



Baltorp Bykvarter

HELHEDSPLAN for omdannelse af Ballerup Erhvervspark omkring Telegrafvej

September 2018



Indholdsfortegnelse

Indledning	side 4
Registrering og analyse - områdebeskrivelse, potentiale	side 4
Forslag til helhedsplan:	side 7
Matrikelstruktur	side 7
Dogmer for udvikling, principper for matrikler	side 7-16
Volumenmodel	side 12
Illustrationsplan 1:3000	side 17
Bebyggelsesprocenter, byggeretter og parkeringsopgørelse	side 18-19
Trafik- og landskabsstruktur	side 22
Vejsnit 1:200	side 23-25
Parkering	side 26-27
Bygader, visualisering	side 28
Bygader, snit	side 29
Boliggader, snit	side 30
Boliggader, visualisering	side 31
Stirum, snit	side 32
Funktionsfordeling	side 33
Terrænarbejder	side 34-35
Scenarier	side 36-39
Bygningstypologier	side 40-41

Indledning

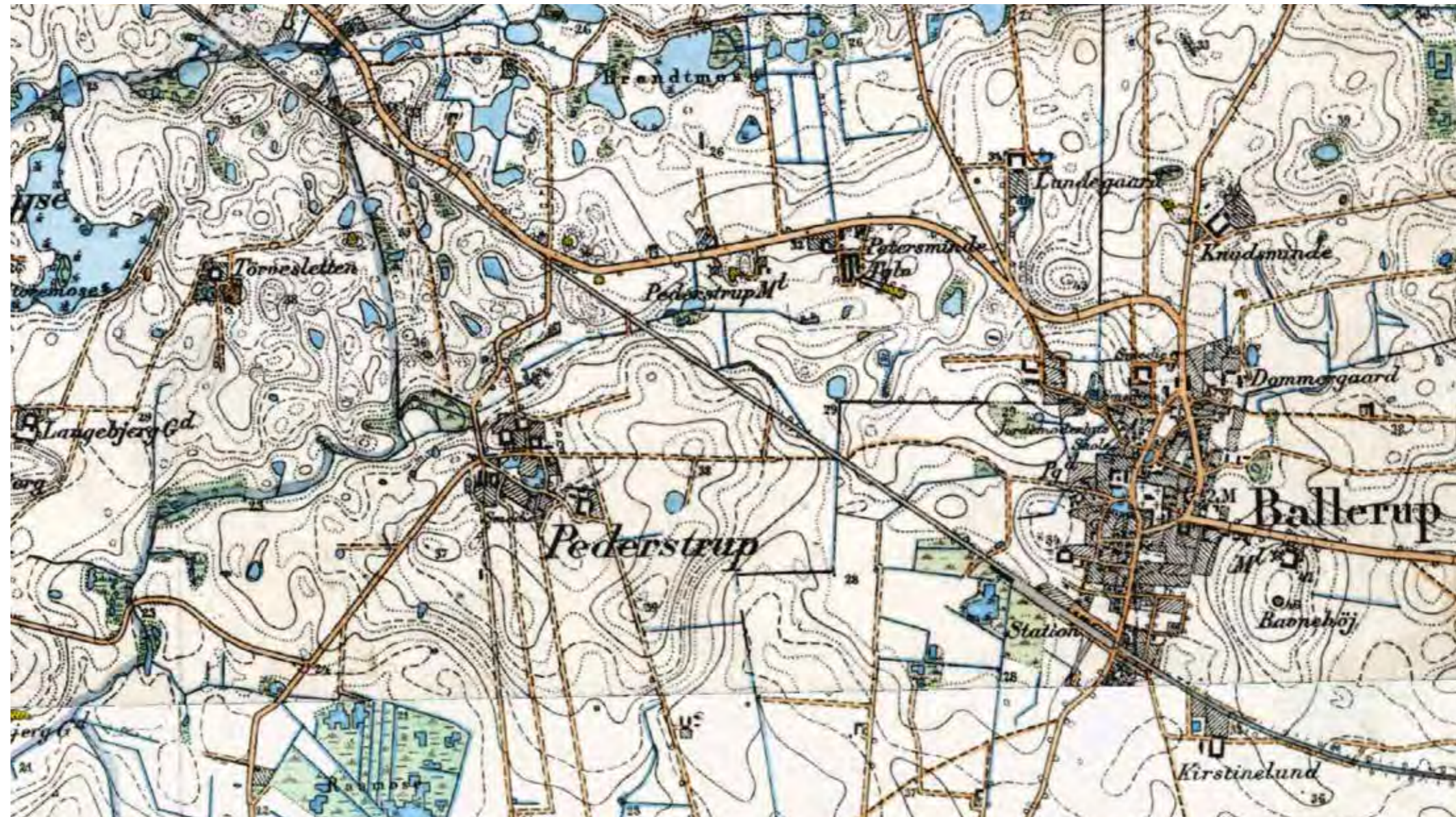
Helhedsplanen for omdannelse af Ballerup Erhvervspark omkring Telegrafvej, er udført af Tegnestuen Vandkunsten i samarbejde med Center for By, Erhverv og Miljø, Team Plan i Ballerup Kommune.

Helhedsplanen giver mulighed for en transformation af erhvervsområdet over tid, hvor store erhvervmatrikler successivt udvikles til et nyt fortættet og blandet bykvarter. Der er i arbejdet med helhedsplanen lagt vægt på:

- at afdække områdets udviklingspotentialer, herunder synergi med naboområder
- at erhvervsområdet gøres tilgængeligt og integreres i byvævet med nye forbindelser og koblinger
- at der skabes en grøn/blå helhedsplan med et attraktivt lokalt miljø
- at der gives mulighed for en fleksibel udbygningstakt
- at områdets forskellige grundejere bidrager til områdets transformation

Registrering og analyse - områdebeskrivelse

PBallerup Erhvervspark omkring Telegrafvej er opstået i oplandet til Pederstrup landsby og udgør et af de store erhvervsområder i Ballerup kommune. Begge områder er hinandens modsætninger og repræsenterer to yderpunkter af byfunktioner og bykarakterer. Landsbyen er frodig og grøn, rumligt varieret, fortættet i en lille skala der harmonerer med menneskekroppen, selvgroet over tid og rummer mange fine måder at bo på. Pederstrup Landsby rummer Grantoftegård der en øko-social virksomhed og uddannelsesinstitution og landbrug med stor besøgsvirksomhed også fra andre kommuner.



Historisk kort over Pederstrup og Ballerup



Pederstrupstien

DSB-arealet

Pederstrup

TEC

Telegrafvej

Telegrafvej

Baltorpbakken

Vestbuen

Baltorpbakken

Atlasvænge

Baltorpvej

Baltorpvænge

Erhvervsområdet er stort, bebygget med store volumener på store matrikler og adskilt af brede veje. Området er præget af gode forhold for kørende trafik, biler og lastbiler, men i blinde systemer der gør området indadvendt og isoleret. Området rummer i dag flere veldrevne virksomheder og bygninger, men også flere der er utidssvarende. Midt i området ligger TEC der tilbyder en lang række uddannelser indenfor det naturvidenskabelige, tekniske og håndværksfaglige områder. TEC danner dagligt rammen om et stort antal studerendes dagligdag i et regionalt uddannelsessamarbejde.

Fælles for de to områder er, at de ligger i tæt kontakt til den overordnede fingerplanstruktur for hovedstadsområdet, hvor byområderne adskilles af store grønne landskabskiler. Områderne har direkte adgang til dette rekreative landskab.

Begge områder ligger tæt på højklasset infrastruktur og det er nemt at komme til og fra. Ballerup Station ligger indenfor 800-1500 m afstand, og det er enkelt at cykle dertil via Pederstrupstien.

Telegrafvej - del af udviklingsområdet



Pederstrup landsby - idyl og nærmeste nabo



Drømmen om frodige grønne hverdags- og fællesrum

Forslag til helhedsplan

Helhedsplanen tager afsæt i en matrikulær strategi for udviklingen af området. Strategien sikrer at alle grundejere både får glæde af, men også bidrager til omdannelsen af området. Gennem nogle enkle greb opstilles en række dogmer for områdets udvikling – dogmerne håndterer både tekniske og rumlige indsatser, ligesom de definerer fremtidige byggeretter og udnyttelsesgrader. Dogmerne er enkle henvisninger, der skal fungere som værktøjer til, at skabe et bykvarter som beskrevet i indledningen.



Forslag til ny matrikelstruktur for Pederstrup Erhvervsområde.

Strukturen forklares med 10 dogmer på de følgende sider.

NY MATRIKELSTRUKTUR 1:4000 (A3)

SIGNATURFORKLARING:

Ny matrikel ———

Byggelinie - - - - -

DOGMER TIL UDVIKLING AF BALLERUP ERHVERVSPARK

DOGME 1: VEJRUM SOM LANDSKABSRUM

Der afgives en del af matriklen til fælles byggemodning. Den fælles byggemodning skaber områdets fremtidige grønne/blå helhedsplan og sikrer at området hænger sammen infrastrukturelt. Den nye matrikelstruktur skaber nye vejrum, hvor der skelnes mellem bygader og bolig-gader. Vejrummene er identitetsskabende og løser vigtige funktioner for grundejerne. Landskabskvaliteterne understreges med store rumskabende træer og grønne LAR-løsninger. Her håndteres en del af den fremtidige parkering samt store dele af bebyggelsens klimasikring.

DOGME 2: KANTZONE OG BYGGELINJE

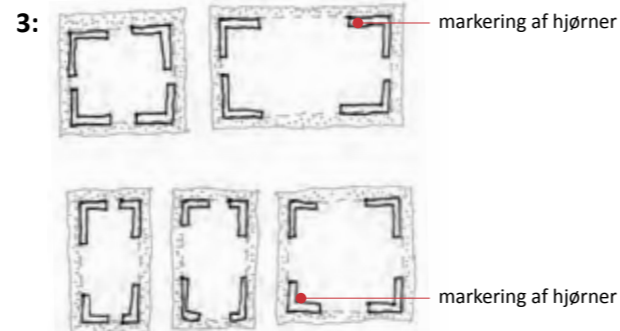
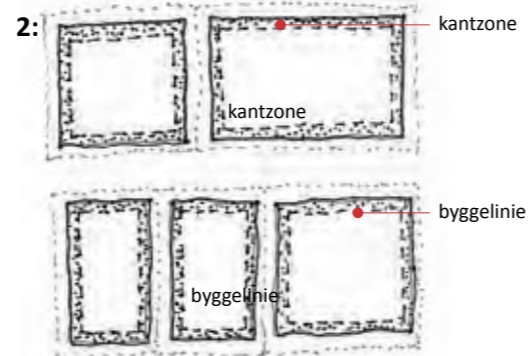
Der indføres en kantzone og en byggelinje. Kantzonen udlægges i 5 m bredde og kan disponeres til private/fælles forhaver, fælles udearealer, mindre private skure, udekøkken eller andet udeliv knyttet til boliger, skærmende beplantning, hække etc. på en måde hvor bebyggelsen interagerer med vejrummet og bidrager til grønne og frodige bevægelsesrum. Hvor kantzonen ligger ud til et landskabsrum kan zonen gøres mindre.

Byggelinjen er en del af områdets nye rumlighed. Bebyggelse skal i overvejende grad følge byggelinjen og dermed være medskabere af en opfattet gaderumlighed. Hvor byggelinjen ligger ud til et landskabsrum kan byggelinjen fraviges eller bebygges i mindre grad.

DOGME 3: MARKERING AF HJØRNER

De nye matrikler skal bebygges byggelinjernes hjørner. Herved skabes en markant anden rumlighed i området i modsætning til i dag, hvor bygningerne ligger inde på matriklen og vejrummet opleves som udflydende og upræcist.

Når byggefelter ligger ud til større rekreative arealer som DSB-arealet i nord samt landskabsbæltet omkring Pederstrup landsby, kan dispenseres fra dogme 3, idet markering af hjørnerne kan understøtte en mere bymæssig rumlighed inde i området, og ikke nødvendigvis i områdets kant.



DOGME 4: PASSAGEMULIGHED

Alle matrikler skal rumme en passage på tværs N/S og Ø/V. Det giver mulighed for gående (og evt. cyklister) at krydse igennem bebyggelserne og graden af privathed mindskes. Ved karrébyggeri skal passager gøres mulige gennem porte og åbninger, der understøtter genvejene i området.

DOGME 5: INDRE LANDSKAB MED OFF. ADGANG

Alle matrikler skal rumme et indre landskab med offentlig adgang. Landskabet skal være grønt og frodigt og bidrage til det samlede grønne udtryk i bykvarteret. Landskabet skal have en lav befæstigelsesgrad og dermed øge karakteren af grøn by med høj biodiversitet.

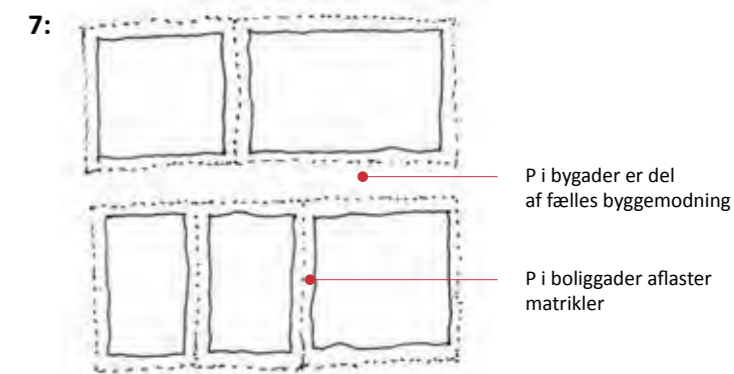
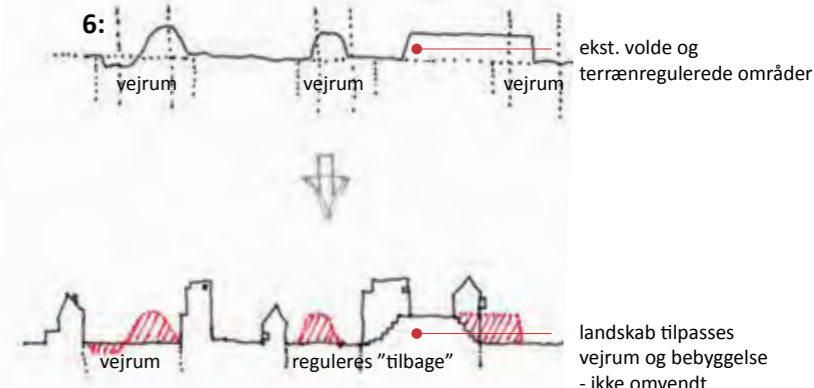
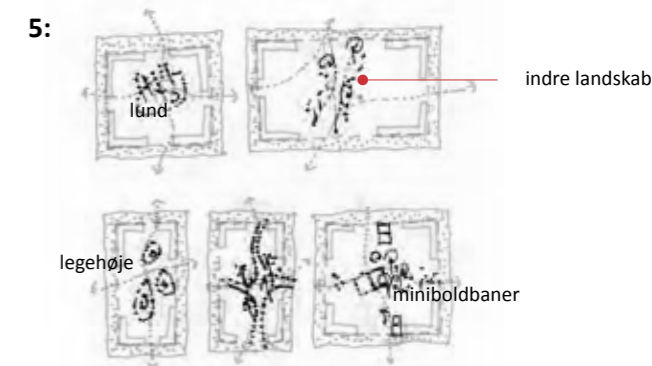
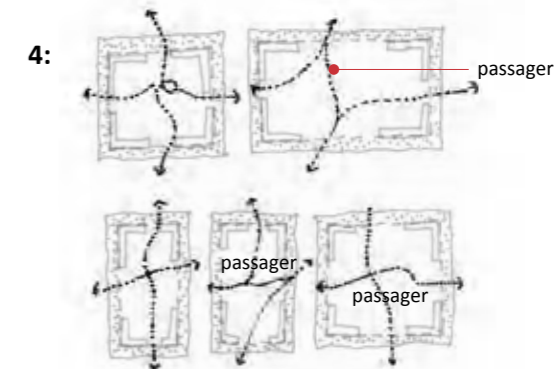
Landskabet skal rumme et sted for ophold eller aktivitet f.eks. en lund, legeplads, miniboldbane, klatretæ, bassin etc.

DOGME 6: TERRÆNREGULERING

Alle matrikler skal møde tilstødende vejrum i niveau. Ved behov for terrænregulering af ekst. landskab/topografi for at komme i niveau med vejrum, skal jord primært håndteres på egen grund, f.eks. i forbindelse med dogme 5, og integreres i den bygningsmæssige overgang til kantzone og vejrum. Der udarbejdes en principiel koteplan for området, hvor vejrum koter overordnet og fremtidig kote for matrikel i byggelinje defineres.

DOGME 7: PARKERING

Der anlægges parkering på egen grund efter p-norm 1 p-plads pr. 100 kvm bebyggelse. Ved ungdomsboliger og/eller ældreboliger er p-normen 1 p-plads pr. 200 kvm bebyggelse. Parkering anlægges i mindre enheder. Gæsteparkering anvises i vejrum som en del af den fælles byggemodning efter p-norm 0,4 pr bolig. Øvrig parkering anvises også i vejrum. Det giver en bymæssig karakter til vejrummene og en jævn fordeling af aktivitet over døgnet.



Der oprettes en p-fond, der råder over pladser i vejrum, midlertidige p-anlæg i bygninger der egnes dertil, samt på sigt i 1-3 mindre p-anlæg i konstruktion. Der forudsættes mulighed for dobbeltudnyttelse i området generelt i en overgangsperiode på grunde med store ekst. p-anlæg, og på sigt med parkeringsarealet knyttet til TEC.

DOGME 8: LAR OG LAV BEFESTNINGSGRAD
Kantzoner må ikke befæstes. Befæstede arealer på matriklen skal minimeres. Parkeringsanlæg udlægges i grus eller permeabel belægning. Der skal anlægges grønne og rekreative forsinkelsesarealer for overfladevand og/eller tagvand internt på grunden.

Tagvand og rent overfladevand kan ledes til LAR-anlæg i vejrum. Derved maksimeres forsinkelse i et forhold der starter på egen grund og derefter i vejrum. Ved kraftig regn ledes overfladevand til kloak efter forsinkelsesanlæg.

Vejvand ledes til separate LAR-anlæg internt på grunden og/eller til separat LAR-anlæg i vejrum.

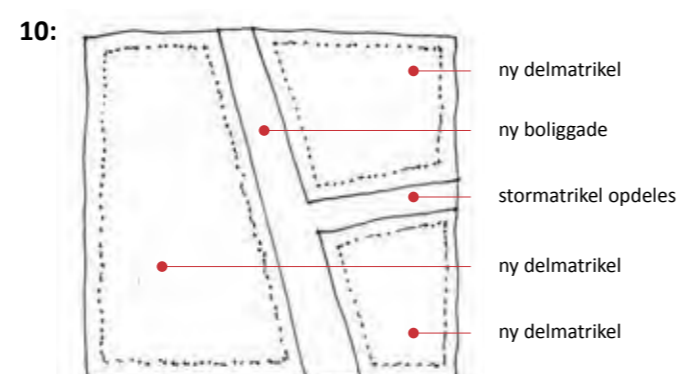
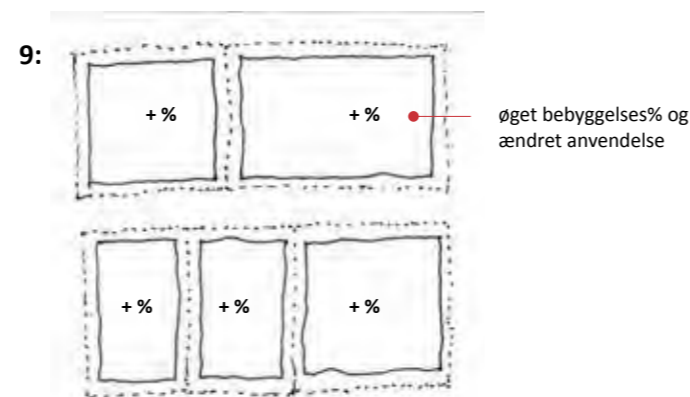
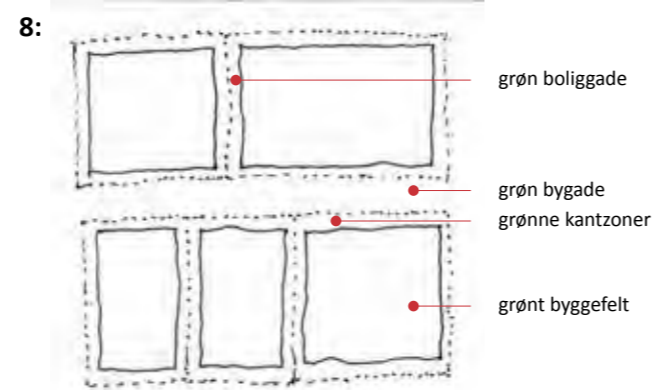
Vejvand renses lokalt bortset fra ved kraftigt skybrud, da forureningen her vil være fortyndet og skyllet væk efter den første regn.

DOGME 9: UDNYTTELSE

Alle nye matrikler kan bebygges efter øget udnyttelsesgrad til boliger. Alle matriklers udnyttelse vil være den samme eller højere end udnyttelsen er i dag.

DOGME 10: STORE MATRIKLER

Store matrikler underdeles til små og mellemstore matrikler og omfattes af ovenstående dogmer.



ORGANISERING AF BYGGEMODNING - IGANGSÆTTELSE AF OMDANNELSE

Målet er en udviklingsmodel som kan:

- sikre en fleksibel udvikling af området over en årrække
- sikre en håndtering af områdets nye helhedsplan, som svarer til ambitionerne om en attraktiv og bymæssig ny bæredygtig bydel
- sikre investorinteresse på både kort og lang sigt og som kan udgøre et solidt og enkelt styringsredskab for områdets grundejere og Ballerup Kommune
- give en 'gulerod' i form af højere bebyggelsesprocent samt fordel af at bidrage til fælles byggemodning i form af fælles klima- og parkeringstiltag.
- sikre at området opnår en stor diversitet og mangfoldighed

Modellen kan som udgangspunkt se sådan ud:

- det samlede grundareal for hele udviklingsområdet stadfæstes og bebyggelsesprocenter fastlægges
- alle matriklers arealer lægges sammen i en arealpulje og tildeles et forholdstal på baggrund af størrelse og areal der afgives til fælles byggemodning.
- alle offentlige færdselsarealer fratrækkes det samlede areal - restarealet fordeles på de enkelte matrikler efter forholdstallet
- de enkelte matrikler tildeles en byggeret jf. den foreslåede bebyggelsesprocent
- alle grundejere pålægges en andel i udgift til anlæg af de offentlige arealer i forhold til deres faktuelle byggeret
- alle grundejere pålægges at deltage i udviklingen af området jf. helhedsplanens dogmer

Den matrikelbaserede udviklingsstrategi kortslutter områdets eksisterende "blinde" veje og skaber nye bevægelsesmuligheder i området.

Store matriker underdeles i mindre enheder, og der skabes en nedskaleret stuktur med mindre byggefelter, et nyt byvæv og en ny måde at færdes i kvarteret på.

Eksisterende trafikale forbindelser vises med fuldt optrukket grøn streg, nye forbindelser vises med stiplet grøn streg.

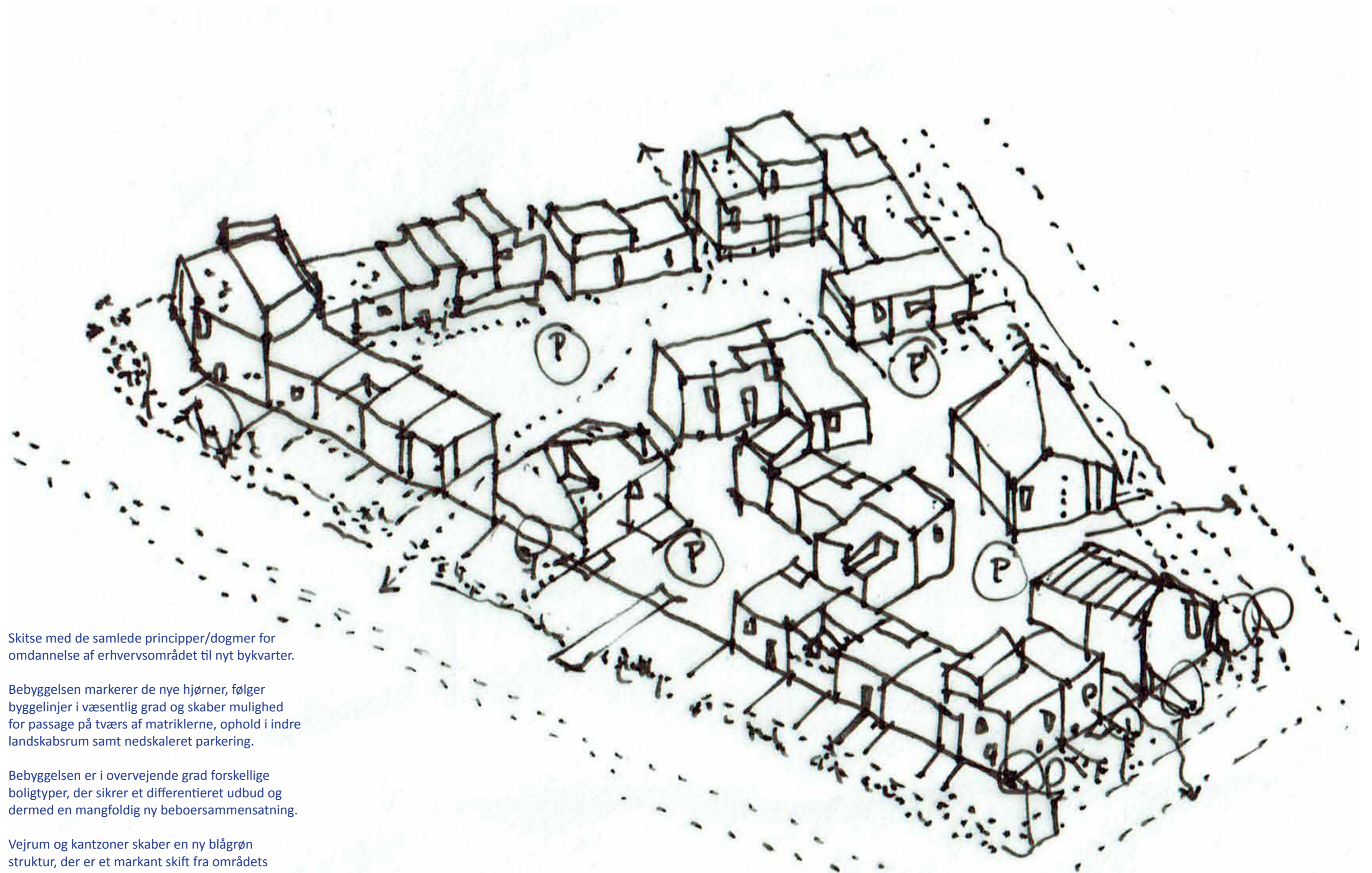


NY MATRIKELSTRUKTUR MED NYE FORBINDELSER OG ET SAMMENJÆNGEDNE BYKVARTER 1:4000 (A3)





Volumenmodel
Enkel aksonometrisk gengivelse af mulig fremtidig
bebyggelsesstruktur



Skitse med de samlede principper/dogmer for omdannelse af erhvervsområdet til nyt bykvarter.

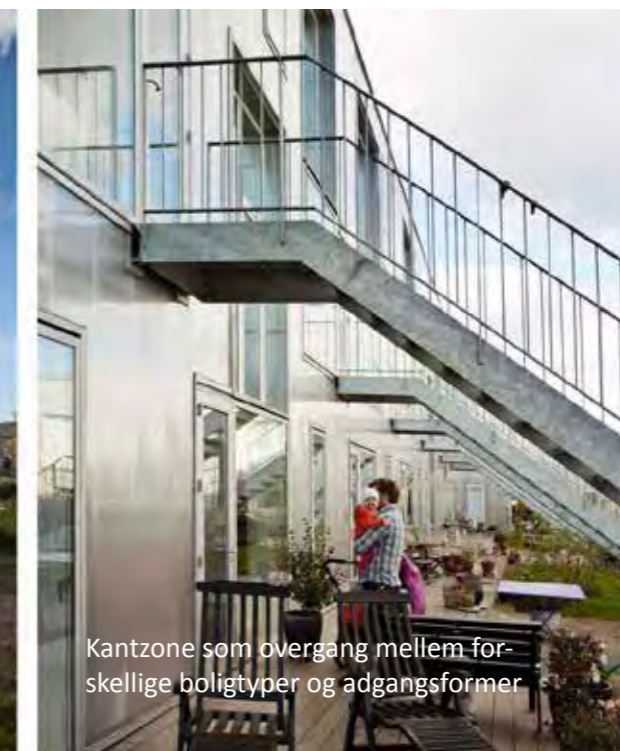
Bebyggelsen markerer de nye hjørner, følger byggelinjer i væsentlig grad og skaber mulighed for passage på tværs af matriklerne, ophold i indre landskabsrum samt nedskaleret parkering.

Bebyggelsen er i overvejende grad forskellige boligtyper, der sikrer et differentieret udbud og dermed en mangfoldig ny beboersammensætning.

Vejrum og kantzoner skaber en ny blågrøn struktur, der er et markant skift fra områdets nuværende karakter - en nutidig udgave af en "urban landsby".

Referenceeksempler på udviklingsdogmer

Her vi ses en række eksempler på hvordan en sammensat bebyggelse med kantsoner, passager og indre landskaber med off. adgang kan se ud og være en del af et transformeret erhvervsområde.





Boliggade som lege-opholdsgade med frodige kantzoner

Passage gennem bebyggelsen
Kantzoner skaber overgang/buffer og skaber grønne forløb



Lav rumdannende beplantning i indre landskaber



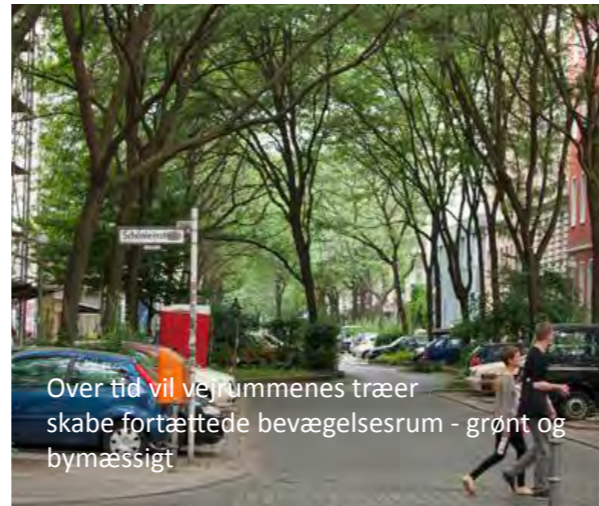
Passage gennem bebyggelsen
Kantzoner skaber overgang/buffer



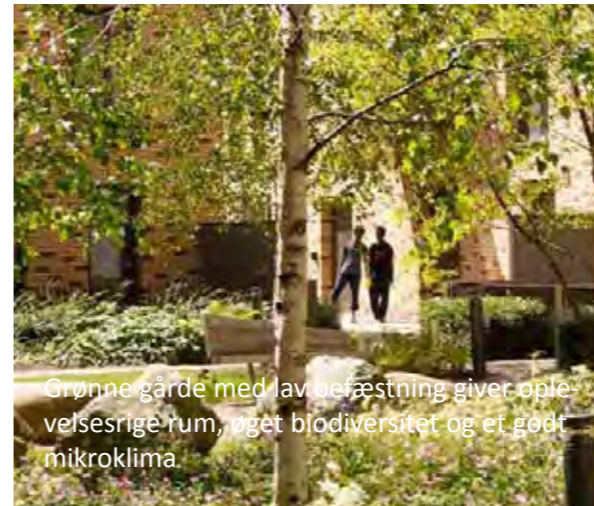
Boliggade med varieret forløb og intim skala - lege-opholdsgade med sivetrafik



Grønne vejrum med regnbede og forsinkelsesgrøfter giver bykvarteret et frodigt og varieret udtryk. Balancen mellem trafik, biler og mennesker etableres



Over tid vil vejrummenes træer skabe fortættede bevægelsesrum - grønt og bymæssigt



Grønne gårde med lav bebyggelse giver oplevelsesrige rum, øget biodiversitet og et godt mikroklima



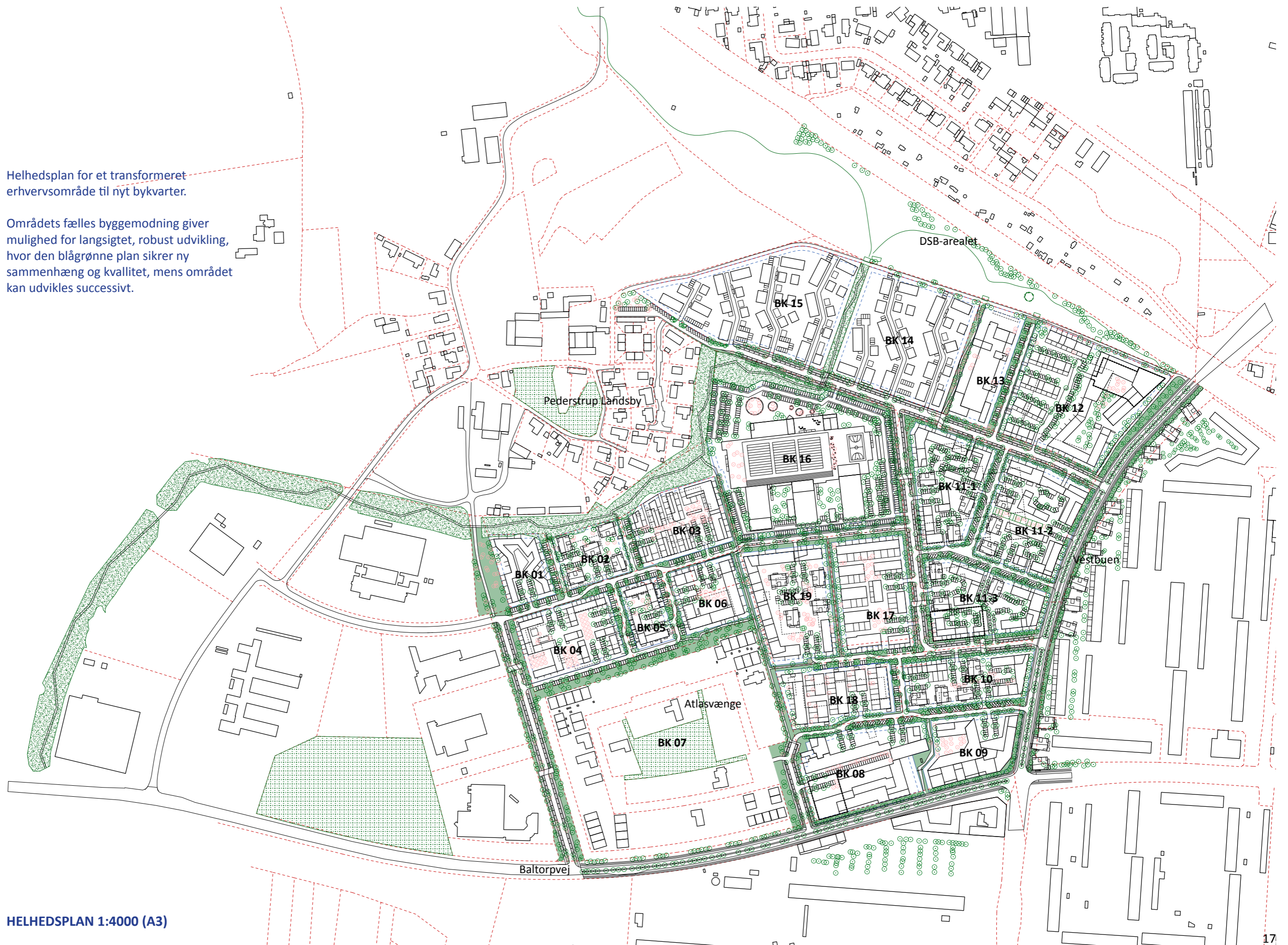
Tæt kobling mellem bolig og bynatur skaber øget kvalitet og er en vigtig del af områdets blågrønne helhedsplan



Kantzonen giver bebyggelsen et individuelt præg og et varieret og sammensat udtryk. Kantzonen vil variere over året og være en måde boligen "ånder på"

Helhedsplan for et transformeret erhvervsområde til nyt bykvarter.

Områdets fælles byggemodning giver mulighed for langsigtet, robust udvikling, hvor den blågrønne plan sikrer ny sammenhæng og kvalitet, mens området kan udvikles successivt.



Ny matrikelstruktur efter dogmer.
Der skabes et nyt sammenhængende bykvarter, hvor bygader, boliggader og stirum genetablerer bydelens væv.



Oversigt over byggeretter fordelt på ny matrikelstruktur.

Samlet udnyttelse for området er ca. 80% men de enkelte matrikler varierer fra 50% tættest på Pederstrup landsby, til 100% langs Vestbuen og Baltorpvej, hvor byskalaen er større.

Enkelte matrikler har højere udnyttelse pga mulig transformation af eksisterende kontorbygning til boliger.

Den endelige fordeling skal ske i samarbejde med de respektive grundejere, i et forhold mellem deres udviklingsønsker og bidraget til den fælles byggemodning.

P fond:

Der gives mulighed for en differentieret parkingsmodel, hvor der dels parkeres på matriklen lokalt, men også i vejrum, på TEC's arealer og på sigt i 1-3 mindre P-huse.

I en overgangperiode kan ekst. bygninger evt. indrettes til midlertidige p-huse. P fonden udvikles sammen med grundejere i for hold til hvor stort et parkeringsbehov der er på de enkelte matrikler, herunder med fokus på at skabe små p-enheder og lokal kvalitet.

	kvm grundareal ved ny matrikel- struktur	%	byggeret	P internt: 1pr 100 kvm	P eksternt: 0,4 gæste pr. 100kvm inkl 10% dobbelt- udnyttelse	P fond andel 30 %
BK 01	4471	50	2236	22	9	7
BK 02	4942	50	2471	25	10	7
BK 03	8121	50	4061	41	16	12
BK 04	8684	50	4342	43	17	13
BK 05	3350	50	1675	17	7	5
BK 06	5695	50	2848	28	11	9
BK 07	-	-	-	-	-	-
BK 08	12556	100	12556	126	50	38
BK 09	7656	100	7656	77	31	23
BK 10	7880	125	9850	99	39	30
BK 11-1	9676	100	9676	97	39	29
BK 11-2	12079	100	12079	121	48	36
BK 11-3	9752	100	9752	98	39	29
BK 12	20314	125	25393	254	102	76
BK 13* ¹	6597	200	13194	132	53	40
BK 14	18020	50	9010	90	36	27
BK 15	21188	50	10594	106	42	32
BK 16* ²	32997	40	13199	44	18	13
BK 17	10765	85	9150	92	37	27
BK 18	7973	85	6777	68	27	20
BK 19	11862	85	10083	101	40	30
sum	224578		176600	1678	671	503
dobb.udnyt				168	67	
samlet %		79				
P I VEJRUM				565		
TEC P				335		
P HUSE				550		

note 1: ekst. kontorbygning konverteres delvist til boliger

note 2: TEC-matriklen med lav p-norm med mulighed for høj dobbeltudnyttelse pga det eksisterende høje antal p-pladser på matriklen.

OVERSIGT OVER BYGGERETTER OG PARKERINGSFORDELING

Den blå/grønne plan

Områdets fremtidige grønne karakter sikres ved hjælp af grønne vejrum, men også grønne tiltag lokalt på matriklerne.

Den grønne *rygrad* i overgangen til Pederstrup landsby videreføres til den grønne kile langs s-togsbanen, der fremover bliver et grønt rekreativt areal med løberuter, skærmende beplantning, mindre opholdssteder, aktivitsfelter og mulighed for at boligerne i de nordlige matrikler får en grøn udsigt med lange kig over landskabet.

Internt i området byder de grønne vejrum på frodige grønne rum lokalt, så alle matrikler har del i en fremtidig grøn boligkvalitet.

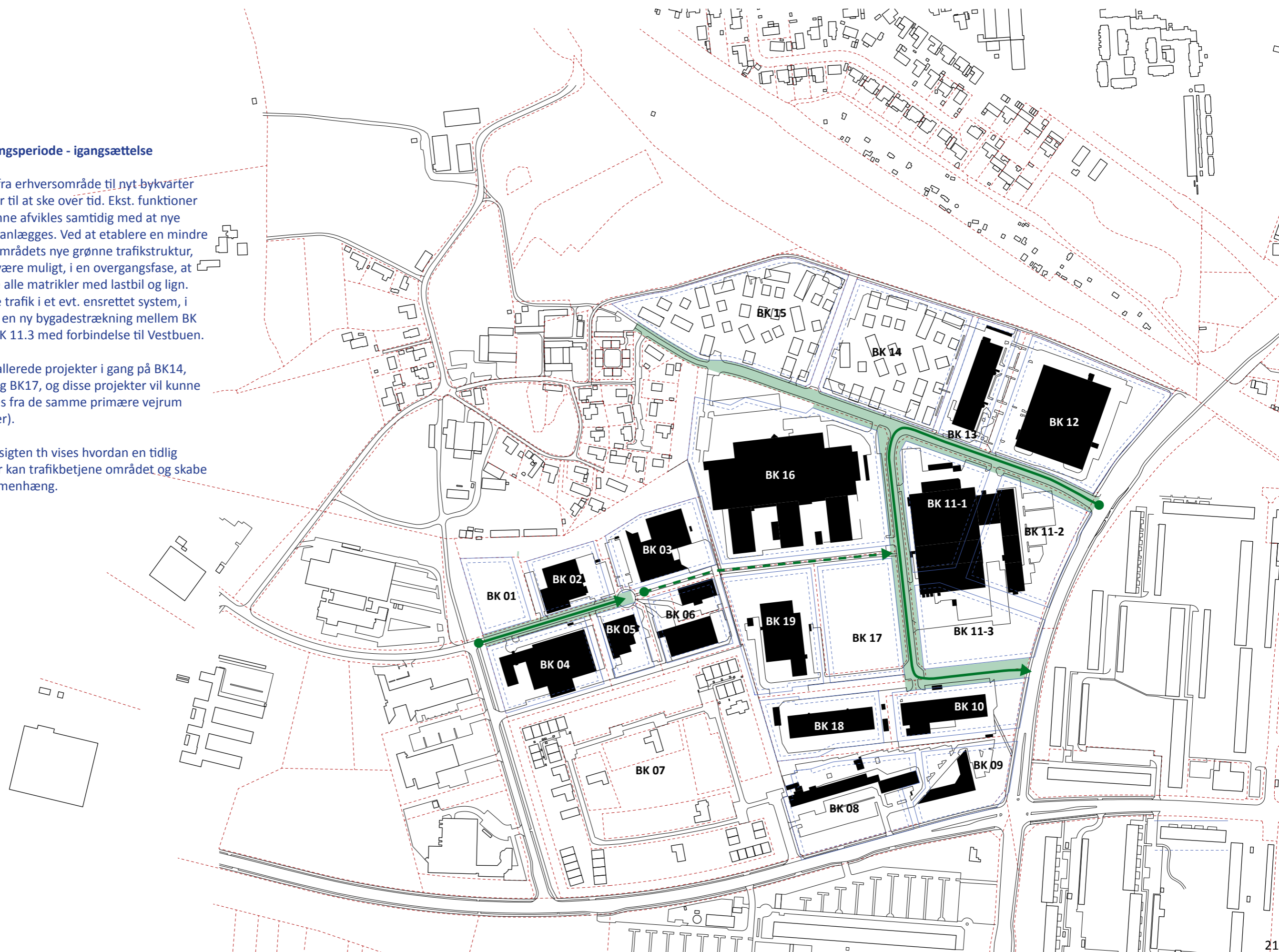


Overgangsperiode - igangsættelse

Skiftet fra erhversområde til nyt bykvarter kommer til at ske over tid. Ekst. funktioner skal kunne afvikles samtidig med at nye boliger anlægges. Ved at etablere en mindre del af områdets nye grønne trafikstruktur, vil det være muligt, i en overgangsfasen, at betjene alle matrikler med lastbil og lign. tungere trafik i et evt. ensrettet system, i form af en ny bygadestrækning mellem BK 10 og BK 11.3 med forbindelse til Vestbuen.

Der er allerede projekter i gang på BK14, BK 15 og BK17, og disse projekter vil kunne betjenes fra de samme primære vejrum (bygader).

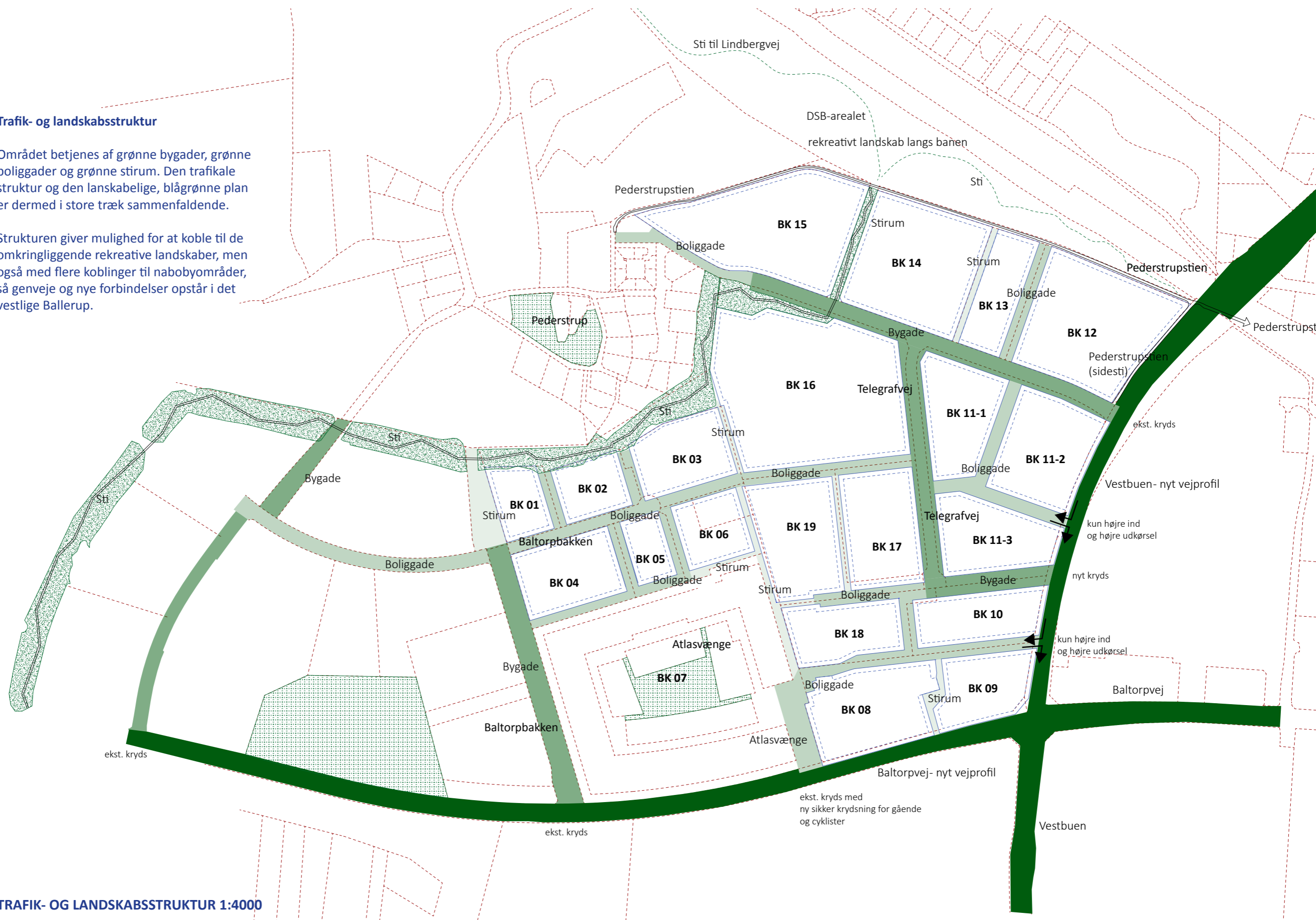
På oversigten th vises hvordan en tidlig struktur kan trafikbetjene området og skabe ny sammenhæng.



Trafik- og landskabsstruktur

Området betjenes af grønne bygader, grønne bolig-gader og grønne stirum. Den trafikale struktur og den landskabelige, blågrønne plan er dermed i store træk sammenfaldende.

Strukturen giver mulighed for at koble til de omkringliggende rekreative landskaber, men også med flere koblinger til naboområder, så genveje og nye forbindelser opstår i det vestlige Ballerup.



Bygader

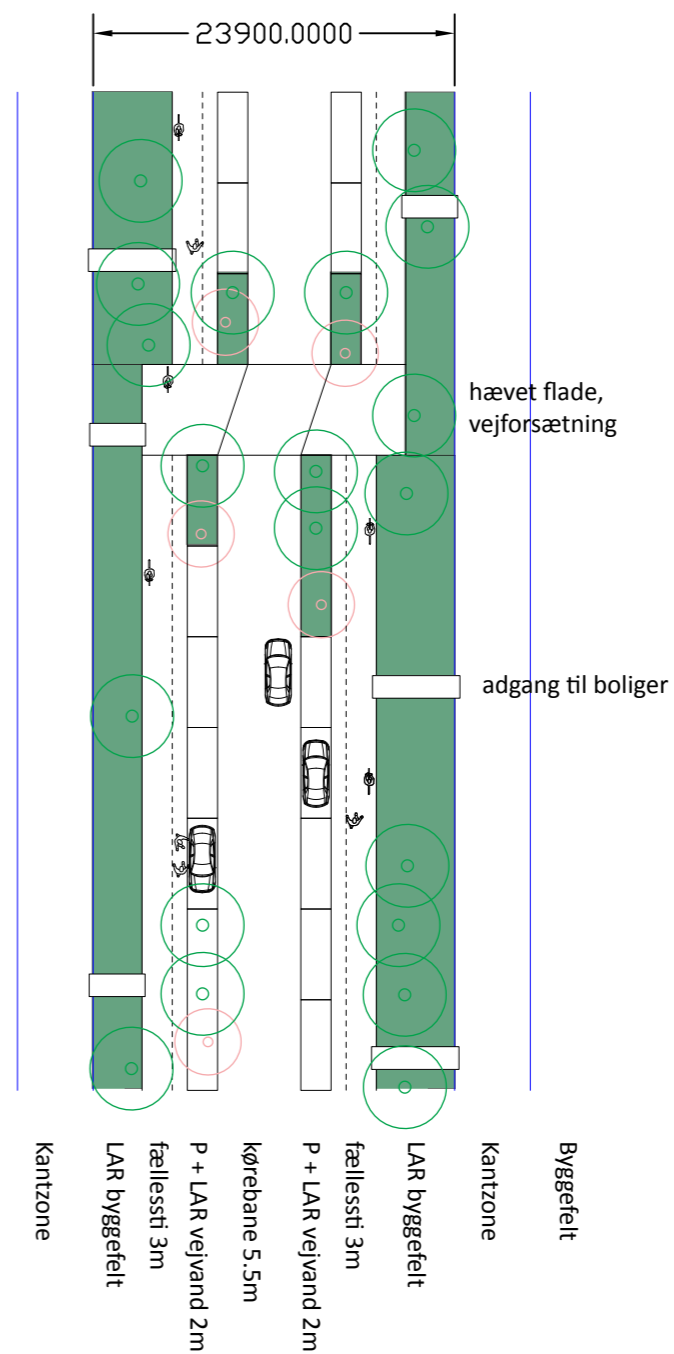
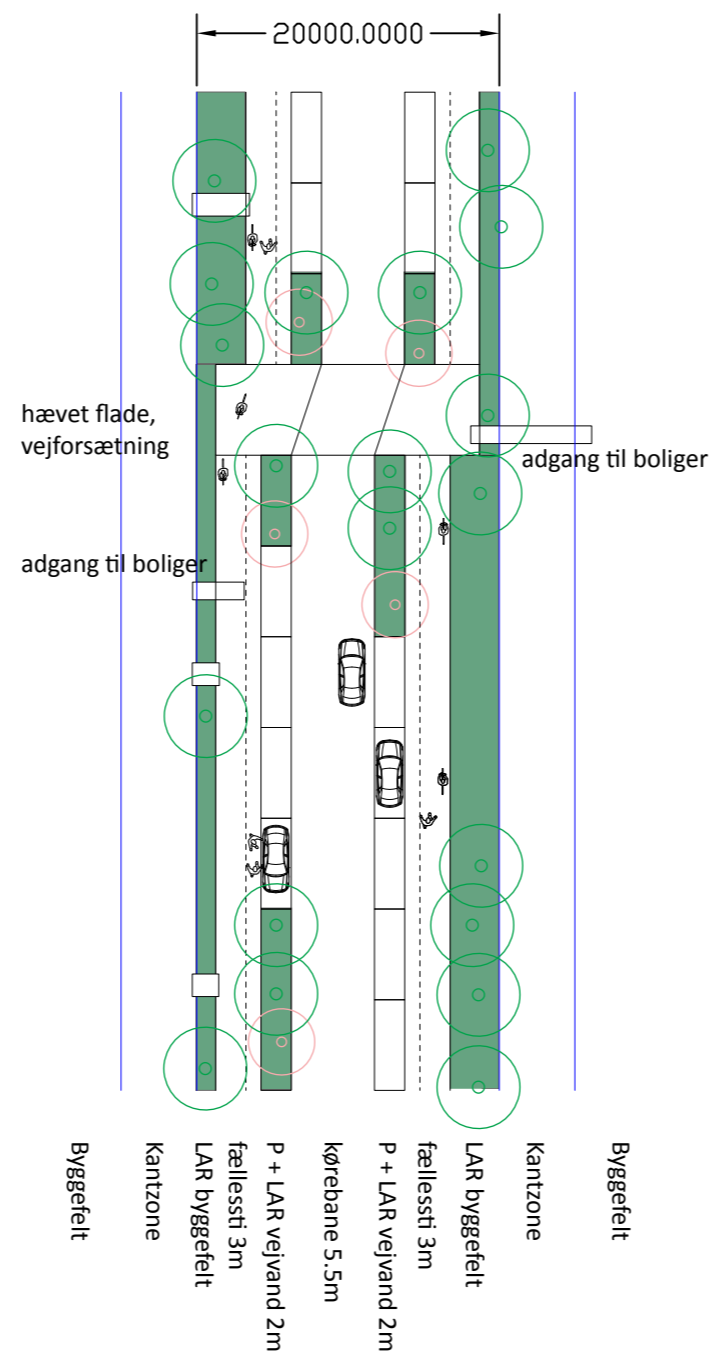
Bygaderne er øverst i det trafikale hieraki. Alle bygader rummer kanstensparkering, vejtræer og større LAR tiltag som regnbede og vejvandsgrøfter

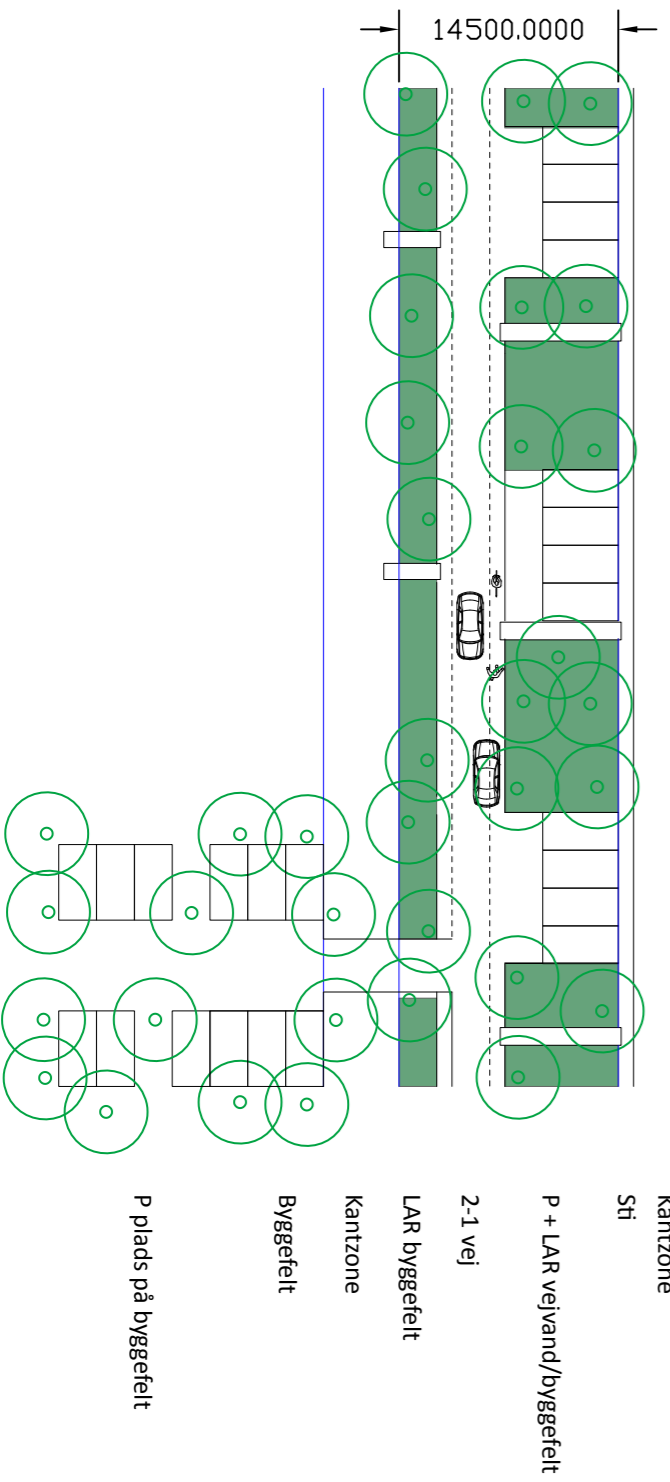
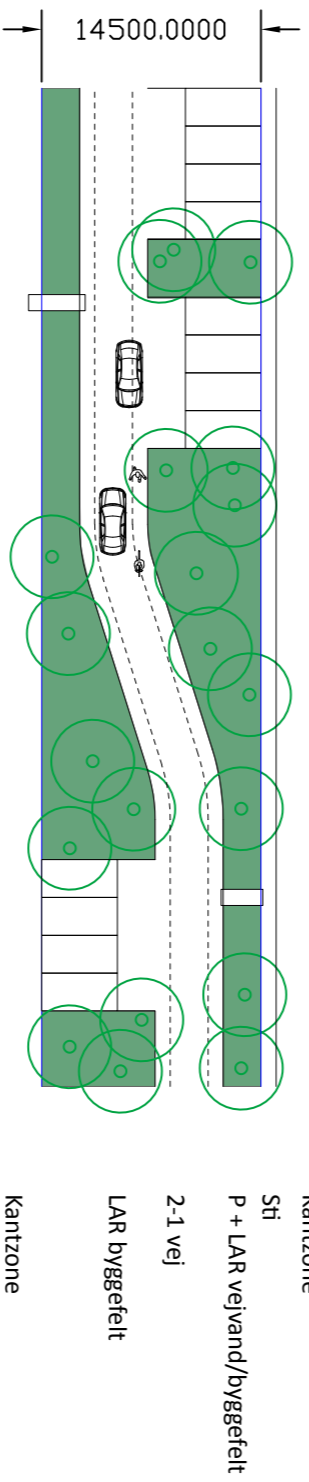
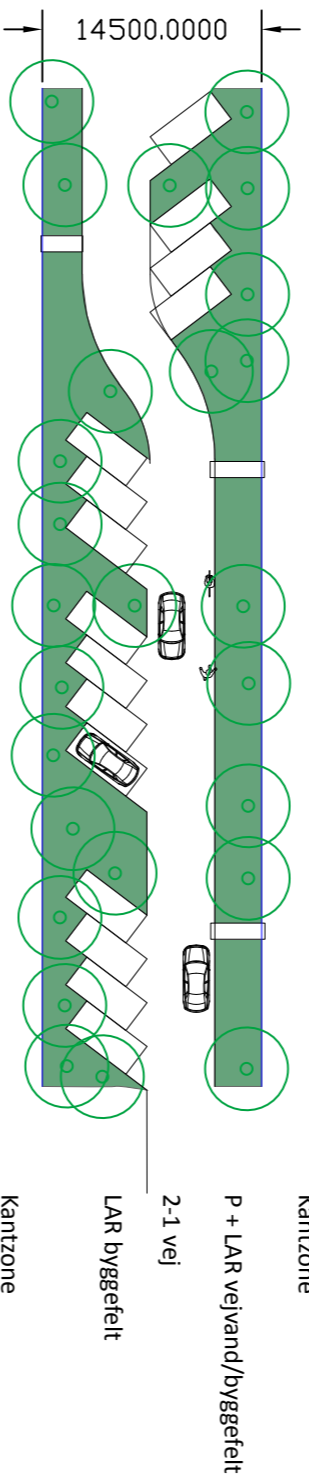
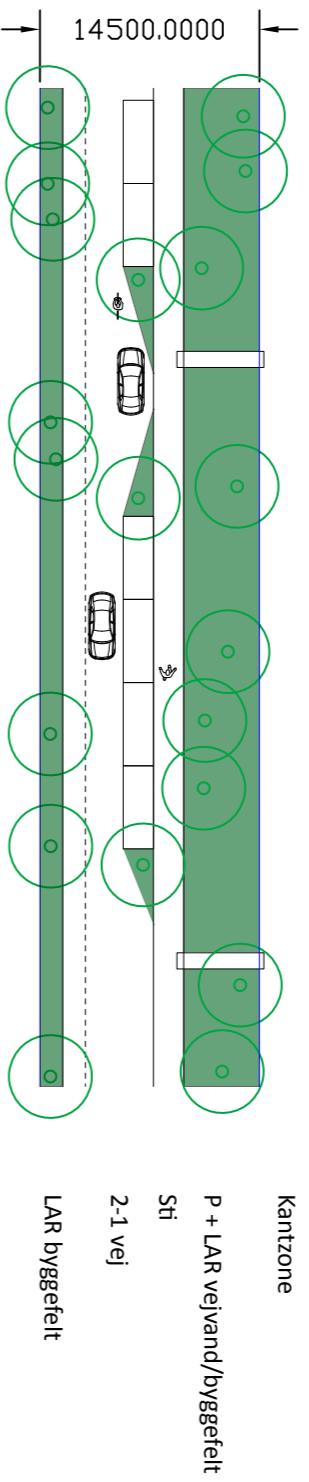
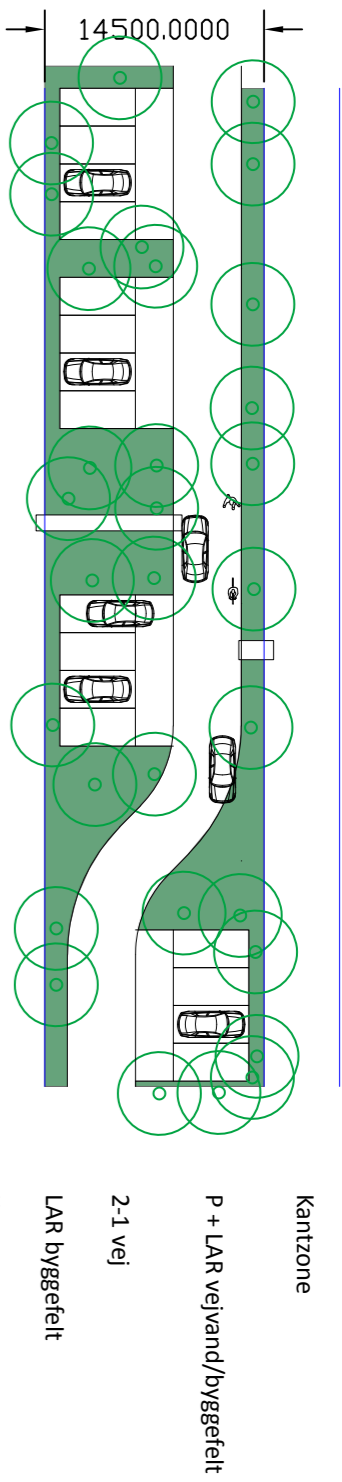
Kørebaneerne forsættes sidevers over hævede flader der er med til at sænke farten, og gøre trafikrummene mere bymæssige og intime.

Der er fællesstier for bløde trafikanter i begge sider med ensrettet cykling. Hurtigere cyklister vil bruge vejbanen.

Bygadernes samlede vejudlæg findes i forskellige bredder, hvor det er størrelsen på LAR-anlæg der varierer - selve kørebanebredde, parkering og fodgængerarealer er altid ens.

Om natten er bygaderne oplyst med højere gadelygter, der er med til at give gaderummene en egen karakter, og sikre tryghed og trafikikkerhed i de mørke timer.





Boliggader

Boliggaderne er mindre i vejdlægget. Især kørebanebedden er minimeret og disponeres som lege-opholdsgader, 2-1 veje og med blandet bil, cykel og gående på de bløde trafikanters præmisser.

Der anlægges parkering på forskellige måder, både som kantstensparkering, skråparkering og vinkelret parkering.

Der laves forskydninger af kørebanearealerne for at dæmpe hastigheden, og der plantes tæt for at skabe intime lokale rum.

Boliggaderne indeholde også LAR-anlæg der håndterer både vejvand og overfladevand fra matriklerne.

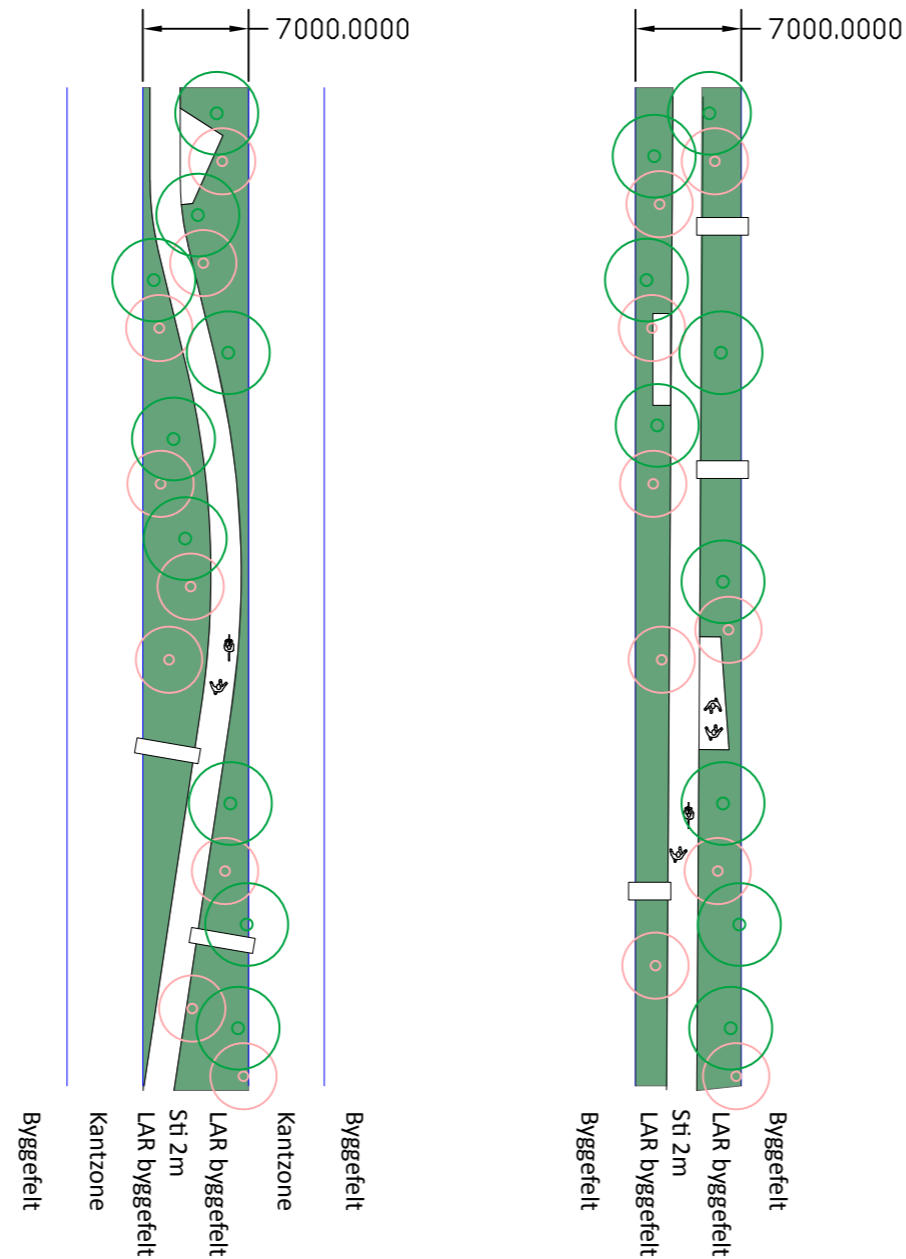
Om natten er boliggaderne oplyst med lavere gadelygter og lyspullerter, der er med til at give gaderummene en mere dæmpet, intim og lokal karakter end bygaderne. Boliggadernes belysning skal tillige sikre tryghed og trafikikkerhed i de mørke timer.

Stirum

Planen rummer også nye stirum, der kobler mellem forskellige landskabsrum og/ eller vejrum. Stirummene er kun for bløde trafikanter og rummer mindre steder til ophold eller aktivitet. Stirummene fremgår af trafikoversigtsplanen på side 22.

Stirummene supplerer de i dogmerne beskrevne matrikelpassager, og rummer som de andre vejrum også LAR-anlæg som matriklerne kan lede overfladevand til, og er dermed en del af den fælles byggemodning.

Stirum belyses med pullerter/lav belysning.



Parkering i vejrum

Planen rummer parkering i vejrum. Parkeringen er en del af en evt. P-fond og kan benyttes som delvis parkering for matriklerne eller som besøgsarkering.

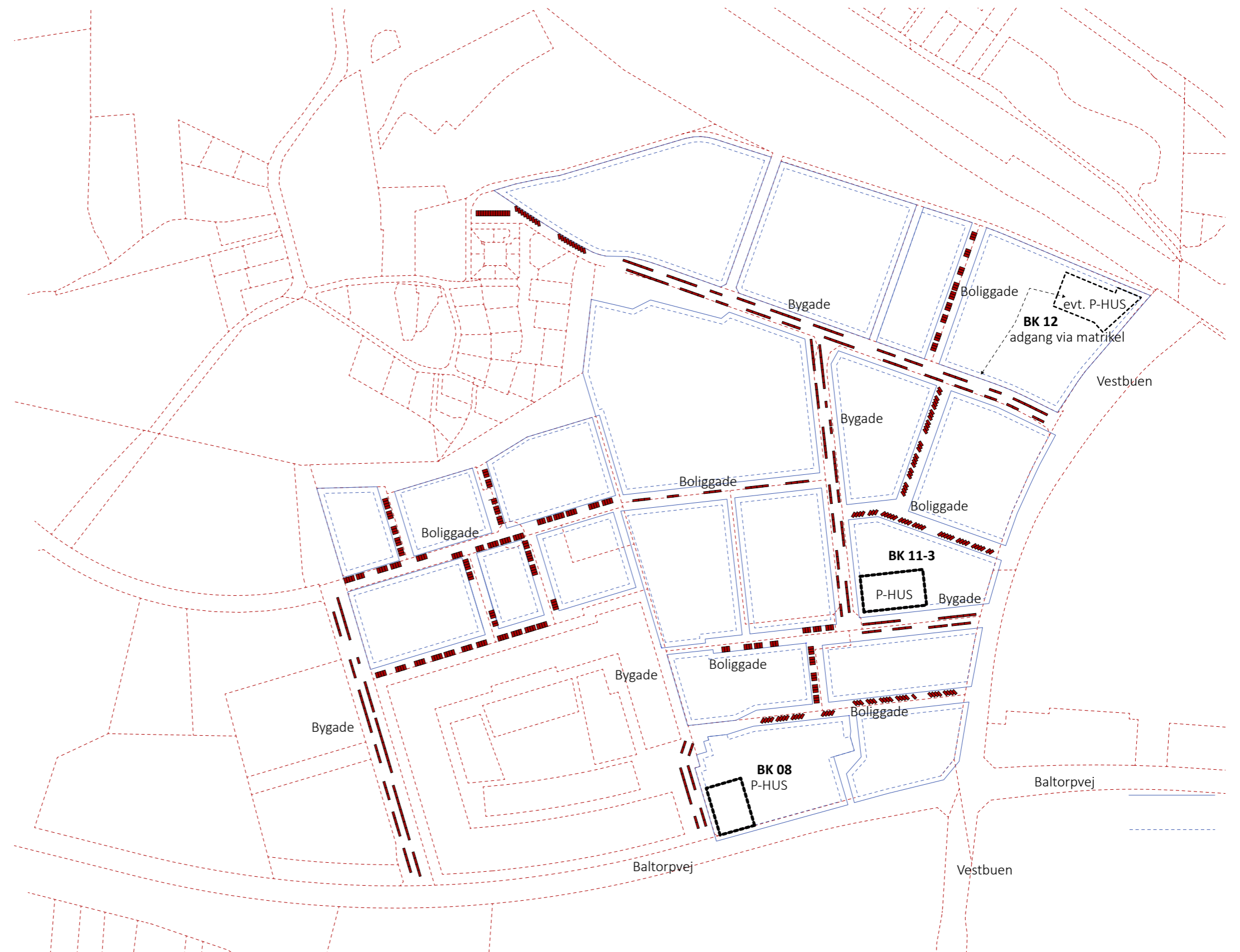
Parkeringen anlægges som kantstensparkering og er med til at give området en bymæssig karakter og en daglig skiftende aktivitet og gennemstrømning.

Parkering i vejrum suppleres af 1-2, evt. 3 mindre P-huse. P-husene opføres på sigt, eller midlertidigt i ekst. bygninger egnet dertil.

Hertil kan arbejdes med delebilsordninger samt øget dobbeltudnyttelse for at undgå dyre p-anlæg som på sigt evt. ikke viser sig nødvendige i forhold til ændret trafikalfærd knyttet til boliger.

P-huse skal integreres i bebyggelsen, enten som hybridbygninger med udadvendte funktioner, eller som grønne bygninger med et rekreativt program.

P-huset i nord (BK12) kan evt. opføres som del af fremtidigt kontorerhvervsbyggeri. Terrænforskel mellem broen ved Vestbuen over banen og alm. terræn "forærer" potentielt 1-2 parkeringsetager. Adgang skal ske internt via matriklen med hensyn til fremtidigt boligbyggeri og fokus på at reducere gener i forbindelse med biladgang for eksterne brugere, herunder p-fondens mulighed for dobbeltudnyttelse.



Parkering på matrikler

Parkering lokalt anvises i mindre decentrale enheder på matriklerne. Der ønskes ikke store samlede parkeringsarealer, men derimod nedskalerede spredte parkeringslommer, der gør det muligt at fortætte rumligt - også med en lav udnyttelse.

Planen viser forskellige principper for *det*, både for tæt-lav bebyggelse og for højere etagebyggeri.

TEC arealet rummer i dag mange p-pladser og indgår i planen med mulighed for en høj grad af dobbeltudnyttelse. TEC vil således blive et lokalt omdrejningspunkt - ikke kun for de studerende men også for de nye beboere i området.

Evt. delecycler til de der kommer med s-tog via Ballerup Station, kan formentlig frigive endnu flere p-pladser og være med til at fremme en bæredygtig bydel.





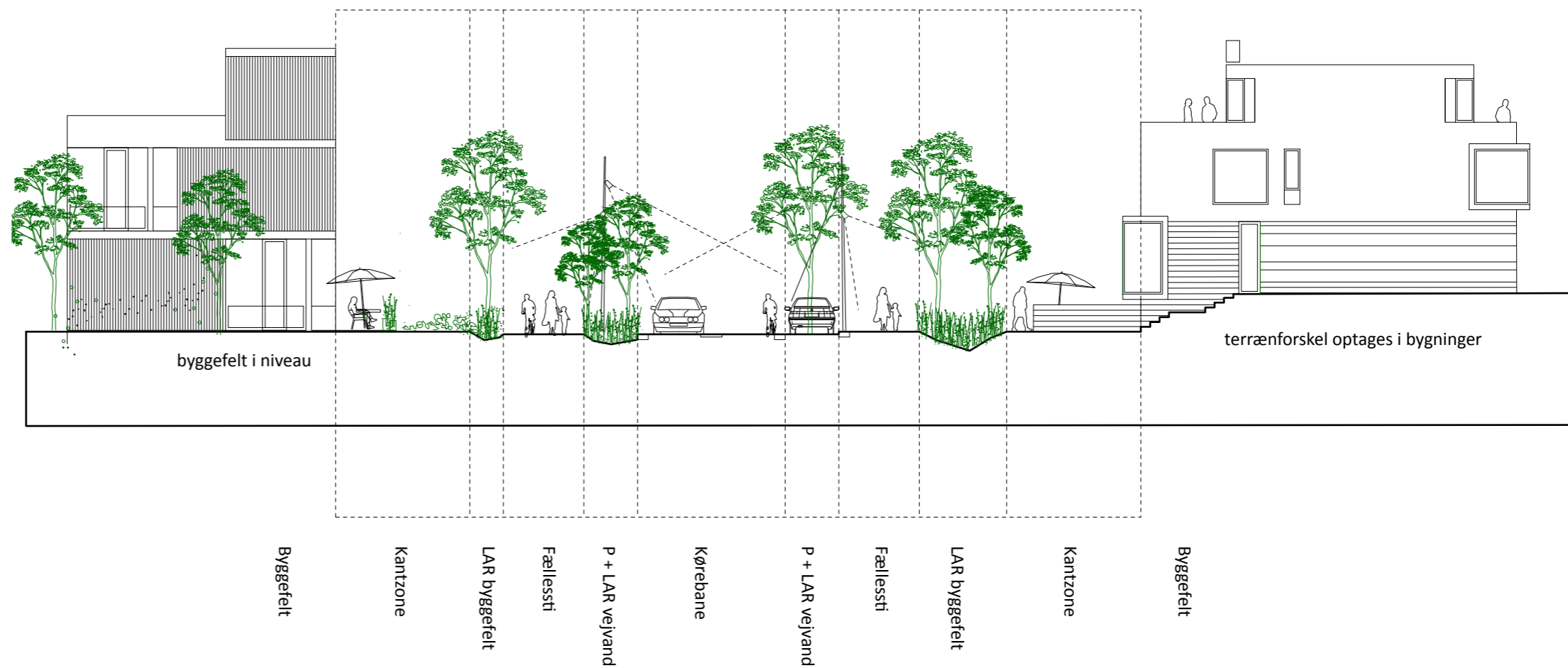
Bygader

Visualisering og snit der redegør for karakteren og disponeringen af områdets bygader.

Det er et relativt bredt vejudlæg, der fremstår meget grønt og med en tæt relation til de tilstødende matrikler. Kantzoner, træplantninger og LAR-anlæg spiller en stor rolle rumligt lokalt, ligesom disponeringen af trafikarealerne gør det overordnet set.

Bygaderne skal være livfulde steder man har lyst at færdes i - biltrafik holdes til kørebanen, hvor også tungere trafik kan komme frem. Fodgængere og cyklister holdes på fællesstier i hver side med ensrettet kørsel for cykler.

Tættest på kørebanen er regnbede til vejvand der forsikes og renses lokalt. Mellem fællessti og kantzone forsinkes rent overfladevand og vand fra matrikler.



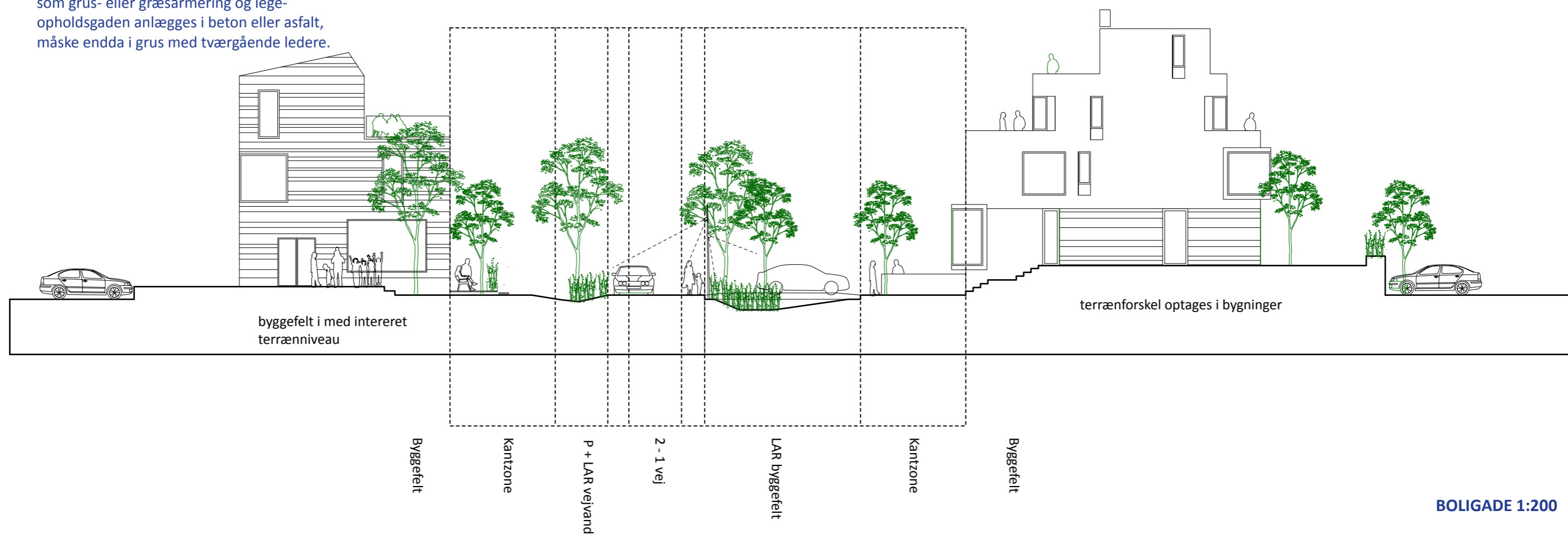
Boliggader

Visualisering og snit der redegør for karakteren og disponeringen af områdets boliggader

Det er et relativt bredt vejudlæg, der fremstår meget grønt, og med en tæt relation til de tilstødende matrikler. Kantzoner, træplantninger og LAR-anlæg spiller en stor rolle rumligt lokalt, ligesom disponeringen af trafikarealerne gør det overordnet set.

Boliggaderne skal være fortættede, oplevelsesrige og inviterende steder, hvor man har lyst at færdes og gøre ophold i. Kørende trafik er langsom og udpræget på de bløde trafikanters præmisser. Alle boliggader anlægges som lege-opholdsgader.

Parkering anlægges på permeable overflader som grus- eller græsarmering og lege-opholdsgaden anlægges i beton eller asfalt, måske endda i grus med tværgående ledere.



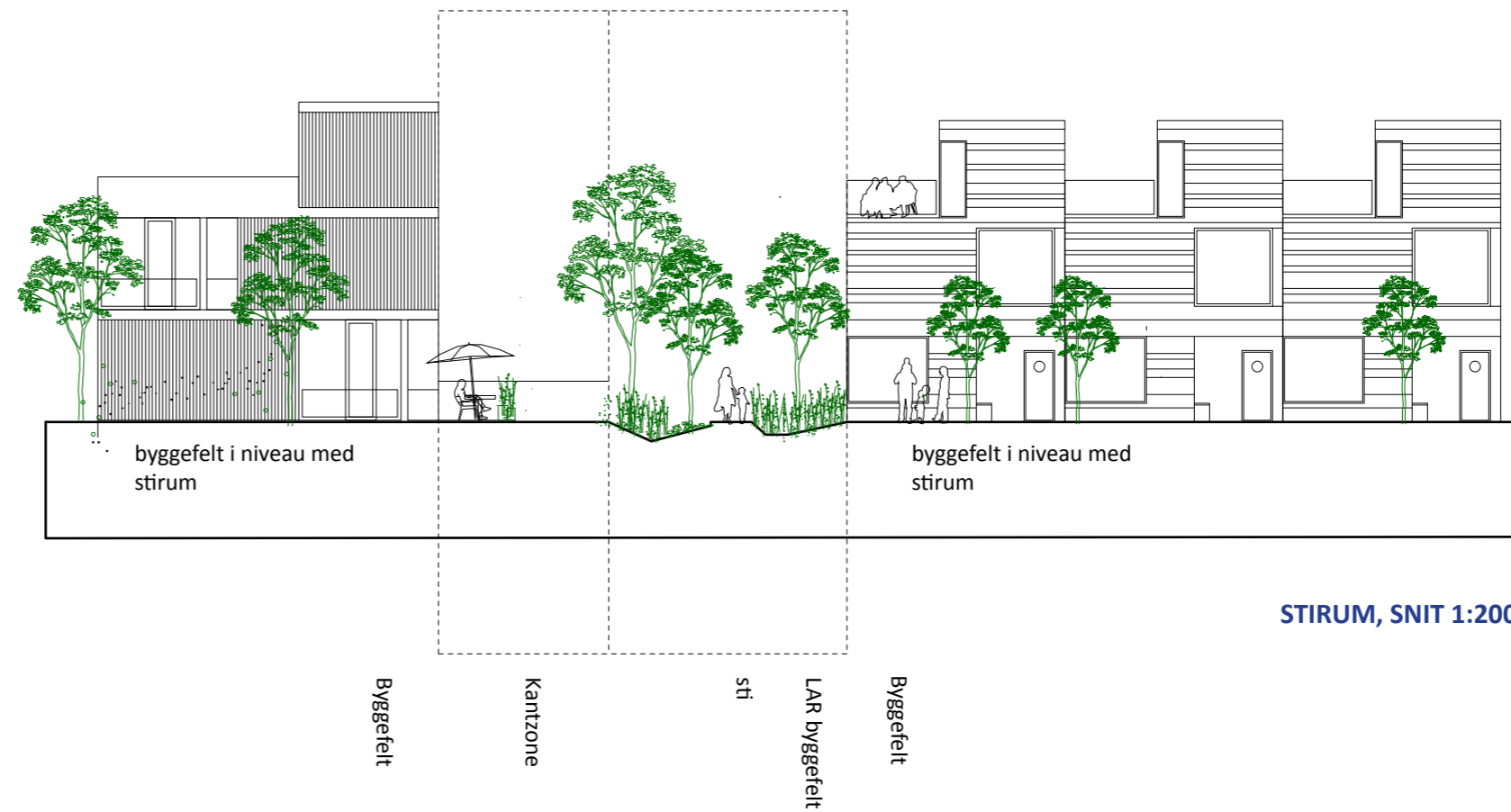


Stirum

Snittet redegør for karakteren og disponeringen af områdets stirum.

Det er grønt og fortættet, og vises her i en udgave hvor kantzonen er inddraget til tværstillet bebyggelse med gavle ud til stirummet.

Også her kan matriklerne lede rent overfladevand til LAR-anlæg i regnbede og grøfter, mens en hævet offentlig sti passerer igennem.



Intern lege-opholdsgade på matrikel



Intern lege-opholdsgade på matrikel



Grønt indre landskab

Blandet by - forskellige funktioner

Området udlægges primært til forskellige boliger i et spænd fra tæt-lav til højere etagebyggeri. Udnyttelsen er lavest ind mod Pederstrup Landsby med overvejende 2 etagers byggeri, mens der langs Vestbuen og Baltorpevej kan bygges højere i 3-4 etager og punktvis 5 etager.

Matriklerne BK08 og BK 09 vil fremover også primært rumme kontorerhverv med mulighed for indpasning af detailhandel. Langs Vestbuen kan yderligere indpasses mindre erhvervs- og butiksfunktioner i kombination med boligbyggeri, ligesom mindre indslag af erhverv/butik på Telegrafvej vil være med til at skabe en blandet by og skabe variation i bygaderne.

TEC-området åbnes for bykvarteret med supplerende udadvendte funktioner som fælleshus, tagkantine, iværksætterhus og fælles mødelokaler, samt dobbeltudnyttelse af områdets store parkeringsarealer.



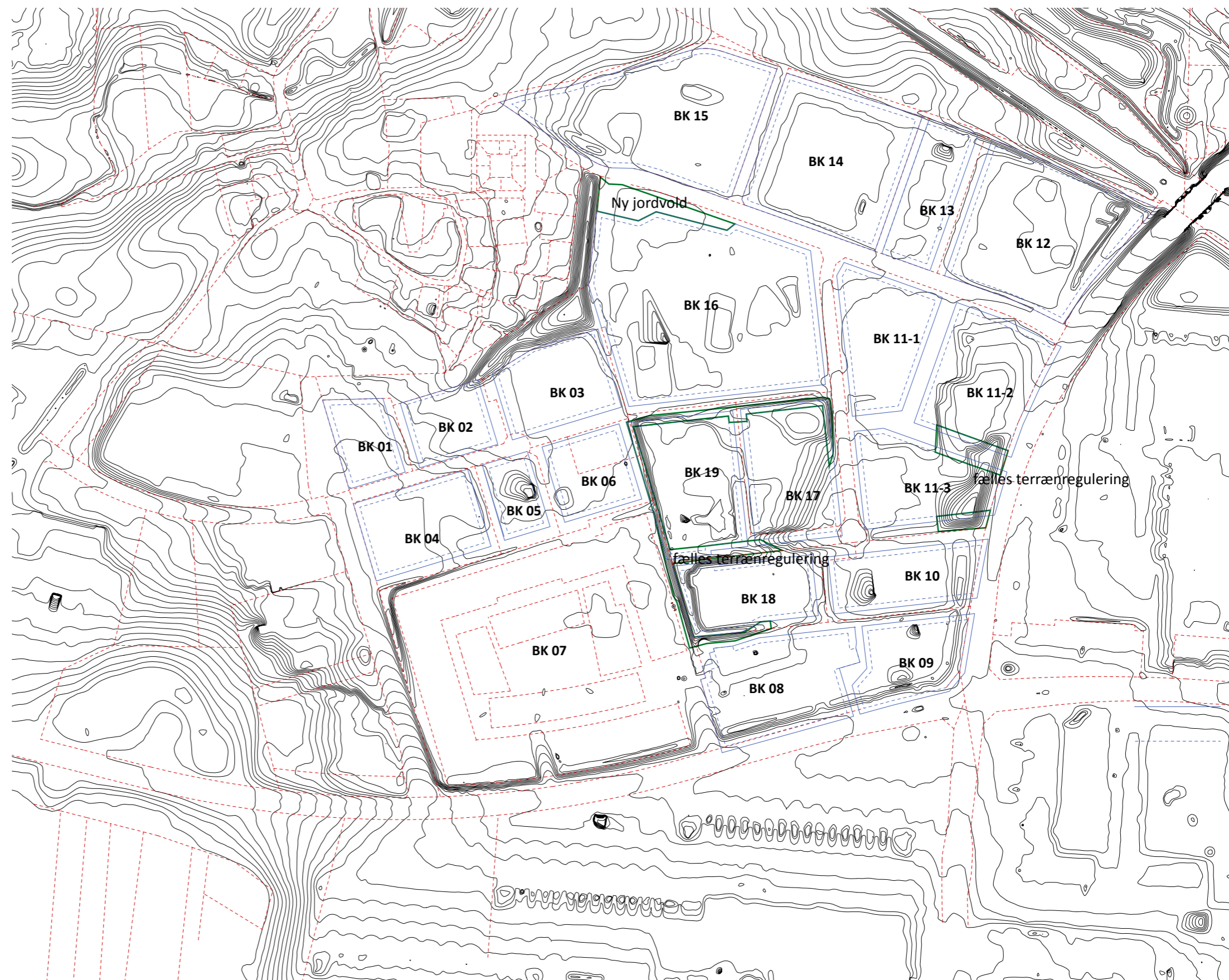
Terrænarbejder

Området er, over tid, anlagt med store terrænreguleringer. Det har sin naturlige årsag i funktionen med store erhvervsstrukturer og parkeringsanlæg, men transformationen til bykvarter peger på et andet og mere nænsomt forhold til terrænet.

Der skal terrænreguleres overordnet set i området. I det videre arbejde udvikles en overordnet koterings af området, der sikrer at vejrum og matrikler bringes i niveau jft. dogmer og principsnit. Dette arbejde udføres i samarbejde med grundejere.

På kortet er markeret med grøn kontur, hvor der skal udføres større terrænreguleringer. Det gælder især BK17, BK18 og BK19 men også BK11-2 og BK11-3. Det gør sig gældende i forbindelse med den fælles grønne byggemodning, der etablerer områdets nye blågrønne struktur og bykvarterets nye identitet og kvalitet. Terrænreguleringen er dermed et fælles anliggende som alle matrikler skal bidrage til.

Nord for TEC kan anlægges en jordvold der skærmer BK14 og BK15 og viderefører den grønne rygrad udenom Pederstrup Landsby. Her kan dele af den overskydende jord evt. placeres.

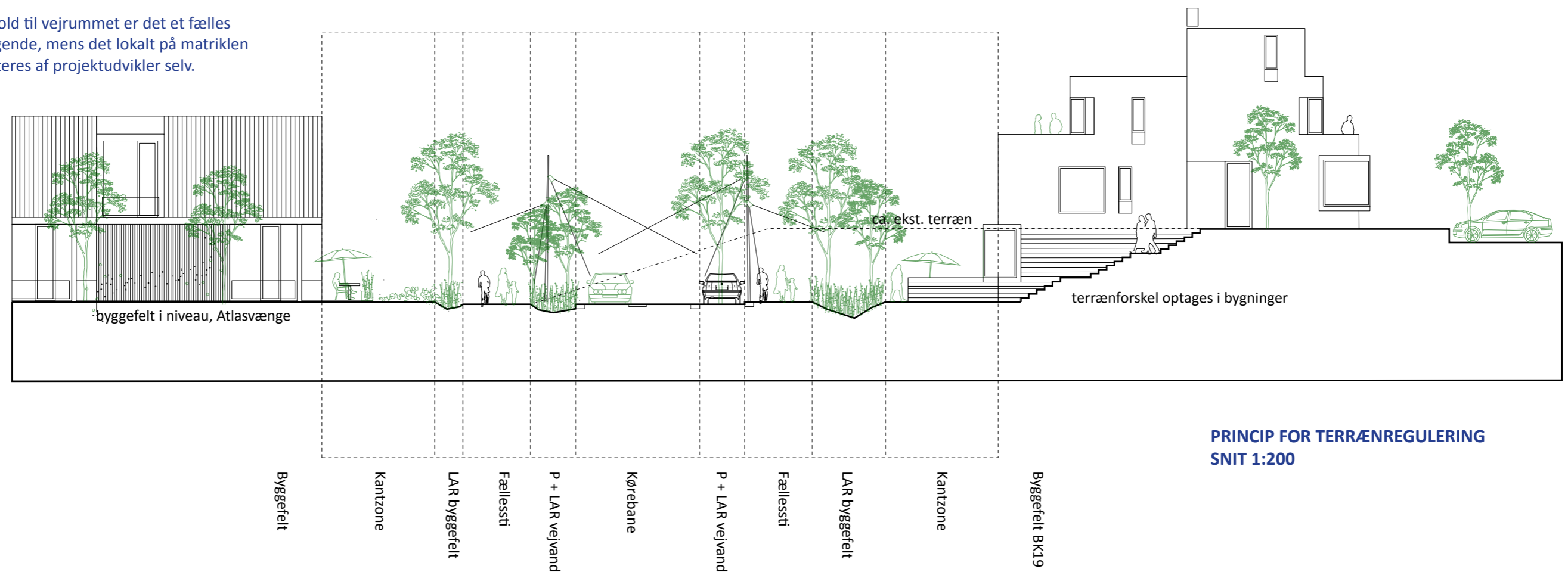


Terrænregulering indpasset i bygningskrop

Snittet viser et principielt forhold mellem reguleret terræn og nye bygningskroppe. Begge matrikler skal møde vejrummet i niveau. Her vises situation principielt ved Atlasvænge, der er under opførelse, og derfor må fremtidig koterings tage udgangspunkt i dette forhold og de nyopførte boliger her.

Matriklen overfor ligger væsentligt højere og der vises her, hvordan en bygning kan foldes ned over det regulerede terræn og skabe en bygningsmæssig håndtering af niveauforskellen, med trappeanlæg op til det højere niveau - dette er med til at give området et varieret udtryk og nye måder at bo og bevæge sig på. Man ser for sig boliger i flere niveauer med ekstra rumhøjde i underetagen.

I forhold til vejrummet er det et fælles anliggende, mens det lokalt på matriklen håndteres af projektudvikler selv.

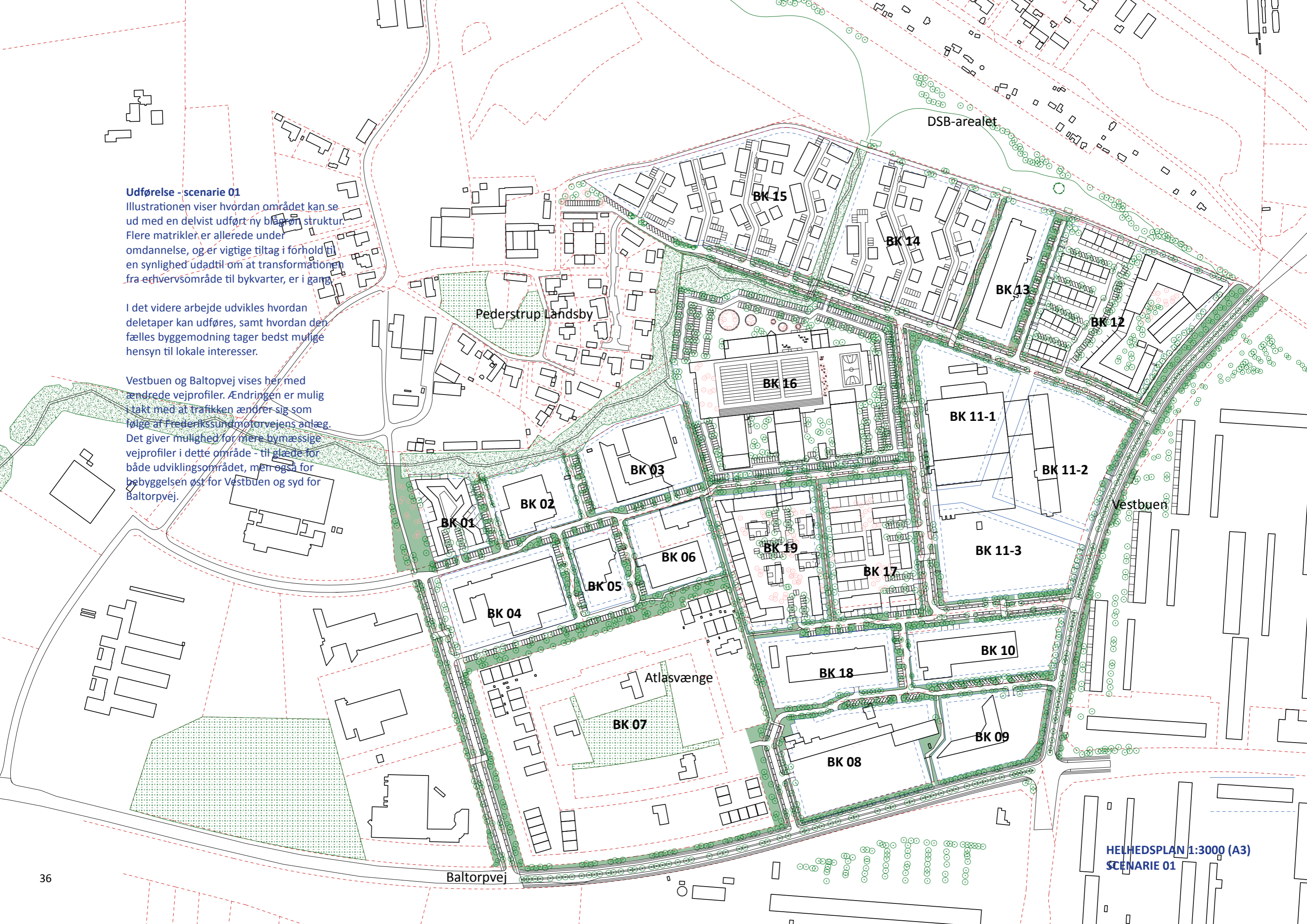


Udførelse - scenarie 01

Illustrationen viser hvordan området kan se ud med en delvist udført ny blågrøn struktur. Flere matrikler er allerede under omdannelse, og er vigtige tiltag i forhold til en synlighed udadtil om at transformationen fra erhvervsområde til bykvarter, er i gang.

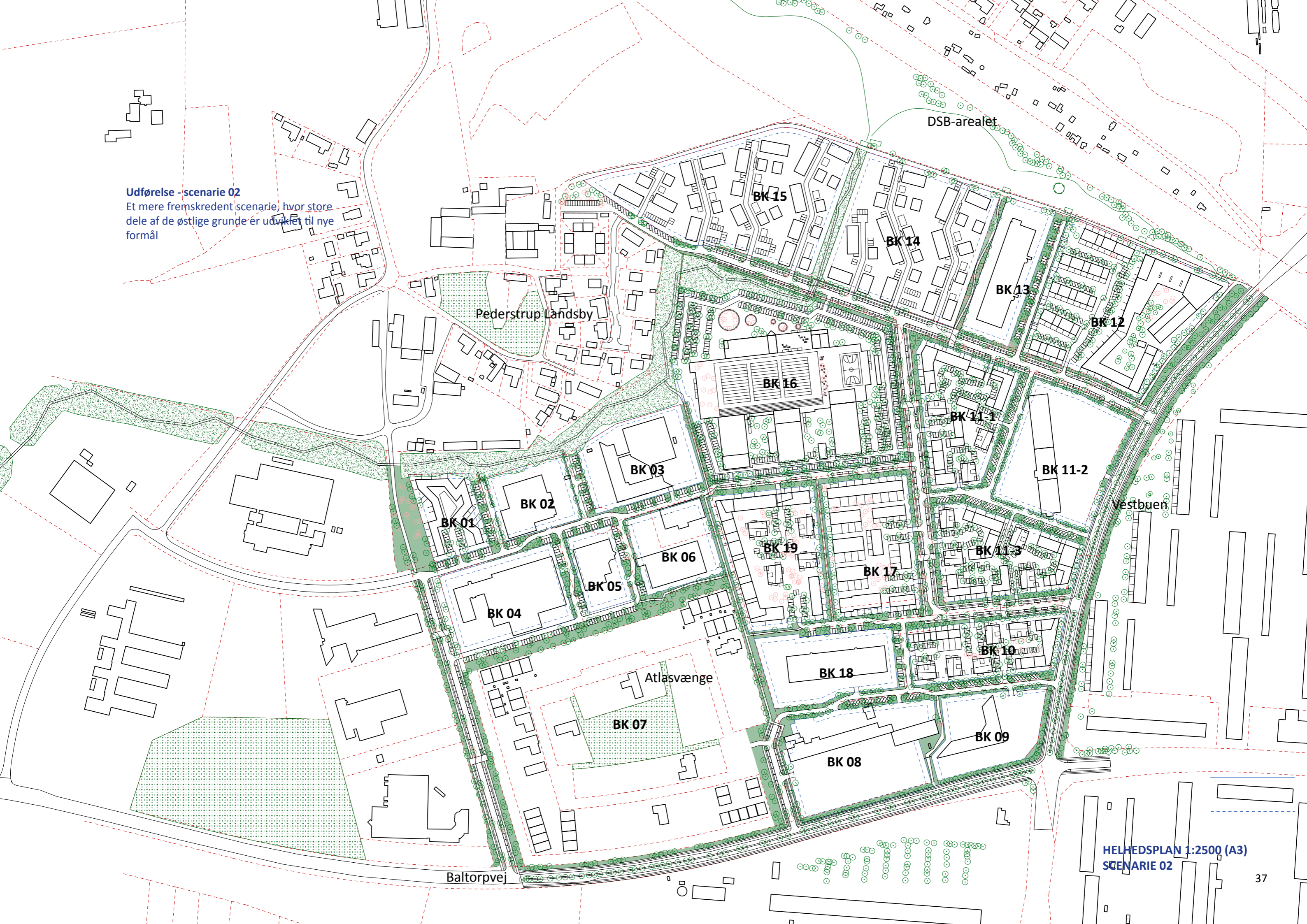
I det videre arbejde udvikles hvordan deletaper kan udføres, samt hvordan den fælles byggemodning tager bedst mulige hensyn til lokale interesser.

Vestbuen og Baltorpevej vises her med ændrede vejprofiler. Ændringen er mulig i takt med at trafikken ændrer sig som følge af Frederikssundmotorvejens anlæg. Det giver mulighed for mere bymæssige vejprofiler i dette område - til glæde for både udviklingsområdet, men også for bebyggelsen øst for Vestbuen og syd for Baltorpevej.



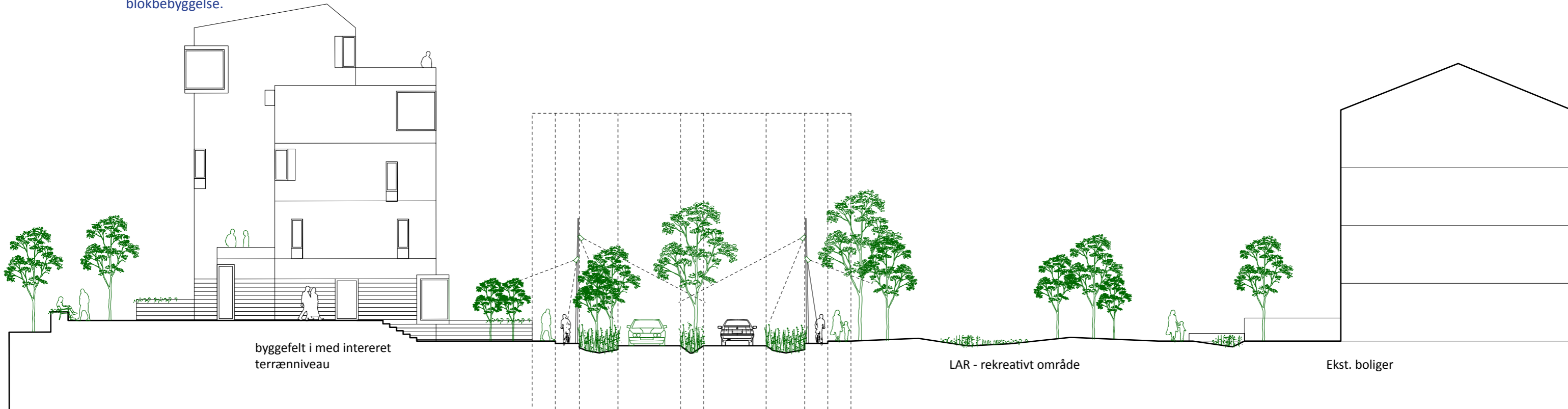
Udførelse - scenarie 02

Et mere fremskredent scenarie, hvor store dele af de østlige grunde er udviklet til nye formål



Vestbuen - nyt vejprofil

Snittet viser mulighederne i en ny udformning af Vestbuen, samt hvordan eksisterende bebyggelse øst for Vestbuen kan bringes bedre sammen med ny bebyggelse i udviklingsområdet. Langs Vestbuen kan, indenfor udviklingsområdet, bygges højere end inde i området, i 3-4 etager med punktvis indslag af 5 etager. Dette vil give området et mere sammensat udtryk, og skabe et fint samspil med Baltorpvejens mere ensartede blokbebyggelse.



PRINCIP FOR VESTBUEN, NYT VEJPROFIL
SNIT 1:200

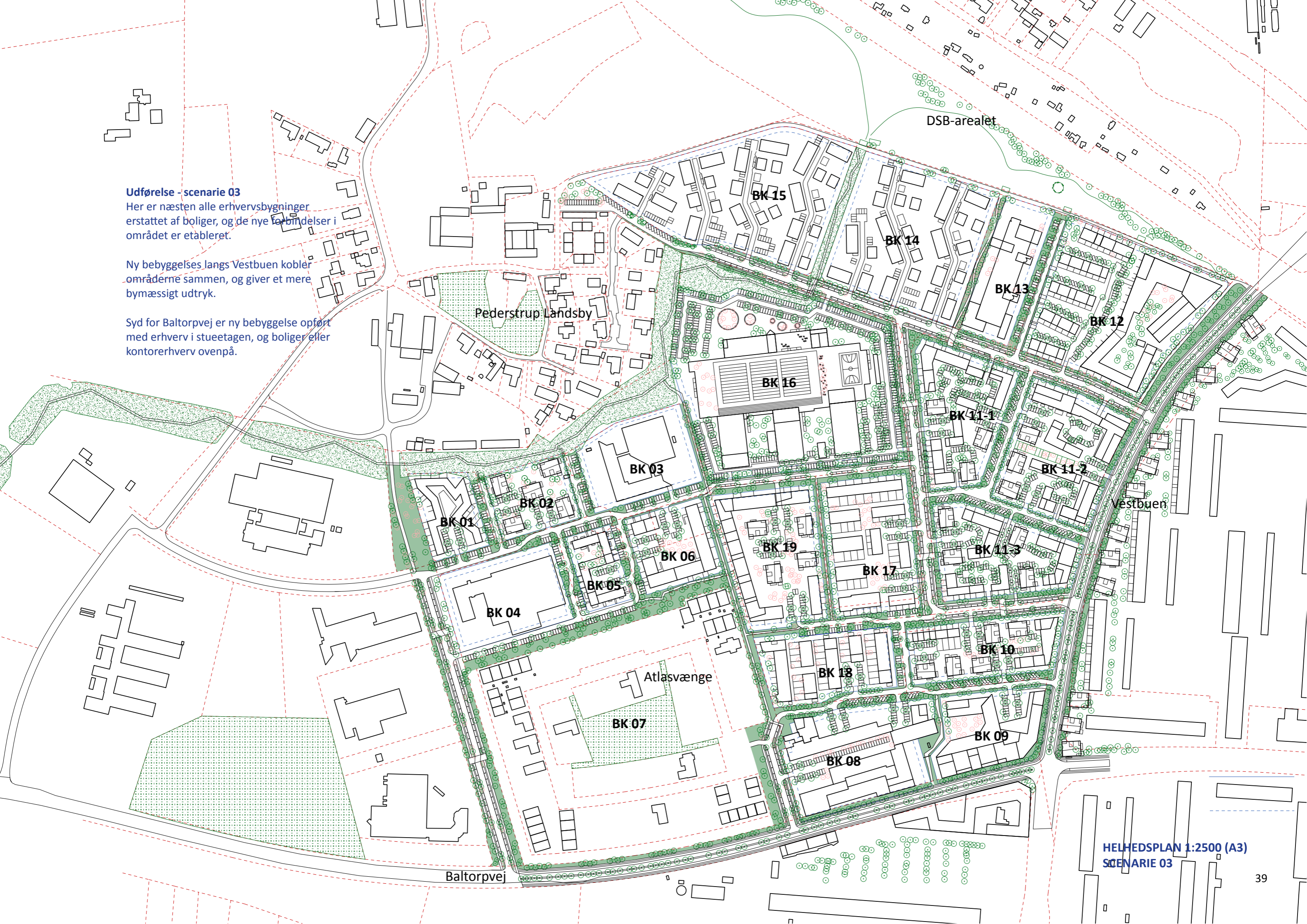
- Byggefelt
- Kantzone
- Fortov
- Cykelsti
- P + LAR vejvand
- Kørebane 3,25 m
- Midderrabat + LAR vejvand
- Kørebane 3,25 m
- P + LAR vejvand
- Cykelsti
- Fortov
- Byggefelt
- LAR boligområde

Udførelse - scenarie 03

Her er næsten alle erhvervsbygninger erstattet af boliger, og de nye forbindelser i området er etableret.

Ny bebyggelse langs Vestbuen kobler områderne sammen, og giver et mere bymæssigt udtryk.

Syd for Baltorpevej er ny bebyggelse opført med erhverv i stueetagen, og boliger eller kontorerhverv ovenpå.





PEDERSTRUP

sti på volden

taghave

TEC

påbygning

gårdhave

BK 16

påbygning

p ved TEC, dobbeltudnyttelse

p ved TEC

etagehus

port

fælles landskab

BK 03

haven

haver

rækkehuse

passage

punkthuse/byvillaer

p i boligvej

BK 02

p i boligvej

BK 01

gård

haver

haver

LAR

nye Baltorpbakken

haver

etagehus

port

byggelinje

tæt/lav

p

grøn boligvej

LAR

haver

p i boligvej

fælles landskab

BK 06

haver

grønt stirum

punkthuse/byvillaer

BK 19

Baltorpbakken

haver

tæt/lav

frugtlund

p

p i boligvej

BK 05

LAR

grønt stirum

etagehus

port

haver

LAR

gård

passage

BK 04

fælles landskab

haver

æblelund

p i boligvej

fælles landskab

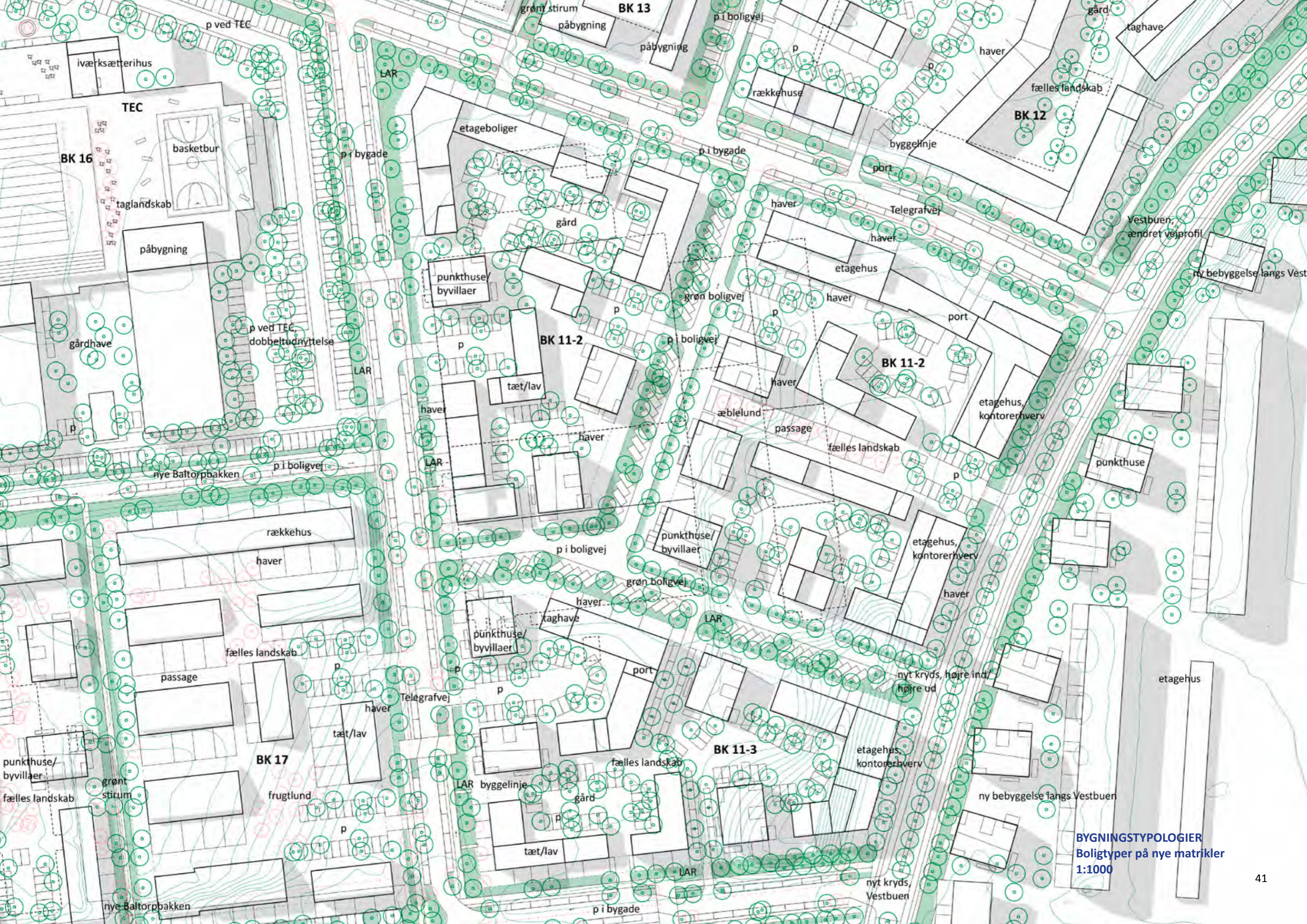
etagehus

p i bygade

grøn boligvej

ATLASVÆNGE

BYGNINGSTYPOLOGIER
Boligtper på nye matrikler
1:1000



BYGNINGSTYPOLOGIER
Boligtper på nye matrikler
1:1000



Baltorp Bykvarter

HELHEDSPLAN for omdannelse af Ballerup Erhvervspark omkring Telegrafvej

September 2018