



## **VRIDSLØSE – ETAPE 1 STARTREDEGØRELSE KARRÉKVARTERET**

**28. JANUAR 2021**

## Indhold

1. INDLEDNING.....	3
2. KARREKVARTERET .....	6
3. STIFORBINDELSER OG PARKERING .....	10
4. STØJ .....	12

## 1. INDLEDNING

Pensionsselskabet PKA, Statens Ejendomsselskab Freja Ejendomme og Entreprenør- og byudviklingsvirksomheden A. Enggaard har sammen med Cobe Arkitekter m.fl. udarbejdet en Masterplan for det nuværende område omkring Vridsløse Statsfængsel.

Visionen for området er at skabe en levende, grøn og ikonisk bydel, som skal være et attraktivt sted at bo, og en bydel med bæredygtige løsninger, fællesskab, bynatur og kultur. Karrékvarteret specifikt tager afsæt i ønsket om at skabe en bydel med mange boliger – et nyt urbant samlingspunkt med plads til stærke fællesskaber og i nær tilknytning til grønne omgivelser

Det er bygherres ønske, at der udarbejdes en byggeretsgivende lokalplan for Karrékvarteret. Nærværende startredegegørelse omfatter Karrékvarteret, som udarbejdes parallelt med Rammelokalplanen.

Etape 1 – Karrékvarteret - tager udgangspunkt i de visioner for områdets udvikling, der er beskrevet i "Masterplan Vridsløse".



*Fig. 1: Luftfoto af Vridsløse Statsfængsel*

### EKSISTERENDE FORHOLD

Vridsløselille Statsfængsel blev bygget på bar mark i 1859, og blev afsættet til byen Albertslund. Fængslet blev anvendt til Fængsel frem til 2017, og 2 år senere sat til salg via Statens Ejendomsselskab Freja Ejendomme.

Lokalplansområdet for Karrékvarteret indeholder kun en bevaringsværdig bygning i form af et Chateau i Lokalplanens nordøstlige hjørne. Området var tidligere fængslets dyrkningsområde og fremstår overvejende grønt (se fig. 3) med få mindre bygninger og lader, som vurderes ikke-bevaringsværdige. I dag anvender naboerne det åbne område til hundeluftning, gåture m.m.





*Fig. 2: Luftfoto af Lokalplansområdet*

### PROJEKTETS FORUDSÆTNINGER

Vridsløse Etape 1 er første del i udviklingen af Vridsløse, som har til formål at transformere området omkring Vridsløselille Statsfængsel til en levende, grøn og ikonisk bydel med blandet bolig og erhverv. Området for lokalplanen er angivet i fig. 2 og 3.



*Fig. 3: Omfang af Lokalplan for Vridsløse*

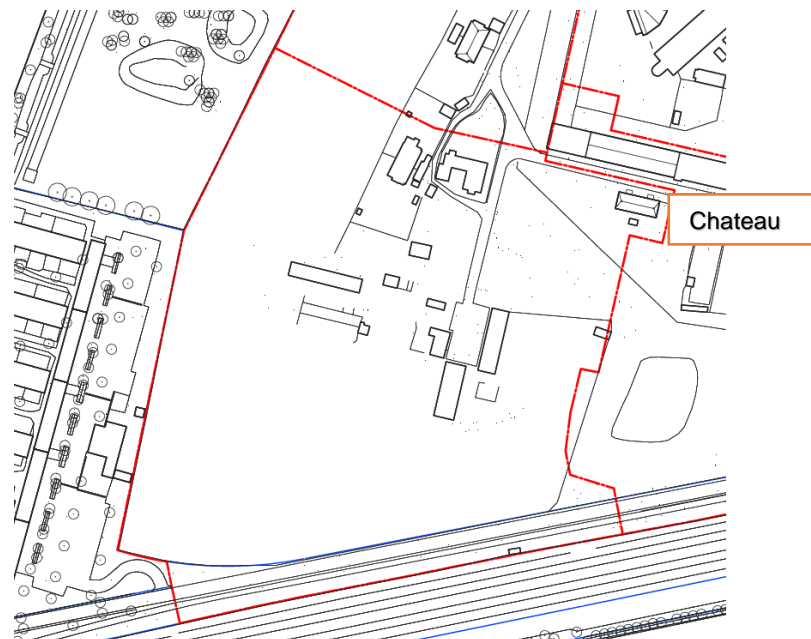


Fig. 4: Omfang af Lokalplan Karré kvarteret angivet på plan over eksisterende forhold

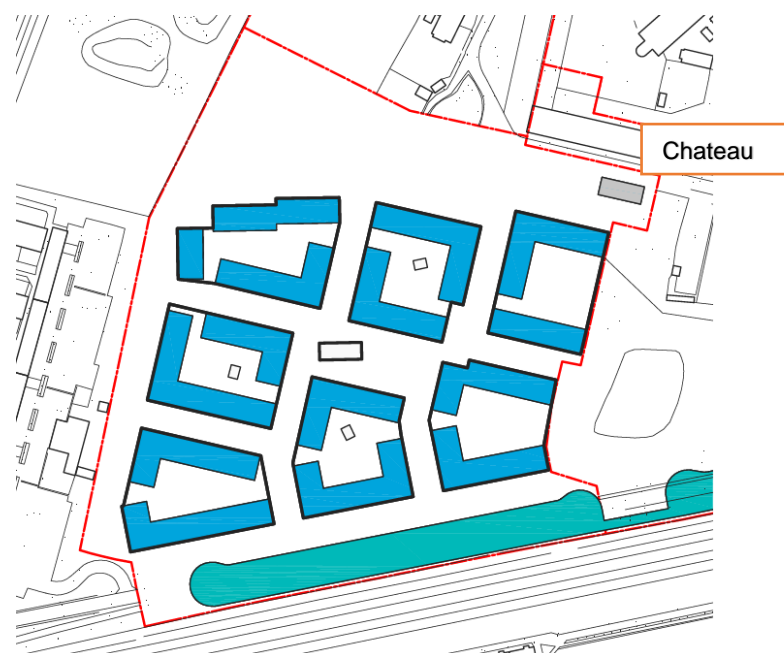


Fig. 5: Omfang af Lokalplan Karré kvarteret



## 2. KARREKVARTERET

### BEBYGGELSESPAN

Illustrationen figur 5 viser principperne for bebyggelsesplanen. Endelig disponering fastlægges i lokalplan-proces.



Figur 6: Illustration af Karrékvarteret med de 7 Karréer. Chateau mod Nordøst. Mobilitetshus m. parkering mod syd

### Bebyggelse

I Vridsløse Etape 1 ønskes mulighed for at etablere blandet boligbebyggelse med kvartershus m.m. og erhverv, samt mobilitetshus (parkering).

Kvarteret rummer flere forskellige boligtyper, som er fordelt på tværs af 7 boligkarréer. Der etableres fællesfaciliteter, der kan benyttes af hele kvarteret, uanset hvilke boligtype eller boligstørrelse man bor i. Der ønskes skabt en bydel med stor mangfoldighed, hvor mennesker mødes på tværs af forskellige livssituationer. De forskellige boligstørrelser giver desuden mulighed for, at man kan flytte internt og dermed blive boende i området og fortsat være en del af fællesskabet, når børnene flytter hjemmefra eller familien forøges. En overvejende del af boligerne er tilpasset børnefamilier af forskellige størrelser og behov. I Vridsløse Etape 1 forventes primært etableret lejeboliger.

Af tabel 1 og 2 fremgår nøgletallene for Karrékvarteret.

Kvarter	Boligareal (m <sup>2</sup> )	Fællesfunktioner (m <sup>2</sup> )	Total (m <sup>2</sup> )	Bebyggelsesprocent (%)
Karrékvarteret	62.300	1.800	64.100	128
Grundareal ekskl. Hedemarksvej: 50.078 m <sup>2</sup>				

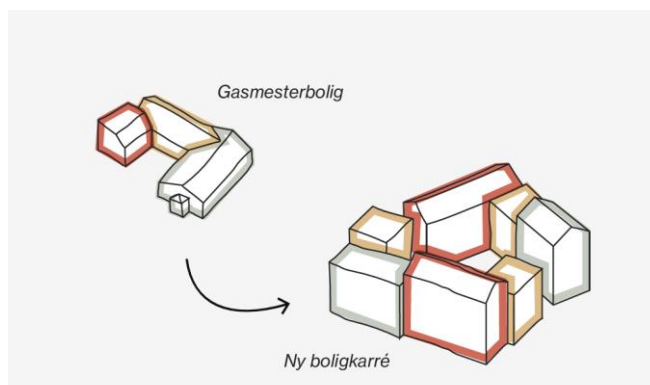
Tabel 1: Nøgletal vedr. areal, bebyggelsesgrad for Karrékvarteret

Boligstørrelse	Boenheder (stk.)
Ungdomsboliger 45-55 m <sup>2</sup>	260-310
Lejligheder 60-70 m <sup>2</sup>	170-190
Lejligheder 70-80 m <sup>2</sup>	235-255
Lejligheder 85-95 m <sup>2</sup>	150-170
Lejligheder 100-120 m <sup>2</sup>	25-30
Lejligheder 125-135 m <sup>2</sup>	0-10
<b>I alt</b>	<b>875-925</b>

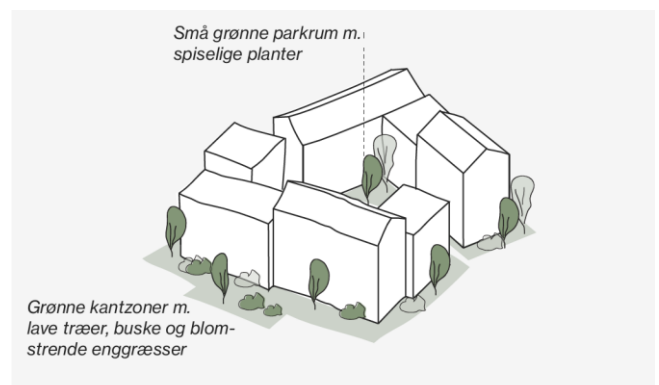
Tabel 2: Nøgletal vedr. lejlighedsstørrelse og -antal i Karrékvarteret.

Kvarteret opføres med en stærk, urban karakter med lokale bolig-gader, pladser og gårdrum. Kvarteret baseres på moderne karréer, og vil have et højt antal af boliger med forskelligartede gårdrum i åbne karréstrukturer, der giver sig på tværs af gaderum og gårdrum. Den blandede bebyggelse vil variere i højder og udformning, og er med til at skabe et varieret udtryk i gadeplan. Mod syd etableres et mobilitetshus/parkeringshus for kvarteret til bilparkering. Mobilitetshuset lukker bebyggelsen af mod jernbane og er med til at skærme for støjen. Mod øst åbner bebyggelsen op mod søen.

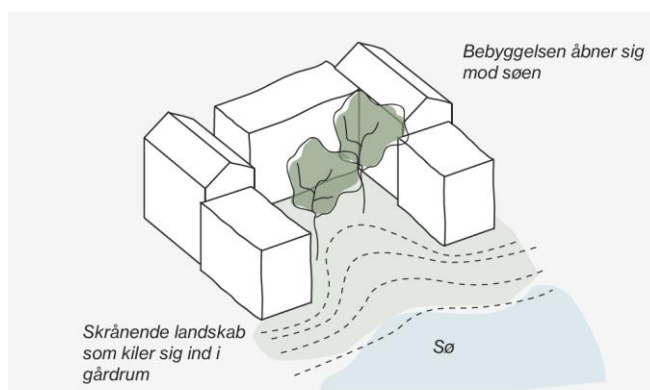
I forbindelse med udvikling af Masterplanen er kvarterets mulige principper overordnet afstemt. Disse skal nærmere fastlåses i forbindelse med udarbejdelse af Lokalplanen



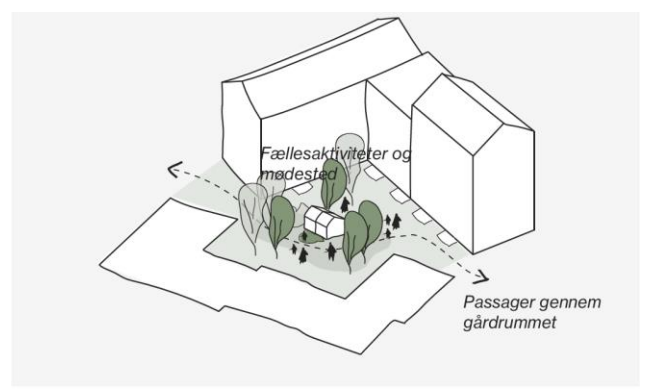
**Sammensatte volumener**



**Bygninger i det grønne**

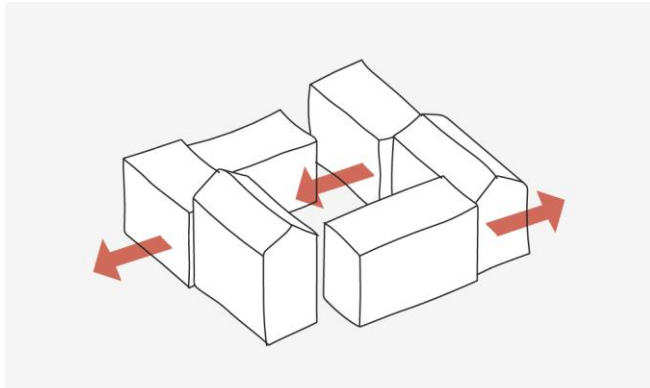


**Fælles gårdrum åbning og nedtrapping mod sø**

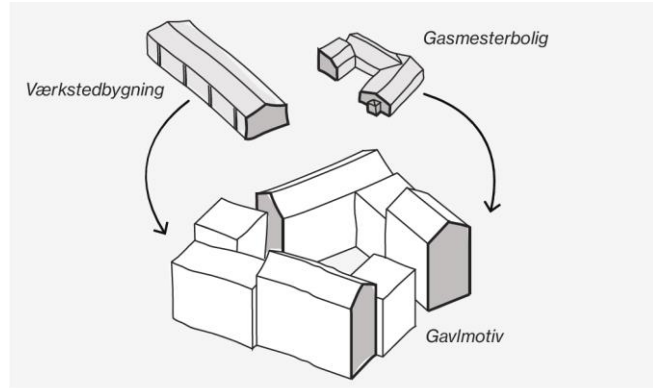


**Fælles gårdrum**





**Forskudte volumener**



**Gavlmotiv videreføres**

*Figur 7: Principper for udvikling af Karrékvarterets karakter*



*Figur 8: Principsnit for Karrékvarteret*



*Figur 9: Volumenstudie af Karrékvarteret*

Opholds-/ friareal:



Der udlægges min. 30% opholdsareal til boligerne.

Gaderne vil blive indrettet med grønne kantzoner mod bygningerne, hvori der plantes enggræsser og små træer og buske med reference til det gamle dyrkningsområde. Gårdrummene indrettes som små grønne parkrum, hvor der befæstes mindst muligt. Dele af det fælles opholdsareal skal findes i de store tilstødende grønne områder samt evt. på tagterrasser. Privat ophold oprettes til alle boliger enten som altan eller terrasse. Centralt i kvarteret anbringes Kvarterspladsen.

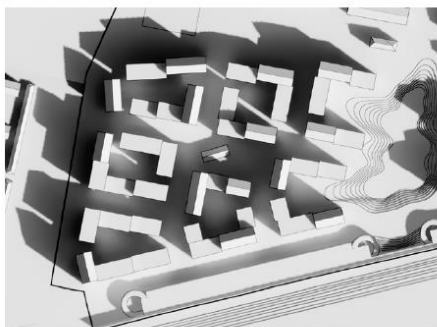


**Signatur:**

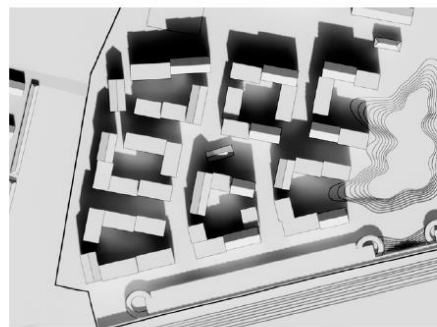
	Aktivitetsskiven, fraregnet stier og cykel P
	Gårdrum, fraregnet stier, kantzoner og gennemgange
	Byrum, fraregnet køreareal og parkering
	Aktivitetsareal langs mobilitetshus, fraregnet cykelparkering
	Flexzone, ophold / bænke

Figur 10: Oversigt over friarealer

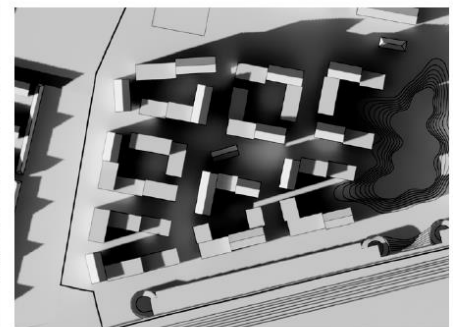
**21. marts**



Kl. 09.00

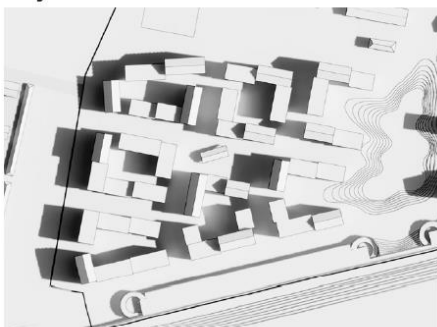


Kl. 12.00

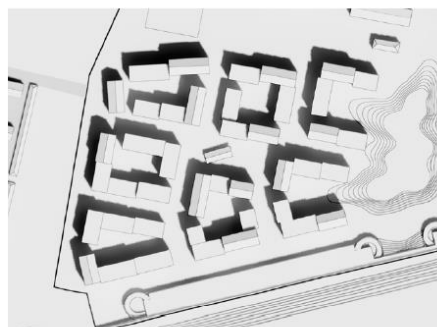


Kl. 17.00

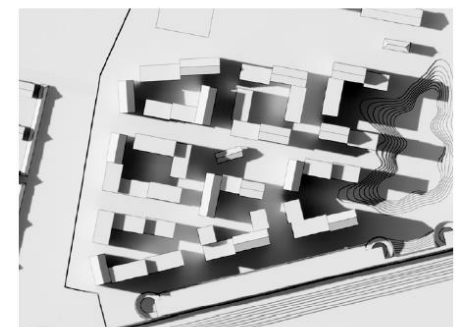
**21. juni**



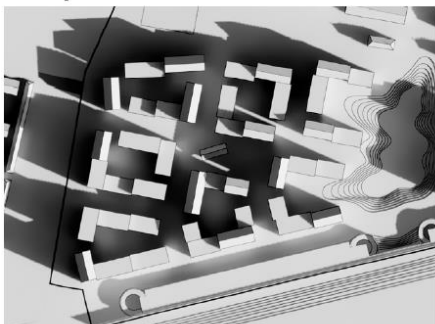
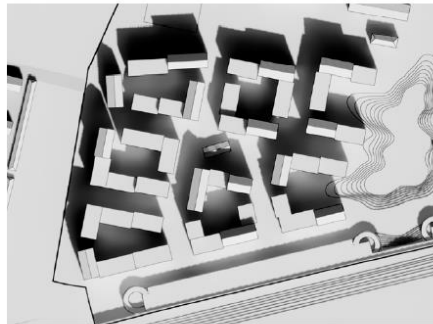
Kl. 09.00 - sommertid



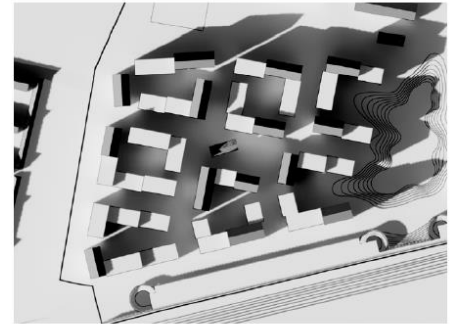
Kl. 12.00 - sommertid



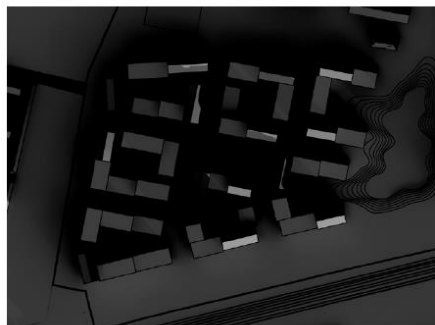
Kl. 19.00 - sommertid

**21. september**Kl. 09.00 - sommertid  
**21. december**

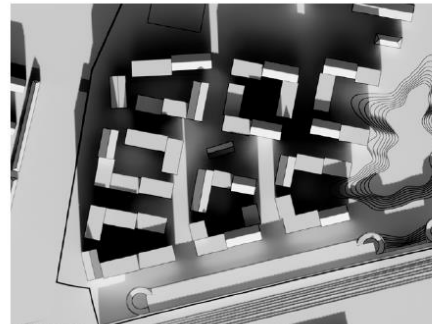
Kl. 12.00 - sommertid



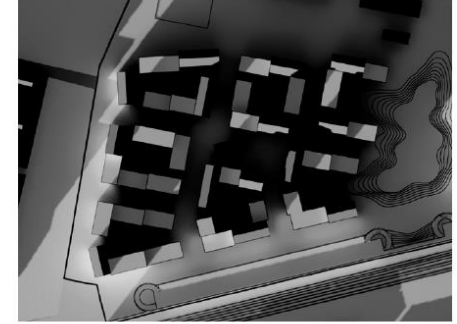
Kl. 17.00 - sommertid



Kl. 09.00



Kl. 12.00



Kl. 15.00

*Figur 11: Skyggediagrammer*

### 3. STIFORBINDELSER OG PARKERING

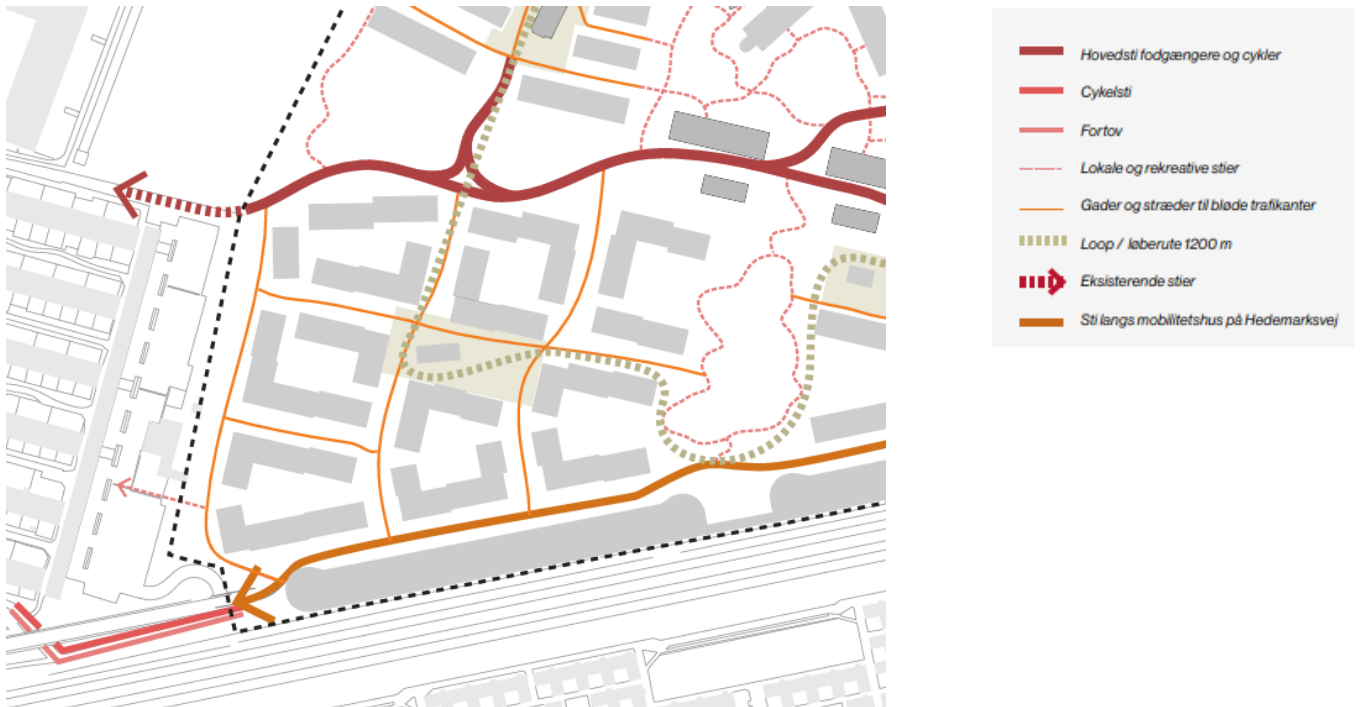
#### STIFORBINDELSER

Området indrettes med gode forbindelser på tværs af området mellem de forskellige boligkarreer og videre mod dels Vridsløse øvrige interne stinet og Albertslunds eksisterende stinet.

Forbindelserne har til formål at skabe høj tilgængelighed til og fra Vridsløse samtidig med, at det skal være trygt at færdes på tværs af området.

Mod syd vil den eksisterende forbindelse langs Hedemarksvej føres nord om mobilitetshuset og sikre forbindelse fra Herstedlunds Skole, svømmehallen og Hedemarken mod Albertslund Station og centrum.





Figur 12: Oversigt over stiforbindelser

## PARKERING

Parkeringen i området er primært at finde i det store mobilitetshus/parkeringshus mod syd. Her er bilerne integreret og gemt væk for at give plads til livet mellem husene. Adgangen til den primære p-løsninger er direkte via Hedemarken vest.

Der etableres tillige et mindre antal parkering på terræn placeret i mindre parkeringslommer, og så vidt muligt i kanten af kvartererne.

P-normen reduceres med 50% da området er stationsnært kerneområde.



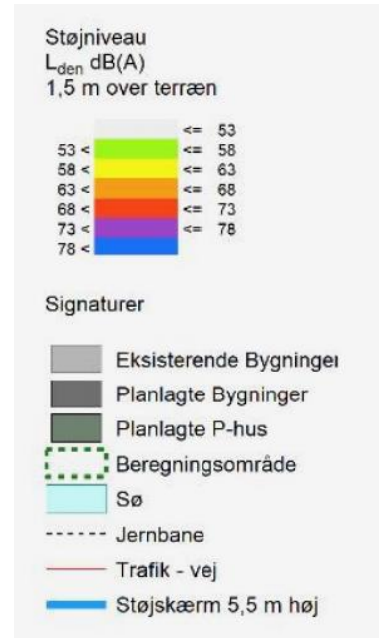
Figur 13: Parkering

#### 4. STØJ

##### STØJ FRA VEJE



Figur 14: Støj fra veje



##### STØJ FRA JERNBANE



Figur 15: Støj fra jernbaner

