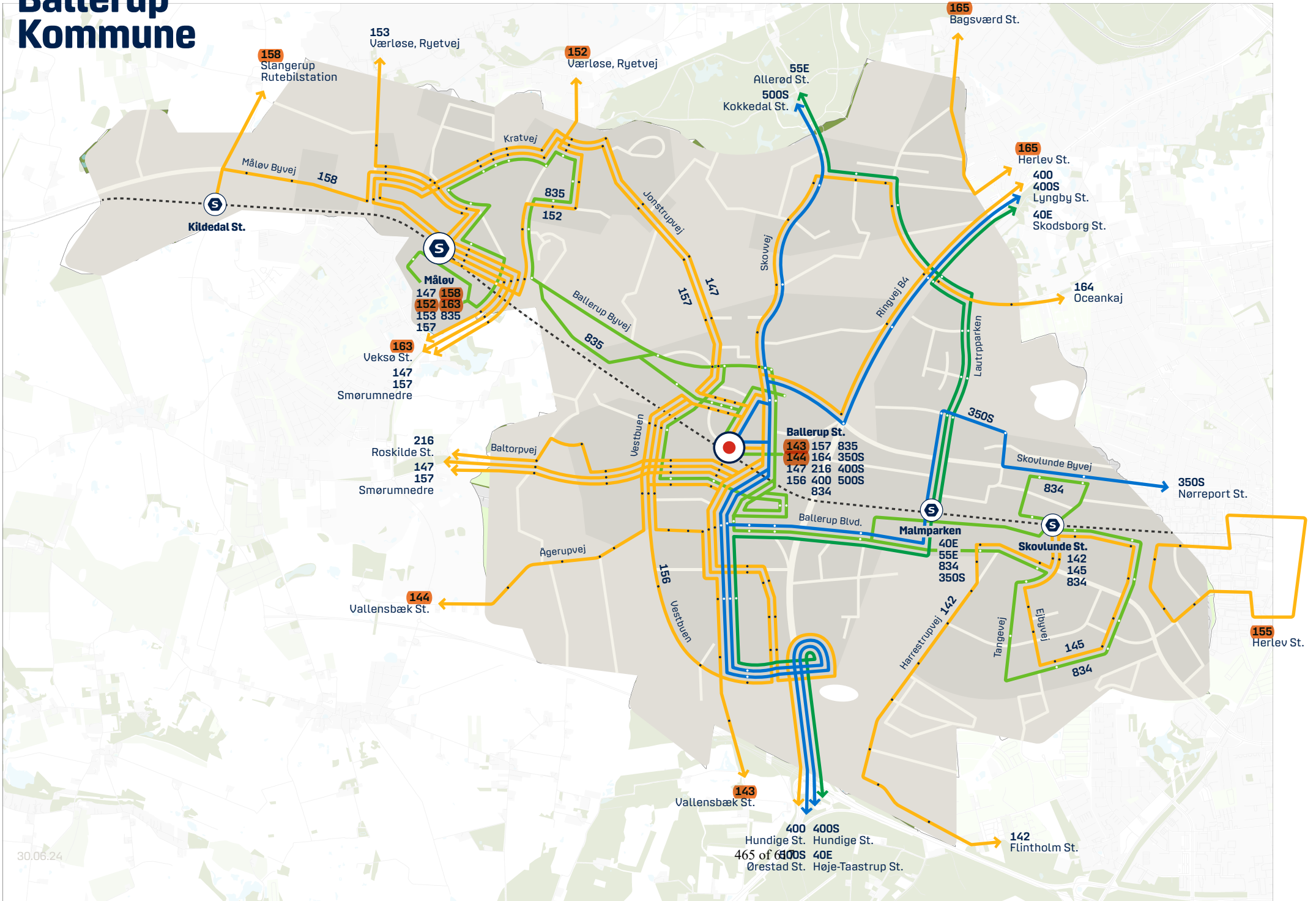
I forhold til prioritering af stoppesteder, så kan der være forskellige fremgangsmåder afhængig af omfang og øvrige politikker på området:

- I samarbejde med lokale handicaporganisationer kan der udpeges en liste over de mest attraktive destinationer/stoppesteder
- Opgradering af stoppesteder kan indgå i eksisterende tilgængelighedsplaner, så der sikres en sammenhæng til øvrige indsatser på handicapområdet
- Opgradering af stoppesteder kan indgå i et kvarterløft eller byfornyelsesprojekt
- Opgradering af stoppesteder kan indgå i en renovering af kommunale ejendomme eller øvrige offentlige institutioner

Tilgængelighed for alle og menneskerettigheder

Movia har siden 2013 haft en tilgængelighedspolitik, og har med afsæt i denne en løbende dialog med ældre og handicaporganisationerne via Movias Tilgængelighedsforum. Men en række andre temaer har også været behandlet. For det første var tilgængeligheden til busdriften oppe som et tema, som følge af en rapport fra Institut for Menneskerettigheder: "Busser for alle", hvor tilgængeligheden til busser i Danmark for personer med bevægelseshandicap blev undersøgt. Rapporten peger på de barrierer, som mennesker med bevægelseshandicap møder, når de anvender busser som en del af den rutebundne kollektive transport. Det gav blandt andet anledning til en fornyet drøftelse i Tilgængelighedspanelet om elektriske ramper i busdriften, som Tilgængelighedspanelet tidligere har testet. Men det gav også anledning til at stille skarpt på forholdene omkring stoppestederne, som er forudsætningen for, at de elektriske ramper kan fungere efter hensigten. Det gælder højde på kantstene, bredde på fortove og nedkørselsramper, om og hvordan man skal forcere cykelstier for at komme hen til bussen og rampen og meget mere. Tidligere test har således vist, at elektriske ramper giver værdi de steder, hvor stoppestederne understøtter disse, i stedet for de håndbetjente, manuelle ramper.

Ballerup Kommune



Notat



Til Ballerup og Furesø Kommune

Kopi til JF

Dokumentnummer
1874267

Dato
24.05.2024

Sagsbehandler
KWK

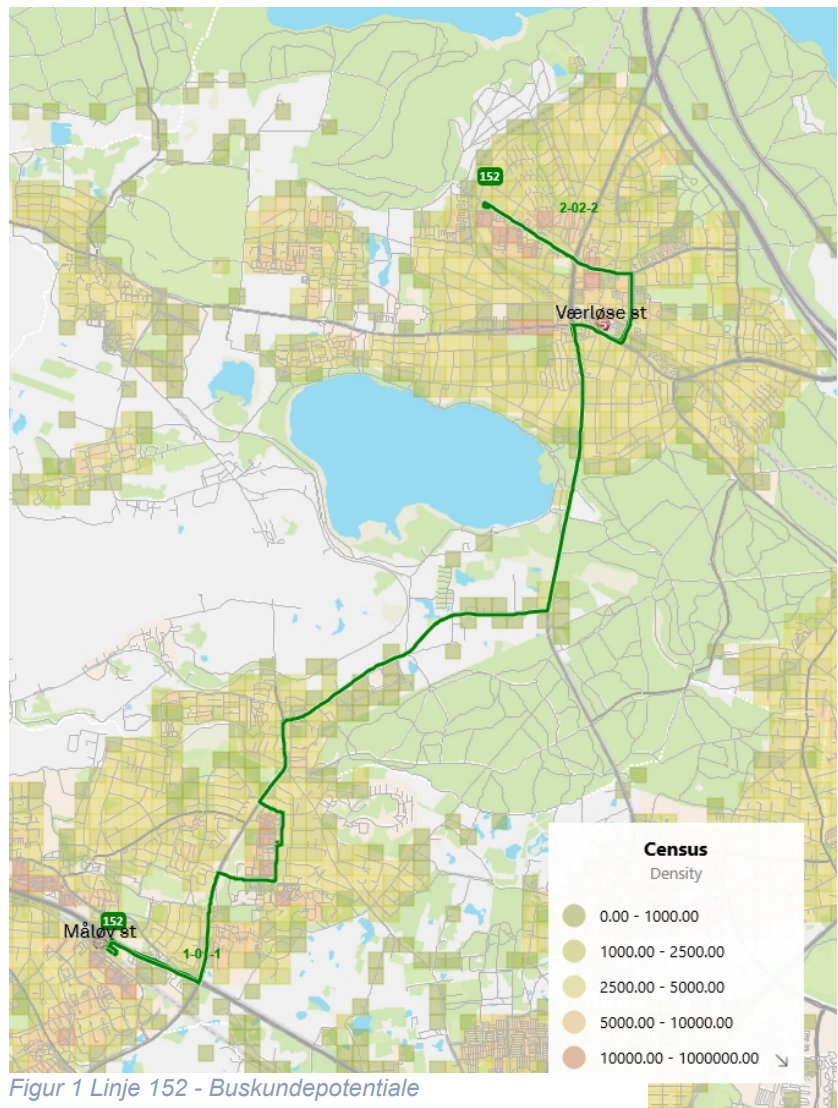
Direkte
+45 21 33 99 75

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Analyse af linje 152

Linje 152 kører mellem Måløv St. og Værløse, Ryetvej. Det er en tværkommunal linje, der deles mellem Ballerup og Furesø kommune.

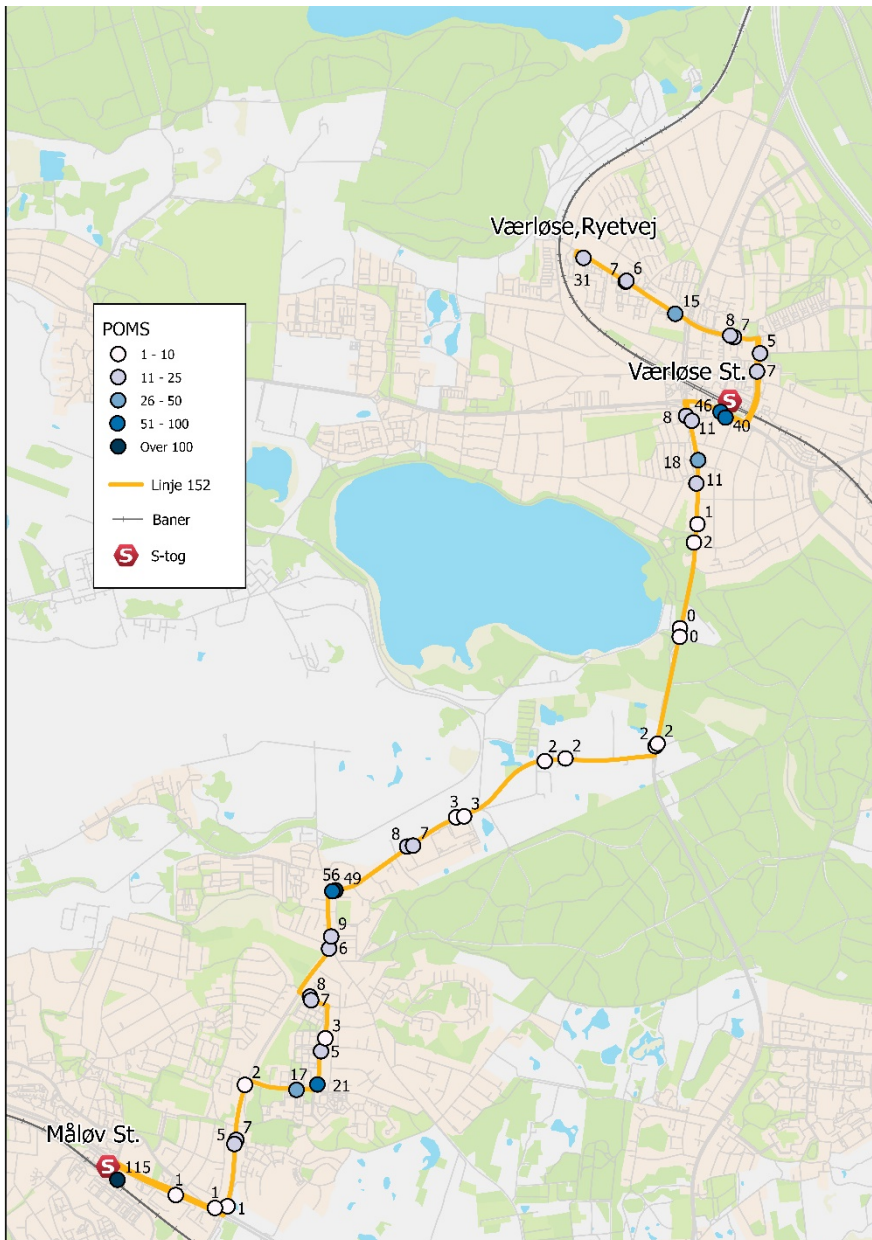
Linje 152 kører i dag med 2 afgang pr. time i myldretiden og dagtimerne, og 1 afgang pr. time om aftenen på hverdage. I weekenden kører den med 1 afgang i timen hele dagen. Linjen har i gennemsnit 21 passagerer per time, og derved ender tilskuddet per passager på 36,10 kr. Linjen havde i 2023 et samlet passagertal på over ca. 170.000 om året og har ca. 650 passagerer på en gennemsnitlig hverdag. Tabellen nedenfor de to kommuners andel af det samlede tilskud til buslinjen samt deres andel af passagerer og timer.



| | Tilskud (mio. kr. år) | Årlige passagerer | Timer |
|-----------------|-----------------------|-------------------|-------|
| Ballerup | 1,6 | 58.000 | 2.651 |
| Furesø | 3,1 | 114.000 | 5.182 |
| Total | 4,7 | 171.878 | 7.834 |

Figur 2 Nøgletal per kommune (Tilskud fra budget 2024, 2.beh.). Passagertal 2024 (januar-maj)

Fordelingen af passagerer stemmer overens med timeandelen i de to kommuner.

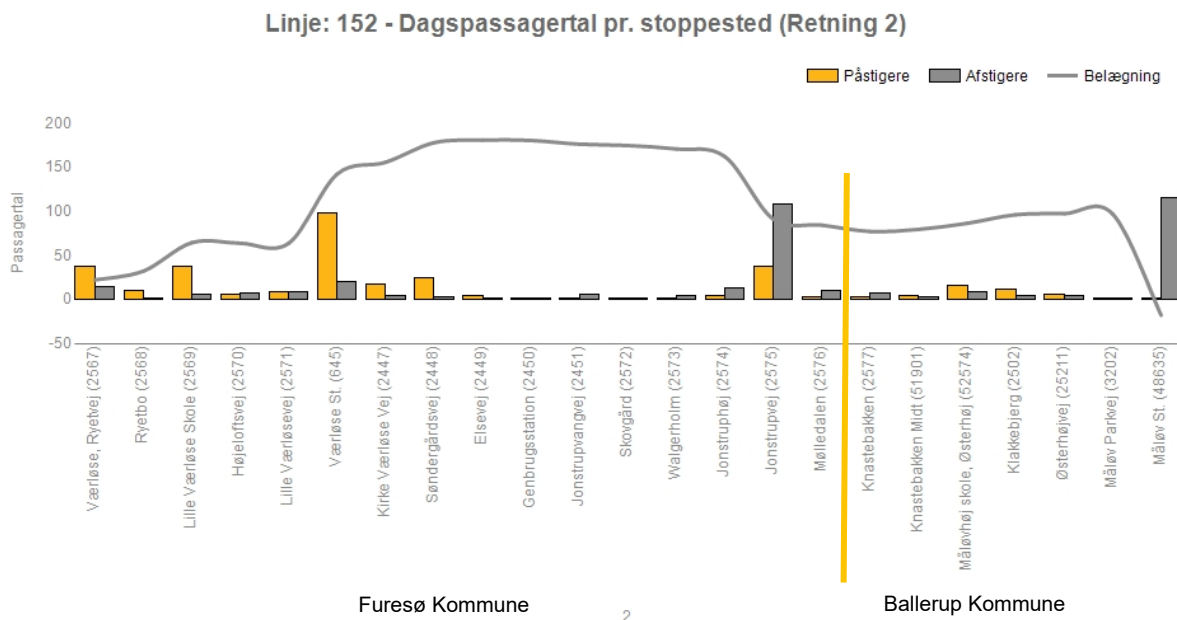


Figur 3 Gennemsnit af daglige påstigere og afstigere per stop, per retning (gennemsnitlig hverdag)

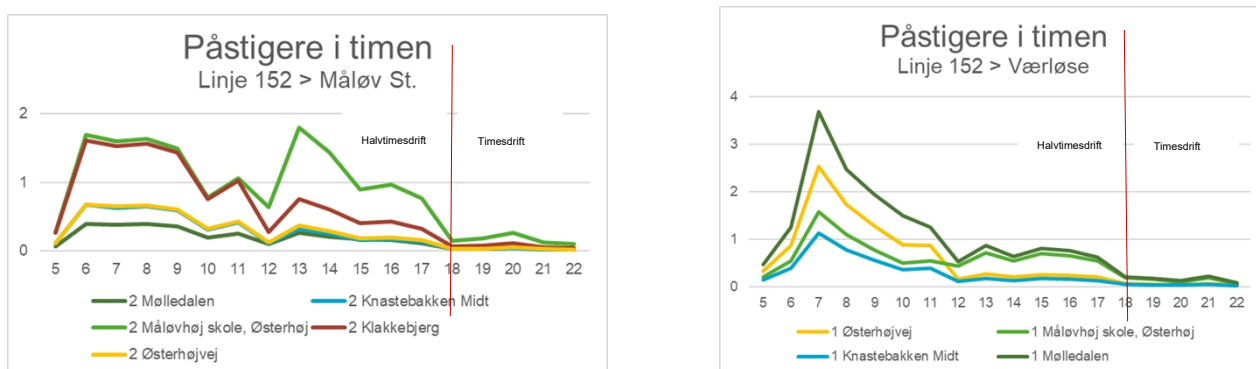
Buslinjen skaber forbindelser for borgere, der bor i Måløv, Jonstrup og Værløse med S-togsstationer. Derudover fungerer den som skolebus, da den stopper ved Måløvhøj skole ved Knastebakken, Egeskolen i Jonstrup og Lille Værløse skole på Ryetvej.

De mest benyttede stoppesteder er endestationerne Måløv St. og Værløse, Ryetvej, samt Værløse St. og Jonstrupvej, hvor der er ca. 50 daglige passagerer i hver retning. Disse passagerer fordeler sig over bus-sens 31 afgange per retning på hverdage. Dagsfordelingen af passagerer er vist længere nede på udvalgte stoppested.

Passagertallene viser, at linjen har den højeste belægning mellem Jonstrupvej og Værløse (Søndergårdsvej, Kirke Værløsevej og Værløse St.).



Figur 4 Dagspassagertal pr. stoppested. Gennemsnitlig hverdag, november 2023



Figur 5 Påstigere i timen (per retning), linje 152, gennemsnitlig hverdag november 2023

Stoppestederne omkring Knastebakken i Ballerup vil blive påvirket af en frekvensnedsættelse på linje 152. Resten af ruten er delvist dækket af andre linjer, blandt andet efter linje 153 går i drift d. 30. juni 2024, som holder betjeningsniveauet højere. Herover er vist, hvor mange passagerer disse stop har per time.

Antallet af passagerer toppes i morgentimerne mellem kl. 7 og 8 i retning mod Værløse, og om eftermiddagen i den anden retning. Ved Måløv høj skole står der jævnt 1-2 passagerer på fra kl. 7 til 16. Stoppestedet Jonstrupvej, hvor Egeskolen ligger, er mest benyttet kl. 7 og 13, hvor der står henholdsvis 6 og 12 passa-

gerer på, samt kl. 13 til 16, hvor der i gennemsnit er 10-16 afstigere per time i retning mod Måløv St. Max-belægningen per afgang giver på nuværende tidspunkt ikke grund til bekymring omkring kapacitetsproblemer i tilfælde af en frekvensreduktion.

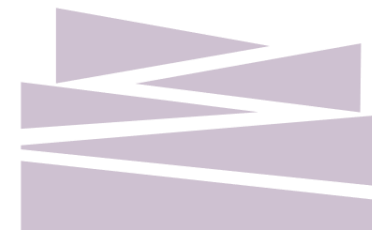
Overordnet set er der relativt få passagerer per time ved de stoppesteder, hvor betjeningsniveauet vil blive påvirket mest af en frekvensnedsættelse.



Kommuneplan 2025

Klima- og Miljøudvalgets behandling af større ændringer i kommuneplanen

Sagsnr. 01.02.03-P15-2-20



Oversigt over Klima- og Miljøudvalgets behandling af større ændringer i kommuneplanen

| Emneoversigt | Jan 2024 | Maj 2024 | Aug 2024 | Sep 2024 | Okt 2024 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Skovrejsning | X | X | | X | |
| Byvækst, -fortætning, -omdannelse og rækkefølge | | | X | | |
| Kulturmiljøer og bevaringsværdier | | | X | | |
| Grønt Danmarkskort | | | X | | |
| Større rammeændringer | | | X | | |
| Parkering | | | | X | |
| Lavbundsarealer | | | | X | |
| Forslag til Kommuneplan 2025 | | | | | X* |

*Kommuneplanen forventes vedtaget af kommunalbestyrelsen den 28. oktober 2024
Herefter offentlig høring i min. 8 uger.

Forventet vedtagelse marts 2025.

Oversigt over kommuneplan-emner, hvor revision og tilføjelse udsættes til senere tillæg

| Emneoversigt | Formål |
|--|---|
| Byrum | Arkitekturpolitikken er under revision. Der skal bl.a. indarbejdes emner, som f.eks. byrum. Revisionen kan føre til nye retningslinjer for planlægningen. |
| Bynatur | En ændring af planloven giver mulighed for at fastsætte en minimums begrønnings-pct i kommuneplanrammer, samt lokalplanlægning for vækstbetingelser, omfang og kvalitet af bynatur. Det giver kommunen bedre redskaber til at stille krav til bynatur i byudviklingen. Der er ikke udarbejdet en vejledning, derfor er det op til kommunerne, hvordan dette skal gøres. |
| Opholdsarealer | Der er et behov for normer for opholdsarealer. Opholdsarealer er regulære opholdseguede arealer af rekreativ karakter, der gør dem anvendelige til ophold, leg og andre rekreative aktiviteter. |
| Boligstørrelse | Der er et politisk ønske om et varieret boligudbud. Nogle kommuner stille krav til boligstørrelser i forbindelse med lokalplanlægning. |
| Udstykning | Der har været fremlagt sager om udstykning af ejendomme med åben-lav bebyggelse i mindre grunde og evt. til tæt-lav-bebyggelse. Giver der mulighed for dette, så vil det give mulighed for fortætning, men det kan også have den konsekvens, at der kommer mere trafik, mindre bynatur. Derudover kan det også være en udfordring ift. befæstelsesgrader. |
| Solenergianlæg og vindmøller | Der kommer stadigt flere ansøgninger om opsætning af VE-anlæg. Derfor er der behov for et administrationsgrundlag for de anlæg, som kræver tilladelse, herunder husstandsvindmøller og visse solenergianlæg. Af hensyn til nabogener er det begrænset, hvor der kan opstilles husstandsvindmøller i Ballerup Kommune. |
| Landskabskarakteristik | Ballerup Kommune overtog i sin tid regionens udpegninger og har derfor ikke grundlaget for udpegninger, som f.eks. "store sammenhængende landskaber" og "bevaringsværdigt landskab". Der er udviklet et redskab kaldet "landskabskaraktermetoden", der er et vigtigt redskab i planlægningen af landskabet og landskabets karakter og oplevelsesmuligheder. |
| SAVE-registrering af bevaringsværdige miljøer og bygninger | Bevaringsværdige kulturmiljøer og bygninger er i dag ikke beskrevet. De bør SAVE-registreres. Metoden giver et overblik over kulturmiljøernes og de enkelte bygningers arkitektoniske, kulturhistoriske og landskabelige værdier og som kan være en hjælp, når der skal tages beslutninger om byudvikling, byomdannelse eller udvikles en arkitekturpolitik eller til oplysning af borgerne om, hvad der er bevaringsværdigt. |

BEVARINGSVÆRDIER MED BESKRIVELSER

BALLERUP BYDEL

- **FORSLAG TIL NYE UDPEGNINGER** i Kommuneplan 2025

Toms fabrikker, Toms Allé 1, Ballerup

Toms fabrikker er tegnet af arkitekten Arne Jacobsen i 1962 og er udpeget som et af de 161 vigtigste regionale industriminder af museer og kulturmiljøråd i 2004. Det er især de rene bygningskroppe, understreget af de hvide facadeelementer, der udgør den bærende arkitektoniske bevaringsværdi. Anlægget med beplantningsbælte mod nord og klippede plæner skaber et roligt fundament for bygningskomplekset i en arkitektonisk helhed.



Gl. Teknisk Skole, Bydammen 9, Ballerup

Bevaringsværdien består i, at bygningen i rødt murværk og med rødt tegltag – sin enkelhed til trods – har fine arkitektoniske detaljer og dimensioner, heriblandt vinduernes høje format, indgangspartiets udformning og tegltagets karakterfulde opskalkning.

Bygningen blev opført i 1918 som teknisk skole, og har siden huset den lokale lærerforening samt beboelse i tagetagen.



Stråtækt hus, Schwenckestræde 12, Ballerup

Det stråtækte hus - et levn af det gamle Ballerup - fremstår som et ganske velbevaret klassisk sjællandsk længehus med stråtag og træbeklædt gav. Huset er opført i 1826 og ombygget/for-

længet i 1999, men på en måde så helhedsudtrykket er bevaret. Bevaringsværdien består i bygningens historiske træk.



Stråtækt hus, Skolehaven 1, Ballerup

Bevaringsværdigt eksempel på et klassisk sjællandsk 2-længet hus med stråtag og kalkede gavle. Huset er opført i 1775, og det er senest ombygget i 1988, med respekt for husets oprindelige udtryk. Havens frodige udtryk med et minimum af belægninger bidrager til landsbykarakteren.



Stråtækt hus, Skolehaven 3, Ballerup

Det bevaringsværdige hus er et eksempel på et klassisk sjællandsk længehus med stråtag med kragetræer. Huset er opført i 1775, og det er senest ombygget i 1989, men på en måde så helhedsindtrykket er bevaret. Den frodige have har karakter af landsbyhave med et minimum af faste belægninger. Det hvide stakit fuldender billedet af landsbyhave.



Møllens hovedbygning, Gl. Rådhusvej 32, Ballerup

Ballerup Mølle med hovedhus og møllebygning blev opført ca. 1818. Selve møllen er brændt. Den tilbageværende hovedbygning ligger fint i en akse fra Damgårdsparken. Bygningens materialer og proportioner, og de statelige vinduespartier udgør bygningens bevaringsværdi. De to store lindetræer symmetrisk placeret foran facaden samt det grønne areal og kampestens-støttemuren ud mod Gl. Rådhusvej indgår i det bevaringsværdige anlæg.

**Digterparken inkl. grønne områder**

Kvarteret har en helt særlig identitet, som knytter sig både til det karakteristiske, stramme vejnet og til de landskabelige kvaliteter. Især de store fællesområder med søerne, men også kastanjealléen og de enkelte parcelers forhaver og hække, er med til at give området sit grønne og landskabelige præg.



Baltorpskolen, afd. Rugvænget

Den oprindelige skolebygningens arkitektoniske greb med kamstrukturen og de mange gårdrum er tidstypisk og udgør en væsentlig bevaringsværdi, sammen med bygningsarkitekturen med de røde teglsten.

**- TIDLIGERE UDPEGNINGER i eksisterende lokalplaner****Ballerup bymidte – område ved Ballerup Kirke og Fredensvej**

Området har en særlig karakter af boligområde med småerhverv, som ønskes bevaret, jf. lokalplan 23. Restaurering samt om- og tilbygning af eksisterende villaer skal ske med henblik på bevaring af den enkelte bygning ydre fremtræden, specielt vindues- og dørpartier, tagudformning m.v.

Almen villabebyggelse ved Langekærvej

Langs Linde Allé og Langekærvej findes den almene villabebyggelse 'Lindebo' (Ballerup Almen-nyttige Boligselskab). Afdelingen, der består af 28 huse, er opført i 1944-46 og et flot eksempel på, at boligbevægelsen i en periode med vareknaphed alligevel formåede at opføre kvalitetsbyggeri til en overkommelig pris.

Lokalt er bebyggelsen af kulturhistorisk interesse, og husene er udpeget som bevaringsværdige i lokalplan 90.

Reehs gård – forhus, baghus og Vognporten

Reehs købmandsgård er udpeget som bevaringsværdig med lokalplan 94. Komplekset består af tre dele:

Forhuset ud til Sct. Jacobsvej er opført i 1888 og huser i dag vinhandel, restaurant og tandlæger.

Baghuset er opført 1907 og er i dag et spillested.

Vognporten er opført i 1968 og fungerer som kommunens ungdomshus.

Lindbjergvej

Gammelgård på Lindbjergvej er en stor trelænget gårdbygning med stråtag med kragetræer. Bygningen er opført i 1850.

På Lindbjergvej 34 ligger en mindre længebygning fra 1670, opført i bindingsværk med stråtag. Begge bygninger er udpeget som bevaringsværdige (lokalplan 98).

Parkskolen

Den østlige, ældste fløj af den Parkskolen (nu Ballerup Kommunes musik- og kulturskole) er opført i

1901 og fungerede som folkeskole frem til 2007. Den østlige fløj er udpeget som bevaringsværdig med lokalplan 109.

Området ved Gl. Rådhusvej og Parkvej

Den fine murstensvilla med de mange detaljer i murværket, som ligger på Gl. Rådhusvej 15, er opført i 1915. Bygningen, som i dag rummer flygtningeboliger, er udpeget som bevaringsværdig med lokalplan 151. Det samme gælder den funkis-inspirerede bygning fra 1935 på hjørnet af Gl. Rådhusvej og Ved Parken, som tidligere har rummet både rådhus og politistation, men som nu er indrettet til ejerlejligheder.

Pederstrup Landsby

EGEBJERG BYDEL - **FORSLAG TIL NYE UDPEGNINGER** i Kommuneplan 2025

Bykvarteret Egebjerggård

Områdets bymæssighed er en bærende bevaringsværdi. Den understøttes af bebyggelsesstrukturen, hvor bebyggelserne ligger ud til gaden. Herudover har flere af enkeltbygningerne bevaringsværdi. De integrerede kunstværker, landskabet med de to søer, og princippet med at de omgivende landskaber møder bygaden mellem de enkelte etaper, er karakteristiske og værdifulde træk, som er omhandlet af den bevarende lokalplan 132.



TIDLIGERE UDPEGNINGER i eksisterende lokalplaner

De integrerede kunstværker, landskabet med de to søer, og princippet med at de omgivende landskaber møder bygaden mellem de enkelte etaper, er karakteristiske og værdifulde træk, som er omhandlet af den bevarende lokalplan 132.

Helheden er ikke udpeget.

SKOVLUNDE BYDEL

- FORSLAG TIL NYE UDPEGNINGER i Kommuneplan 2025

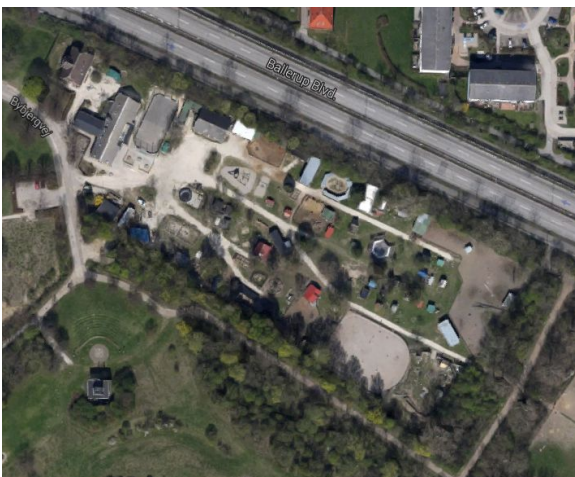
Skovlunde Skole, afd. Rosenlund

Den oprindelige bygnings kamstruktur og de mange små gårdrum er et karakteristisk arkitektonisk greb. Herudover er de røde teglsten, synlige dragere og det store tagudhæng også bærende arkitektoniske bevaringsværdier.



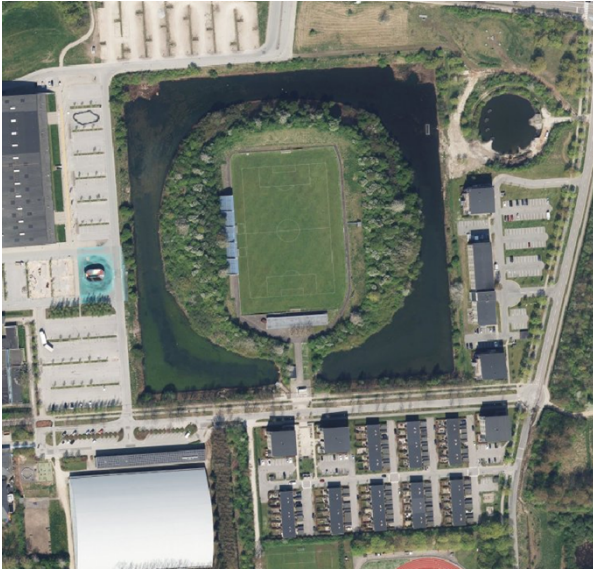
Ellekilde fritidscenter/byggelegeplads

Fritidscentret er et tidstypisk eksempel fra en tid, hvor mange kvinder kom ud på arbejdsmarkedet og børn skulle passes ude. Det er især det samlede, levende miljø med skure og huse af mange forskellige former og farver og de gamle træer, der udgør byggelegepladsens bevaringsværdier.



Stadion, Ballerup Idrætsby

Bevaringsværdien for stadionanlægget er båret af voldanlægget - den geometrisk afklarede situationsplan og det karakteristiske træk med voldgraven omkring. Voldgraven er en integreret del af anlægget.



Skovlunde Kirkegård

Skovlunde Kirkegård er anlagt på en del af den tidligere Skovlunde Flyveplads ved Harrestrupvej. Kirkegården er tegnet af landskabsarkitekt Malene Hauxner og har et areal på 45.000 m². Kirkegården er ellipsoformet og opdelt i forskelligartede landskabsrum: lunde, enge, plæner og skov.



Lautrupgård

Lautrupgård er en tidligere proprietærgård fra 1850. Mælkeriet Enigheden havde den til forsøgs-
gård i en årrække. Ejendommen består af et fint hovedhus og udlænger i en trelænget struktur.
Ejendommen anvendes til kommunale kulturelle formål og rummer også en bane til cykel/knallert-
undervisning. Hovedbygningen og den tilhørende park/have mod nord udpeges som bevarings-
værdige.



TIDLIGERE UDPEGNINGER i eksisterende lokalplaner

Gl. Skovlunde landsby

MÅLØV BYDEL**- FORSLAG TIL NYE UDPEGNINGER i Kommuneplan 2025****Parkbebyggelse på Liljevangsvej**

Bebyggelsen er tidstypisk for 1950'erne med sin enkle overordnede struktur. Det arkitektoniske greb med boligstokke i parklignende omgivelser udgør den bærende bevaringsværdi. De røde teglstensmure og røde vingetegl på tagene giver bebyggelsen en fin, rolig arkitektur. Parklandskabet med grønne plæner og gamle træer er et væsentligt træk i bebyggelsen.

**- TIDLIGERE UDPEGNINGER i eksisterende lokalplaner****Måløv bymidte**

Bygningerne på Stationsvej 1 blev opført i år 1900 og udgør et levn af den gamle købmandsgård, Bygningen Stationsvej 3 er opført i 1907 som beboelsesbygning. Begge bygningerne anses for bevaringsværdige i bymiljømæssig henseende og som kulturhistorisk element, og de er derfor udpeget som sådan i lokalplan 99.

Måløv stationsbygning

Den tidligere stationsbygning blev opført til åbningen af stationen og banen i 1879, og den har betydning for fortællingen om Måløv som stationsby. Bygningen har en taktfast rytme i facader og gavle, fine detaljer i murværket og træudsmykninger på begge gavlspidser. Bygningen er udpeget som bevaringsværdig med lokalplan 118.

Boligområdet Måløvhøj

Måløvhøj er et stykke dansk kulturhistorie om et selskab, som i starten af 1930'erne forsøgte at etablere et lille selvforsynende samfund i Måløv, der skulle afhjælpe tidens arbejdsløsheds- og fattigdomsproblemer. Bebyggelsen består af de 58 oprindelige kulturhistoriske havelodshuse, som ligger i en seriestructur langs vejene og skaber en arkitektonisk helhed.

Med lokalplan 131 er bebyggelsen udpeget som bevaringsværdig, idet der dog gives muligheder for om- og tilbygninger i respekt for den oprindelige arkitektur.

Den polske Hangar

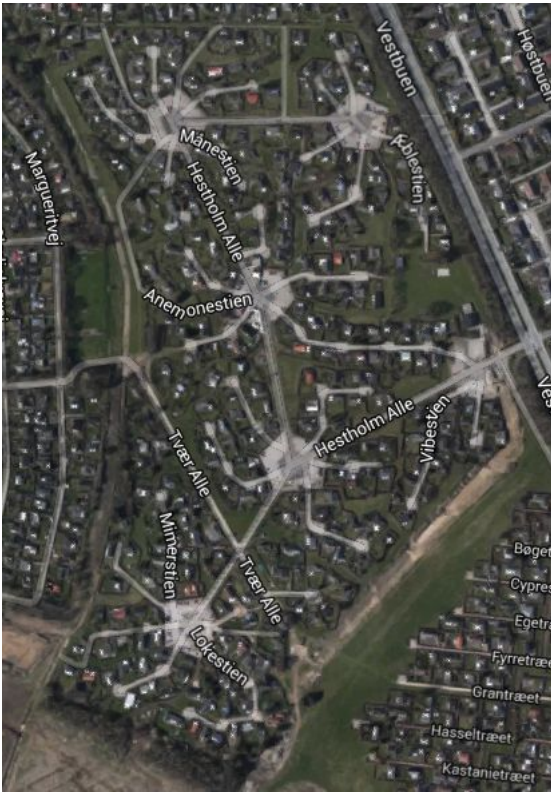
Af kulturhistoriske årsager har Den Polske Hangar på den tidligere flyvestation Værløse en vis bevaringsværdi. Lokalplan 166 rummer derfor bestemmelser om at hangarens karakteristiske profil med det krumme tag ikke må sløres af ny bebyggelse, ligesom hangaren ikke må ombygges eller nedrives uden særlig tilladelse.

HARRESTRUP BYDEL

- FORSLAG TIL NYE UDPEGNINGER i Kommuneplan 2025

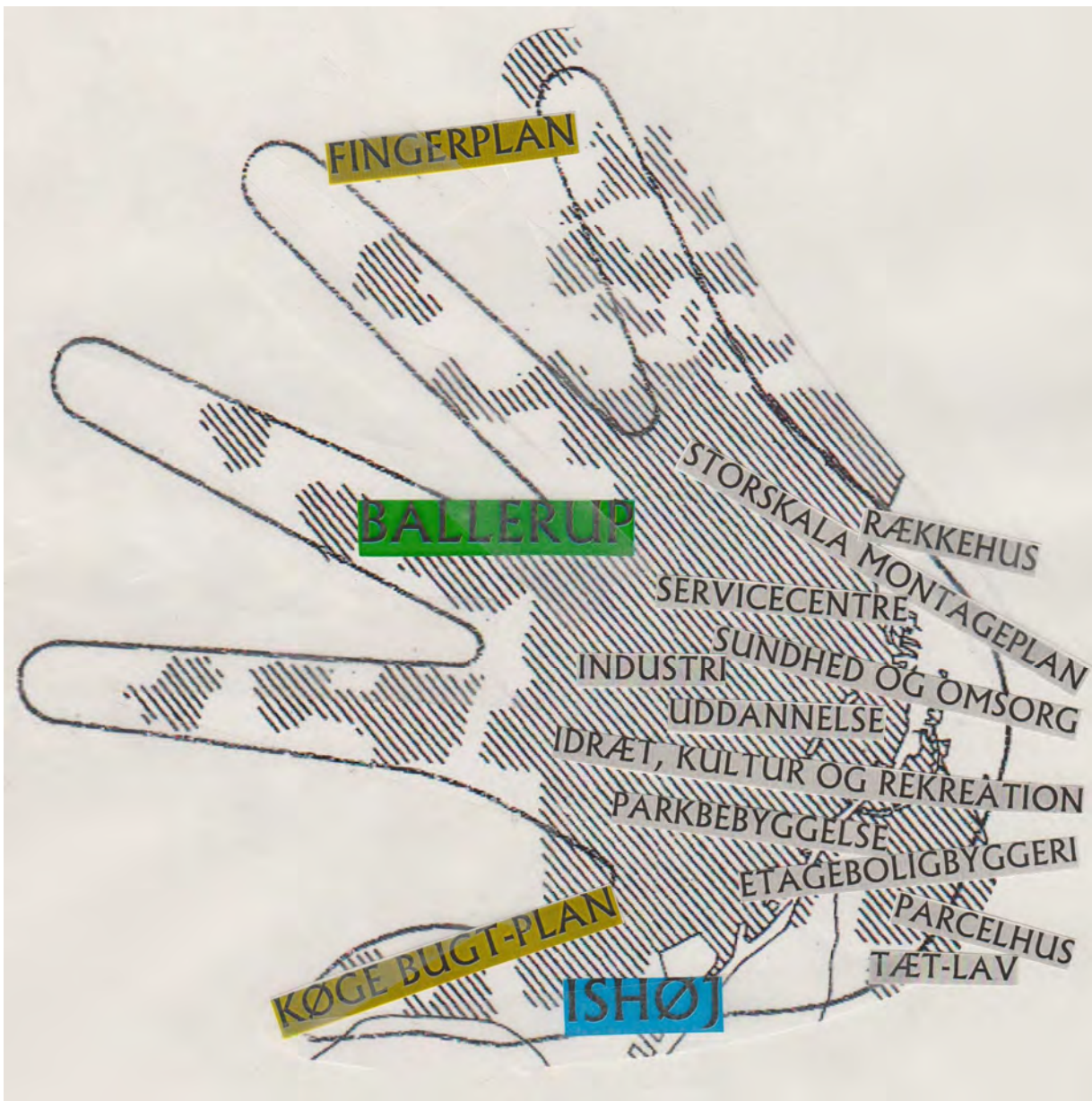
HF Hestholm

Haveforeningen er bevaringsværdig pga. den overordnede struktur. Strukturen med de stjerneformede delområder, alléerne med de stynede træer og mellemzonerne med de græsklædte flader giver kolonihaveområdet en helt særlig karakter.



VELFÆRDSFORSTADENS BYGNINGSKULTUR 1945-2015

- Udvikling af nye metoder
til samarbejde om værdisætning af kulturarv



KROPPEDAL MUSEUM 2016

Velfærdsforstadens bygningskultur 1945-2015 - udvikling af nye metoder til samarbejde om værdisætning af kulturarv

Best practice håndbog.

Kroppedal Museum, 2016

Forfatter: Museumsinspektør Camilla Frellsen

Medvirkende i projektet:

Ballerup Kommune:

Annegitte Hjort, byplanlægger

Martin Lose, byplanlægger med landskabsspeciale

Claus Pichard, byplanlægger

Lone Schock, planchef

Ishøj Kommune:

Joan Jacobsen, byplanlægger

Nicolai Reinhold Christensen, natur- og landskabsforvalter

Anja Carlslund, planchef

Ole Horskær Madsen, Teknisk direktør

Kroppedal Museum:

Mette Tapdrup Mortensen, museumsinspektør, historiker

Camilla Frellsen, museumsinspektør, arkitekt

Herudover har der været et samarbejde med:

Esbjerg Kommune og Sydvestjyske Museer:

Monica Stoye, kommuneplanlægger

Annette Gori, byplanlægger

Mette Slyngborg, museumsinspektør

Indholdsfortegnelse

| | |
|--|----|
| Indholdsfortegnelse..... | 3 |
| Indledning | 4 |
| Velfærdsforstadens kulturarv | 5 |
| Årtiers arbejde med kulturarv | 5 |
| Samarbejde om kulturarven i planlægningen | 7 |
| Typologier | 7 |
| Metode og fremgangsmåde..... | 10 |
| Samarbejde mellem kommune og museum | 10 |
| Proces og metode til kortlægning og værdisætning..... | 10 |
| Ballerup og Ishøj – forstæder med forskellig historie..... | 14 |
| Fingerplanen..... | 15 |
| Ballerup | 15 |
| Ishøj..... | 19 |
| Eksempler på beskrivelser..... | 23 |
| Vejleåparken i Ishøj..... | 24 |
| Bredekærs Vænge i Ishøj..... | 29 |
| Rosenlundskolen i Ballerup | 35 |
| Egebjerggård i Ballerup | 38 |
| Forankring af projektet | 43 |
| Opsummering..... | 43 |
| Perspektivering..... | 45 |
| Litteraturliste..... | 47 |

Indledning

Velfærdsforstaden står i de kommende årtier overfor en række opdateringer og transformationer, der dels hænger sammen med de globale udfordringer omkring bæredygtighed, men også med de udfordringer afledt af den fortsatte urbanisering, som finder sted. Klimatilpasning og fortætning af bebyggelserne står højt på kommunernes dagsorden. I det hele taget er der behov for reovering og en opdatering af forstaden, så den opfylder de krav, som svarer til de danske familiers behov i dag. Husstandenes størrelser og sammensætninger har ændret sig, siden mange af boligerne er blevet opført. Der er i dag også et større fokus på energiforbrug, reduktion af CO₂-udledning og byggematerialernes kvalitet og indvirkning på sundheden, som er medvirkende til et behov for fornyelse af forstaden.

Mange af Storkøbenhavns forstadskommuner har udnyttet de udvidelsesmuligheder, der er indenfor rammerne af "Fingerplanen"¹, derfor ses fortætning af bebyggelserne i mange kommuner som eneste mulighed for at øge boligudbudet.

Forstaden blev opført efter funktionalistiske planidealer med princippet om adskillelse af de forskellige byfunktioner og boligformer, hvilket i dag anses for at være ufordelagtigt, fordi de bl.a. medvirker til en social segregering. Den åbne, spredte bebyggelse, som karakteriserer forstaden, gør det desuden vanskeligt at udnytte mulighederne for effektive kollektive transportløsninger fuldt ud.

Museernes rolle i sammenhæng med forstadskommunernes udfordringer, er at diskutere og udpege kulturarven og medvirke til at sikre, at den ikke forsvinder i den politiske hverdag, men bliver indskrevet i kommunens planlægning som en væsentlig ressource for fremtiden.

Dette projekt har haft til formål at afprøve en anderledes, mere proaktiv, samarbejdsform end den vanligt afventende, hvor museet først er blevet involveret i plansager og i byggesager i den periode, hvor en given sag har været i offentlig høring.

Kommunerne overtog, med strukturreformen i 2007, amternes hidtidige opgave med at kortlægge og udpege kulturmiljøer og sikre bevaringsværdier i landskabet og det byggede miljø. Amternes fokus har primært været landskab og kyststrækninger, mens der stadig udestår en del udpegninger i byerne. Ikke mindst efterkrigstidens bymæssige sammenhænge er oversete i denne kortlægning. Vi benytter i denne håndbog begrebet velfærdsforstaden om efterkrigstidens bebyggede miljøer, og en nærmere definition følger i næste afsnit.

Undersøgelsen, der ligger bag denne håndbog, har haft sit udgangspunkt i den antagelse, at velfærdsforstaden har en *særlig* karakter, som fordrer *særlige* analyse- og vurderingsmetoder til at vurdere kvaliteter og bevaringsværdier. På den baggrund giver håndbogen anvisninger til og konkrete eksempler på, hvordan det lokale museum og kommunernes planafdelinger og måske også kulturafdelinger kan arbejde konstruktivt sammen om at få kortlagt, vurderet, udpeget og sikret væsentlige bevaringsværdier i kommunen.

Kroppedal Museum valgte Ishøj og Ballerup Kommune som partnere i pilotprojektet, fordi de tilsammen repræsenterer en bred indgang til efterkrigstidens byudvikling i hovedstadsområdet, og fordi ingen af de to kommuner har erfaringer med kulturarvsatlas-arbejdet, eller har været kulturarvs-kommuner. Valget af de to kommuner giver en mulighed for at tage udgangspunkt i en både synkron og diakron analyse af forstadens etablering, udvikling og transformation, idet Ballerup har en forstadsudviklingshistorie, som

¹ Skitseforslag til egnsplan for Storkøbenhavn, 1947

begynder så småt før 1945, hvilket giver bedre mulighed for at studere udviklingen af den tidlige velfærdsforstad. Ishøj er udbygget fra midt i 1960'erne til midt i 1970'erne, som udmøntning af "Køge Bugt planen"².

Vi håber, at mange vil finde inspiration i håndbogen, enten når det gælder metoden til kortlægning og værdisætning af velfærdssamfundets bygningskultur, eller når det gælder samarbejdsformen mellem museer og kommuner om sikring af kulturarven.

Velfærdsforstadens kulturarv

Velfærdsforstaden definerer vi som bygninger og anlæg opført i perioden 1945 til 2015, men vi forstår også begrebet meget bredt, som et genstandsfelt, der skal ansues både arkitektonisk, landskabeligt, kulturhistorisk og samfundsmæssigt. Velfærdsforstaden er opført i en periode af vores historie, hvor nye rationelle byggeteknikker og materialer blev almindelige. Stat og kommune var i høj grad styrende i forhold til planlægningen af efterkrigstidens Danmark, både med støtte til offentlige og private byggerier og med lovgivning og planer, der satte rammerne for byudvikling. Formålet var at give danskerne adgang til gode boliger og velfærd. De nye forstadsbyer skulle kunne opfylde de mange nye borgeres behov for institutioner til uddannelse, sundhed, omsorg og kultur, fra livets begyndelse til dets afslutning. Der skulle være arbejdspladser, indkøbsmuligheder og rekreative områder til genopladning af den arbejdskraft, der var så vigtig i opbygningen af et solidt samfund. Det gennemgående planlægningsideal var funktionsadskillelse og det, der skulle binde det hele sammen, var gode infrastrukturelle løsninger for både offentlig og privat trafik.

Projektets typologiseringer og definitioner lægger sig i forlængelse af rapporten "Forstadens Bygningskultur 1945-1989"³, der udkom i 2010 og som bidrager til feltet med en kortlægning og typologisering af velfærdsbyens bebyggede strukturer. En af rapportens konklusioner er, at forstædernes bygningsarv især bør registreres og udpeges som helheder og at en arkitektonisk vurdering og bygningsregistrering bør ligge til grund for udpeging af kvaliteter og bevaringsværdier. Denne går nye veje gennem at forsøge at identificere kvaliteter og bevaringsværdier i forstadens bebyggede strukturer.

Artiers arbejde med kulturarv

Siden kulturmiljøet blev italesat fra politisk hold i midten af 1990'erne, er der udviklet metoder til at kortlægge og udpege dels kulturmiljøer (KIP)⁴ og bevaringsværdige bygninger og helheder (SAVE)⁵. Kendetegnende for disse metoder er, at de er udviklet i en periode, hvor fokus var på de klassiske kulturmiljøer, såsom f.eks. landsbyer, herregårdsmiljøer og fiskelejer og bygningsarven fra før byggeriets industrialisering.

Før strukturreformen i 2007 var det amternes ansvar at udpege kulturmiljøer. Disse blev typisk udpeget ved brug af KIP-metoden. Langt de fleste kulturmiljøer blev udpeget i det åbne land og langs kyststrækningerne. Siden da har flere kommuner løbende suppleret amternes udpegninger og bl.a. også medtaget mere bymæssige sammenhænge. For eksempel har Rudersdal Kommune i Kommuneplan 2013 udpeget 37 kulturmiljøer, hvor iblandt der også findes både traditionelle industri- og erhvervskvarterer og efterkrigstids-boligkvarterer. Ligeledes er Esbjerg Kommune sammen med Sydvestjyske Museer netop i gang med at opdatere og supplere Ribe Amts tidligere udpegninger af kulturmiljøer bl.a. til også at

² Lov om planlægning af Køge Bugt-området, 1961

³ Forstadens Bygningskultur 1945-1989 – På sporet af velfærdsforstadens bevaringsværdier, Dansk Bygningsarv 2010

⁴ KIP: Kulturhistoriske interesser i planlægningen, Skov- og Naturstyrelsen 1997-1999

⁵ SAVE: Survey of Architectural Values in the Environment, Skov- og Naturstyrelsen, 1997

indeholde miljøer i bymæssige sammenhænge. Her har man sammen med Slots- og Kulturstyrelsen og Kroppedal Museum videreudviklet KIP-metoden⁶ til bedre at kunne anvendes i bymæssige sammenhænge.

I perioden mellem 1990 og 2007 udkom flere Kommuneatlas, som udpegede bevaringsværdier i byer og bygninger⁷. Mange af disse udpegninger gjaldt kun bygninger opført før 1940. Ganske få kommuner valgte at medtage bygninger, som er opført indtil 1970; ingen atlas forholder sig til bygninger og byområder yngre end 1970.

I projektet "Velfærdsforstadens bygningskultur" har vi valgt at medtage bygninger og bebyggelser, der er opført frem til 2015.

Initiativet "Bygningskultur 2015", blev skudt i gang i 2010 med en Finanslovs-bevilling på kr. 51,5 mil. til gennemgang af samtlige landets 9000 fredede ejendomme. Denne pengesum blev suppleret med et Realdania bidrag på 27 mil., der udvidede initiativet til også at omfatte de bevaringsværdige bygninger og bymæssige helheder. Programmet var ment som en koordineret indsats for bygningskulturarven, og gav kommunerne en tiltrængt opbakning til arbejdet med de bevaringsværdige bygninger. Initiativet har formået at sætte fokus på bygningskulturarven og har afstedkommet ny forskning og en stor vidensopsamling på området. Forskningsindsatsen har fokus på tre overordnede temaer "Bærende bevarings- og fredningsværdier", "Genanvendelse og aktivering af bygningskulturen" og "Bæredygtighed og bygningskulturarv". Vidensarkivet er samlet på en hjemmeside⁸, som er overgået til Slots- og Kulturstyrelsen efter programmets ophør i 2015 og her findes viden om emner der spænder over bl.a. "Kommune- og lokalplanlægning", "Genanvendelse og transformation", "Værdisætning og udpegning af bevaringsværdier". Et af emnerne i vidensarkivet er "Forstædernes bygningsarv" og et resultat af netop dette fokus, er Realdaniaudgivelsen "Forstadens bygningskultur 1945-1989 – På sporet af velfærdsforstadens bevaringsværdier", som har været primær inspirationskilde til udvikling af vores projekts metode til arbejdet med at udpege særlige bevaringsværdier i velfærdsforstaden. Herudover er der etableret et kommunalt netværk, som afholder møder med relevant bygningskulturelt indhold, og som sikrer, at momentum fra initiativets aktiviteter opretholdes.

Historiens Hus (nu Forstadsmuseet) og Hvidovre Kommune har forsøgt at adressere efterkrigstidens bygningsarvs særlige karakter i "Kulturarv 2650-metoden", som blev udviklet i forbindelse med at Hvidovre blev kulturarvs-kommune i 2007. Sigtet med metoden var at undersøge, hvordan efterkrigstidens kulturarv kan benyttes som løftestang for byens udvikling med vægt på, at det er den kulturhistoriske fortælling frem for selve genstanden, der skal være det grundlæggende for vurdering af kvaliteter og udviklingspotentialer. Svaghederne ved SAVE, og kulturarv 2650-metoden er, i dette projekts optik, at metoderne lægger deres vægt på *enten* den arkitektoniske iagttagelse og analyse *eller* udelukkende på de kulturhistoriske aspekter.

Projektet "Velfærdsforstadens bygningskultur 1945-2015" ønsker, at bygge videre på Hvidovre Kommunes arbejde med at nyfortolke forstadens bygningsarv og kulturhistorie samtidig med, at projektet vil holde et tematisk fokus på de bebyggede strukturer, således at vurderingen af velfærdsforstaden beror på en ligelig vægtning mellem den arkitektoniske-, landskabelige-, samfundsmæssige- og den kulturhistoriske analyse,

⁶ KIP, Kulturhistorien i Planlægningen er en metode til kortlægning, beskrivelse, udpegning, prioritering og afgrænsning af kulturmiljøer. Metoden er udviklet i slutningen af 1990'erne.

⁷ De første atlas hed "Kommuneatlas". De udkom i regi af Planstyrelsen. Siden overtog Skov- og Naturstyrelsen og atlæssene skiftede navn til "Kulturmiljøatlas". Fra 2002 lå atlæssene i Kulturarvsstyrelsens ressortområde og atlæssene skiftede navn endnu engang, denne gang til "Kulturarvsatlas". Fra 2007 er det blevet kommunernes eget valg, om de vil bruge ressourcer på at udgive atlas. Det, indtil nu, sidste atlas udkom i 2007.

⁸ <http://bygningkultur2015.dk/>, hjemmesiden samler

og i denne kontekst diskutere og medvirke til at udvide de traditionelle, klassiske kriterier for udpegning af bevaringsværdier og kulturmiljøer.

Samarbejde om kulturarven i planlægningen

Museumsloven giver retningslinjer for museers og kommuners samarbejde om at sikre kulturarven i kommunernes planlægning. Lovgivningen lægger i en bred formulering op til at museerne skal høres samtidig med at en lokalplan sendes i offentlig høring og samtidig med, at en byggetilladelse eller nedrivningstilladelse gives. Denne praksis fører kun sjældent til resultater, der tilgodeser kulturarven. Den bedste mulighed for at sikre kultur- og bygningsarven i kommunerne er, hvis museer og kommuner samarbejder med et tematisk fokus på aspekter af kultur- og bygningsarven. Det handler om at "komme på forkant" af fremtidige lokalplaner og nedrivningssager. Så at sige, at få afdækket bevaringsværdier, så man i kommunernes planlægnings- og byggesagsafdelinger får et godt overblik over, hvad der findes af særlige kvaliteter som kommunen skal passe på og formidle overfor borgere og politikere.

Kroppedal Museum har været rundt og besøge planafdelinger i samtlige de 14 kommuner som museet har nyere tids "kap. 8"⁹-ansvar i, for at afdække hvilke tematikker, som optager de forskellige kommuner, og for at få et godt overblik over, hvilke kommuner, der ville være klar til at indgå i et samarbejde.

Det har været museets målsætning for et samarbejdsprojekt proaktivt at sætte fokus på den moderne kulturarv i planlægningen, samtidig med at sådan et projekt skulle knytte "kap. 8" arbejdet sammen med museets øvrige aktiviteter på nyere tid. Kroppedal har i de foregående år haft særligt fokus på kulturarven i velfærdssamfundet.

Intensionen med samarbejdet kan opsummeres i følgende punkter:

- at udvide den fælles forståelse af, hvad velfærdssamfundets kulturarv er, og hvordan vi skal passe på den
- at resultaterne forankres i kommunernes plandokumenter og formidles bredt og varigt
- at projektet styrker vores netværk med andre aktører på kulturarvsområdet som f.eks. Slots- og Kulturstyrelsen, Realdania, KL, Bygningskultur 2015 (Dansk Bygningsarv) uddannelsesinstitutioner, men også med relevante museer
- at projekterne styrker museets faglighed, og gør os i stand til at bidrage med empirisk, teoretisk og metodisk viden lokalt, såvel som nationalt

For at kunne gennemføre et projekt som "Velfærdsforstadens bygningskultur 1945-2015" har det været nødvendigt for museet at allokere medarbejderressourcer ca. svarende til et årsværk. Kommunernes medarbejdere har ligeledes afsat tid og deltaget i arbejds møder og på fælles besigtigelser.

Typologier

Velfærdsforstaden har en særlig karakter. Den er ikke som den historiske bykerne udviklet fra middelalderen over de følgende århundreder med sammenhængende karréstrukturer. Den er produktet af storbyens enorme vækst i årtierne efter 2. Verdenskrig, og fremstår som et fragmenteret bylandskab, bestående af afgrænsede bebyggelsesensklaver og grønne områder. Velfærdsforstaden er planlagt ud fra funktionalistiske planidealiser med adskillelse af de forskellige funktioner, som helt overordnet struktur.

⁹ "Kap-8 arbejdet" dækker over det lovpligtige samarbejde mellem statsanerkendte museer og kommuner. Det er Museumslovens kap. 8, §23 og §24 som særligt vedrører nyere tids ansvarsområder.

Projektets grundlæggende tilgang til forstadsbyen har været at identificere byen som typologiske helheder med inspiration i den kortlægning og typologisering, som introduceres i Realdanias publikation fra 2010¹⁰. Denne kortlægning definerer typologierne indenfor følgende typer af bebyggede strukturer med angivelse af, hvilken tidsperiode typologien er opført indenfor:

- Parkbebyggelse (1945-1959)
- Rækkehuskvarterer (1945-1959)
- Parcelhuskvarterer (1945-1979)
- Storskala montageplan (1960-1974)
- Tæt-lav boligby (1975-1989)
- Uddannelse (1945-1989)
- Sundhed og omsorg (1945-1989)
- Idræt og rekreation (1945-1979)
- Servicecenter (1960-1989)
- Industrikvarterer (1945-1989)
- Veje og trafikfølgearealer (1945-1989)

Vi har fundet det nødvendigt at tilføje typen "etageboliger", fordi vi fandt at en del af bebyggelsen særligt i Ishøj faldt uden for de, i Realdanias kortlægning, nævnte boligtypologier. Herudover har vi tilføjet "kultur" til typologien "idræt og rekreation", så typen nu hedder "idræt, kultur og rekreation", fordi der f.eks. er et kunstmuseum og en moderne kirke, som ellers ville mangle en kategori. Herudover har vi udvidet typologien "industri" til også at omfatte erhvervsområder, så typen i vores projekt er blevet til "industrikvarterer/erhvervsområder", idet der i Ballerup findes en erhvervspark, som indeholder primært firmadomiciler og ikke har virksomheder med traditionelt håndværks-/eller industriproduktion. I Ballerup har man en særlig typologi, som de i planlægningsafdelingen kalder "bykvarter". I dette projekt har vi valgt at kalde det "integreret bykvarter". Typen er speciel for Ballerup og repræsenterer en integreret bebyggelse, hvor intensjonen fra starten var at blande boligtyper, ejerforhold, bolig og erhverv og trafikanter. Typologien har ikke fået stor udbredelse, men vi har alligevel medtaget den som typologi i projektet, da den har haft væsentlig indflydelse på de efterfølgende års byplanlægning i Ballerup, og i øvrigt på diskursen om bæredygtige forstæder, som stadig pågår.

Som allerede nævnt afgrænser Realdania-publikationen deres typologier til kun at omhandle bebyggelser indtil 1989, hvor indeværende projekt medtager bebyggelser helt frem til 2015. For typologien "rækkehuse" gælder, at denne typologi i Realdania publikationen kun skulle have en repræsentation indtil 1959. Det er dette projekts erfaring, at der findes gode eksempler, som repræsenterer typologien helt frem til i dag. Desuden afgrænser Realdania-publikationen "tæt-lav" typen til først at have eksponenter fra 1975 i forlængelse af SBI-konkurrencen i 1971 om tæt-lave boligformer. Vi har, i indeværende projekt, valgt at medtage også tidligere bebyggelser, da der allerede i 1960'erne foregik eksperimenter med netop denne boligform flere steder. Et eksempel på disse eksperimenter er Lundegården i Ballerup.

Det er ikke alle typologier, der findes eksempler på i begge kommuner, idet Ishøj og Ballerup har forskellige byudvidelsehistorier, som vi kommer nærmere ind på herunder.

Typologien "storskala montagebyggeri" dækker i Realdanias publikation, såvel som i vores projekt, kun over bebyggelser, der er store helhedsplanlagte boligområder, bestående af etagebyggeri, som er opført efter standardiserede, industrialiserede montageteknikker, selvom man med rette ville kunne kategorisere mange tæt-lav boligbebyggelser og rækkehusbebyggelser som storskala montagebyggeri. Mange af disse boligkvarterer kan, både i antal af boliger, udstrækning og anvendte byggemetoder, siges at udgøre både storskala og montagebyggeri. Det giver dog god mening at adskille boligtyperne fra hinanden, idet den

¹⁰ Forstadens bygningskultur 1945-1989, På sporet af velfærdsforstadens bevaringsværdier, Realdania 2010.

tætte, lave boligbebyggelse netop opstod som en modreaktion og kontrast til montageplanernes store skala. Forskellene markerer sig, udover i skalaen også i, at boligerne i de tætte, lave boligkvarterer har direkte adgang til egen have.

I Realdanias publikation fra 2010 har man i forlængelse af Poul Bæk Pedersens epokedefinition¹¹ valgt at inddеле velfærdsforstadens etablering i 3 forskellige faser, som er illustreret i nedenstående skema¹²:

| Periode | 1945-1959 | 1960-1974 | 1975-1989 |
|---------|---|---|--|
| Fase | Modeldannelse | Realisering | Ud- og ombygning |
| Indhold | Planlægningsprincipper Bebyggelsestyper Begyndende standardisering og industrialisering | Den store byvækst og realisering ca. 629.000 nye bygninger ¹³ Udbredt standardisering og industrialisering af byggeriet | Fortsat udbygning indenfor der allerede fastlagte strukturer Større grad af variation og brugerindflydelse |

I vores projekt har vi undersøgt to kommuner med hver deres udviklingshistorie. Begge de to udvalgte kommuner er en del af forstaden til København, og de er begge udviklet som sådan indenfor perioden 1945-2015.

Det moderne Ishøj har en udbygningshistorie, som er koncentreret i perioden fra slutningen af 1960'erne til midt i 1970'erne. På dette tidspunkt var modellen for planlægning og byggeriets industrialisering udviklet og på sit højeste. Ved udgangen af 1970 var det moderne Ishøj fuldt udbygget indenfor rammerne, der blev udstukket i Lov om planlægning af Køge Bugt området fra 1961 og i øvrigt Fingerplanen fra 1947-48. På grund af Ishøjs realiseringsfases fremskredne og korte varighed, finder man f.eks. ingen traditionelle parkbebyggelser i Ishøj. Dem finder man til gengæld nogle stykker af i Ballerup Kommune, fordi udbygningen her foregik over en længere årrække, som bl.a. medregner 1940'erne og 1950'erne, hvor netop parkbebyggelser var den almindelige boligform indenfor etageboligbyggeriet.

I Ballerup transformerades tre af middelalderlandsbyerne i de sene 1800-talsår til stationsbyer, som langsomt voksede sig større og blev til deciderede forstadsudbygninger i efterkrigsårene. Byudviklingen er fortsat og fortsætter den dag i dag, idet Ballerup Kommune besidder ubebyggede arealer, som ligger indenfor Fingerplanens byzoneområder. Nogle af de nyeste byudviklingsområder i Ballerup bryder decideret med de funktionalistiske planideal, som ellers har hersket i perioden og etablerer nye bykvarterer med integrerede funktioner, trafikantblanding og stor variation af boligtyper, både når det gælder ejerforhold og boligtypologier. Det ville give mening at tilføje en epoke til Poul Bæk Pedersens model som starter i 1985 og som stadig er med til at definere diskursen vedrørende forstaden.

Epoken er karakteristisk ved, at der opstår nye tanker om, hvordan man skaber en god forstad. Bykvarterer som f.eks. Blangstedgård¹⁴ i Odense Kommune, Egebjerggård i Ballerup Kommune og Høje Taastrup stationsby bryder med de monofunktionelle boligenklaver og søger at skabe en mere varieret og bymæssig forstadsby, end man havde set det i de foregående årtier. Diskursen er stadig den samme i dag, hvilket ses tydeligt i konkurrenceforslagene til Realdanias kampagne vedrørende "Fremtidens Forstæder" fra 2011. Flere af de vindende forslag har fælles træk, som handler om at skabe sammenhæng mellem byens

¹¹ Poul Bæk Pedersen, Arkitektur og plan i den danske velfærdsby 1950-1990, Arkitekt skolens forlag og forfatteren, 2005, s.10 ff.

¹² Forstadens bygningskultur 1945-1989, På sporet af velfærdsforstadens bevaringsværdier (Realdania, 2010), s. 18 ff.

¹³ Ibid. S. 133

¹⁴ Blangstedgård blev til på baggrund af en arkitektkonkurrence i 1988.

forskellige monofunktionelle kvarterer, og om at skabe fortætning for derved at øge bymæssigheden og bæredygtigheden i forstaden¹⁵. Et af temaerne er også byomdannelse fra monofunktionelle bykvarterer til mere blandede byfunktioner. Dette tema har været præsent i flere år efterhånden, da industriens omstrukturering har efterladt mange bygninger i industriområderne funktionstømte. Flere steder ses det, at man i kommunerne forsøger at integrere boliger og andre funktioner i disse områder. Tendensen har altså fra ca. midt i 1980'erne været at forsøge at ombryde velfærdsforstadens oprindelige dogme om zonedeling og adskillelse. Først indenfor rammerne af den opdeltede struktur, hvor man har forsøgt at indføre integrerede bykvarterer som "byer i byen". Senest med tiltag, som forsøger at skabe sammenhæng mellem de forskellige, ellers indadvendte, bebyggelsesenklaaver, som det f.eks. ses i Vandkunstens konkurrenceforslag til omdannelse af Farum i arkitektkonkurrencen "Fremtidens Forstæder"¹⁶.

Metode og fremgangsmåde

Denne beskrivelse af metode og fremgangsmåde falder i 3 forskellige delbeskrivelser, fordi projektet har haft 3 "ben". Det ene ben handler om samarbejdsform mellem kommune og museum om arbejdet med at sikre kommunernes bygnings- og kulturarv. Det andet ben er den konkrete metode til at kortlægge og værdisætte den særlige del af bygningsarven, som handler om velfærdsforstadens bygningsmasse generelt. Det sidste ben har haft formålet, konkret at identificere bevaringsværdierne i hhv. Ishøj- og Ballerup Kommuner særlige forstadsbebyggelser fra efterkrigstiden.

Samarbejde mellem kommune og museum

Projektet har som nævnt haft det motiv at understøtte, at kommune og museum indgår kvalificerede samarbejder omkring best practice i sikringen af det moderne velfærdssamfunds bevaringsværdier og udpegningen af kulturmiljøer i kommuneplanerne.

Kroppedal har løbende samtaler med de 14 kommuner i museets dækningsområde, for at få afdækket, hvilke temaer, der er aktuelle i de respektive kommuner. I forlængelse af sådanne samtaler har vi formuleret dette projekt, som vi derefter har præsenteret for relevante kommuner.

Projektet er som udgangspunkt altså formuleret af museet, og vi har derefter inviteret Ballerup- og Ishøj Kommune til at deltage. Det vil sige, at kommunerne ikke selv har efterspurgt et projekt med præcis det fokus, som vi har givet det, men i dette tilfælde fandt begge kommuner projektet så relevant, at de ønskede at deltage og allokere medarbejderressourcer til gennemførelse af projektet.

Kommunerne har stillet planlæggere, herunder byplanlæggere med særlig kompetence indenfor landskabsplanlægning.

Proces og metode til kortlægning og værdisætning

Projektets metode og faser skal tilsammen kunne håndtere skalaforhold fra

- den helt store skala, kommunen
- henover bebyggelsesstrukturer, bykvarteret, bebyggelsen, infrastrukturen
- til enkeltelementet, det byarkitektoniske element, f.eks. bygning, byrum, gadeforløb o.l.'

med henblik på at udvælge, dokumentere, beskrive, vurdere og prioritere velfærdsforstadens bevaringsværdige bygningsarv.

Tilgangen til arbejdet med velfærdsforstadens bygningskultur er inddelt i forskellige faser, som har hver deres formål og delprocesser.

¹⁵ Kim Dirckinck-Holmfeld m.fl. (red.) Fremtidens Forstæder, Bogværket og Realdania, 2013

¹⁶ Ibid., s. 39 f

1. Forberedelsesfase
2. Udvælgelsesfase
3. Dokumentering
4. Beskrivelsesfase
5. Vurderingsfase
6. Prioriteringsfase
7. Forankringsfase
8. Formidlingsfase

Faserne beskrives nærmere i det følgende.

1. Forberedelsesfase:

I forberedelsesfasen er formålet at skabe et overblik over kommunens forskellige bykvarterer og byudviklingshistorie. Fasen kan inddeles i følgende delprocesser:

- a) Screening af kommunens efterkrigsbyggerier og kvarterer
- b) Kvartersinddeling i forhold til typologier¹⁷
- c) Indsamling af arkivalisk materiale, historiske kort, evt. publikationer og projektmateriale

Ad a) Arbejdet indledes med et arbejds møde mellem museet og kommunens planlægger/planlæggere. Evt. kan også en repræsentant fra kommunens kultur- eller udviklingsafdeling deltage i en del af mødet.

Der vil være behov for store kort af kommunen og en computer med internetadgang. Hvis der findes kort, som viser kommunens udviklingshistorie eller kommunens funktionelle struktur skal disse plottes/printes. Der laves en oversigt over, hvilke af kommunens bebyggelser efter 1945, der evt. allerede er udpeget som bevaringsværdige.

Mødet skal berammes til to, måske tre hele arbejdsdage og foregår på kommunen, hvor byggesagsarkiv/stadsarkiv/lokalarkiv er i nærheden. Der kan, i forbindelse med arbejds mødet, også blive behov for kopimaskine og printer.

Byplanlægger og museum har, på dette stade i projektet, en ufuldstændig viden om de forskellige bebyggelser, da de mere grundige arkivundersøgelser først finder sted i de næste faser af projektet. Det er nødvendigt at forsøge at begrænse materialet, hvorfor der laves en sortering af bebyggelserne i 3 kategorier, hvor vurderingsparametre, som omhandler kulturhistoriske, samfundsmæssige betydninger og/eller arkitektoniske, landskabelige kvaliteter afgør om der skal foretages yderligere undersøgelser af bebyggelsen. Denne første screening foretages på baggrund af en visuel vurdering, hvor der bl.a. benyttes digitale redskaber, såsom google maps og google streetview, og desuden på den fælles umiddelbare viden som byplanlægger og museum har om de konkrete bebyggelser og de pågældende typologier. Der arbejdes videre i projektet med de bebyggelser, som bliver tildelt kategori 1 og 2.

Ad b) Museet arbejder videre med kvartersinddeling og funktionel struktur. Dette arbejde foretages dels på museet og dels på kommunen, hvor kommunen stiller en arbejdsplads til rådighed. Der vil i dette arbejde blive behov for adgang til byggesagsarkiv og evt. også stadsarkiv/lokalarkiv.

¹⁷ Der tages udgangspunkt i typologiseringen af de bebyggede strukturer, som er introduceret i *Forstadens Bygningskultur 1945-1989*. Realdania 2010. Med projektets tilpasninger er de definerede typer i denne rapport: Parkbebyggelse, rækkehuskvarter, parcelhuskvarter, integreret bykvarter, storskala montageplan, etageboligbyggeri, tæt-lav boligby, bygninger til uddannelse, bygninger til sundhed og omsorg, bygninger og anlæg til idræt, kultur og rekreation, servicecenter, industri- og erhvervs-kvarter, veje og trafikfølgearealer.

Ad c) Museet danner sig et overblik over, hvad der findes af arkivmateriale og søger litteratur, artikler, kortmateriale og evt. byggesagsmateriale og projektmateriale med fokus på kategori 1 og kategori 2-områderne.

2. Udvælgelsesfase:

Formålet med udvælgelsesfasen er, med baggrund i det overblik, som blev skabt i forberedelsesfasen, at udvælge gode repræsentanter for de forskellige typologier til videre analyse og vurdering.

- a) Granskning af kort, arkivalier og diverse publikationer etc.
- b) Besigtigelser
- c) Endelig udvælgelse

Ad a) Gennemgangen af det arkivalske materiale foretages af museet.

Ad b) Planlægger og museum foretager sammen besigtigelser og fastlægger, hvilke bebyggelser, der arbejdes videre med. Afhængig af antallet af udvalgte bebyggelser skal der afsættes 2-3 arbejdsdage til besigtigelser.

Ad c) Den endelige udvælgelse af bebyggelser foretages i samarbejde mellem museum og planlæggere på baggrund af de konklusioner, der drages på grundlag af besigtigelser og arkivalske undersøgelser.

3. Dokumentering:

Dokumenteringen indeholder forskellige discipliner såsom fotografering, videodokumentation, geotagging, etc. Forskellige medier tages i anvendelse i felten for at skabe en mangfoldig dokumentation. Dette er ikke en tidsafgrænset fase, da der foretages dokumentation gennem hele projektperioden.

4. Beskrivelsesfase:

På baggrund af granskning af arkivalsk materiale (herunder også lokalplaner, byplanvedtægter og evt. byggesager), historiske kort og publikationer og evt. projektmateriale og desuden arkitektoniske og landskabelige iagttagelser beskrives de udvalgte kvarterer.

Beskrivelsen skal indeholde aspekter, der rummer følgende temaer:

- a) Arkitektonisk udformning og materialevalg samt landskabsmæssig bearbejdning
- b) Anvendelse og kulturhistorisk betydning
- c) Ophav og idé (til f.eks. bygning, byrum o.l.) set i en samtidig samfundsmæssig kontekst

5. Vurderingsfase:

I denne fase ligger den egentlige analyse og vurdering af bevaringsværdier.

Arkitektoniske, kulturhistoriske, samfundsmæssige, miljømæssige, landskabelige og rumlige forhold lægges til grund for vurderingen, som også indeholder en vurdering af sårbarheder.

6. Prioriteringsfase:

Blandt de kortlagte helheder udvælges de bedste repræsentanter for hver typologi.

Det er i denne fase, at udvalgte delområder evt. udpeges som væsentlige kulturmiljøer til kommuneplanen.

7. Forankringsfase

Resultaterne af projektet skal forankres bl.a. på det politiske niveau.

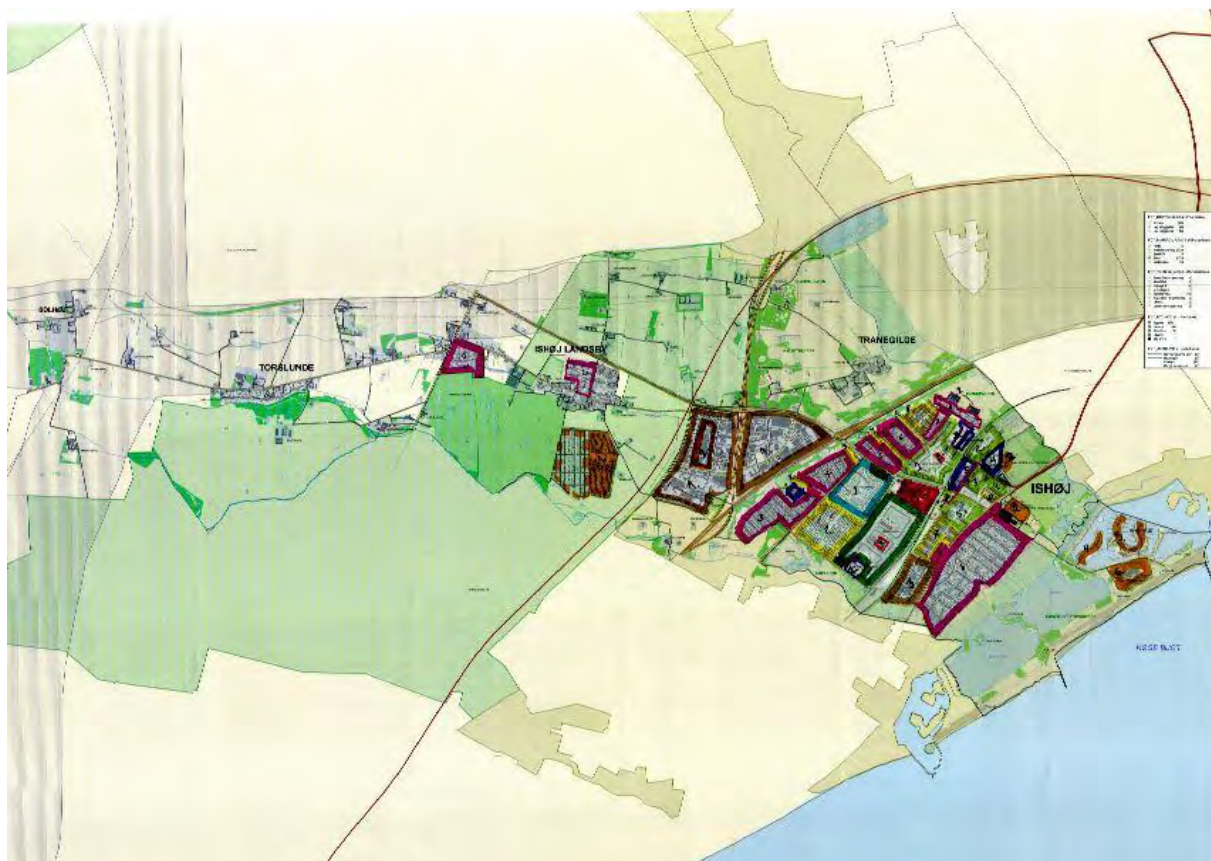
Der holdes oplæg for teknik- og bygningsudvalg, hvor projektet præsenteres. Evt. arrangeres en byvandring for politikere og planmedarbejdere.

8. Formidlingsfase:

Rapport skrives.

Der deltages i debatarrangementer, konference o.lign.

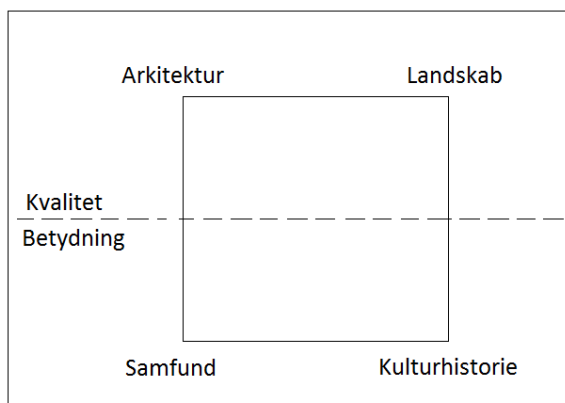
Det er også i denne fase, at resultaterne integreres på kommunernes eksisterende digitale platforme.



Kortet viser Ishøj Kommune, som har fået typologiseret sine efterkrigsbebyggelser indenfor velfærdsforstadens bebyggelsestyper. Hver typologi har fået sin egen farvekode: Parcelhuskvarterer, rækkehuskvarterer, etageboliger, parkbebyggelser, tæt-lav boligby, servicecentre, bygninger til uddannelse, bygninger til pleje og omsorg, Industri-/erhvervs-kvarterer, Idræt, kultur og rekreation, veje- og trafikfølgearealer.

Projektet bygger i høj grad på eksisterende og afprøvede metoder som f.eks. SAVE og KIP, men supplerer med en analyse af den samfundsmæssige kontekst som bebyggelsen er opført i, så den bedre kan omfatte velfærdsforstadens særlige karakter. Projektet har arbejdet ud fra den påstand, at forstaden har en *særlig karakter*¹⁸, som fordrer en *særlig vurderingsmetode*, da de eksisterende metoder hurtigt viser sig at komme til kort.

¹⁸ Velfærdsforstadens særlige karakter er beskrevet nøjere i nærværende rapport s.5 og s. 7 f.



Figur som illustrerer de 4 ligeværdige vurderingsparametre

Som vurderingsparametre indgår på lige fod arkitektoniske- og landskabelige kvaliteter med den samfundsmæssige- og kulturhistoriske betydning. En bebyggelse kan altså godt blive peget på som særlig bevaringsværdig, selvom den ikke scorer meget højt på de visuelle, æstetiske kvaliteter, hvis den har et særligt potentiale i forhold til at anskueliggøre den samfundsmæssige- eller kulturhistoriske fortælling. Adskillelsen mellem den kulturhistoriske – og den samfundsmæssige værdi er gennemført i projektet ud fra den tankegang, at en delmængde af kulturhistorien kan tilskrives de ovenfra kommende politiske tiltag, som blev skelsættende for de nye standarder, som så meget af bygningsmassen i denne periode blev opført efter. Herunder hidrører nye teknologier og innovation indenfor materialer og byggeteknik, som er direkte afledt af statslige støtteordninger, planer og lovgivning. Tanken om denne adskillelse er inspireret af Kulturarvsstyrelsens vejledning til vurdering af fredningsværdier¹⁹, hvor man har valgt at skille bygningshistorien ud fra kulturhistorien med det argument, at: *” Den kulturhistoriske værdi skal tilskrives bygningselementer, som kan ses eller opleves fysisk. Det betyder, at kulturhistorien skal kunne fæstnes til bygningen eller til spor i denne, før det kan beskrives som en fredningsværdi.”*

Den samfundsmæssige betydning kan ikke aflæses direkte i bebyggelserne, men ligger altså til grund for bebyggelsens tilblivelse. Ballerupplanen er et eksempel på en bebyggelse, hvor den samfundsmæssige betydning kan tilskrives høj værdi, idet bebyggelsen er blevet til som direkte resultat af ”Montagecirkulæret²⁰”.

I de følgende to kapitler kommer vi nærmere ind på, hvordan det gode liv, velfærdssamfundet og boligpolitikken kommer til udtryk i Ishøj- og Ballerup Kommune.

I perioden fra 1945-2015 er der mange forskellige byggestile og traditioner i spil. Projektet identificerer de lokale kvaliteter og forskelle, som gør det muligt, dels at betragte tilblivelsen af forstæderne fra en både synkron og diakron synsvinkel, og dels at udvælge nogle bebyggelser frem for andre.

Ballerup og Ishøj – forstæder med forskellig historie

Ishøj og Ballerup er forstadskommuner i det storkøbenhavnske område. De storkøbenhavnske forstæder er særlige i dansk sammenhæng, fordi de er selvstændige kommuner, der samtidig er forstæder til København. Forstæder ved landets øvrige større byer er typisk del af den kommune, som de er forstad for. I disse forstæder giver det god mening, at de henter en stor del af deres bymæssige identitet i den oprindelige bykerne. Men i de storkøbenhavnske forstæder skaber det en identitetskonflikt, idet

¹⁹ http://www.kulturstyrelsen.dk/fileadmin/user_upload/kulturarv/bygninger/dokumenter/Vejledning_til_vurdering_af_fredningsvaerdier.pdf,

²⁰ Montagecirkulæret, var en lov, Folketinget vedtog i marts 1960. Loven fastlagde et program for offentlig støtte til specielt tilrettelagt montagebyggeri og havde det overordnede formål var at skaffe 7.500 nye boliger på 4 år.

forstadskommunerne ønsker at have deres egen, særlige identitet. Der er ganske enkelt for langt til bykernen til, at det rigtig giver mening at hente sin identitet ved at henvise til det indre København. Hvad er det så for en særlig identitet, der er i de to kommuner? Det forsøger vi at komme med et overordnet bud på i det efterfølgende. Først rides rammerne for de to forstadsbyeres udvikling op.

Fingerplanen

Rammerne for, hvordan den storkøbenhavnske byvækst skulle finde sted, blev udstukket i københavnsegnens første store landskabsplan, der hed "Skitseforslag til egnsplan for Storkøbenhavn". Den kom i januar 1948²¹ og fik tilnavnet "Fingerplanen", fordi dens grundlæggende idé om, hvordan byvæksten skulle finde sted lignede en hånd med fingrene strakt ud mod de større købstæder i Københavns omegn. Det indre storbyområde, som udgøres af selve håndfladen, bestod af København og Frederiksberg og de inderste forstæder som f.eks. Valby, Vanløse og Brønshøj. Planens intension var at begrænse byspredning og koordinere den med den trafikale infrastruktur. Den fremtidige byvækst skulle således ske langs transportveje og s-togs baner, som gik radiale ud fra Københavns centrum. Tanken var at s-togstationer og centerdannelser skulle ligge langs "skelettet" i fingrene.

Mellem fingrene skulle de mange fremtidige borgeres rekreative behov kunne dækkes i form af grønne områder, hvor der ikke måtte bygges med permanent bebyggelse. På den måde skulle planen sikre, at der ville være en skarp adskillelse mellem by og land.

Zoneinddelingerne i det storkøbenhavnske område blev foretaget af "Byudviklingsudvalget for Københavns-egnen"²², der fra årene efter 1949 arbejdede med planlægning af byudviklingen.²³

Ishøj og Ballerup ligger i hver sin byfinger. Ishøj er en del af "tommelfingeren", som strækker sig mod syd langs Køge Bugt og Ballerup ligger i "langemanden", som peger mod Frederikssund.

Fingerplanen er aldrig blevet politisk vedtaget, men fungerer alligevel i en opdateret udgave fra 2013²⁴ som styringsredskab for hovedstadskommunernes fysiske planlægning og udvikling.

Ballerup

Ballerup Kommune består oprindeligt af 3 bysamfund med hver deres identitet, der som udgangspunkt var helt uafhængige af København²⁵. De tre bysamfund er opstået omkring landsbyerne Skovlunde, Ballerup og Måløv. Ballerup har tidligere været hovedbyen og Måløv og Skovlunde, benævnes oplandsbyer til Ballerup²⁶. I 1879 kom Frederikssundbanen til Ballerup og Måløv, som herefter udviklede sig til regulære stationsbyer. Der kom først jernbane til Skovlunde i 1905, og den havde ikke den samme byskabende funktion som i de andre to byer. Skovlundes byudvikling sprang stationsbyudviklingen over, og gik derimod direkte fra landsby til forstadsby i 1960'erne²⁷. I 1949 var S-toget kommet til og der var hermed banet vej for Ballerup Kommunes udvikling som forstadsby²⁸.

²¹ Vestegnen – fra gartneriland til forstad, Ena Hvidberg og Hannelene Toft Jensen, Københavns Amtmuseum, 1986, s. 24

²² Byudviklingsudvalget for Københavns-egnen bestod af repræsentanter fra områdets kommunalbestyrelser og medlemmer af Egnsplankontoret.

²³ Fra København til Storkøbenhavn 1925-1958, Stella Elisabeth Borne Mikkelsen, 2006, s. 12

²⁴ <https://erhvervsstyrelsen.dk/fingerplan-2013>

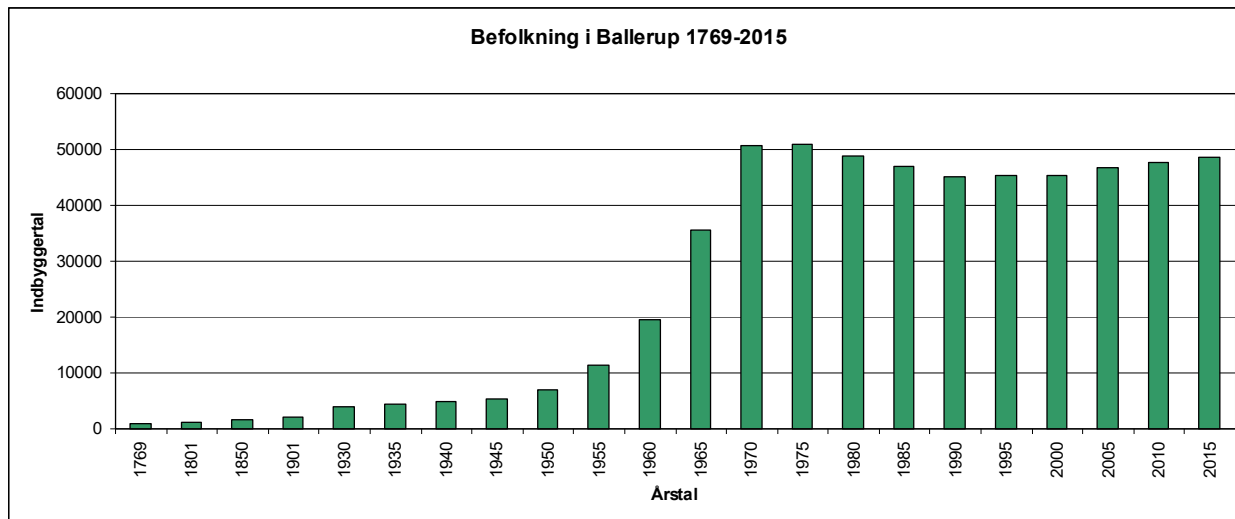
²⁵ Nordvestegnen – fra bondeland til bylandskab, Ena Hvidberg og Hannelene Toft Jensen, Københavns Amtsmuseumsråd 1987, s. 58

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid., s. 60.

²⁸ På vej – Fortid, nutid og fremtid i Ballerup, Måløv og Skovlunde, udgivet af Ballerup-Måløv Kommune, 1966, s. 12

Hvis man ser på befolkningstilvæksten i kommunen, vil man kunne aflæse en del af denne udviklingshistorie. Da jernbanestationerne åbnede i 1879 talte befolkningen i kommunen 1.908 personer²⁹. Dette antal voksede kun langsomt i 1900-tallets første 5 årtier. Således var indbyggertallet steget til ca. 5000 personer i 1950³⁰. Den eksplosionsagtige tilvækst sker fra 1963, hvor tallet stiger med 4.300 indbyggere i det år. Året efter stiger dette tal med 6.100 nye borgere i Ballerup Kommune³¹. I dag er indbyggertallet på godt 48.000 borgere, hvor det tilnærmelsesvist har ligget fra omkring 1970.



Kilde: Ballerup Stadsarkiv

Diagrammet nedenfor viser, hvordan de mange nye beboere i Ballerup Kommune kom til at bo. Af diagrammet fremgår det, at størstedelen af boligerne i kommunen bliver bygget i perioden 1950-1979 og at den mest repræsenterede boligform er etageboligen, hvoraf størstedelen bliver opført i 1960'erne. En del af forklaringen herpå er, at Folketinget i 1960 vedtager "Montagecirkulæret", som bliver kulminationen på statens bestræbelser på at sætte skub i boligbyggeriet. Der blev udvalgt et antal byggeprojekter, som tilsammen udgjorde 7.500 boliger, der over en 4-årig periode skulle opføres efter rationelle, standardiserede og industrialiserede montageprincipper³². Ballerupplanen er et af de udvalgte forsøgsprojekter. Med denne plan blev kommunens boligudbud øget med ca. 1.700 statsstøttede lejligheder. Det var med dette statslige initiativ, at typologien "storskala montagebyggeri" blev introduceret og i de efterfølgende år vinder typen stor udbredelse i mange forstæder. Karakteristisk for denne type boligbyggeri er det, at det er kransporene og kranernes rækkevidde, som dikterer blokkenes indbyrdes placering.

Det var ikke tilfældet med de etageboliger, der blev opført i Ballerup i slutningen af 1940'erne og 1950'erne i typologien "parkbebyggelse". Denne type blev opført efter håndværksmæssige traditioner og blokkene er typisk orienteret optimalt efter dagslys, således at alle lejligheder har de samme gode forhold, hvad angår udsigt og dagslys.

Fra 1950-1979 bliver også størstedelen af enfamiliehusene opført. Enfamiliehusene er typisk ejerboliger og forholdet mellem ejer- og lejerboliger i Ballerup Kommune har siden 1981, hvorfra der findes statistisk materiale, været 35% ejerboliger mod 65% lejerboliger³³.

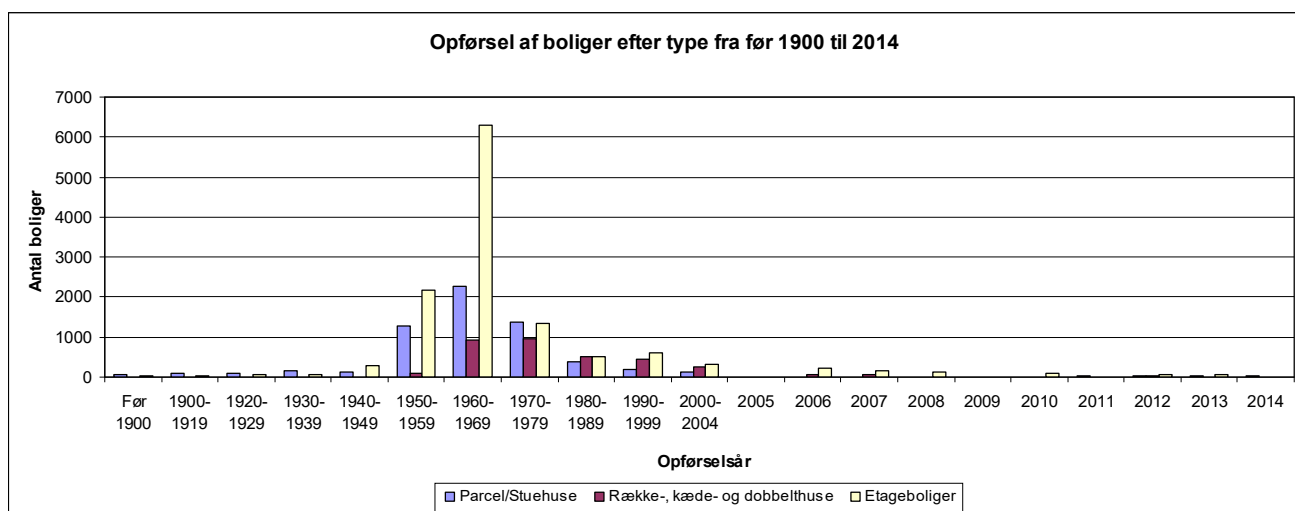
²⁹ Ibid., s. 14

³⁰ Nordvestegnen – fra bondeland til bylandskab, Ena Hvidberg og Hannelene Toft Jensen, Københavns Amtsmuseumsråd 1987, s. 58

³¹ På vej – Fortid, nutid og fremtid i Ballerup, Måløv og Skovlunde, udgivet af Ballerup-Måløv Kommune, 1966, s. 14

³² Erik Nygaard, Tag over hovedet, 1984, s. 132 f.

³³ Statistikbanken, Beboede boliger efter udlejningsforhold, 1981 og 2015.



Kilde: Statistikbanken, Boliger efter beboertype, område, tid, opførelsesår og anvendelse, fra før 1900 til 2014

Der kom en del kritik af de bebyggelser, man havde opført i Ballerup især i 1960'erne og 1970'erne³⁴. Kritikken gik på, at boligområderne var for store, for visuelt monotone og alt for ensartede i den sociale sammensætning. Kommunen valgte at være lydhør overfor denne kritik, og man besluttede derfor at gå nye veje. I et samarbejde med SBI udviklede kommunen et 10-punkts program, og udskrev en arkitektkonkurrence om Egebjerggård i 1985. Man ønskede at afprøve en ny planlægningsproces, hvor borgere og fremtidige beboere blev inddraget helt fra starten. Intensionen med de 10 punkter var at bryde med princippet om den funktionsopdelte by. Programmet indeholdt bl.a. retningslinjer for variation i ejerforhold af boligerne og integration af bolig og andre byfunktioner. Integration af kunst og kriminalpræventive foranstaltninger indgik også som en del af programmet. Bykvarteret skulle opføres i en menneskelig skala, som var opdelt i mindre enheder med et fælleshus til hver enhed. Projektet fik en del, både national og international, bevågenhed og hæder³⁵ og var med til at sætte spørgsmålstegn ved nogle af de grundlæggende principper ved byplanlægning, som havde hersket i de foregående årtier³⁶.

Egebjerggård dannede rammen om en international bomesse i 1996, "Bo i By".

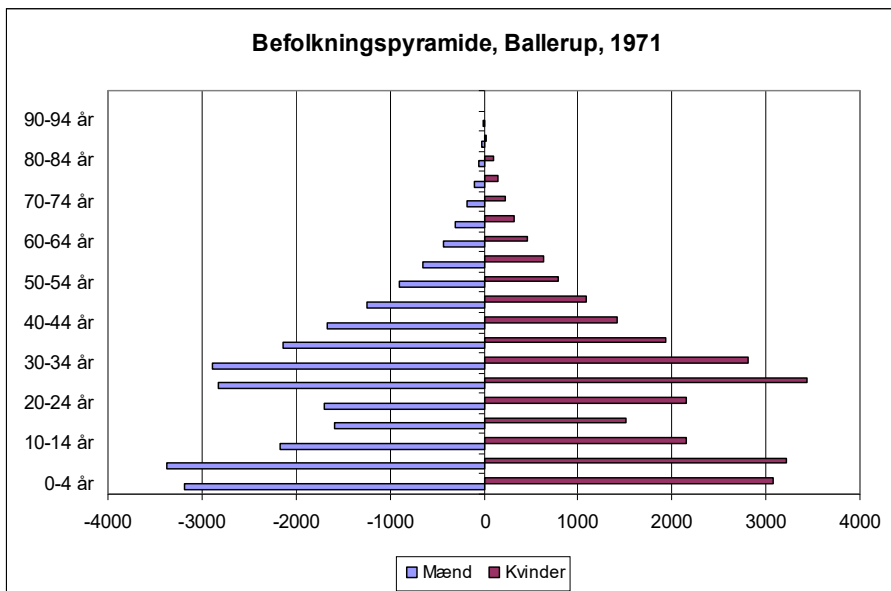
Mange af de erfaringer Ballerup Kommune har gjort med baggrund i forsøgsprojektet er overført til planerne for flere af de senere byudviklingsområder i kommunen, f.eks. i det helt nybyggede bykvarter, Søndergårdskvarteret, i den sydlige del af Måløv.

Det fremgår af befolkningspyramiden herunder, at en stor andel af de nye borgere i kommunen er unge familier med mindre børn. Derfor blev behovet for folkeskoler også stort. Der bliver i årene fra 1960 til starten af 1970'erne bygget 9 nye folkeskoler i Ballerup Kommune, og allerede eksisterende skoler udvides til at kunne optage de mange nye børn i kommunen.

³⁴ Byplanguiden: Byplanlægning – et produkt af tiden, Geoforlaget, 2010, s. 102

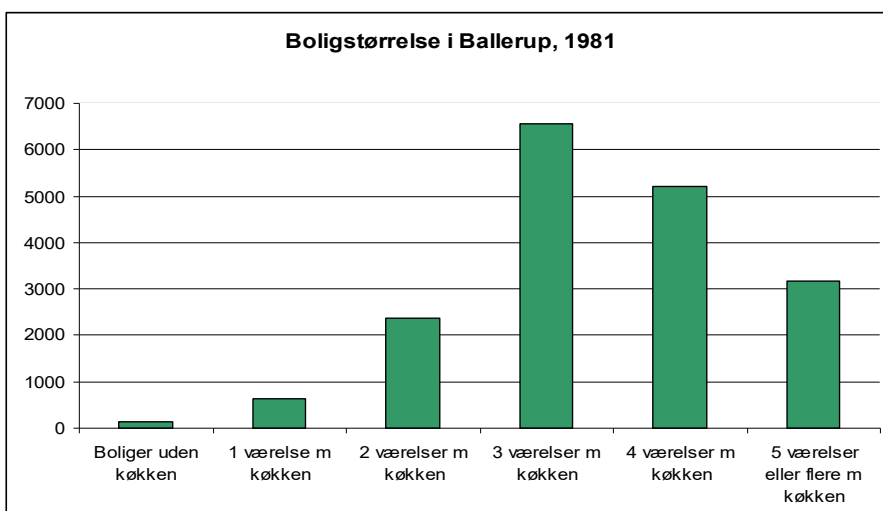
³⁵ Byplan 2 – 1992, s. 55

³⁶ NA – Nordisk arkitekturforskning, 2, 1992, s. 69



Kilde: Statistikbanken, 1971

Befolknings sammensætningen med de mange unge familier fordrede, at de boliger, der blev opført var familieegnede efter datidens standard. Som det fremgår af nedenstående diagram, så var den overvejende andel af boliger på 3 værelser og opefter.



Kilde: Statistikbanken, Beboede boliger efter tid, antal værelser og område, 1981

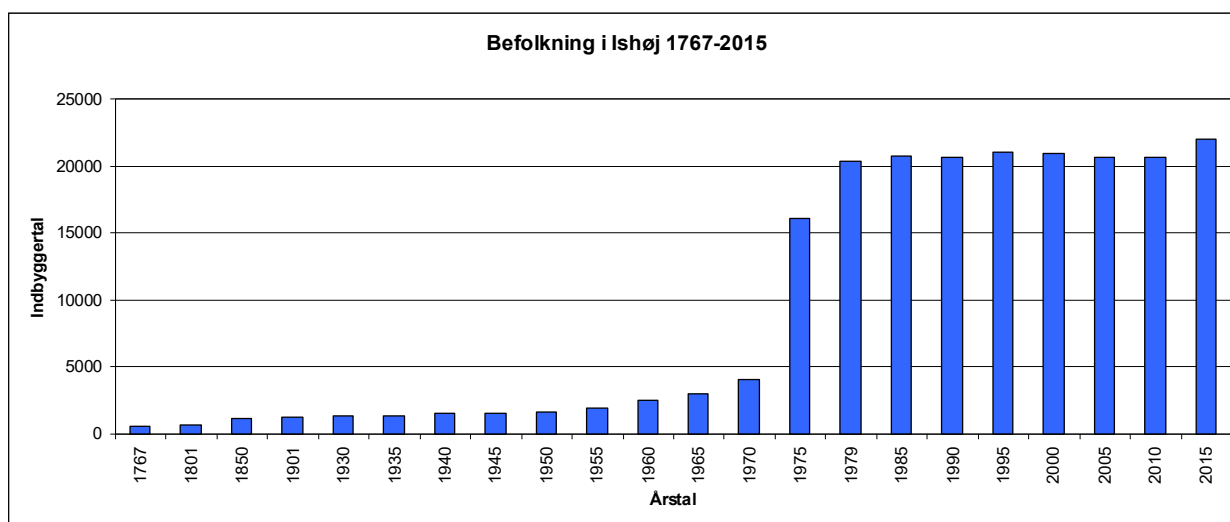
Topografi og bebyggelsesmønstre

I Ballerup Kommune mødes de to landskabstyper, som er karakteristiske for hhv. den temmeligt flade Hedeboegn og det mere kuperede Nordsjælland. Fingerplanens kiler, Vestskovskilen mod syd og Hjortespings-/Måløvkilen mod nord, som omslutter byfingeren på hver sin side har derfor også hver deres landskabskarakter.

Private villakvarterer udgør den primære bebyggelse i den nordlige del af Måløv og Ballerup, hvor de store planer med etagehusbebyggelser og produktionsvirksomheder primært er beliggende syd for Frederikssundsvejen og banen. Dette bebyggelsesmønster er spejlvendt i Skovlunde.

I Ballerup kommune ser man de grønne kiler som et aktiv, og man har gennem tiden haft som planlægningsideal, at ingen bolig skulle have mere end maksimalt 500 meter til nærmeste væsentlige naturområde.

Planen får altoverskyggende betydning for Ishøjs udvikling som forstadsby. Man besluttede således at bruge 4 år på at planlægge byvæksten, 4 år på at byggemodne grundene og 4 år på bygning og indflytning⁴². Ishøj har derfor en nærmest eksplosiv befolkningstilvækst som kan aflæses i diagrammet herunder, hvoraf det fremgår at indbyggertallet vokser fra knapt 3.000 i 1965 til godt 20.000 i 1979. Herefter sker der kun en forsvindende lille befolkningstilvækst, som kan forklares ved, at byudviklingen har udnyttet de muligheder, der ligger indenfor Fingerplanens rammer, og byen er stort set fuldt udbygget.



Kilde: Else Trier, Ishøj – den grønne port til København, 1998, s. 228 samt Statistikbanken

Sognerådet i Torslunde-Ishøj, som kommunen hed indtil 1975, tog i 1966 en beslutning om, at man ønskede et boligudbud, som bestod af ca. 50% ejerboliger og 50% lejerboliger⁴³. Balancen er dog tippet lidt, således at der i dag er en fordeling mellem ejere og lejere på hhv. 40% og 60%⁴⁴.

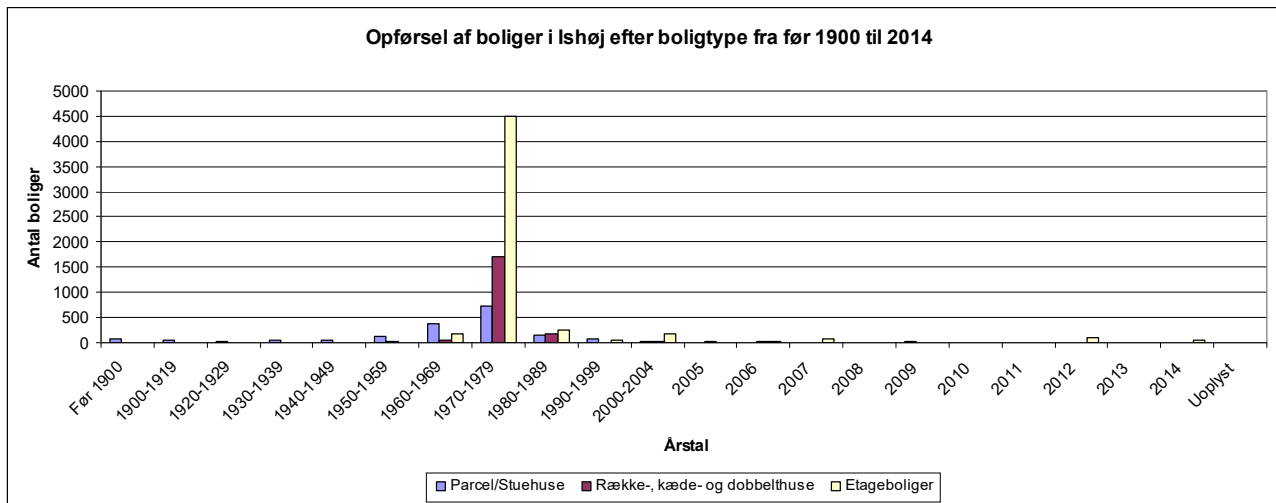
"Køge Bugt planen" havde udstukket nogle retningslinjer for, efter hvilken model, de nye byer skulle bygges. S-togsstationen skulle ligge centralt og i forbindelse med den skulle byens kulturelle-, administrative- og kommercielle center ligge. Den højeste bebyggelsesprocent skulle være i det stationsnære område. Den mere åbne, lave bebyggelse skulle ligge længere fra stationscentret. I Ishøj kom det til at betyde, at man fortrinsvist byggede etageboliger omkring stationscentret, parcelhusene kom til at ligge i et bånd langs Køge Bugt Motorvejen og langs Strandparken og tæt-lav boligområder og rækkehuskvarterer blev bygget i zonen midt imellem. De store industrikvarterer kom til at ligge vest for motorvejen og blev derved isoleret fra de store boligområder, helt i tråd med de funktionalistiske planlægningsidealer om adskillelse af de forskellige byfunktioner.

Ud fra de samme planlægningsidealer anlagde man også hele den trafikale infrastruktur med adskillelse af trafikanter som gennemgående princip. Tunneller og cykel-/gangbroer og -stier fører de "bløde trafikanter" sikkert rundt i kommunen på behørig afstand af bilerne. Mange af boligområderne er også planlagt bilfrie, og parkeringspladserne er placeret i periferien af bebyggelsen.

⁴² Arkitekten 1969: 26, s. 654

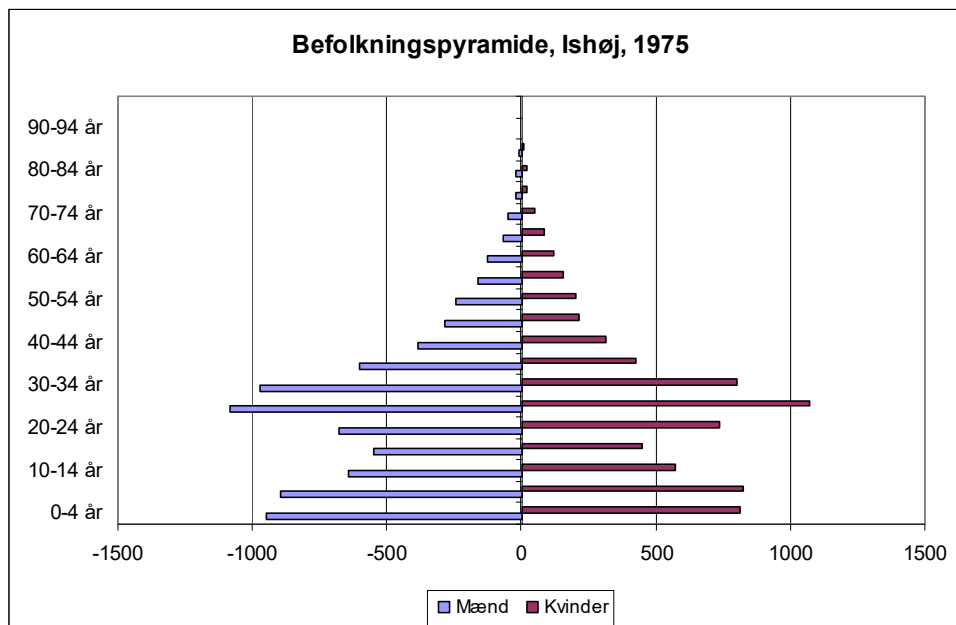
⁴³ Else Trier, Ishøj – den grønne port til København, 1998, s. 217

⁴⁴ Statistikbanken, Beboede boliger efter udlejningsforhold, 2015.



Langt de fleste boliger blev bygget i 10-året fra 1970 og som det fremgår af ovenstående diagram, så var størstedelen opført som etageboligbyggeri. I 2015 fordeler boligerne i Ishøj sig med 58% etageboliger, 22% række-, kæde-, dobbelthuse og 19% parcelhuse⁴⁵. Til sammenligning viser data for Københavns omegn, at fordelingen er 54% etageboliger, 19% række-, kæde-, dobbelthuse og 25% parcelhuse⁴⁶, så Ishøj har en overrepræsentation af etageboliger og rækkehuse på hhv. 4% og 3%. Til gengæld er der 6% færre parcelhuse, end i Københavns omegnskommuner i øvrigt.

Det er selvsagt tilflytning, som forårsager den store befolkningstilvækst i Ishøj i starten af 1970'erne. Ud fra befolkningspyramiden fra 1975 fremgår det meget tydeligt, at det fortrinsvist er familier med småbørn, som flyttede ind i de nybyggede boliger i Ishøj.

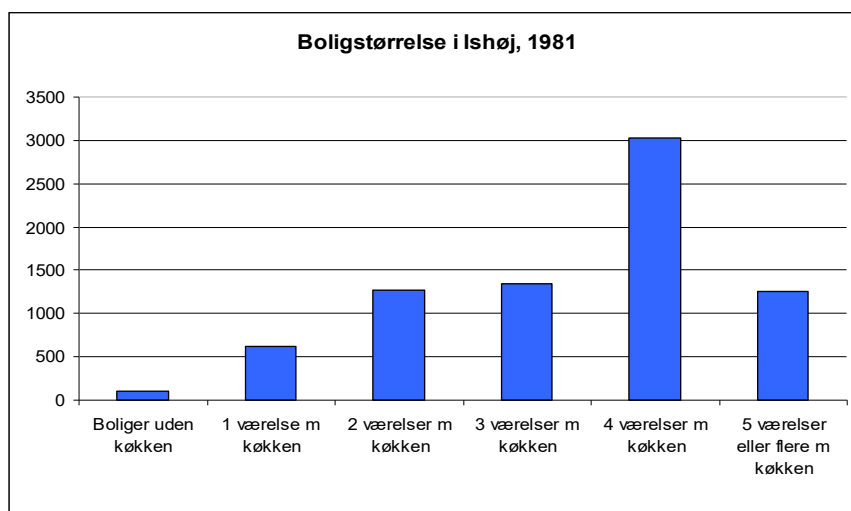


Det forholder sig da også sådan, at mere end 55% af boligerne i Ishøj er enten 4- eller 5-værelses lejligheder⁴⁷, så man har fra planlæggerens side haft den intensjon at tiltrække familier til byen.

⁴⁵ Ibid, Boliger efter beboertype, område, tid, opførelsesår og anvendelse

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ Ibid, Boliger efter område, beboertype, anvendelse, antal værelser, boligstørrelse i kvm. og husstandsstørrelse



Vejleåparken

Et af byens helt store boligområder er Vejleåparken. Bebyggelsen huser i dag næsten $\frac{1}{4}$ af Ishøj Kommunes borgere. Ishøjplanen, som den oprindeligt hed, stod færdig til indflytning i 1972 og rummede 1.700, fortrinsvist store, og meget velindrettede familieboliger. Det viste sig desværre at boligerne blev meget svære at udleje. Dels var boligmarkedet ved at være mættet og danskernes boligdrømme drejede sig i retning af egen bolig frem for lejebolig, og dels var udbygning af S-togsbanen forsinket nogle år i forhold til udbygningen af byområdet. S-togsstationen åbnede først i 1976, altså 4 år efter boligerne var klar til indflytning. Disse faktorer tilsammen gjorde det vanskeligt for boligselskabet at udleje boligerne, hvorfor der i 1972 var op mod 1000 ledige lejemål⁴⁸. For at minimere tabene fra de manglende huslejeindbetalinger valgte boligselskabet at nedsætte huslejen og give kommunen mulighed for at anvise boliger i bebyggelsen, bl.a. af denne årsag flyttede der mange gæstearbejdere ind i lejlighederne⁴⁹.

Strandparken

Helt østpå, ude ved Køge Bugt, ligger Strandparken. Strandparken er et kunstigt anlagt strandområde, som består af 7-8 km sandbadestrand med søer, klitter og forstrand og 4 lystbådehavne i hhv. Brøndby, Vallensbæk, Ishøj og Hundige. Strandparkens ene formål var at skaffe befolkningen i Københavnsregionen gode rekreative udflugtsmuligheder med bl.a. adgang til gode bademuligheder ved havet. Det andet formål var at sikre de efterhånden tæt bebyggede, lavtliggende områder ved kysten mod oversvømmelser⁵⁰. Strandparken blev indviet i 1980 og Københavns syd-vestegn fik dermed på linje med Københavns nordegn et attraktivt rekreativt område ved havet.

Ud fra samme tankegang ønskede Københavns Amt at kunne tilbyde sine borgere mod syd et kulturtilbud i form af et museum for moderne kunst. Københavns nordegn havde Louisiana og man mente, at sydegnen skulle have et tilsvarende kulturtilbud. Arken blev bygget i Strandparken og stod færdig i 1996.

⁴⁸ Erik Nygaard, Tag over hovedet, 1984, s. 222

⁴⁹ Koncentrationen af borgere med anden etnisk baggrund er høj i Ishøj, hvor 37% har enten indvandrebaggrund eller er efterkommere af indvandrere. Til sammenligning er denne andel på 18% for samtlige kommuner i Københavns omegn. (Statistikbanken 2015K3)

⁵⁰ Køge Bugt Strandpark, Ulf Anderskov, 1986, s. 44 ff.

Eksempler på beskrivelser

På de følgende sider vises 4 eksempler på beskrivelser af udvalgte bebyggelser. Der er 2 fra Ishøj og 2 fra Ballerup:

| Typologi | Kommune | Bebyggelse |
|--------------------------|----------------|-------------------|
| Storskala montagebyggeri | Ishøj | Vejleåparken |
| Parcelhuskvarter | Ishøj | Bredekærs Vænge |
| Integreret bykvarter | Ballerup | Egebjerggård |
| Bygning til uddannelse | Ballerup | Rosenlundskolen |

Vejleåparken i Ishøj



Bebyggelse:

Vejleåparken, tidligere Ishøjplanen

Typologi:

Storskala montagebyggeri

Almene boliger

Byggeår:

1969-1972

Renovering 2001-2010

Arkitekt:

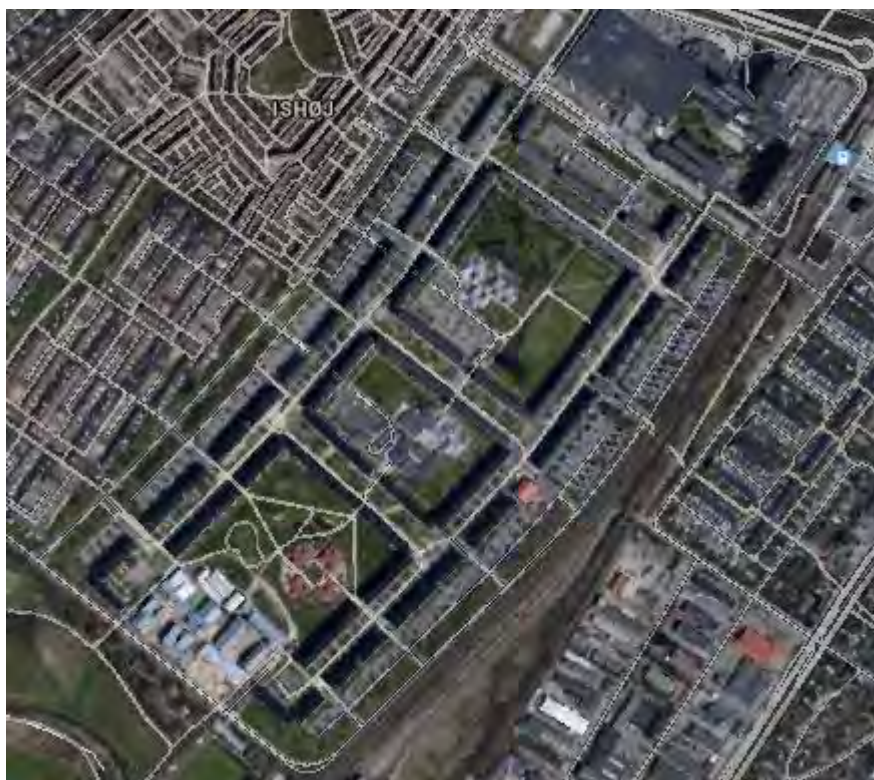
Arkitekt: Kooperativ Byggeindustri A/S ved Erik Petersen (bebyggelsesplanen) og Tormod Olesen (arkitektarbejdet)

Landskabsarkitekt: Ole Nørgårds Tegnestue

Ingeniør: Niels Lunøe

Bygherre:

AAB, afdeling 55 samt Ishøj Boligselskab, som er et datterselskab af Dansk Boligselskab af 1945



Adresse(r):

Strandgården 1-9, 23-29, 2-20, Østergården 1-69, 2-66, Ågården 1-15, 27-65, 2-72, Vejlegården 1-15, 2-20, Bjerggården 1-17, 2-20, Ishøj

Beskrivelse:

Fakta:

Boligbebyggelsen består af 54 4- etagers blokke, og hele bebyggelsen har en udstrækning på 900 m x 450 m

Bruttoetagearealet⁵¹ var oprindeligt på i alt 185.500 m²

Data fra byggepladsen: Montagetid: I alt 1 år og 10 måneder ved brug af 2 skinnekørende tårnkraner, som tilsammen monterer 5 boliger pr. dag, svarende til 2,4 dage pr. opgang⁵².

Boligtyperne fordeler sig i dag (juni 2015)⁵³ som det fremgår af skemaet:

| Lejlighedstype | 1 rum | 2 rum | 3 rum | 4 rum | 5 rum | I alt |
|-----------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|------------------------|----------|
| Areal | 21-63 m ² | 40-90 m ² | 79-97 m ² | 88-124 m ² | 110-124 m ² | |
| Antal | 21 stk | 601 stk | 307 stk | 643 stk | 135 stk | 1707 stk |
| Pct. af samlede antal lejligheder | 1 % | 35 % | 18 % | 38 % | 8 % | 100 % |

Arkitektonisk udformning, materialevalg samt landskabsmæssig bearbejdning:

Terrænet, som "Planen" er bygget på, falder svagt mod Lille Vejleå mod sydvest, men man har, i forbindelse med opførelse af bebyggelsen, anvendt overskudsjord fra anlæggesarbejderne til etablering

⁵¹ Særtryk af Byggeindustrien, Aktuelle byggerier 1969-73, Bd. 1 – Boliger, s. 66 ff

⁵² Særtryk af Byggeindustrien, Aktuelle byggerier 1969-73, Bd. 1 – Boliger, s. 75

⁵³ <http://www.aab.dk/da/Boliger/ishoej/Afd%2055.aspx>

af volde og bakker i de indre parkrum, således at de tre parkrum fremstår med hver deres landskabelige bearbejdning. Især er det nordligste parkrum blevet udstyret med en meget markant bakke. Hele området er omkranset af en grøn randzone med græsklædt rabat og træbevoksning i varierende tæthed, der skærmer parkeringsområderne i periferien mod de omliggende veje.

Bebyggelsen består af de tre dominerende grundelementer: Blokken, gaden og gården. De 54 boligblokke er placeret, så de udgør to lange, svagt krumme, bolig-gader med tværgående, ligeledes parvist placerede boligblokke, således at der opstår 3 stor-karreer med 3 indre gårdrum. S-banen er nærmeste nabo mod øst og jernbanens krumning har dikteret bebyggelsens krumning, som bevirker, at man ikke kan se fra den ene ende af bebyggelsen til den anden, hvorved den ellers næsten 1 km lange gade brydes ned i en mindre og mere menneskelig skala.

Det er rummene imellem husene, de krumme bolig-gader og de store parkrum, der udgør de dominerende træk i bebyggelsen.

Boligblokkene er opført med 4 etager med sadeltag. Bygningerne har påsatte inddækkede altaner på den ene facade og skydeskodder på den modstående facade.

I bolig-gaderne er der placeret koksgrå træskure til cykler, barnevogne og lignende. Her løber også den gennemgående cykel- og gangsti. Oprindeligt var bolig-gaderne møbleret med sekskantede polyesteroverdækninger og pavilloner.

I parkrummene, som er meget forskellige, ligger andre bebyggelser som "Strandgårds Skolen", hovedhuset til den tidligere "Strandgård", et lille lokalcenter og et par børneinstitutioner.

Mod nordøst er boligkvarteret forbundet til Bycentret via bolig-gaderne med fodgænger- og cykelbro over Stenbjerggårds Allé, ligesom cykel- og gangtunneller forbinder til stisystemet fra bebyggelsens andre tre sider.

Kommunens gennemgående princip for trafikseparering er gennemført i bebyggelsen, så bilerne parkerer langs bebyggelsens ydersider mod nordvest og sydøst, og på afgrænsede parkeringspladser ved lokalcenteret og børneinstitutionen i parkrummet. Der er anlagte cykel- og gangstier i parkrummene, og "gaderne" fungerer som bilfri passager og opholdsrum.

Bebyggelsesstrukturen er karakteristisk ved, at bygningerne danner vægge i indre gårdrum. Der er forsøgt skabt et urbant miljø med bolig-gaderne, som i skala og proportioner indbyder gående og cyklende til at bevæge sig og opholde sig her. Opgangene har alle deres hoveddør mod gaderummet for at underbygge mest muligt urbant liv.

Bebyggelsen er et godt eksempel på tidens "kransarkitektur", hvor bygningerne er orienteret i forhold til at kranerne, som kørte på skinner langs hele bebyggelsen, kunne løfte byggemodulerne på plads fra den ene ende af byggepladsen til den anden i takt med at råhusene stod færdige.

"Monotoni" er et gennemgående ord, man støder på, når man læser arkitekturkritikernes tidlige beskrivelser af bebyggelsen⁵⁴. Dette prædikat skyldtes først og fremmest bebyggelsens enorme udstrækning.

Den store renovering i perioden 2001-2010 har tilført bygningsvoluminerne en blødere fremtoning med varierede teglstensudsmykkede facader, men det er stadig bebyggelsens størrelse, der dominerer den arkitektoniske oplevelse.

⁵⁴ Erik Nygaard, Tag over hovedet, 1984, s. 153

⁵⁵ Dansk Byggejournal 1970, s. 11

⁵⁶ Erik Nygaard, Tag over hovedet, 1984, s. 222

De enkelte blokke er 4 etager og 10,4 m dybe⁵⁵ og er opbygget med bærende facader og en bærende tværgående midterskillevæg. Dette konstruktive princip har givet mulighed for stor fleksibilitet i indretningen af lejlighederne.

I perioden fra 2001-2010 undergik bebyggelsen en meget omfattende renovering, hvor bl.a. facaderne blev efterisoleret og det blev tilstræbt at give den enkelte bygning sit eget individuelle præg med skalmur i en kombination af gule, røde og glaserede teglsten. Udsmykningen blev skabt af 8 forskellige kunstnere under billedkunstner Bjørn Nørgaards ledelse. Ved denne lejlighed blev også altanerne inddækket og fremstår nu med grå bølgeplader og gråmalet stål og glas. Man har bibeholdt det oprindelige princip med skydeskodder for vinduerne.

Bygningernes tilblivelse, anvendelse, samfundsmæssige - og kulturhistoriske betydning:

Vejleåparken var et af de storstilede led i udmøntningen af loven fra 1961, som blev kaldt Køge-Bugtplanen. Loven dikterede retningslinjer for 10 nye byenheder fra Avedøre i nord til Jersie i syd. Tilsammen skulle de nye byer skaffe boliger til 150.000 mennesker. Et af grundtemaerne i loven var, at den største bebyggelsestæthed skulle være i de områder, der lå tættest til de 10 kommende stationscentre på S-tog linjen mod Køge og at bebyggelsen kunne blive mere lav og åben jo længere, man kom fra stationen. Præfabrikerede betonelementer og rationelle byggemetoder muliggjorde den korte byggeperiode på kun 3 år.

Bebyggelsen blev berømmet for en høj boligkvalitet og gode lejlighedsindretninger, og var med sit brede udvalg af lejlighedsstørrelser, lokalcenter, børneinstitutioner og folkeskole tænkt som et bykvarter som man kunne leve et helt liv i.

Bebyggelsen stod færdig i 1972, hvor boligmarkedet var ved at være mættet og danskernes boligdrømme drejede sig i retning af egen bolig frem for lejebolig. Samtidig var udbygning af S-togsbanen forsinket nogle år i forhold til udbygningen af byområdet. Stationen åbnede først i 1976. Disse faktorer tilsammen gjorde det vanskeligt for boligselskabet at udleje boligerne, hvorfor der i 1972 var op mod 1000 ledige lejemål⁵⁶. Fra begyndelsen blev lejlighederne derfor anvist af kommunen. I dag bor ca. ¼ af Ishøj Kommunes borgere, i Vejleåparken.

Hele planen var oprindeligt bygget på de oprindelige gårde Strandgården og Stenbjerggårdens landbrugsjord, og Strandgårdens hovedhus findes stadig i det sydligste gårdrum og huser i dag boligkvarterets pensionistklub.

Vurdering

Bærende bevaringsværdier

Det er især bebyggelsesstrukturen med blokkene, de grønne gårdrum og de krumme gader, som udgør de bærende bevaringsværdier.

Sårbarheder

Bebyggelsen er sårbar overfor nedrivninger eller nybygninger, som slører den karakteristiske bebyggelsesstruktur.



Byggeriets facader var oprindeligt projekteret med indfarvede betonelementer i 4 forskellige indfarvninger (brændt sienna, okker, terracotta og mørk umbra). Elementerne var givet en lodret struktur og vinduer, døre og skydeskodder var i malet træ i to forskellige farver for at give variation. Altanererne var præfabrikerede hvide betonelementer, som var påsat facaden. Altanererne var oprindeligt åbne. (Foto: ArkitekturDK 1–1976)

Bredkærs Vænge i Ishøj



Bebyggelse:

Bredkærs Vænge

Typologi:

Parcelhuskvarter

Byggeår:

1970-71

Arkitekt:

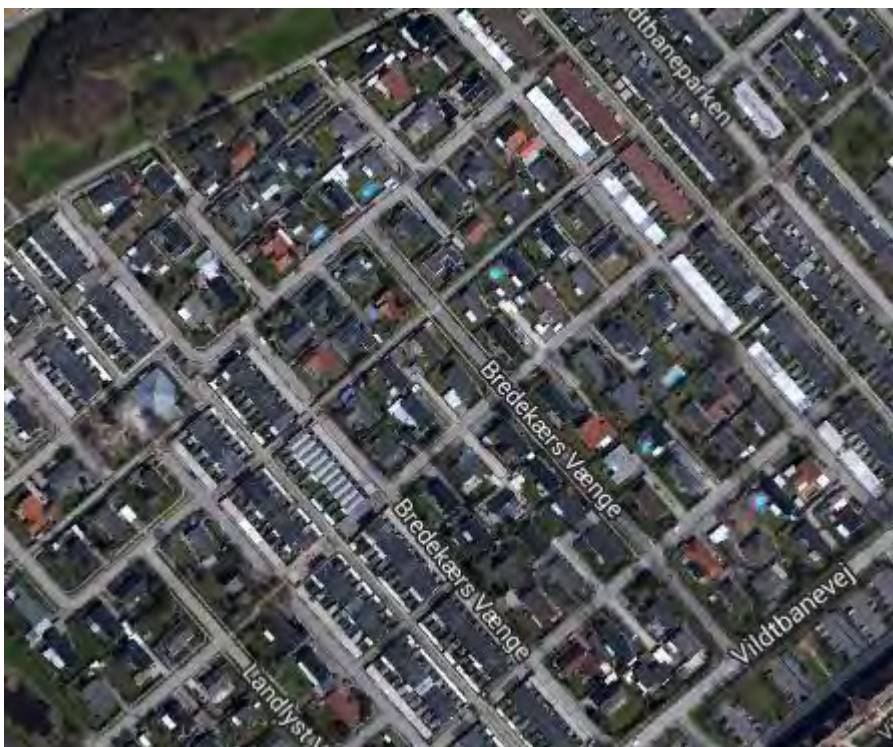
Området er bebygget i forbindelse med typehusudstillingen, Archibo i 1970-71 og derfor karakteristisk ved en meget stor variation af typehuse.

Mange forskellige arkitekter har givet deres bud på et enfamilie typehus.

Blandt arkitekterne findes f.eks. Jørn Utzon, Arne Jacobsen, Friis og Moltke, Gudmand-Høyer, Ib Schwanenflügel blandt mange andre.

Bygherre:

Parcelhusene blev opført som udstillingshuse til den anden internationale enfamiliehus-udstilling, Archibo.



Adresse(r):

Bredkærs Vænge 1-11, 51-73, 115-137, 193-217 (kun ulige nr.), 2-16, 66-78, 82-96, 120-150, 190-212 (kun lige nr.)

Beskivelse:

Fakta:

Kvarteret har en udstrækning på ca. 200x400 meter og tæller ca. 90 parcelhuse, hvoraf størstedelen er opført som udstillingshuse. Parcellerne har et areal på mellem ca. 600 m² til 750 m².

Arkitektonisk udformning, materialevalg samt landskabsmæssig bearbejdning:

Bredkærs Vænge er en del af et sammenhængende bælte af parcelhus- og rækkehusudstyknings langs med Køge Bugt motorvejen. Bæltet strækker sig på tværs gennem hele kommunen. Hvert parcelhuskvarter er afgrænset af en række rækkehuse.

Vejnettet i kvarteret har den karakteristiske "antennestruktur", hvor én tilkørselsvej fordeler ud til lukkede boligveje i et vinkelret system.

Midt gennem hele boligområdet, løbende i nordøstlig-sydvestlig retning løber en cykel- og gangsti og binder sammen med kommunens øvrige stisystem og underbygger hele den planlagte bys princip om trafikseparering.

Det grønne element på de retlinede veje dominerer kvarteret i kraft af græsrabatter, vejtræer, beplantede vejindsnævninger og hække.

Kvarterets hovedvej er meget grøn, da der foruden fortov også er brede græsrabatter og en træække på begge sider af vejen. Sidevejene har parvist placerede indsnævninger af vejen med klippet hækbevoksning og vejtræer, som danner lommer til parkering langs fortovskanten.

De forskellige parceller er omkranset af enten levende hegn eller plankeværk. De fleste hegn har en højde, som forhindrer indkig i de private haver.

Alle huse har adgang fra sidevejene, enten direkte eller via et koteletben, og så er der, utraditionelt for denne type bebyggelser, forskellige steder i kvarteret, opført 5 klynger på 4 ensartede huse omkring et

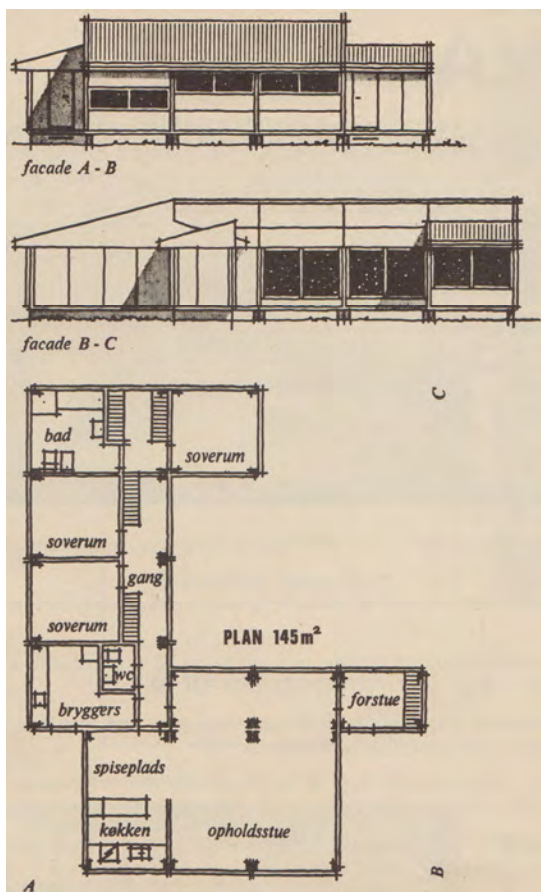
fælles udendørs adkomst- og opholdsområde.

Som en del af den overordnede planlægning er kvarteret afgrænset mod nordøst og sydvest af rækkehusbebyggelser, og der er også opført en børneinstitution i områdets vestlige hjørne.

Flere af bygningerne i udstillingsområdet havde en eksperimenterende tilgang til enfamiliehuset, både hvad indretning, konstruktion og materialer angår. Således ses afprøvning af nye konstruktive principper og byggematerialer, som gør op med den traditionelle murede bygningskonstruktion, og det traditionelle sadeltag er erstattet af build-up tage eller andre eksperimenterende tagformer.

En mere åben planløsning, som bryder med den skarpe funktionelle opdeling mellem rummene findes ligeledes i flere af husene.

Flere huse er opført med industrielt fremstillede byggesystemer, der kan adderes og på den måde, fleksibelt tilpasses en bygherres økonomiske formåen og familiære behov. F.eks. Jørn Utzons "Espansiva" byggesystem⁵⁷, der som navnet antyder, har forskellige fleksible muligheder for at selvbyggere kunne kombinere træmodulerne til individuelt tilpassede boliger.

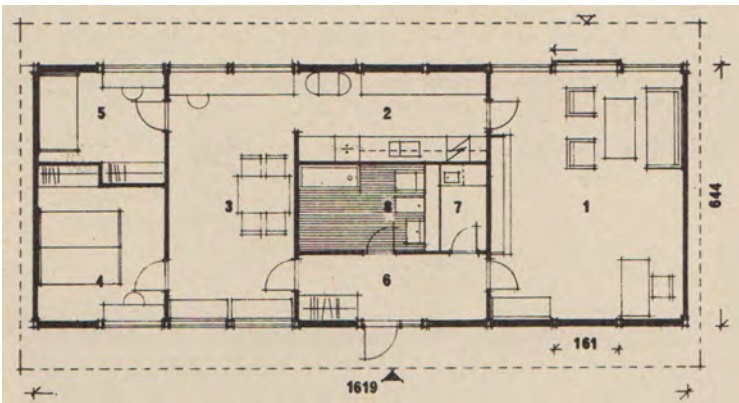


Jørn Utzons "Espansiva"

På tilsvarende vis kan Jørgen Blytmanns "Datahus"⁵⁸ også adderes i sit system af laminerede søjler, facadeelementer og tagekassetter.

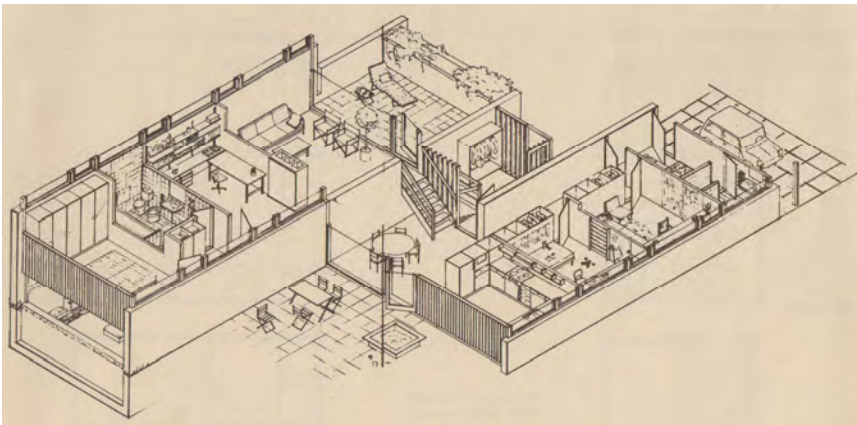
⁵⁷ Katalog: Den permanente Archibo, Den anden internationale enfamiliehus-udstilling, s. 235 ff

⁵⁸ Katalog: Den permanente Archibo, Den anden internationale enfamiliehus-udstilling, s. 132 ff

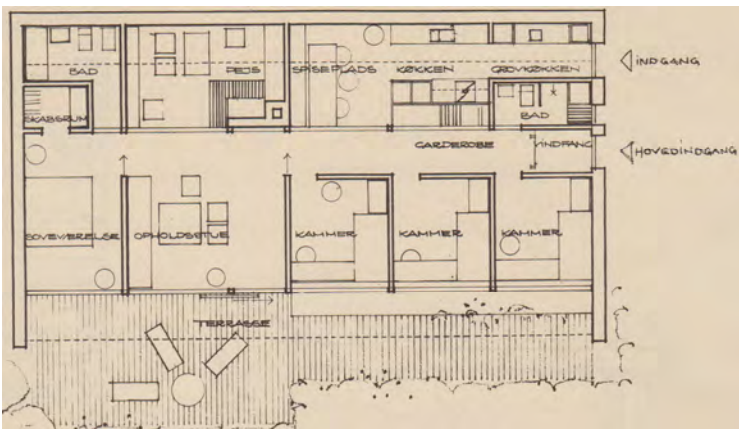


Jørgen Blytmanns "Datahus"

Andre arkitekter har arbejdet meget med alternative rumligheder. Her kan nævnes Gudmand-Høyers forslag til et typehus "Z-huset"⁵⁹ som har forskudte planer og børne- og voksen-afsnit og Friis og Moltke, som arbejder med et gennemgående ateliervindue og en åben planløsning i deres forslag til en ny type enfamiliehus⁶⁰.



Gudmand-Høyer, "Z-huset"



Friis og Moltkes bud på et typehus

⁵⁹ Katalog: Den permanente Archibo, Den anden internationale enfamiliehus-udstilling, s. 263 ff

⁶⁰ Katalog: Den permanente Archibo, Den anden internationale enfamiliehus-udstilling, s. 300 ff

⁶¹ Erik Nygaard, Tag over hovedet, s. 102

⁶² Katalog: Den permanente Archibo, Den anden internationale enfamiliehus-udstilling, s. 3

Bygningernes tilblivelse, anvendelse, samfundsmæssige - og kulturhistoriske betydning:

I forbindelse med boligloven af 1938, blev der indført mulighed for at få statslån til enfamiliehuse. For at udnytte muligheden for at få statslån, skulle huset leve op til ret stramme krav til f.eks. størrelse og håndværksmæssig udførelse. Disse krav var i høj grad medvirkende til at enfamiliehuset blev typiseret⁶¹. Denne udvikling fortsætter (selvom muligheden for statslån ophører i 1958) i takt med de store parceludstyknings op igennem 1960'erne og efterspørgslen efter enfamilieboliger stiger. Behovet for, at husene kan opføres hurtigt, med industrielt producerede og standardiserede byggekomponenter, vokser. I disse år afholdes flere typehusudstillinger rundt omkring i landet, hvor nye konstruktive og indretningsmæssige principper fremvises.

Bredkærs Vænge udgør "Den anden internationale enfamilie-udstilling" og har åbent for besøg i perioden fra den 10. oktober 1970 til den 30. april 1971. Det var Archibo, som afholdt udstillingerne. Archibo havde ifølge kataloget følgende målsætning med sit virke: "at samle arkitekter, håndværkere og producenter med henblik på at bygge boliger, som kan leve op til følgende krav: Det bedste tidssvarende, funktionsdygtige og æstetiske byggeri til billigste pris og korteste tid".⁶²

Et stigende antal kvinder indtræder i disse år på arbejdsmarkedet, og boligindretningen kommer indirekte til at afspejle, at døgnet inddeles i arbejdstid og fritid. Arkitekternes gentænkning af enfamiliehuset afspejler derfor nogle nye tendenser i boligindretningen. F.eks. køkken-alrummet, og en adskillelse mellem børne- og voksenafdelinger, saunaer, gildestuer og hobbyrum.

Bredkærs Vænge har en høj koncentration af enfamiliehuse, som afspejler nye tendenser i boligens indretning.



Bredkærs Vænges hovedvej, hvorfra sideveje udgår.

Vurdering

Bærende bevaringsværdier

Det er områdets høje koncentration af eksperimenterende typehuse, med de dengang i 1970, nye konstruktive - og nye indretningsmæssige principper, der gør dette kvarter særligt bevaringsværdigt.

Sårbarheder

Når en bygning udpeges som bevaringsværdig, er det kun de udvendige karaktertræk, som får bevaringsklausuler. Enfamiliehusene i dette område er sårbart både overfor både indvendige og udvendige ombygninger, som slører eller fjerner det arkitektoniske og kulturhistoriske særkende boligkvarteret har i sin status som udstilling af boligidealerne anno 1970.

Rosenlundskolen i Ballerup



Bebyggelse:

Rosenlundskolen

Typologi:

Bygning til uddannelse

Folkeskole

Byggeår:

1965

Arkitekt:

Arkitekt: P. Hougaard Nielsen & C.J. Nørgaard Pedersen

Ingeniør: Torkil Laursen, Glostrup

Bygherre:

Ballerup-Måløv Kommune



Adresse(r):

Ejbyvej 47

Beskrivelse:

Fakta:

4-sporet skole med 886 elever⁶³ (pr. september 2013)

Arkitektonisk udformning, materialevalg samt landskabsmæssig bearbejdning:

Skolen betegnes som en kam-skole, der er karakteriseret ved, foruden at bestå af en hovedfløj også har sidefløje. I Rosenlundskolens tilfælde består disse sidefløje af opdeling i yderligere en dobbeltsidig kamstruktur.

Skolen fremstår som en etplansbygning, men ved nærmere eftersyn fremgår det, skolen har en underetage under hovedfløjen med facade mod syd. Her har fritidsordningen til huse.

Atriumgårde giver dagslys og oplevelse i de to lange gange i hovedfløjen, som fordeler ud til skolens administration, faglokaler, sundhedspleje og tandklinik. Ved atriumgårdene er der passage på tværs af hovedfløjen. Sidefløjene indeholder klasselokaler som er bundet sammen af lette mellembygninger med glas til begge sider, så man hele tiden har en god kontakt mellem ude og inde. Kamstrukturen skaber en mængde små gårdum, der hører til de enkelte klasselokaler.

Med til at understrege den fine forbindelse mellem inde og ude er også de røde teglstenoverflader, som man også finder i interiøret.

Idrætshallen markerer sig med sin dobbelthøjde og sin lidt fremskudte position på hovedfløjens nordfacade. Hallen har et vinduesbånd som sidder lige under tagudhænget mellem tagets dragere. Skolens bygninger er opført i røde teglsten med gennemgående vinduesbånd og build-up tag med stort tagudhæng og synlige dragere.

Terrænet er faldende mod syd og dette aflæses i bygningerne ved, at der er nogle niveauspring som optages i trappeløb inde i bygningen og rødstens-brystningsmure i skolegården, der formidler de to niveauer.

⁶³ <http://rosenlundskolen.skoleporten.dk/sp/107424/text/Elevfordeling>

Bygningernes tilblivelse, anvendelse, samfundsmæssige - og kulturhistoriske betydning:

I 1958 kom en ny skolelov som bl.a. stillede børn fra landet lige med børn i byen, hvad angår timetal og fag⁶⁴. Loven og det faktum at befolkningstilvæksten i forstaden var eksplosiv, gjorde at de tidlige, og ofte udbyggede en-klassede landsbyskoler måtte erstattes af skolebyggeri til flere spor og med faglokaler. I slutningen af 1960'erne blev der planlagt 125 nye forstadsskoler i Københavns omegn⁶⁵. Alene i Ballerup blev der i perioden fra 1960 til starten af 1970'erne bygget 9 nye folkeskoler⁶⁶. Disse skoler blev opført som primært et-plans skoler efter princippet om, at børnene, til trods for de større skoler, ikke skulle miste følelsen af intimitet i skolemiljøet. Man udtænkte derfor forskellige principper for, hvordan man kunne nedbryde den store skole i mindre enheder ved at opføre skolen som kamme, pavilloner eller klynger. Samtidig forstærkedes bestræbelserne på at industrialisere og rationalisere byggeriet og mange forskellige byggesystemer blev udviklet. Generelt arbejdede man med, at skolens arkitektoniske rammer skulle forstærke muligheden for samarbejde mellem de forskellige fagområder. Derudover skulle lokale størrelserne også have en variation, som tillod undervisningssituationer i små-grupper, klassegrupper og i stor-grupper.

Da man planlagde velfærdsforstaden, sørgede man for at skoler og børneinstitutioner lå placeret så de havde et opland af familieboliger, således at børnene kunne komme frem og tilbage mellem hjem og skole eller institution uden at skulle krydse stærkt trafikerede veje. Derfor ser man ofte, at skolerne og institutionerne er placeret i forbindelse med boligkvartererne som også Rosenlundskolen er det. Rosenlundskolen fungerede som øvelsesskole for Københavns Dag- og Aftenseminarium fra 1967 til 1997. Det betød at lærerstuderende fra seminariet, som lå på nabogrunden kom i praktik på skolen.

Vurdering

Bærende bevaringsværdier

Arkitekturens hoveddisposition med kamstrukturen og de mange små gårdrum er væsentlig for forståelsen af det arkitektoniske greb. Herudover er de oprindelige dybtrøde teglsten, synlige dragere og det store tagudhæng også bærende bevaringsværdier.

Sårbarheder

Skolen er sårbar overfor tilbygninger, der slører hoveddispositionen med kamstrukturen.

Udvendig efterisolering, hvor de oprindelige dybtrøde teglsten inddækkes vil være en væsentlig sløring af de arkitektoniske kvaliteter.

⁶⁴ Barndom og arkitektur, Ning de Coninck-Smith, Klim 2011, s. 85

⁶⁵ Arkitekten 1968-5, s. 109

⁶⁶ Foruden 9 folkeskoler har Ballerup Kommune i 2015 også 2 specialskoler til børn med særlige behov og 5 privatskoler.

Egebjerggård i Ballerup



Bebyggelse:

Egebjerggård

Typologi:

Integreret bykvarter

Byggeår:

Egebjergskolen: 1971

Kommunen køber jorden: 1978⁶⁷

Egebjergvang: 1983-84

Arkitekt(idé)konkurrence i 1985⁶⁸, efterfulgt af arkitekt(projekt)konkurrence i september 1986⁶⁹

1. - 4. etape: 1988-1996

Arkitekt:

6 præmierede arkitektvirksomheder i idékonkurrencen: Vandkunsten, Colum & Gudmand Høyer, Fællestegnestuen A/S, Lundgaard & Tranberg, Hvidt & Mølgaard og KBI's arkitektafdeling

Efterfølgende projekter har mange forskellige arkitekter, bl.a.: Colum & Gudmand- Høyer, Lundgaard &

⁶⁷ Byplanguiden: Byplanlægning – et produkt af tiden, 2010, s. 102 ff.

⁶⁸ Katalog for Egebjerggård Bomesse 96, bo i by, 1996, s. 68

⁶⁹ Byplan 2 – 1992, s. 58

Tranberg, Henning Larsen, Dissing & Weitling, Mangor & Nagel, Tegnestuen Møllen, Hanne Marcussen & Jens Peter Storgård, Susse Fischer, Nova 5, Jørgen & Lasse Andersen, Tage Lyneborg, Bro & Petersen

Bygherre:

Flere forskellige private bygherrer, andelsforeninger og boligselskaber



Adresse(r):

Egebjerg Bygade, Egebjergvang, Egebjergtoften, Skotteparken, Egebjergghaven, Agernhaven, Agernskrænten

Beskrivelse:

Fakta:

Ca. 900 boliger, heraf ca. 80% små og mellemstore udlejningsboliger⁷⁰
26 integrerede kunstværker

Arkitektonisk udformning, materialevalg samt landskabsmæssig bearbejdning:

Den del af Egebjerggård, som hidrører forsøgsprojektet er opført i 4 etaper, der fremstår forskellige og adskilte med grønne kiler ind imellem.

Indgangsportaler markerer og afgrænser Egebjerggård fra den øvrige by og forbinder til bykvarterets hovedgade, "Egebjerg Bygade". Bygaden har karakter af rygrad gennem byen og forbinder de forskellige etaper og Egebjergskolen med hinanden. Det er her butikker og erhverv er placeret, og det er her husene står tættest og højest og giver mindelser til traditionelle bymiljøer eller mindre købstadsbyer. Husene er opført som gadehusbebyggelse med hver deres arkitekt, hvilket giver gaden et varieret forløb. Den bymæssige karakter er understreget ved at bilerne parkerer langs fortovskanten og på anlagte torve. Bebyggelsesstrukturen er karakteriseret ved at boligerne ligger i enklaver bag hovedgaden med omdrejningspunkt omkring skolen. Længehusene er bygget sammen i karreer, hvor forsiden vender mod gader og stræder, og bagsiden mod en lille privat have. Midt i karreerne findes fælles grønninger. Det grønne element træder desuden frem i form af vejtræer langs gader og stræder og i landskabsbæltet, som omslutter Egebjerggård mod den vestlige afgrænsning og den sydlige "Hjortespringskile". Det grønne bælte trænger ind imellem de forskellige etaper som kiler, hvor også det blå element får en plads. I den

⁷⁰ Liv i Egebjerggård, SBI, 2002, s.10 f

nordlige kile helt ind mod et torv på hovedgaden, ligger Tårnsøen, der har funktion som regnvandsforsinkelsesbassin. Denne sø har bymæssig karakter i kraft af de støbte kanter og et springvand midt i bassinet. I kilen mellem anden og tredje etape ligger Teglværkssøen med Niels Guttormsens "Vingehus" på den nordlige brink.

I byudviklingsforsøget har kunsten fra starten været et vigtigt tema. Arkitekter og kunstnere har sammen med beboere og boligforeninger arbejdet sammen om at integrere kunsten på flere niveauer, der spænder fra selvstændige kunstværker i form af skulpturer, springvand og skulpturelle bygværker til f.eks. farvesætning af bygningsdele og særlige brolægninger.⁷¹

Bygningernes tilblivelse, anvendelse, samfundsmæssige - og kulturhistoriske betydning:

Da Egebjergskolen og tæt-lav boligbyggeriet Egebjergvang nord for skolen blev bygget, skete det efter principperne om funktionsopdeling af byen⁷². Der var dog i disse år en del kritik af de bebyggelser, man havde opført i Ballerup især i 1960'erne og 1970'erne. Kritikken gik på at boligområderne var for store, for visuelt monotone og at for ensartede i den sociale sammensætning. Kommunen valgte at være lydhør overfor denne kritik, og man besluttede derfor at gå nye veje. På baggrund af et 10-punkts program, udskrev kommunen en arkitektkonkurrence i 1985. Programmet adresserede nogle af de kritikpunkter som den dengang aktuelle samfundsdebat rejste. De 10 punkter indeholdt bl.a. retningslinjer for variation i ejerforhold af boligerne og integration af bolig og andre byfunktioner, for at undgå de meget store, monofunktionelle og monokulturelle boligområder. Samtidig blev der i højere grad, end tidligere taget udgangspunkt i det enkelte menneske ved at lade kvarteret have en menneskelig skala og stor variation i de arkitektoniske virkemidler, og der blev desuden lagt stor vægt på borgerdeltagelse i både planlægning og etablering af kvarteret. Integration af kunst og kriminalpræventive foranstaltninger indgik også som en del af programmet.

Projektet fik en del, både national og international, bevågenhed og hæder⁷³ og var med til at sætte spørgsmålstejn ved nogle af de grundlæggende principper ved byplanlægning⁷⁴.

Egebjerggård dannede rammen om en international bomesse i 1996, "Bo i By".

Erfaringerne med at blande boligtyper og ejerforhold som Ballerup Kommune har gjort med baggrund i forsøgsprojektet er overført til planerne for flere af de senere byudviklingsområder i kommunen.

⁷¹ NA – Nordisk arkitekturforskning, 2, 1992, s. 75

⁷² Byplanguiden: Byplanlægning – et produkt af tiden, 2010, s. 102 ff

⁷³ Byplan 2 – 1992, s. 55

⁷⁴ NA – Nordisk arkitekturforskning, 2, 1992, s. 69



"Vingehuset" ved Teglværkssøen er tegnet af billedkunstner Niels Guttormsen.



Etapeplanen stammer fra SBIs rapport om "liv i Egebjerggård"⁷⁵

⁷⁵ By og Byg Resultater 022, 2002, s. 17

Vurdering

Bærende bevaringsværdier

Den bymæssighed, der præger bykvarteret er en bærende bevaringsværdi. Den understøttes af bebyggelsesstrukturen med de ubrudte gadehusbebyggelser. Herudover har flere af enkeltbygningerne høj bevaringsværdighed. De integrerede kunstværker, farvesætninger og det blå/grønne element er også med til at give bykvarteret sin særlige identitet og karakter.

Sårbarheder

Bykvarteret er sårbart overfor udtyndinger i husrækkerne, som slører gademotivet. Nedlæggelse af folkeskolen vil ændre bykvarteret markant, da den aktivitet, som udspringer fra bygningernes funktion er med til at give liv til bydelen. Bykvarteret er også sårbart overfor ændring og flytning af kunstværkerne. Ligesom ændring af farveholdningen i bykvarteret også vil ændre bykvarterets egenart.

Forankring af projektet

Da vi formulerede projektet, havde vi ikke en helt klart defineret plan for, hvordan resultaterne af projektet skulle ende med at blive forankret i de to kommuner.

Vi ønskede som minimum, at kommunerne ville lade beskrivelserne af de udvalgte bebyggelser indgå digitalt på deres hjemmeside til almindelig oplysning for borgerne i kommunen og evt. andre interesserede. Det har dog vist sig, at projektets resultater for begge kommuners vedkommende får betydning for deres strategier i hhv. planprocesser og brandingstrategier fremover.

I Ballerup har man fået fokus på den lokale identitet og ønsker at gøre dette fokus til et tema i den nært forestående planstrategi og Kommuneplan 2017. Beskrivelserne af udvalgte bebyggelser og bygninger skal fremover indgå i kommunens kortværk, således at de på linje med lokalplanerne vil danne grundlag for konfliktsøgning, når der fremover skal laves f.eks. miljøvurderinger.

Arbejdet med projektet har også eftervist, at en del af efterkrigsbebyggelserne og –helhederne har potentiale til at blive udpeget som kulturmiljøer, hvilket de vil blive i den kommende kommuneplan.

I Ishøj er man i planafdelingen blevet overbevist om, at det moderne Ishøj er en meget fin repræsentant for den overordnede rammefortælling om opbygningen af velfærdsamfundet, som i høj grad underbygger og supplerer kommunens selvforståelse og udbygger kvaliteterne til ikke kun at omhandle de levn, der er tilbage fra landsbytiden. Man påtænker at arbejde for udarbejdelse af en arkitekturpolitik, som favner alle kommunens bebyggelser. Som led i denne proces vil projektet blive fremlagt og præsenteret for Teknik- og bygningsudvalget i kommunen.

Herudover har projektet vakt en del opmærksomhed på Ishøj Turist- og Erhvervs kontor, hvor man gerne vil benytte materialet direkte som grundlag til deres turistbrochure og som inspiration til manuskripter til omvisningsture på guidede ture og podwalk fra station til Arken ad den kommende kunstakse. Desuden kan materialet benyttes som faktaark til at understøtte Trap Danmark skrivearbejdet.

Opsummering

Projektet "Velfærdsforstadens bygningskultur 1945-2015" er et projekt, som har haft 3 fokuspunkter.

1. Udvikling af samarbejdsform mellem planlægningsafdeling i kommunen og det statsanerkendte museum om sikring af kulturarven i planlægningen.
2. Udvikling af en arbejds metode til at kortlægge, beskrive og vurdere bevaringsværdier i de planlagte bebyggelser i efterkrigstidens velfærdsforstad.
3. Kortlægning og vurdering af bevaringsværdige bebyggelser i hhv. Ballerups og Ishøjs efterkrigsbebyggelser.

Kroppedal har, med dette projekt, ønsket at afprøve en ny samarbejdsform sammen med et udvalg af kommuner. Intensionen har været at arbejde mere proaktivt med kulturarven end museumsloven tilskriver og samtidig udvide den fælles forståelse af, hvad velfærdssamfundets kulturarv er, og hvordan vi skal passe på den.

Ishøj og Ballerup blev udvalgt som samarbejdskommuner pga. de to meget forskellige udviklingshistorier, som til sammen giver projektet mulighed for at iagttage efterkrigstidens forstadsudvikling både synkront og diakront. Begge kommuner ligger i det storkøbenhavnske område, og er altså udbygget indenfor rammerne af Fingerplanen,⁷⁶ og ingen af de to kommuner har et kulturarvsatlas⁷⁷ eller har været kulturarvskommune.

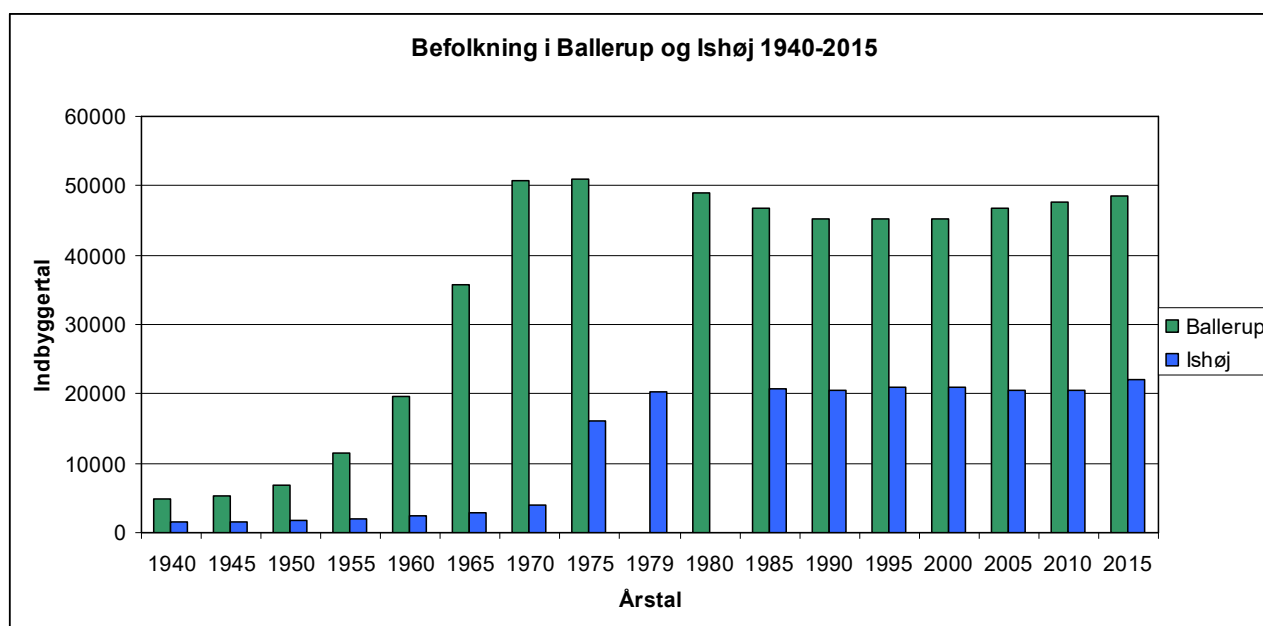
⁷⁶ Skitseforslag til egnsplan for Storkøbenhavn, 1947

⁷⁷ Kommuneatlas, kulturmiljøatlas eller kulturarvsatlas. Kært barn har mange navne.

Der findes endnu ikke mange eksempler på systematiske kortlægninger af efterkrigstidens store bygningsmasse, så dette projekt har haft til hensigt at medvirke til at sætte fokus på denne del af vores fælles bygningskulturarv.

Tilgangen til at få et overblik over de mange bebyggelser, har været at forstå byen som typologiske helheder⁷⁸. Efter den første screening af byens bebyggede strukturer, indsamling af arkivalisk materiale og besigtigelser, udvalgte planlæggere fra kommunen og inspektøren fra museet de bebyggelser indenfor hver typologi, som der skulle arbejdes videre med i projektet. De udvalgte bebyggelser udgør eksemplariske cases indenfor de forskellige typologier, og udgør tilsammen fortællingen om udbygning af forstaden. Det har været vores påstand, helt fra starten, at velfærdsforstadens bebyggelser udgør en særlig karakter, som fordrer en særlig vurderingsmetode. Når vi har vurderet bebyggelserne, har vi foruden de visuelt, æstetiske kvaliteter, som findes i arkitekturen og i landskabet, ligeligt vægtet den betydning, som den samfundsmæssige- og kulturhistoriske fortælling udgør for den totale bevaringsværdi.

Ud af befolkningstilvæksten i nedenstående diagram, kan man tolke udbygningen af de to kommuner. Her fremgår det, at Ballerup har et langt udviklingsforløb, som også kan forklares ved, at de 3 landsbyer, Skovlunde, Måløv og Ballerup bliver til stationsbyer i 1879,⁷⁹ der fra 1949 også omfatter S-togsdrift. I Ishøj sker udviklingen meget brat som resultat af "Køge Bugt planen"⁸⁰ fra 1961. Her bruger man 4 år i forlængelse af dispositionsplanen på at planlægge byen, 4 år på at bygge modne jorden og 4 år på bygning og indflytning⁸¹. Ishøj repræsenterer altså den rent planlagte by, hvor Ballerup er mere kompleks og knopskudt, og foruden planlagte bykvarterer også rummer spor efter landsbytid og stationsbytid.



I Ballerup bygges boligerne primært i 1950-1979, hvor boligbyggeriet først for alvor går i gang i starten af 1970'erne i Ishøj.

De årtier, som skiller Ballerups byudvikling fra Ishøjs, er afgørende for, hvad der findes i de to forstadsbyer. For eksempel finder vi 1940'ernes og 1950'ernes parkbebyggelser i Ballerup, dem har vi af gode grunde ingen af i Ishøj. Desuden ser vi i Ballerup en overvægt af 3-værelses boliger, hvor de 4-værelses boliger er

⁷⁸ Projektet har anvendt de typologier, som defineres i Realdanias publikation Forstadens bygningskultur 1945-1989 – På sporet af forstadens bevaringsværdier, Dansk Bygningsarv A/S, 2010 med visse tilpasninger.

⁷⁹ Skovlunde bliver først stationsby i 1905.

⁸⁰ Lov om planlægning af Køge Bugt-området (nr. 144 af 17. maj 1961)

⁸¹ Arkitekten 1969: 26, s. 654

de mest almindelige i Ishøj. Også dette kan tilskrives den tidsforskel, der var mellem boligernes opførelse i de to byer, idet der over tid er sket en gradvis stigning i vores boligforbrug⁸².

Projektets fysiske resultat består i en række fotodokumenterede beskrivelser af bebyggelser indenfor de forskellige typologier i de to kommuner, hvoraf denne rapport viser 4 eksempler. Herudover kan også henregnes de styrkede samarbejdsrelationer og den gensidige inspiration som samarbejdet har afstedkommet.

Af andre afledte resultater kan nævnes deltagelse i et debatarrangement om kulturarven, afholdt i september 2015 med deltagelse af bl.a. Mattias Tesfaye og Marianne Jelved. Temaet for arrangementet var direkte relateret til projektets indhold.

I Ballerup har man fået fokus på den lokale identitet og ønsker at gøre dette fokus til et tema i Kommuneplan 2017. Beskrivelserne af de udvalgte bebyggelser og bykvarterer skal fremover indgå i kommunens kortværk, og vil på den måde komme til at danne grundlag for konfliktsøgning, når der fremover skal laves f.eks. miljøvurderinger.

I den kommende kommuneplan vil flere af efterkrigsbebyggelserne blive udpeget som kulturmiljøer. I Ishøj påtænker man at arbejde for udarbejdelse af en arkitekturpolitik, som favner alle kommunens bebyggelser. Som led i denne proces vil projektet blive forevist det politiske niveau i form af Teknik- og bygningsudvalget i forsøg på at underbygge og supplere kommunens selvforståelse og udbygge kvaliteterne til ikke kun at omhandle de levne, der er tilbage fra landsbytiden.

I Ishøj har projektet desuden vakt en del opmærksomhed på Turistkontoret, hvor man gerne vil benytte materialet til aktivt at sætte positiv fokus på velfærdsbyens kvaliteter med henblik på at tilbyde besøgende til kommunen en særlig turistoplevelse af det moderne Ishøj som en meget fin repræsentant for den overordnede rammefortælling om opbygningen af velfærdsamfundet.

Perspektivering

Her ved projektets afslutning ønsker vi at fremdrage nogle betragtninger om projektets og samarbejdsformens potentialer og svagheder.

Projektet "Velfærdsforstadens bygningskultur" har haft en klar tidsplan, som har fordret, at projektet måtte beskæres på en måde, så resultaterne ikke er blevet en total kortlægning, beskrivelse og vurdering af alt, hvad hhv. Ishøj og Ballerup indeholdt af efterkrigsbyggeri. Vi måtte begrænse de udvalgte bebyggelser til at udgøre eksemplariske bebyggelser indenfor de forskellige typologier. De udvalgte bebyggelser repræsenterer nogle kvaliteter, som også kan findes i andre bebyggelser indenfor samme typologi. Derfor er kataloget over udvalgte bebyggelser ikke en komplet samling, men derimod nærmere en slags kanon over efterkrigstidens bygningsarv. Dette er en svaghed i forhold til at operationalisere projektsresultaterne i planlægningen og byggesagsbehandlingen i kommunerne. Hvis materialet skal være et komplet katalog af kommunens velfærdsbyggeri, vil det forudsætte at kommunerne investerer yderligere ressourcer i kortlægningen.

Der er igennem projektforsløbet etableret gode samarbejdsrelationer mellem de involverede planlæggere og museumsinspektøren, som har forestået projektarbejdet. Denne relation vil med stor sandsynlighed række ud over dette projekts afslutning. Svagheden ved den etablerede samarbejdsrelation er dog, at den er meget personbåret. Det vil sige, at der ikke er nogen garanti for, at det gode samarbejde mellem museum og kommune kan eksistere, hvis planlægger eller museumsinspektør fremtidigt f.eks. skifter job.

⁸² I starten af 1900-tallet var lejlighederne så små i dele af København, at der kun var 1,6 m² bolig til rådighed pr. person [Claus Bech Danielsen, *Moderne arkitektur – Hva' er meningen?*, s. 64]. I dag er gennemsnittet steget til 51 m² pr. person [Ibid. s. 127].

For fremtidige projekter kunne det være en god idé med borgerinddragelse, da der er megen anvendelig viden om den levede kultur i lokalmiljøet. Der er projekter med gode eksempler på, hvordan borgere har været direkte involveret i afdækning af et områdes kulturarv. Et eksempel er projektet "Dynamisk kulturarv i Rødvig", som blev igangsat i 2011⁸³. Dette projekt havde til formål "at beskrive, hvordan man kan kortlægge den kulturarv, der skaber lokal identitet, samhørighed og stemning, men som ikke nødvendigvis er bevaringsværdig i traditionel eller arkitektonisk forstand"⁸⁴. Et andet eksempel er projektet "Tekstil- og Beklædningsindustriens Kulturmiljøer 1870-1990"⁸⁵, hvor man benyttede sig af "omvendte byvandring". Disse gik ud på, at projektteamet inviterede borgere med særligt kendskab til tekstilindustrien til at dele og udveksle viden og erfaringer.

Udover at inddrage borgerne i denne type af projekter, er det også tilrådeligt, at det politiske niveau bliver involveret, for at sikre et bredt ejerskab i kommunerne over de fremkomne resultater af et kulturarvsprojekt i fremtiden.

Kroppedal Museum vil med de erfaringer vi har gjort os i nærværende projekt, i den nærmeste fremtid, indkalde kommunerne i vores dækningsområde til et miniseminar, hvor vi vil orientere om det afsluttede projekt og invitere til en dialog om fremtidige projektemner og samarbejdsformer med henblik på at formulere et fremtidigt samarbejdsprojekt.

⁸³ Dynamisk kulturarv i Rødvig, januar 2013, Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter.

http://www.mbbi.dk/sites/mbbi.dk/files/dokumenter/publikationer/rapport-_dynamisk_kulturarv_i_roedvig.pdf

⁸⁴ Ibid. s. 3

⁸⁵ "Typologi over tekstil- og beklædningsindustriens kulturmiljøer 1870-1990", udført af Herning Museum i samarbejde med Herning Kommune, Planafdeling og Byggesag. Støttet af Kulturarvsstyrelsen 2010

Litteraturliste

- Bech-Danielsen, Claus: *Moderne arkitektur – hva' er meningen?* Claus Bech-Danielsen og Systime A/S, 2004.
- Bertelsen, Sven: *Bellahøj – Ballerup – Brøndby Strand, 25 år der industrialiserede byggeriet*. SBI, 1997.
- Bro, Henning m.fl. (red.): *Hovedstadsmetropolen efter 1945*. Hovedstadsområdets Kulturhistoriske Arkiver, 2011.
- Brusendorff, Ib: *Typehuset af i dag*. København: Høst & Søns Forlag, 1963.
- Den gode bolig – Hvordan skal vi bo i fremtiden?:* Akademiet for Tekniske Videnskabers temagruppe for Byggeri og bystruktur, 2006.
- Bæk Pedersen, Poul: *Arkitektur og plan i den danske velfærdsby 1950-1990 – container og urbant raster*, Arkitektskolens Forlag, 2005.
- Coninck-Smidt, Ning: *Barndom og arkitektur – Rum til danske børn gennem 300 år*, Klim, 2001
- Dansk Bygningsarv: *1940'erne og 1950'ernes murede boligbebyggelser*. Bygningskultur og bevaringsværdier, 2015.
- Dahl, Henrik: *Den usynlige verden*. København: Gyldendal, 2008.
- Dahl Hansen, Bente: *Måløv. En by på landet*. Ballerup Stadsarkiv 1997.
- Dirckinck-Holmfeld, Kim m.fl. (red.): *Fremtidens Forstæder*. Bogværket og Realdania, 2013.
- Dragsbo, Peter: *Forstæder i Esbjerg 1900-1960*. Esbjerg: Esbjerg Museum, 1988.
- Dragsbo, Peter: "Forstaden – et kulturmiljøes historie". I Søren Bitsch Christensen og Mette Ladegaard Thøgersen (red.): *Den moderne by*. Aarhus: Aarhus Universitetsforlag, 285-307, 2006.
- Dragsbo, Peter: *Hvem opfandt parcelhuskvarteret? Forstaden har en historie*, Museum Sønderjylland og Dansk Center for Byhistorie, 2008.
- Egholk, Kirsten: *Det store rejsegilde. Selvbyggere og tilflyttere fortæller om den første tid i Greve, Hundige, Karlslunde og Tunei 1960'erne*. Greve Museum, 2005.
- Egnsplankontoret: *Skitseforslag til egnsplan for Storkøbenhavn*. 1947.
- Friis, Viggo m.fl.: *Erindringer fra det gamle Thorslunde-Ishøj*. Thorslunde-Ishøj Lokalhistoriske Forening, 2000.
- Front, Per Ole m.fl. (red.): *Køge Bugt Strandpark*. I/S Køge Bugt Strandpark, 1986.
- Hvidberg, Ena og Hannelene Toft Jensen: *Vestegnen – fra gartneriland til forstad*. Københavns Amtsmuseumsråd, 1986.
- Gaardmand, Arne: *Dansk byplanlægning 1938-1992*, Arkitektens Forlag 1992
- Hvidberg, Ena og Hannelene Toft Jensen: *Nordvestegnen – fra bondeland til bylandskab*. Københavns Amtsmuseumsråd, 1987.
- Jensen, Svend Jørgen: *Skovlunde før og nu*. Ballerup Historiske Forening, 1998.
- Kommunale forvaltningschefer i Ballerup-Måløv Kommune: *På vej – Fortid, nutid og fremtid i Ballerup, Måløv og Skovlunde*, 1966.
- Lauridsen, Palle Schantz: "Omegnshistorier. Forstæderne i filmen – filmen i forstæderne", *Kosmorama*, nr. 244, s. 26-42, 2009.
- Mark, Erik m.fl.: *Særtryk af Landispektøren, 26. binds, 5. hæfte*, 1971.
- Mikkelsen, Stella Borne: *Fra København til Storkøbenhavn 1925-1958*. Upubliceret speciale. Københavns Universitet, 2006.
- Møller, Svend Erik: *Enfamiliehuset af i dag*. København: Høst & Søn, 1952.
- Nygaard, Erik: *Tag over hovedet. Dansk boligbyggeri fra 1945 til 1982*. København: Arkitektens Forlag, 1984.
- Pedersen, Morten: *Velfærdsstatens Industrilandskab – Om efterkrigstidens industrikvarterer I Nordjylland. En forskningsrapport*. Aalborg Universitetsforlag, 2010.

- Skriver, Poul Erik: *Byerne langs Køge Bugt*. Dansk Byplanlaboratoriums Skriftserie, nr. 28, 1984.
- Sorenus, Peter m.fl.: *Kulturhistorisk oversigt, Nyere tid 1536-1997*. Københavns Amt, 1999.
- Sverrild, Poul: *Velfærdssamfundets bygninger*. København: Kulturarvsstyrelsen, 2008.
- Thelle, Mikkel: "Røræg eller spejlæg – byplaner og hverdagsliv ved Køge Bugt ca. 1945-1990". I Søren Bitch Christensen og Mette Ladegaard Thøgersen (red.): *Den moderne by*. Aarhus: Aarhus Universitetsforlag, 329-351, 2006.
- Tietjen, Anne (red.): *Forstadens bygningskultur 1945-1989 – På sporet af forstadens bevaringsværdier*, Dansk Bygningsarv A/S, 2010.
- Trier, Else: *Ishøj – den grønne port til København, før og nu*. Ishøj Kommune, 1998.
- Udsen, Erik: *Gadekæret – et ualmindeligt alment boligbyggeri*. Gadekæret VA, afd. 12, 2008



Bebyggelse:
Ballerup Centret

Typologi:
Servicecentre

Byggeår:
1973
1989 (Stationsfløjen)
1999 (Udvidelse)

Arkitekt:
Bo Cock-Clausen (1973)
Stationsfløjen tegnet af ark. Jørn Langvad for bygherrerne DSB og ATP
Peder Ewald (1999)

Bygherre:
JPC
Centret ejes i dag af DADES og administreres af Datea.



Adresse(r):

Ballerup-Centret 2

Beskrivelse:

Fakta:

70 butikker

30.700 m²

1.100 p-pladser ¹

Arkitektonisk udformning, materialevalg samt landskabsmæssig bearbejdning:

Centeret fremstår som én arkitektonisk storform, bestående af sammenbyggede bygningskroppe og overdækkede fodgængernet med gader og torve. S-tog banens spor skærer gennem bygningskroppene og stationsfløjen bindes sammen med det øvrige center af en bygning som danner tag over stationsområdet. Mod nord ligger busholdepladserne, hvor centrets stationsfløj med sine 3 plan danner væg mod forpladsen og markerer indgang til center og S-togsstation med en stor åbning i den lange facade. Flere af indgangene til centret er tiltænkt kunder, som kommer til fods eller på cykel. Kommer man til centret i bil, kan man parkere i et parkeringshus, som er placeret mod vest, ligesom også en stor del af taget er indrettet med parkeringspladser.

Efter den sidste store udvidelse blev centrets facader gennemronoveret og fremstår i dag med gule pudsede mure i kombination med blødstrøgne mursten. Bygningskroppen over stationen er beklædt med metalplader. Dette materiale går igen i forbindelse med glas ved indgangspartierne. Før renoveringen i 1999 bestod facaderne af betonelementer med tilslag af natursten.

Bygningernes tilblivelse, anvendelse, samfundsmæssige - og kulturhistoriske betydning:

Karakteristisk for forstæderne i Københavns omegn er, at de er selvstændige kommuner med hver deres bymæssige identitet. De er altså ikke kun udtryk for byudvidelse, men er i høj grad udtryk for egen byudvikling. I Ballerup Kommune er der endog tale om udvikling af 3 forskellige byer med hver sin identitet. Disse byer har deres centre i forbindelse med S-togstationerne. Udviklingen er gået fra landsby henover stationsby til det de er i dag, forstadsbyer². Hver af de 3 byer, Skovlunde, Ballerup og Måløv har deres egen karakter og deres eget center. I Måløv og Skovlunde har

¹ Dateas prospekt for Ballerup Centret <http://www.datea.dk/ledige-lejemaal/shoppingcentre-1>

² Kun Måløv og Ballerup har udviklet decideret stationsbykarakter. Denne udvikling gik henover Skovlunde, som gik fra at være landsby til at blive forstadsby i 1960'erne (Nordvestegnen – fra bondeland til bylandskab, Ena Hvidberg og Hannelene Toft Jensen, Københavns Amtsmuseumsråd 1987, s. 60)

centrene lokal karakter, men i Ballerup er oplandet noget større. Ikke mindst fordi Ballerup er trafikalt knudepunkt for den kollektive trafik i regionen.

Servicecentrene i de nye forstadsbyer var med til at underbygge opfattelsen af at forstaden var en selvstændig by. Ofte indeholdt centrene, foruden butikker, også kulturelle, sociale og administrative funktioner og blev derved medvirkende til at tegne byens identitet. Oprindeligt lå Ballerup Bio på 1. salen af centret, men i dag er de kulturelle funktioner lagt udenfor centret. Der er derfor ikke tale om et servicecenter med både administrative, sociale og kulturelle funktioner integreret, men derimod om et detailhandelscenter kun med kommercielle funktioner. I Ballerup ligger hovedbiblioteket umiddelbart ved siden af detailhandelscenteret, ligesom "Baltoppen", byens kulturelle centrum med teater- og biografale, ligger som nærmeste nabo mod vest.



Vurdering

Bærende bevaringsværdier

Det er især den arkitektoniske helhedsvirkning, hvor materialeholdningen med de pudsede flader, de blødstrøgne tegl, glas indgangspartierne udgør centrets bærende bevaringsværdier. Herudover er en væsentlig kvalitet også centrets visuelle åbenhed og tilgængelighed, hvad enten man ankommer til fods, på cykel, med de offentlige transportmidler eller i bil.

Sårbarheder

Centret er sårbart overfor udvidelser og ombygninger, som ved materialevalg og form ikke understøtter helhedsoplevelsen af centret. Desuden er centret sårbart overfor infrastrukturelle ændringer som kan besværliggøre tilgængeligheden til centret.



Bebyggelse:

Ballerup Idrætsby

Typologi:

Idræt, kultur og rekreation

Byggeår:

Idrætsbyen er bygget i flere etaper med mange forskellige opførselsår, bl.a.:

Omklædningsbygning: 1968

Svømmehal: 1981

Ballerup Super Arena (tidl. Siemens Arena): 2001

Sportskollegium/ungdomsboliger: 2003

Boliger og hotel: 2006-2008

Arkitekt:

Flere forskellige

Bygherre:

Flere forskellige



Adresse(r):

Ballerup Idrætsby 4-8, 3, 7, 20-28, 32-38, Marbæk Park 1-49, 2-38 og Marbækvej 4-8

Beskrivelse:

Fakta:

Området dækker et areal på ca. 500 x 900 meter.

Fodboldstadion med plads til 4.000 tilskuere, hvoraf 1.100 pladser er overdækkede.

Ballerup Superarena er 15.000 m² med plads til 9.200 stående tilskuere.

1.650 p-pladser.

Arkitektonisk udformning, materialevalg samt landskabsmæssig bearbejdning:

Situationsplanen har en egen æstetik, som er præget af stramme former dikteret af boldbanens, atletikanlæggets og sportshallens geometri. Kvadratet og rektanglet er den gennemgående figur.

Levende hegn, voldanlæg og terrasserede plateauer afgrænser og markerer de store rum fra hinanden. F.eks. er fodboldstadiet omsluttet af et voldanlæg med vand i graven.

Der er to indkørsler til Idrætsbyen fra nord. Denne ene ligger lige midt for fodboldstadiets voldanlæg og leder bilerne vestpå, hen til den store p-plads, som står i forbindelse med Ballerup Super Arena og den anden løber langs med hotel og boliger på Marbækvej, øst for Idrætsbyen, og drejer ind i området i den øst-vestvendte hovedakse, der leder ind til samme parkeringsområde, blot fra den anden side.

I forbindelse med hovedaksen ligger områdets bygninger og herfra udgår stier til baner, stadion og

til ungdomsboligerne, som ligger for enden af akse helt mod vest.

Bygningernes tilblivelse, anvendelse, samfundsmæssige - og kulturhistoriske betydning:

Det tredje ben i den funktionsopdelte by, var områder til rekreation. Herunder hører haller til sport og arealer til sportsanlæg. Ballerup har et stort område, der er udbygget fra slutningen af 1960'erne og i årene frem. Området formidler overgangen mellem byen og den grønne kile, som kaldes Vestskovskilen.

Kombinationen af velfærdssamfundets fokus på folkesundhed og byggeriets industrialisering gjorde, at der i 1960'erne og 1970'erne blev bygget ca. 1000 haller til sport rundt om i landet.¹ Idrætsbyen rummer udfoldelsesmuligheder både for eliten og for lokale idrætsudøvere og foreninger.

I 2004 erhvervede Ballerup Kommune Ballerup Superarena og EventForce har drevet multiarenaen for både kommunale og kommercielle interesser med det formål, at arenaen skal kunne rumme såvel lokale idrætsudøvere som store kulturelle arrangementer og internationale sportsbegivenheder.



¹ Forstadens bygningkultur 1945-1989, Realdania, 2010, s. 116

Vurdering

Bærende bevaringsværdier

Bevaringsværdierne i Idrætsbyen er båret af den geometrisk afklarede situationsplan, som er markeret med levende hegn, terrassering og bygningernes orientering og placering. Vandgraven omkring fodboldstadion er desuden karaktergivende for Idrætsbyen.

Sårbarheder

Området er sårbart overfor bebyggelser og anlæg, som ikke underbygger den afklarede plangeometri. Ligesom det er væsentligt at værne om vandgraven omkring fodboldstadion for at bevare Idrætsbyens særlige karakter.


Bebyggelse:

Ballerupplanen

Typologi:

Storskala montagebyggeri

Byggeår:

Baldersbo: 1964

Lilletoften: 1964

Lundebjerggårdsvej: 1963

Arkitekt:

| | Baldersbo Nord for Baltorpvej | Baldersbo Syd for Baltorpvej | Lilletoften | Lundebjerg- gårdsvej |
|---------------------|---|---|---|---|
| Arkitekter | Kjeld Ussing Jørgen Bo & Knud Hallberg Gunnar Milthers | Knud Bartholdy og Thyge Olsson | G. Milthers | Agertoft & Juul- Møller |
| Ingeniører | Olaf Ellern & Villum Hansen P.E. Malmstrøm (konsulent) | Olaf Ellern & Villum Hansen P.E. Malmstrøm (konsulent) | Henning Hansen Erik Carlsen & Jens E.Frølund P.E. Malmstrøm (konsulent) | Henning Hansen Erik Carlsen & Jens E.Frølund P.E. Malmstrøm (konsulent) |
| Havearkitekt | Morten Klint | Morten Klint | Morten Klint | C.Th. Sørensen og Arne Levin |

De projekterende rådgivere har arbejdet sammen og hver for sig i en tværgående projekteringsform, som med dette projekt blev afprøvet for første gang.¹

Bygherre:

Arbejdernes Andels Boligforening og boligselskabet "Baldersbo" med Arbejderbo som forretningsfører.²

Foto

Adresse(r):

Baldersbo: Baltorpvej 22-54, 58-152, 93-185

Lilletoften: Lilletoften 66-102, 77-127

Lundbjerggårdsvej: Lundbjerggårdsvej 104-206, 210-236

Beskrivelse:

Fakta:

Ballerupplanen er opført på 3 forskellige arealer. Eet i Ballerup By og to i Skovlunde. Planen indeholdt oprindeligt 1644 lejligheder, som fordeler sig som det fremgår af skemaet nedenfor:

| | Baldersbo | Lilletoften | Lundbjerggårdsvej |
|-------------------|--|-------------|-------------------|
| Antal lejligheder | 528 (nord for Baltorpvej) + 432 (syd for Baltorpvej) | 300 | 384 |

I Ballerupplanen er de 1644 lejligheder fordelt på 16 forskellige lejlighedstyper som det fremgår af nedenstående skema:

| 1 rums lejlighed | 2 rums lejlighed | 3 rums lejlighed | 4 rums lejlighed |
|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| 32-50 m ² | 53-70 m ² | 78-84 m ² | 86-99 m ² |
| 78 stk. | 273 stk. | 971 stk. | 322 stk. |
| 5 % | 17 % | 59 % | 19 % |

Arkitektonisk udformning, materialevalg samt landskabsmæssig bearbejdning:

Det første, der blev fastlagt i projektet, var et fælles modulsystem og bygningernes konstruktive princip. Disse udarbejdede standarder kom til at ligge til grund for formgivningen af bebyggelserne. 4 forskellige arkitektfirmaer fik opgaven at udarbejde lejlighedsplanerne for de forskellige områder og man fordelte også arkitektarbejdet i forbindelse med de forskellige bygningsdele: facader, trapper, køkkener etc. mellem arkitektfirmaerne³.

På grund af denne arbejdsdeling blev der en vis variation i lejlighedsplanerne, men også et noget ensartet arkitektonisk udtryk i facaderne i de forskellige bebyggelser.

Planen består af 3- og 4 etagers blokke og fælles for de 3 bebyggelsesplaner er, at alle blokke er placeret enten parallelt, eller vinkelret på hinanden af hensyn til kransporenes placering og dermed kranernes mulighed for at løfte elementerne på plads. Mellem blokkene er udlagt store græsklædte arealer på den ene side af blokken og tilkørselsvej og parkeringsarealer på den anden side.

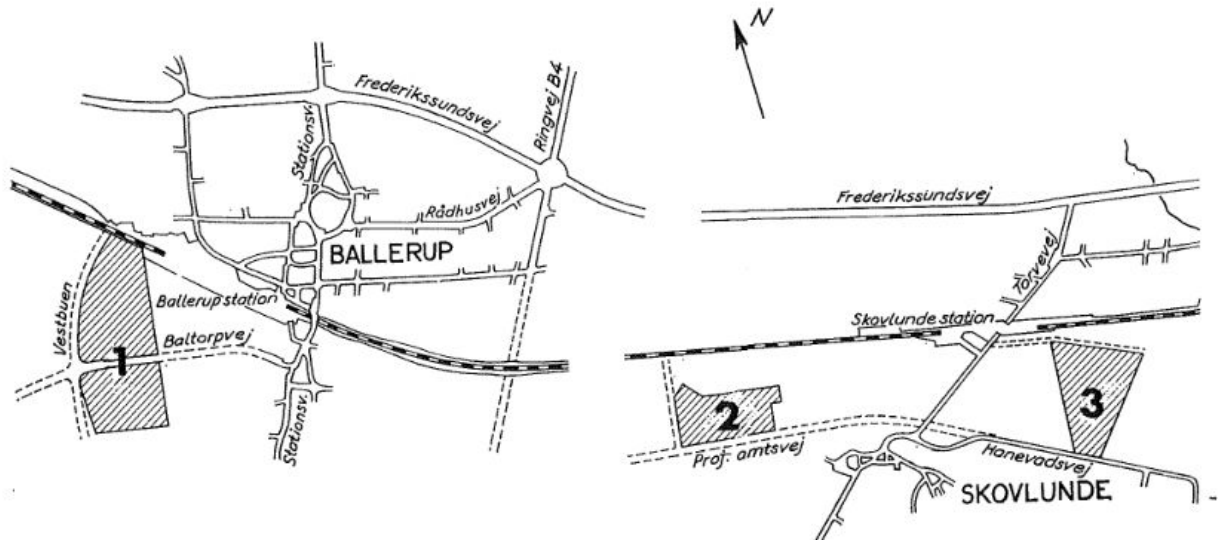
Ankomstarealerne er bearbejdede på forskellig vis med grønne elementer i form af græsplæner, klippede hække, træer og buske.

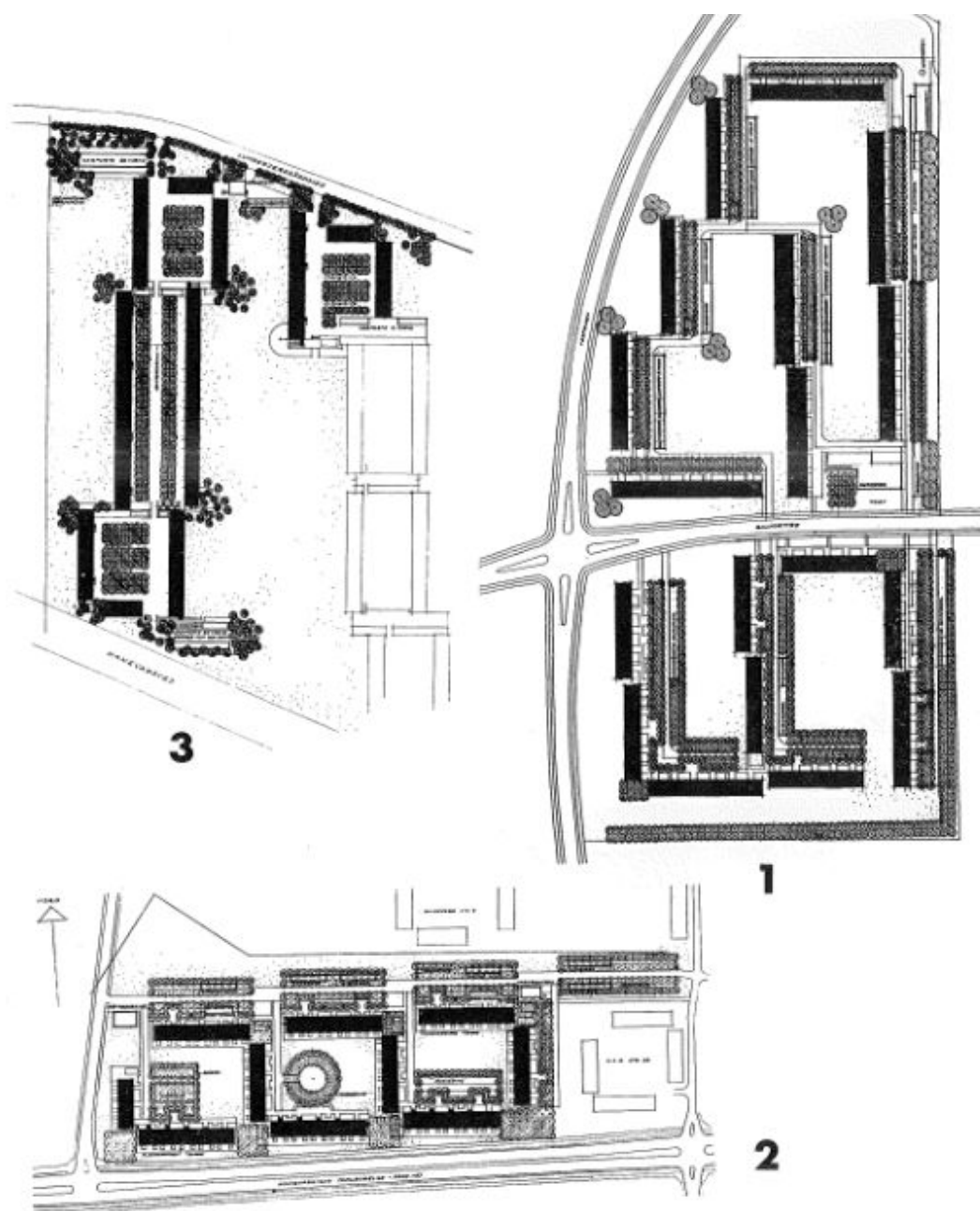
¹ Ballerupplanen, Særtryk af Byggeindustrien 1962, s. 3

² Ballerupplanen, Særtryk af Byggeindustrien 1962, s.3

³ Tag over hovedet, Erik Nygaard, Arkitektens Forlag 1984, s. 133

Fælles for alle tre bebyggelser, der tilsammen betegner "Ballerupplanen", er at de indgår i større bebyggelsessammenhænge, der tilsammen udgør arkitektoniske helheder. Der er altså ikke nogen skarp afgrænsning mellem "Ballerupplanens" bygninger og grønne områder og de boligblokke som støder op til "Ballerupplanen".





Det konstruktive princip for bygningerne består af bærende tværskillevægge og lette facader efter modulmålene 30 cm for husets længderetning og 120 cm for husets tværretning⁴. De oprindelige facader var opbygget i elementer, som bestod af en trækonstruktion monteret med 2-lags glas og en grå eternitplade-beklædt brystning. Disse elementer kunne sammenstilles med 30 cm smalle blændstykker uden glas som dækkede for enderne af tværskillevæggene. Gavlene fremstod oprindeligt med skalmur i gule tegl. Altanererne var ”gravet ud” af lejlighedsplanerne, således at facaden fremstod helt plan med den gennemgående rytme, som modulmålet dikterede. I dag er samtlige bebyggelser facaderenoverede og har fået farve- og materialemæssigt forskellige beklædninger, der erstatter den oprindelige, ligesom altaner og karnapper på nogle af bebyggelserne er påbygget og dermed bryder den oprindeligt lange ubrudte facade.

Bygningernes tilblivelse, anvendelse, samfundsmæssige - og kulturhistoriske betydning:
 Befolkningstilvæksten i Københavns omegnskommuner var enorm i årtierne efter 2. verdenskrig.

⁴ Ballerupplanen, Særtryk af Byggeindustrien 1962, s. 3

Borgerne kom dels fra Københavns brokvarterer, hvor lejlighederne ofte var små, mørke og uden bekvemmeligheder som f.eks. toilet og centralvarme i lejligheden. Desuden kom en stor andel af tilflytterne fra landområderne, som var tiltrukket af de mange nye arbejdspladser i produktionsvirksomhederne i de bynære områder. Så den arbejdskraft, der var blevet overflødig i landområderne, blev meget efterspurgt i byområderne.

Boligmanglen var derfor udbredt og der måtte tænkes utraditionelt for at skabe billige boliger for de mange tilflyttende borgere. Fra statsligt hold blev der gjort flere tiltag for at fremme byggeriet af boliger. Industrialisering og standardisering af byggeriet var det nye redskab til dette formål.

Ballerupplanen er et af resultaterne af udmøntningen af det såkaldte "Montagecirkulære", som var en lov, Folketinget vedtog i marts 1960. Loven fastlagde et program for offentlig støtte til specielt tilrettelagt montagebyggeri og havde det overordnede formål var at skaffe 7.500 nye boliger på 4 år. Kravene til de udvalgte statsstøttede projekter var, at de skulle fremme nye byggemetoder og firmadannelser, der tilsammen skulle sikre en rationel, standardiseret og industrialiseret byggeproces. Produktionsapparatet skulle udbygges, så de standardiserede bygningskomponenter kunne leveres i store mængder til den rigtige pris til montage på byggepladsen. Man skulle bygge kontinuerligt uden afbrydelser forårsaget af vejrlig eller mangel på faglærte håndværkere. Foruden Ballerupplanen var også Høje Gladsaxe, Albertslund Syd, Sydjyllandsplanen og nogle mindre byggerier i Rødovre og Kalundborg Kommune del af den offentligt støttede "montagekvote"⁵.

To nye fabrikker blev etableret for at kunne levere præfabrikerede byggekomponenter til det omfattende byggeri. Det var Dansk Velux A/S, der åbnede en fabrik på Fyn, som skulle levere de færdiglakerede facadeelementer, færdigmonterede med glas og A. Jespersen & Søn, der åbnede en fabrik ved Ølstykke⁶, som skulle levere betonelementerne til dæk og skillevægge.



⁵ Dansk Byplanlægning 1938-1992, Arne Gaardmand, Arkitektens Forlag 1993, s. 73 ff.

⁶ Arkitekten 9, 1963, s. 173 og Ballerupplanen, Særtryk af Byggeindustrien 1962, s. 16

Vurdering

Bærende bevaringsværdier

De bærende bevaringsværdier ligger i den store velfærdsfortælling, som handler om statens bestræbelser på at få bygget mange, gode og billige boliger til helt almindelige mennesker.

Ballerupplanen er i forskellige tempi blevet renoveret og kun få steder genkender man i dag den oprindelige arkitektur og byggeteknik.

De store grønne arealer omkring bygningerne udgør en bevaringsværdi. Arealerne kan godt ændre karakter, men det væsentlige er det grønne præg områderne har.

Sårbarheder

Ballerupplanens 3 forskellige bebyggelser er gennem årene blevet facaderenoverede og fremstår i dag med forskellige facadeudtryk.

Sårbarhederne ligger derfor primært i bebyggelsesplanerne og den grønne karakter i arealerne omkring bygningerne.



Bebyggelse:

Bispevangen (tidl. Præstevænget)

Typologi:

Etageboligbyggeri
Almene boliger

Byggeår:

1964

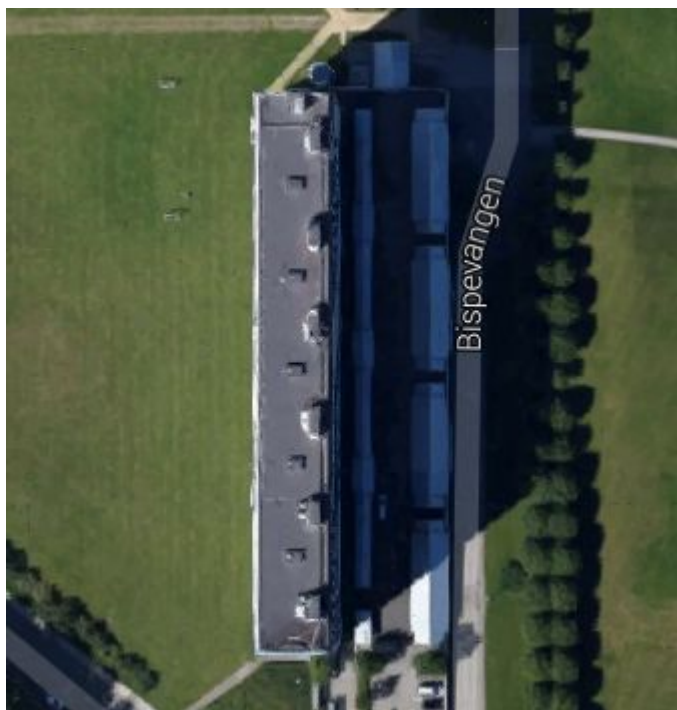
Arkitekt:

Ark.: Halldor Gunløgsson og Jørn Nielsen
Ing.: Ingeniørfirmaet Mogens Balslev

Bygherre:

L.A.B.s Byggeselskab for Københavns Amt.

I dag er det Ballerup Boligselskab der ejer bygningen, som administreres af Domea.



Adresse(r):

Bispevangen 2-12

Beskrivelse:

Fakta:

Beboelsesbygning på 16 etager med en lejlighedsfordeling, som fremgår af nedenstående skema:

| 1-rums | 2-rums | 3-rums |
|-------------------|----------------------|-------------------|
| 53 m ² | 58-72 m ² | 85 m ² |
| 2 | 54 | 154 |
| 1 % | 25 % | 74 % |

Herudover består bebyggelsen af 1205 m² garager.
 Etagearealet udgør i alt 15881 m².

Arkitektonisk udformning, materialevalg samt landskabsmæssig bearbejdning:

Nordgavlens zebra-udsmykning fungerer som vartegn og bryder med forstadens ellers horisontale orientering. Gavlen er udsmykket af billedkunstneren Ole Gjermandsen i 1992 med et maleri, som kaldes ”Zebrafraktion”¹. Mod syd var det skulptøren Bjørn Rødding², som i 1987 forsynede gavlen med et abstrakt gavlmaleri: ”Himlens Farver”.

Betonen er, i forbindelse med en stor facaderenovering, der blev gennemført i 1990-91, blevet inddækket af metalplader. Konstruktionen aflæses dog fortsat i facaderne, hvor det fremgår at huset er konstrueret med bærende tværskillevægge. Dette betyder, at facaderne ikke er bærende og en stor del af facaden bag altanerne er glas.

De ca. 90 meter lange facader er forsynet med altaner på begge sider. Mod vest er altanerne blevet inddækket med glas i 1990-91³. Mod øst er altanerne bygget udenpå facaden og bæres af de gennemgående betondragere. Altanernes værn skabes af brystningsmure, som er gennemgående i hele facadens længde.

¹ <http://www.ballerup.dk/medier/zebrafraktion>

² <http://www.ballerup.dk/medier/himlens-farver>

³ <https://www.weblager.dk/rest/buildingproject/download/full/196543#pagemode=thumbs&view=Fit>

Bygningens tilkørselsvej løber langs bygningens østlige facade, hvor også skure til cykler og garager er placeret på en plint, som udligner terrænets niveauspring. Under plinten er der parkeringskælder. Højhuset ligger på en stor græsplæne, som omslutter bygningen. Mod vest er der placeret legeplads med forskellige legeredskaber og mod øst er terrænet formet med bakker.

Bygningernes tilblivelse, anvendelse, samfundsmæssige - og kulturhistoriske betydning:

Det var den schweizisk-franske arkitekt, Le Corbusier, der introducerede "bomaskinen" som en vision om den høje bygning med udsyn over det åbne, urørte landskab. Et højhus som effektivt rummede boliger af høj kvalitet til mange mennesker.

Principperne, som byggede på denne vision, efterkom på mange måder den enorme efterspørgsel, der var på boliger i de første årtier efter 2. verdenskrig. Boligmanglen og byggeriets industrialisering blev kombineret til den storstilede vision: Man stræbte efter at skabe lige adgang for alle til velfærd i en åben og lys by.

Det var oprindeligt bygherrens intension at opføre 1-plans boliger på grunden, men jordbundens beskaffenhed gjorde, at man valgte at opføre det påtænkte antal kvadratmeter i et højhus i stedet, fordi der ellers skulle regnes med en del pilotering⁴.



⁴ Arkitektur og plan i den danske velfærdsby 1950-1990, Poul Bæk Pedersen, s. 90.

Vurdering

Bærende bevaringsværdier

Bygningens konstruktion og gavlmalerierne giver højhuset karakter. Åbenheden omkring bygningen er ligeledes af høj kvalitet.

Sårbarheder

Bygningen er sårbar overfor facaderenoveringer og inddækninger, som slører bygningens konstruktion og gavlmalerierne.

Det er også væsentligt at værne omkring åbenheden omkring bygningen.



Bebyggelse:

BoKlok

Typologi:

Rækkehuskvarter

Byggeår:

2007

Arkitekt:

Vandkunsten

Bygherre:

Skanska, i efteråret 2006 blev Andelsboligforeningen SøndergårdBo stiftet¹

¹ <http://www.soendergaardbo.dk/page/Velkommen-til-Sc3b8ndergardBos-hjemmeside.aspx>



Adresse(r):

Bækholmen 1-35, 2-42

Beskrivelse:

Fakta:

39 stk. 2 etages rækkehuse på 117 m²²

Arkitektonisk udformning, materialevalg samt landskabsmæssig bearbejdning:

Centralt i bykvarteret Søndergård ligger rækkehusbebyggelsen BoKlok med sine 2 etages rækkehusstokke. Hver stok indeholder 2-5 boliger og orienterer sig, så den private have vender enten mod vest eller mod syd. Mod vest ligger stokkene parallelt med Søndergårds Allé, som er en af hovedvejene i bykvarteret. Mod øst ligger bygningerne vinkelret på kvarterets langstrakte sø. Midt i bebyggelsen er placeret bebyggelsens tilkørselsvej og 4 parkeringspladser og to store fællesarealer, hvor der er etableret legepladser til andelsboligforeningens mange børn. Husene er opført som trækonstruktioner ovenpå et fundament i beton med vandretliggende træbeklædning, som er malet i en grå-brunlig farve. Tagene har en svag hældning mod bygningernes ankomstsider og er belagt med sort tagpap. Vinduerne består af glas i ét stykke og har rammer i en lys grå nuance. Mod den private have er vinduespartierne meget store. Mod ankomstsiden er vinduerne placeret på en måde som sikrer privatlivets fred.

² Brochure for BoKlok, Måløv

<http://www.boklok.com/upload/Documents/Documents%20Denmark/Brochures/BoKlok%20brochure%202007%2003%2021.pdf>

Husene er projekteret med nogle fremspring i facaden, som skaber dels et overdækket ankomstområde ved hoveddøren og dels en lille beskyttet areal for en terrasse i den private have. Alle boliger har et skur, som er placeret samlet på stokkenes ankomstsider.

Bygningernes tilblivelse, anvendelse, samfundsmæssige - og kulturhistoriske betydning:

BoKlok konceptet er et nyt eksempel på industrialiseret boligbyggeri. Konceptet blev udviklet i Sverige i et samarbejde mellem Skanska og IKEA med inspiration i Ikeas succes på forbrugsmarkedet med konkurrencedygtige hverdagsprodukter. Firmaerne foretog markedsundersøgelser for at klarlægge efterspørgslen efter nye boligtyper. I denne undersøgelse fandt man ud af, at der var stor efterspørgsel på boliger til en overkommelig pris, som samtidig var lyse og velindrettede. Mange efterspurgte naturmaterialer og gode udeområder, både private og offentlige.³

Man lavede derfor en kalkule, hvor man tog udgangspunkt i, hvor mange penge en enlig forsørger med et barn ville have til overs, når alle andre udgifter var betalt, og projekterede boligerne ud fra, at den månedlige boligudgift ikke blev højere, end at en bolig kom indenfor rækkevidde af en lille familie med kun en forsørger eller en ung familie, som ikke før havde været på boligmarkedet. I Danmark er der indtil nu opført BoKlok-projekter i Hillerød og Frederikssund, foruden dette i Måløv.

De 39 boliger i Måløv blev udbudt til salg i IKEA i juni måned 2007 og blev fordelt efter lodtrækning.



Facadeopstalterne stammer fra brochuren; "Dit nye hjem i Søndergård, Måløv"

Referencer:

Brochure for BoKlok, Hillerød og Måløv.

<http://www.soendergaardbo.dk/page/Velkommen-til-Sc3b8ndergardBos-hjemmeside.aspx>

³ Brochure for BoKlok, Hillerød, Oktober 2007

http://www.boklok.com/upload/Documents/Documents%20Denmark/Brochures/Broschyr_DK.pdf

Vurdering

Bærende bevaringsværdier

De åbne ankomstområder, som består af en privat- og en halvoffentlig zone er væsentlige for oplevelsen af bebyggelsens åbenhed og fællesskab.

Husenes udvendige beklædning i form af malede brædder er vigtig for det ”bløde” udtryk i bygningerne.

Sårbarheder

Hegning eller anden form for afskærmning mod ankomstområdet vil spolere det åbne udtryk boligkvarteret har.

Udskiftning af facademateriale eller bemaling af bræddebeklædningen i farver som ikke er naturfarver vil forringe bevaringsværdierne i bebyggelsen. Vinduesrammerne kan dog med fordel males hvide for at opnå en større kontrast end den nuværende nuance, som ligger meget tæt på facadens farve.



Bebyggelse:

Digterparken

Typologi:

Parcelhuskvarter

Byggeår:

Partiel byplanvedtægt 45 fra 1969 indeholder bestemmelserne for etablering af parcelhuskvarteret.

Arkitekt:

Flere forskellige

Bygherre:

Mange private bygherrer



Adresse(r):

Skovvej, Ludvig Holsteins Allé, Thøger Larsens Allé, Viggo Barfoeds Allé, Aage Berntsens Allé, Axel Juels Allé, Kai Hoffmanns Allé, Digterparken

Beskrivelse:

Fakta:

Partiel byplanvedtægt 45 fastsætter, at ingen grund udstykses mindre end 700 m²
Oprindeligt 519 parceller

Arkitektonisk udformning, materialevalg samt landskabsmæssig bearbejdning:

Vejene i kvarteret er stramt organiseret i en antennestruktur med et hierarki i hovedvej, boligveje og sideveje. Hovedvejen, Digterparken, har som den eneste vej i kvarteret et slynget forløb og løber fra vest mod nordøst og er eneste forbindelse for biltrafikken ud den øvrige by via Skovvej mod vest. Det stramt organiserede vejforløb modsvarer af et meget varieret og bakket landskab, som krones af et par søer, som ligger i parklignende omgivelser. Hjortespringkilen udgør den nordlige afgrænsning af parcelhusområdet og boligvejene ender blindt med et fint kig ud over landskabet.

Husene i kvarteret er hovedsageligt etplans typehuse, bygget i slutningen af 1960'erne og starten af 1970'erne og har derfor en homogen fremtrædning.

Bygningernes tilblivelse, anvendelse, samfundsmæssige - og kulturhistoriske betydning:

Parcelhuset er danskernes foretrukne boligform og 44 % af alle danske husstande bor i et parcelhus. I Ballerup Kommune er denne andel på 28 % i 2015¹.

Boligformen vandt stor udbredelse i efterkrigsårene, godt hjulpet af Statslånsloven fra 1938, som gav danskerne fordelagtige lån til at bygge enfamiliehusene for. Enfamiliehuset, der ellers hidtil

¹ <http://www.statistikbanken.dk>

havde været forbeholdt de bedre bemidlede, kom indenfor rækkevidde for helt almindelige mennesker, og der blev udstykket og byggemodnet store områder rundt om i forstæderne til parcelhuse. Statsstøtten ophørte i 1958, men blev erstattet af rentefradraget, som fortsat gav danskerne gunstige forhold i forhold til at bygge og bo i parcelhuse. 1960'erne og 1970'erne blev for alvor parcelhusets storhedstid. Tæt ved 50 % eller 450.000 af alle nybyggede boliger i årene mellem 1960 og 1980 var parcelhuse².



² Peter Dragsbo, Hvem opfandt parcelhuset, 2008, s. 219.

Vurdering

Bærende bevaringsværdier

Kvarteret har en helt særlig identitet, som knytter sig til de landskabelige kvaliteter.

Især de store fællesområder med søerne, men også de enkelte parcelers forhaver og hække, er med til at give området et meget grønt og landskabeligt præg. Med til at understøtte det meget grønne præg er byggelinjerne på hhv. 3 og 5 meter fra vejskel.

Sårbarheder

Kvarteret er sårbart overfor yderligere udstykninger, som begrænser de store, identitetsskabende fællesområder.

Hegning, som ikke består af levende hegn og hække, vil formindske det grønne præg området har. Desuden vil tilladelse til opførelse af f.eks. carporte uden for byggelinjerne svække det grønne præg.



Bebyggelse:

Egebjerggård

Typologi:

Integreret bykvarter

Byggeår:

Egebjergskolen: 1971

Kommunen køber jorden: 1978¹

Egebjergvang: 1983-84

Arkitekt(idé)konkurrence i 1985², efterfulgt af arkitekt(projekt)konkurrence i september 1986³

1. - 4. etape: 1988-1996

Arkitekt:

6 præmierede arkitektvirksomheder i idékonkurrencen: Vandkunsten, Colum & Gudmand Høyer, Fællestegnestuen A/S, Lundgaard & Tranberg, Hvidt & Mølgaard og KBI's arkitektafdeling

Efterfølgende projekter har mange forskellige arkitekter, bl.a.: Colum & Gudmand- Høyer, Lundgaard & Tranberg, Henning Larsen, Dissing & Weitling, Mangor & Nagel, Tegnestuen Møllen, Hanne Marcussen & Jens Peter Storgård, Susse Fischer, Nova 5, Jørgen & Lasse Andersen, Tage Lyneborg, Bro & Petersen

¹ Byplanguiden: Byplanlægning – et produkt af tiden, 2010, s. 102 ff.

² Katalog for Egebjerggård Bomesse 96, bo i by, 1996, s. 68

³ Byplan 2 – 1992, s. 58

Bygherre:

Flere forskellige private bygherrer, andelsforeninger og boligselskaber



Adresse(r):

Egebjerg Bygade, Egebjergvang, Egebjergtoften, Skotteparken, Egebjerghaven, Agernhaven, Agernskrænten

Beskrivelse:

Fakta:

Ca. 900 boliger, heraf ca. 80% små og mellemstore udlejningsboliger⁴
26 kunstværker

Arkitektonisk udformning, materialevalg samt landskabsmæssig bearbejdning:

Den del af Egebjerggård, som hidrører forsøgsprojektet er opført i 4 etaper, der fremstår forskellige og adskilte med grønne kiler ind imellem.

Indgangsportaler markerer og afgrænser Egebjerggård fra den øvrige by og forbinder til bykvarterets hovedgade, "Egebjerg Bygade". Bygaden har karakter af rygrad gennem byen og forbinder de forskellige etaper og Egebjergskolen med hinanden. Det er her butikker og erhverv er placeret, og det er her husene står tættest og højest og giver mindelser til traditionelle bymiljøer eller mindre købstadsbyer. Husene er opført som gadehusbebyggelse med hver deres arkitekt, hvilket giver gaden et varieret forløb. Den bymæssige karakter er understreget ved at bilerne parkerer langs fortovs-kanten og på anlagte torve.

Bebyggelsesstrukturen er karakteriseret ved at boligerne ligger i enklaver bag hovedgaden med omdrejningspunkt omkring skolen. Længehusene er bygget sammen i karreer, hvor forsiden vender mod gader og stræder, og bagsiden mod en lille privat have. Midt i karreerne findes fælles grønninger.

Det grønne element træder desuden frem i form af vejtræer langs gader og stræder og i landskabsbæltet, som omslutter Egebjerggård mod den vestlige afgrænsning og den sydlige "Hjortespringskile". Det grønne bælte trænger ind imellem de forskellige etaper som kiler, hvor også det blå element får en plads. I den nordlige kile helt ind mod et torv på hovedgaden, ligger Tårnsøen, der har funktion som regnvandsforsinkelsesbassin. Denne sø har bymæssig karakter i kraft af de støbte kanter og et springvand midt i bassinet. I kilen mellem anden og tredje etape ligger Teglværksøen med Niels Guttormsens "Vingehus" på den nordlige brink.

I byudviklingsforsøget har kunsten fra starten været et vigtigt tema. Arkitekter og kunstnere har

⁴ Liv i Egebjerggård, SBI, 2002, s.10 f

sammen med beboere og boligforeninger arbejdet sammen om at integrere kunsten på flere niveauer, der spænder fra selvstændige kunstværker i form af skulpturer, springvand og skulpturelle bygværker til f.eks. farvesætning af bygningsdele og særlige brolægninger.⁵

Bygningernes tilblivelse, anvendelse, samfundsmæssige - og kulturhistoriske betydning: Da Egebjergskolen og tæt-lav boligbyggeriet Egebjergvang nord for skolen blev bygget, skete det efter principperne om funktionsopdeling af byen⁶. Der var dog i disse år en del kritik af de bebyggelser, man havde opført i Ballerup især i 1960'erne og 1970'erne. Kritikken gik på at boligområderne var for store, for visuelt monotone og at for ensartede i den sociale sammensætning. Kommunen valgte at være lydhør overfor denne kritik, og man besluttede derfor at gå nye veje. På baggrund af et 10-punkts program, udskrev kommunen en arkitektkonkurrence i 1985. Programmet adresserede nogle af de kritikpunkter som den dengang aktuelle samfundsdebat rejste. De 10 punkter indeholdt bl.a. retningslinjer for variation i ejerforhold af boligerne og integration af bolig og andre byfunktioner, for at undgå de meget store, monofunktionelle og monokulturelle boligområder. Samtidig blev der i højere grad, end tidligere taget udgangspunkt i det enkelte menneske ved at lade kvarteret have en menneskelig skala og stor variation i de arkitektoniske virkemidler og der blev desuden lagt stor vægt på borgerdeltagelse i både planlægning og etablering af kvarteret. Integration af kunst og kriminalpræventive foranstaltninger indgik også som en del af programmet.

Projektet fik en del, både national og international, bevågenhed og hæder⁷ og var med til at sætte spørgsmålstegn ved nogle af de grundlæggende principper ved byplanlægning⁸.

Egebjerggård dannede rammen om en international bomesse i 1996, "Bo i By".

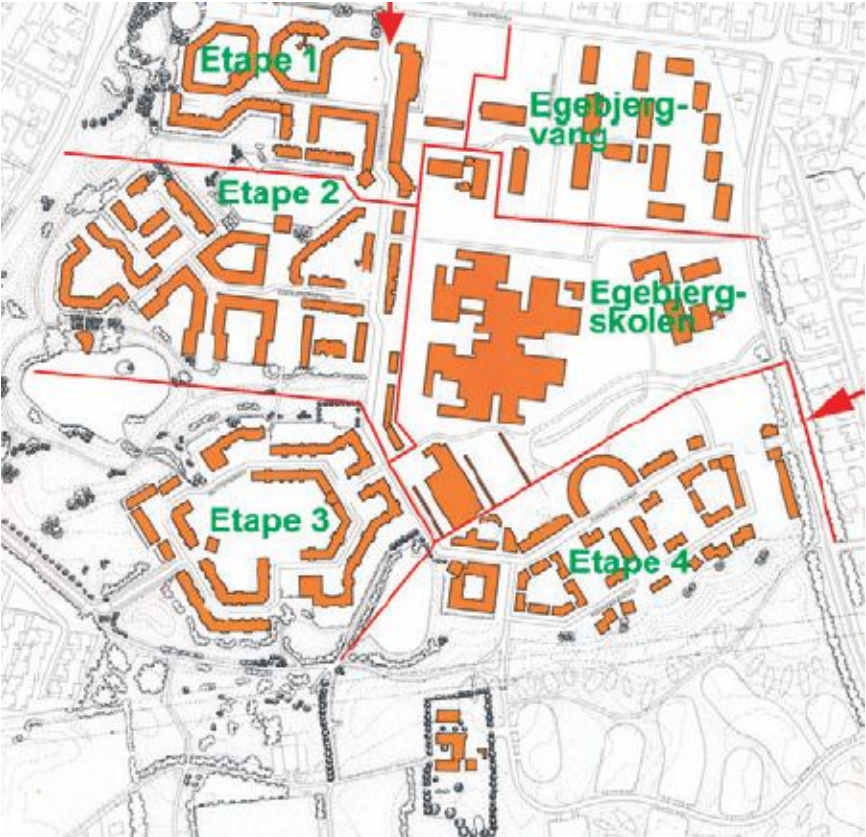
Erfaringerne med at blande boligtyper og ejerforhold som Ballerup Kommune har gjort med baggrund i forsøgsprojektet er overført til planerne for flere af de senere byudviklingsområder i kommunen.

⁵ NA – Nordisk arkitekturforskning, 2, 1992, s. 75

⁶ Byplanguiden: Byplanlægning – et produkt af tiden, 2010, s. 102 ff

⁷ Byplan 2 – 1992, s. 55

⁸ NA – Nordisk arkitekturforskning, 2, 1992, s. 69



Vurdering

Bærende bevaringsværdier

Den bymæssighed, der præger bykvarteret er en bærende bevaringsværdi. Den understøttes af bebyggelsesstrukturen med de ubrudte gadehusbebyggelser. Herudover har flere af enkeltbygningerne høj bevaringsværdighed. De integrerede kunstværker, farvesætninger og det blå/grønne element er også med til at give bykvarteret sin særlige identitet og karakter.

Sårbarheder

Bykvarteret er sårbart overfor udtyndinger i husrækkerne, som slører gademotivet. Nedlæggelse af folkeskolen vil ændre bykvarteret markant, da den aktivitet, som udspringer fra bygningernes funktion er med til at give liv til bydelen. Bykvarteret er også sårbart overfor ændring og flytning af kunstværkerne. Ligesom ændring af farveholdningen i bykvarteret også vil ændre bykvarterets egenart.



Bebyggelse:

Ellekilde Fritidscenter

Typologi:

Sundhed og omsorg

Byggelegeplads og fritidsklub

Byggeår:

Skrammellegeplads: 1965

Børnepasningsinstitution: 1969

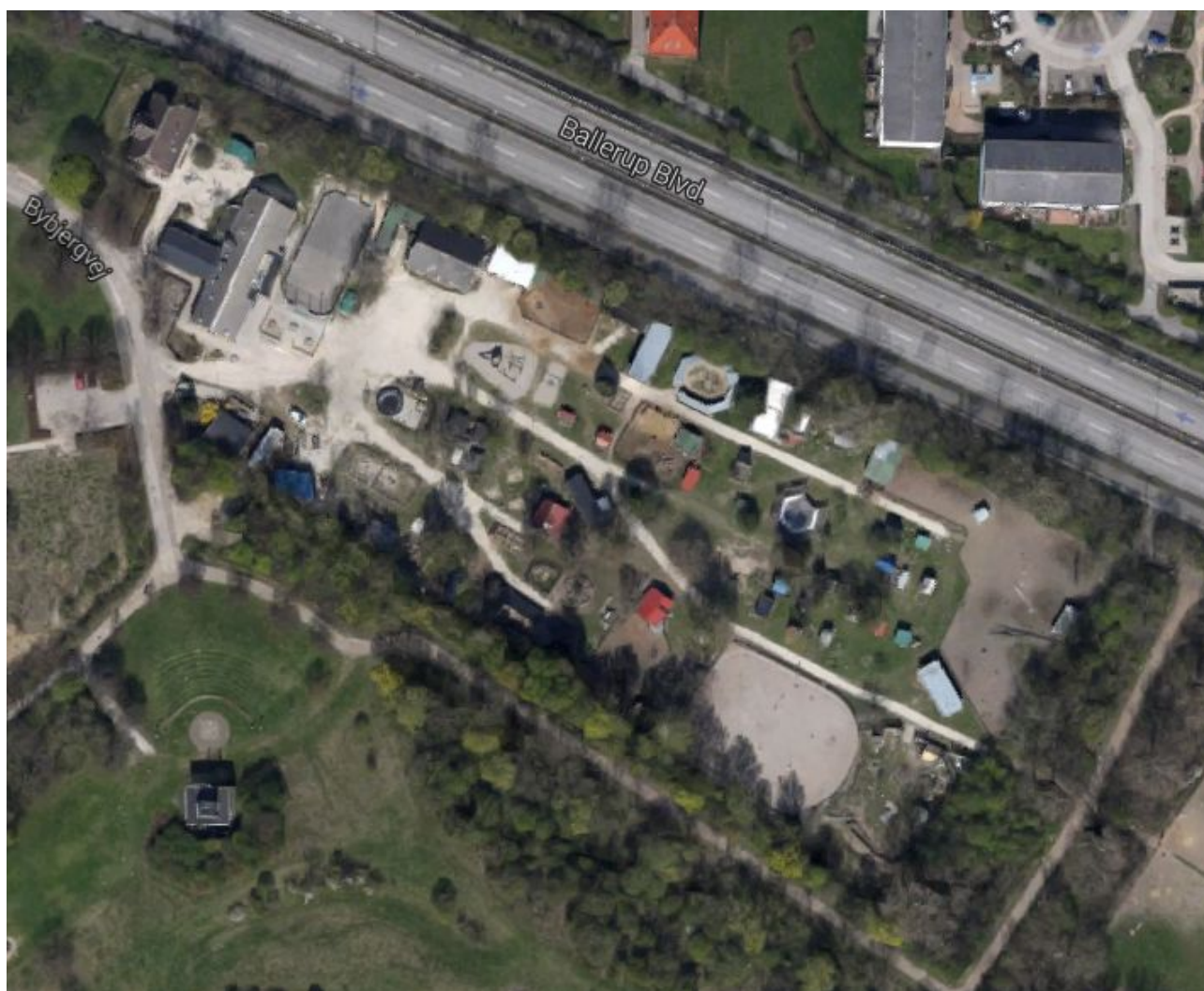
Arkitekt:

Ark.: Jytte Reimann & Georg Nielsen

Ing.: Torkil Lauersen

Bygherre:

Ballerup-Måløv Kommune



Adresse(r):

Bybjergvej 1-5

Beskrivelse:

Fakta:

Arealet af byggelegepladsen udgør et rektangel på ca. 160x90 m

Arkitektonisk udformning, materialevalg samt landskabsmæssig bearbejdning:

Selve byggelegepladsen består af små træhuse og – skure som er bygget af børn med hjælp fra voksne på byggelegepladsen. Bygningerne er dekoreret med udskårne figurer og bogstaver, der fortæller, hvilken anvendelse den pågældende bygning har. Mange af husene er malet i glade og friske farver, der appellerer til børnenes fantasi. Stierne rundt på pladsen er grusbelagte og arealerne mellem stierne er græsklædte. Høje træer omgiver byggelegepladsen, ligesom træer og buske af forskellig art også er en integreret del af selve byggelegepladsen.

Bygningernes tilblivelse, anvendelse, samfundsmæssige - og kulturhistoriske betydning:

I takt med at forstaden blev udbygget, forsvandt børnenes naturlige legesteder. Det blev derfor nødvendigt at planlægge og organisere legepladser for børnenes leg. I større beboelsesområder blev opsat legestativer og sandkasser på særlige områder. Nogle steder blev der også etableret indhegnede boldbaner. Med indretningen af disse legepladser, har man forsøgt at efterkomme forskellige alderstrins behov for legemuligheder.

Samtidig med at forstaden bliver udbygget, skete der også det, at mange kvinder kom ud på

arbejdsmarkedet og børnenes fritid blev et offentligt anliggende som fordrede opbygning af institutioner til børn i alle aldre.

Da kommunen oprettede byggelegepladsen i 1965 var den normeret til 40 børn, men allerede første dag kom der 131 børn¹ og i de 5 årtier byggelegepladsen har eksisteret har den været en vigtig del af lokalsamfundet.

Ellekilde Fritidscenter er en fritidsklub for børn fra 3. klasse indtil 16 år². Her holder man både ponyer, geder, kaniner, høns og vagtler. Børnene mulighed for både at få rideundervisning og ansvar for en kanin³.

Referencer:

Barndom og Arkitektur, Ning de Coninck-Smith, 2011

¹ Svend Jørgen Jensen, Skovlunde før og nu, Ballerup Historiske Forening., 1998, s. 134

² <http://www.ballerup.dk/borger/born-unge/klubber>

³ <https://sites.google.com/site/ellekildefritidscenter/om-ellekilde/faste-aktiviteter>

Vurdering

Bærende bevaringsværdier

Det er især det levende miljø med skure og huse af mange forskellige former og farver og de gamle træer, der udgør byggelegepladsens bevaringsværdier.

Sårbarheder

Byggelegepladsen er sårbar overfor fældning af de gamle træer og for ikke at blive vedligeholdt i samme selvoksede stil som præger pladsen.



Bebyggelse:

Grønhøj

Typologi:

Rækkehuse

Almene boliger

Byggeår:

2001

Arkitekt:

Ark.: Vandkunsten

Ing.: Cowi

Hovedentreprenør: Skanska Danmark A/S

Bygherre:

Fagforeningernes Boligforening, som sidenhen er fusioneret med 2 andre boligforeninger til 3B



Adresse(r):

Østerhøjvej 10-64,
Skyttestræde 1-15

Beskrivelse:

Fakta:

46 rækkehuse i to etager fordelt over 10 blokke.

1 fælleshus.

Bebygget areal: 2326 m² Etageareal: 4652 m²

Arkitektonisk udformning, materialevalg samt landskabsmæssig bearbejdning:

Grønhøj er bygget tæt på toppen af Østerhøj, som er Ballerup Kommunes højeste punkt. Selve grunden falder mod nord og det bløde landskab har haft stor indflydelse på, hvordan blokkene er placeret. Der er to forskellige typer blokke: "Cirkelhuset" og "Skrænthuset"¹. Cirkelhuset er et længehus med krumning, der findes øverst mod syd og nederst mod nord og følger højdekurverne. Skrånthuset ligger i vifteform på tværs af højdekurverne og aftrapper både vandret og lodret. Vandret, for at tillade alle boliger et stort panoramavindue ud over landskabet og lodret, for at optage terrænetforskellene. Skrånthuset har en taghældning, som følger terrænets fald, hvilket er med til at understrege blokkenes fine indpasning i landskabet.

Blokkene er organiseret i to grupper med en indre fælles grønning og centralt i bebyggelsen er et mere offentligt torv.

Bebyggelsen er en videre udbygning af et byudviklingsområde "Østerhøj, som kommunen igangsatte midt i 1980'erne. Intensionen med lokalplanen for området var bl.a. at sikre en bymæssig karakter², hvilket er opnået ved at lade husene danne facader ud til vejene. Boligernes private haver ligger således på bagsiden af husene, beskyttet af høje bøgehække.

Træhusene er beklædt med malede mineraluldsbaserede plader på klink. Pladerne er malet i to forskellige grå nuancer og monteret, så facaden får en karakteristisk stribet fremtoning, der er medvirkende til at understrege Østerhøjs terrænfald mod nord. Facaderne har store vinduer og et

¹ Byggeri Nr. 10, 21. December 2001, s.38 f.

² Lokalplan 0.173 for Østerhøj Syd, 1999

gennemgående vinduesbånd under det store tagudhæng. Vinduer og døre er udført i olieret mahogni.

Bygningernes tilblivelse, anvendelse, samfundsmæssige - og kulturhistoriske betydning:

Erhvervsfremmestyrelsen og Boligministeriet udskrev i maj 1994 en konkurrence om ”Proces- og produktudvikling i byggeriet”. Hovedformålet med udskrivningen af konkurrencen var at øge produktiviteten i byggeriet og styrke nye samarbejdsformer med længerevarende strategiske alliancer. Et af fire vinderforslag var det såkaldte CASA NOVA projekt, som var et projekt til etagehuse med bærende konstruktioner af træ, baseret på præfabrikerede og præisolerede elementer i træ.³

Grønhøj er bygget efter CASA NOVA principperne og bryder derved med traditionerne i dansk boligbyggeri som i 4 årtier har været domineret af beton-elementbyggeri.

På flere måder varslede Grønhøj nybrud i boligbyggeriet, for projektet var det første almene byggeri, som er opført som såkaldte medejerboliger, hvilket betyder, at de fremtidige beboere har haft stor indflydelse på materialevalg, farver, indretning og placering af skillevægge.⁴



³ HFB 29 – 2000, s 775 ff

⁴ Byggeri Nr. 9, November 2001, s. 46 ff.