



SMEDELAND 22 & 8B / HERSTED

Startredegørelse

13.09.2023

INDHOLD

- Indledning
- Grunden og området
- Vision
- Hovedgreb
- Situationsplan
- Bydelens mange rum

- Disponering
- Redegørelse for lysforhold
- Parkering & vejadgang

Smedeland 22

- Disponering
- Flow gennem bebyggelsen
- Redegørelse for lysforhold
- Parkering & vejadgang

Smedeland 8B

- Opholdsarealer
- Variation i facadearkitektur
- Koncept for base
- Koncept for tagformer

- Koncept for tårnet, byggefelt 8B

- Koncept for altaner
- Arkitektur
- Stiforbindelser og veje
- Princip for 'Vinkelvej syd'
- Renovation & Støj
- Soldiagrammer
- Bygherre & rådgiverteam

INDLEDNING



"Principper for udviklingen af Hersted industripark fase 1, etape 1"



"Kommuneplan 2022-2034"



"Masterplan Hersted 2045"



"Livet mellem husene" af Jan Gehl.

INDLEDNING TIL SMEDELAND 22 & 8B - HERSTED

Udviklingen af Smedeland 22 og 8B i Hersted er i overensstemmelse med "Masterplan Hersted 2045". Smedeland 22 og 8B udgør det område i Hersted, der i "Masterplan Hersted 2045" kaldes Stationsbyen, beliggende ved den kommende letbanestation.

Udviklingen af Smedeland 22 og 8B følger de fire greb, som er udarbejdet i masterplanen, og som dermed også skal indarbejdes i lokalplanen:

- Infrastruktur: Skabe et blandet bolig og erhvervsområde på de gående og cyklendes præmisser.
- Byrum og Natur: Fokus på biodiversitet, bynatur og leg.
- Bebyggelse: Boliger med fokus på fællesskaber.
- Anvendelse: En blanding af boliger og erhverv.

Udviklingen er ligeledes i overensstemmelse med principperne beskrevet i "Principper for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1", som sikrer variation i det enkelte område, men også en arkitektonisk sammenhæng på tværs af udviklingsområderne inden for fase 1, etape 1. Dermed skabes der en ny bydel, som bl.a. rummer en varieret bebyggelse med plads til fællesskaber og grønne udeområder med gode rammer for udeliv.

Bebyggelsen består primært af boliger der varierer, så de er attraktive for en bred målgruppe. I tilknytning hertil skabes der en række fællesfaciliteter både inde og ude. Udover boliger vil der være enkelte butikker samt erhverv.

Bydelens stationsnære beliggenhed og trafikale infrastruktur sikrer gode forhold for gående og cyklister. Bydelens stationsnære beliggenhed og trafikale infrastruktur sikrer gode forhold for gående og cyklister. Samtidig etableres der for de gående trygge stiftforbindelser ind igennem byområdet, hvor fodgængerne vil bidrage positivt til bylivet.

Udviklingen af Smedeland 22 og 8B følger de overordnede mål og værdier for byudviklingen af Hersted og i Albertslund i "Kommuneplan 2022-2034" samt FN's Verdensmål. Herudover bygger byrummene inden for Smedeland 22 på Jan Gehls principper om, hvordan man skaber gode byrum til byliv i 'Livet mellem husene'. Disse principper har været – og er essentielle i omdannelsen af området, så der kan skabes de bedste mulige forhold, for at sikre et nyt blandet bolig og erhvervsområde, hvor livet ikke kun leves inde i bygningerne, men også opstår mellem dem.

GRUNDEN & OMRÅDET



— Matrikel 7bb og 8co, Albertslund

— Matrikel 16b, Glostrup

LOKALPLANOMRÅDET (EKSISTERENDE FORHOLD)

Lokalplanområdet ligger i industriområdet, Hersted, og er en del af det store byudviklingsområde beskrevet i "Masterplan Hersted 2045". Hele området og herunder også lokalplanområdet skal transformeres fra industriområde til en blandet bydel med boliger, kontorhverv, detailhandel, kultur, natur og lignende.

Lokalplanområdet består af Smedeland 8B, 10, 18 og 22. Smedeland 10, 18 og 22 vil i det følgende blive omtalt som Smedeland 22. Lokalplanområdet omfatter matriklerne 7bb og 8co begge Herstedøster By, Herstedøster og har et grundareal på i alt 56.672 m². Smedeland 22 udgør 46.672 m² og Smedeland 8B 10.000 m². Lokalplanområdet grænser mod øst op til Glostrup Kommune, den kommende letbane og Nordre Ringvej.

Nuværende matrikel for Smedeland 22 er 46.672 m² og er i gældende kommuneplan udlagt med en max. bebyggelsestæthed på 200 % svarende til ca. 93.300 etm. byggemuligheder. Langs kommende lokalplans nordlige afgrænsning ønsker Albertslund Kommune at planlægge ca. 3.500 m² grundareal af nuværende matrikel til den kommende 'bygade' fra Smedeland til letbanestationen 'Glostrup Nord

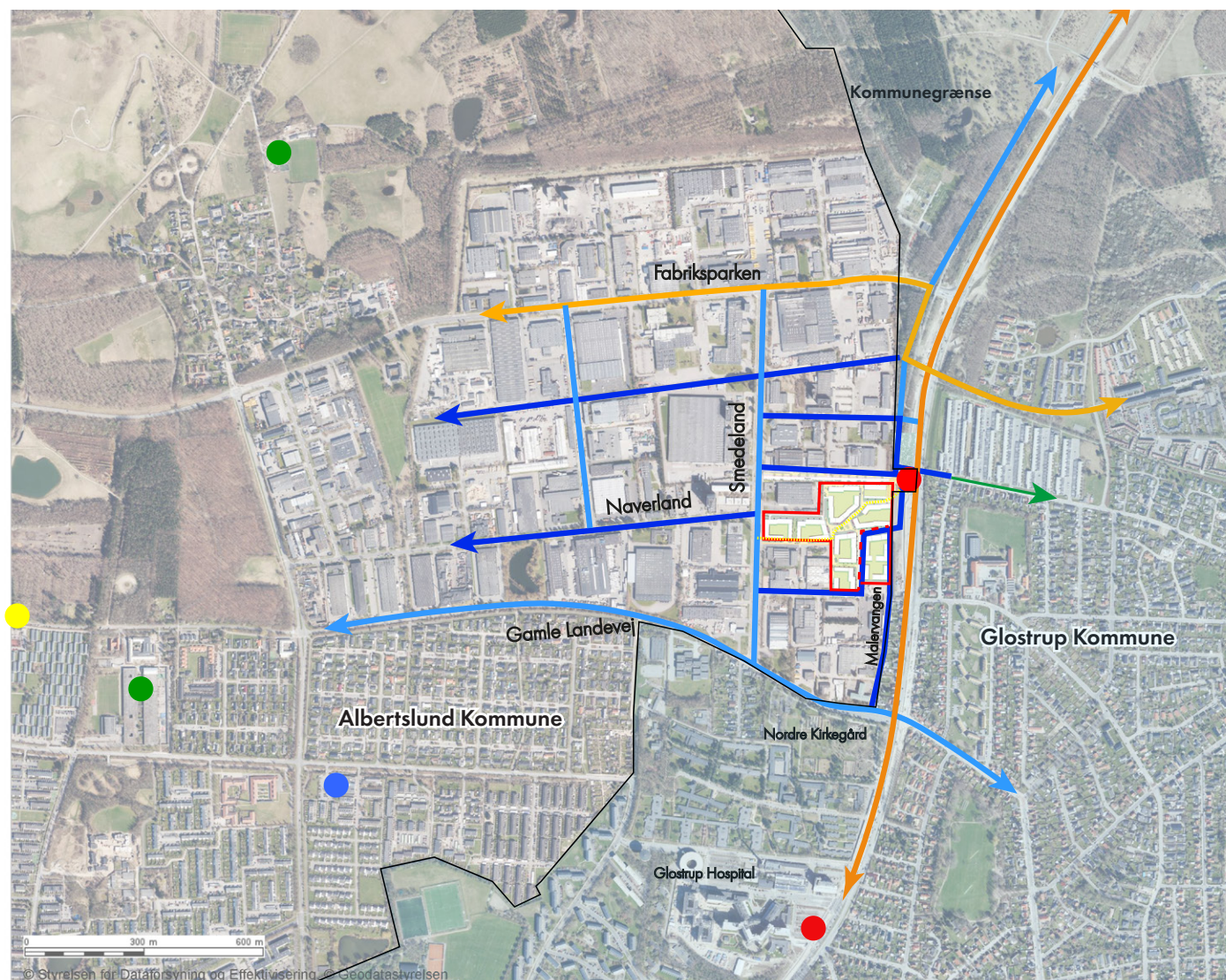
- Hersted' jf. Masterplanen for Hersted. Det her viste byudviklingsprojekt på Smedeland 22 indeholder ca. 75.000 etm., hvilket svarer til en bebyggelsestæthed på ca. 172 % eksklusive arealet, der planlægges til 'bygade'.

I områdets nordøstlige hjørne ligger den kommende letbanestation, Glostrup Nord – Hersted og området ligger derfor i et stationsnært kerneområde jf. Fingerplan 2019.

Nord for lokalplanområdet er der i dag industri og erhverv i større bygningsvolumener. Der er udarbejdet en lokalplan for dette område (Lokalplan 5.7), som giver mulighed for blandede byfunktioner i form af blandet bolig og erhverv, detailhandel i form af en dagligvarebutik samt offentlige formål. Syd og vest for lokalplanområdet ligger der ligeledes eksisterende industri- og erhvervsbygninger, som med tiden også skal omdannes til blandet by. Knap 1 km syd for lokalplanområdet ligger Glostrup Hospital.

Vest for lokalplanområdet ligger vejen Smedeland, hvorfra der er vejadgang til lokalplanområdet.

GRUNDEN & OMRÅDET



- | | | | |
|---|--|--|---|
| ● Letbanestation | ● Skole | — Supercykelsti - Albertslundruten | — Eksisterende cykelsti |
| ● Børnehave/vuggestue | ● Detailhandel | — Supercykelsti - Ring 3-ruten | — Ny cykelsti |
| | | | — Stirute |

FORBINDELSER I OMRÅDET

Lokalplanområdet kobler sig både på eksisterende og planlagte stiforbindelser, beliggende på begge sider af kommunegrænsen. Langs den nye letbane er der anlagt en ny supercykelsti - Ring 3-ruten, og der omlægges en forbindelsessi til supercykelstien "Albertslundruten", som kobler sig direkte på lokalplanområdet. Tilgængeligheden til og fra lokalplanområdet er derfor god for både fodgængere og cyklister.

EKSISTERENDE KOMMUNEPLANRAMMER

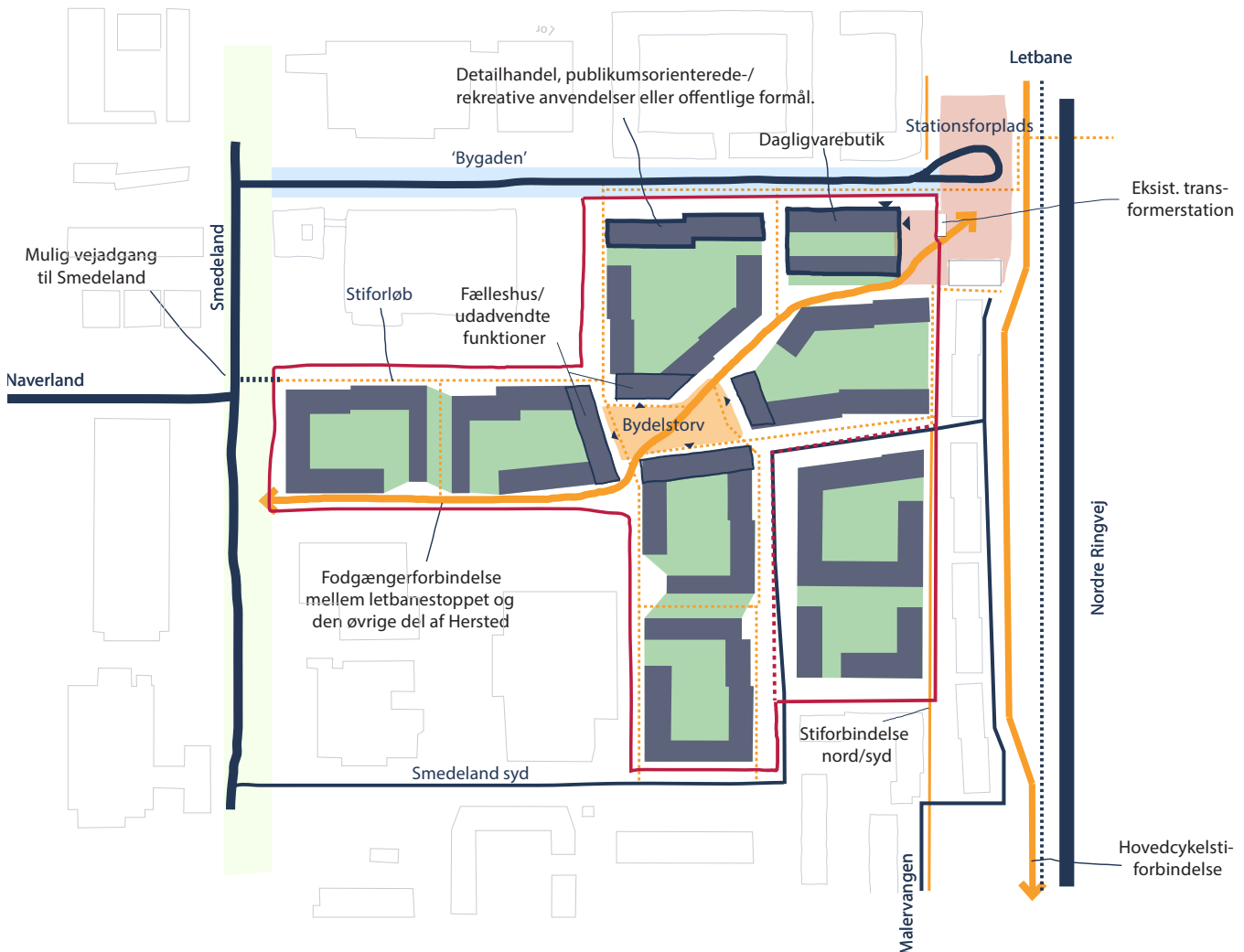
Smedeland 22 og 8B er i dag omfattet af kommuneplanrammerne C10 og BE10. Rammeområde C10 må anvendes til centerområde i form af etageboligbebyggelse, kontor- og serviceerhverv, byomdannelse, bydelscenter, publikumsorienterede serviceerhverv, offentlige formål, daginstitutioner og kulturelle institutioner.

Rammeområde BE10 må anvendes til blandet bolig og erhverv i form af etageboligbebyggelse, byomdannelse, kontor- og serviceerhverv, publikumsorienterede serviceerhverv og daginstitutioner.

Fælles for de to rammeområder er, at rammeområderne hver har en maksimal bebyggelsesprocent på 200. Bebyggelse opføres i maksimalt 6 etager, med en maksimal bygningshøjde på 24 m. Der kan efter en konkret arkitektonisk vurdering punktvis etableres bebyggelse i op til 12 etager med en maksimal bygningshøjde på 43 m. Inden for rammeområderne er der tilladt erhverv inden for miljøklasserne 1-3.

Begge rammeområder er i kommuneplanens retningslinjer også udpeget som byomdannelse områder jævnfør planlovens § 11a, stk. 1 nr. 2 og i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003: "Ekstern støj i byomdannelse områder". Lokalplanområdet planlægges endvidere i overensstemmelse med planprincipperne vedr. dette i "Principper for udviklingen af Hersted industripark, fase 1, etape 1".

VISION



Visionsdiagram.

VISION

Med en lokalplan for Smedeland 22 og 8B, ønsker vi at skabe en levende bydel, der imødekommer fremtidens behov for tilgængelighed, byudvikling, befolkningstilvækst samt klima- og miljøbevidsthed.

For Smedeland 22 skal der skabes byrum med øje for klima, mikroklima og biodiversitet, bygges DGNB-certificerede bygninger, hvor forskellige facader på trækonstruktioner vil være særligt fremtrædende i bybilledet og bygges med synlig plads til at områdets borgere og besøgende kan danne fællesskaber.

Lokalplanområdet skal være en mangfoldig bydel med plads til forskellige kulturer, aldre og baggrunde, hvor alle borgere kan trives og føle sig hjemme - uanset om man bor i området, eller om man blot krydser igennem eller forbi området på sin vej.

I Kommuneplan 2022 er der udlagt et bydelscenter, der omfatter 'Bygaden' og stationsforpladsen ved den kommende letbanestation. Det er her detailhandel kan placeres, og der vil ligeledes være mulighed for mindre publikumsorienterede-/rekreative anvendelser eller offentlige formål i stueplan.

Disse funktioner forekommer kun i stueetagen, fordi de her kan bidrage til 'Bygaden's' oplevelse i øjenhøjde og flowet af mennesker langs 'Bygaden' og stationsforpladsen.

Et lokalt torv er placeret centralt i bebyggelsen, som et lokalt mødested for primært områdets beboere. Udadvendte beboerrettede funktioner placeres ved det lokale torv. Der skabes dermed byrum og bygninger, der er indrettet til livet i lokalplanområdet, med åbne og imødekomende facader, dér hvor folk mødes, er sammen om aktiviteter, holder fællesspisning eller gør ophold.

Fra stationsforpladsen i nordøst til bydelens lokale torv og videre til 'Smedeland Boulevard' skabes der en lokal forbindelse for gående på tværs af lokalplanområdet.

HOVEDGREB

- Pladsdannelse
- 'Bygaden'
- Udadvendte funktioner
- Rekreativ forbindelse
- Bevægelsesmønster igennem området



Plandiagram for hovedgreb.

HOVEDGREB

Lokalplanområdet indrettes primært med karrébebyggelser med både etageboliger og rækkehuse/tæt-lav bebyggelse.

På stationsforpladsen indrettes en dagligvarebutik, som sammen med butikker nord for 'Bygaden', letbanen, busser, cykelstier og de udadvendte funktioner, beliggende i Glostrup Kommune, tilsammen skal skabe grundlag for en aktiv stationsforplads med liv hele dagen, ugen og året.

Omkring boligområdets lokale torv placeres fællesfaciliteter for områdets beboere. Det kan være værksteder, lokaler til fællesspisning og barselsgrupper mv., der afholdes her og skaber imødekomende og transparente facader til torvet, som bidrager til at skabe liv.

Boligkarréerne er placeret, så de får god vejforsyning fra 'Bygaden' og stikvejen Smedeland syd. Samtidig er vejarealer i området minimeret, og forholdene for bløde trafikanter er øget gennem etableringen af en lokal stiforbindelse.

NØGLETAL, SMEDELAND 22

AREALUDNYTTELSE

Bebyggelsesprocent jf. projektet: 172 %

Bolig: Ca. 72.000 m²
 Erhverv: Ca. 1.200 m²
 Fælles: Ca. 750 m²
 Total: Ca. 73.950 m²

Ved en gennemsnitsboligstørrelse på 80 m² vil der være ca. 900 boliger i alt i bebyggelsen.

OPHOLDSAREALER

Fælles opholdsareal: Ca. 30%

(Opholdsareal iht. kommuneplan)

Fælles opholdsareal i alt ca. 22.000 m²

NØGLETAL, SMEDELAND 8B

AREALUDNYTTELSE

Bebyggelsesprocent jf. projektet: 200%

Bolig: Ca. 20.000 m²

Grundareal 10.000 m²

Ved en gennemsnitsboligstørrelse på 80 m² vil der være ca. 248 boliger i alt i bebyggelsen.

OPHOLDSAREAL

Fælles opholdsareal/etageareal ca. 30 %

(Opholdsareal iht. kommuneplan)

Fælles opholdsareal i alt ca. 5.900 m²
 (30 % af etageareal fra 0.-6. og 20% fra 7.-12. jf. kommuneplanen)

Fælles opholdsareal på terræn ca. 4.100 m²
 (Svarende til 69% af det fælles opholdsareal)

Fælles opholdsareal på tagterasser ca. 1.800 m²
 (Svarende til 31% af det fælles opholdsareal)

Fælleshus ca. 200 m²
 (Fælleshus med areal 1 % af etageareal min. 150 m²)

SITUATIONSPLAN



Flow gennem området sikres med etablering af 'lokalforbindelsen'.

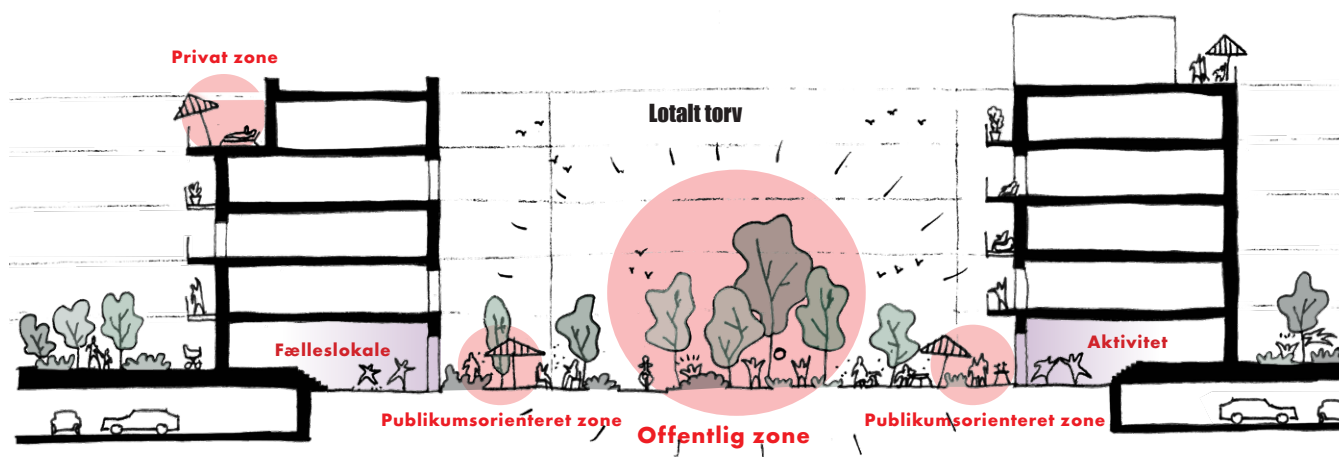
FORBINDELSERNE GENNEM OMRÅDET

For at skabe liv i hele området og for at binde bebyggelserne sammen, etableres den såkaldte 'lokalforbindelse'. Denne er primært for bløde trafikanter, mens 'Bygaden' er for både bløde og hårde trafikanter.

Lokalforbindelsen forbinder stationsforpladsen mod øst med Smedeland i vest, via bydelens lokale torv. Forbindelsen bringer liv ind i området, hvor der ikke er bilveje. Lokalforbindelsen anlægges med gode byrum, som indrettes på de cyklendes og gåendes præmisser. Lokalforbindelsens

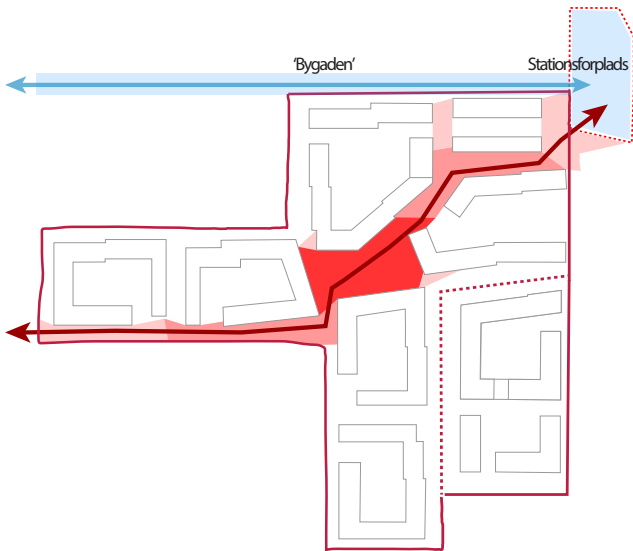
karakter og indretning varierer og rummer bl.a. plads til ophold, leg, begrønning og vandhåndtering.

'Bygaden' etableres med udadvendte funktioner i dele af stueetagerne, som f.eks. serviceerhverv, fællesfunktioner og enkelte dagligvarebutikker. I 'Bygaden' er bylivet koblet til dagligdagens gøremål, pendlerfaciliteter og forbindelsen mellem letbanestationen og Smedeland.

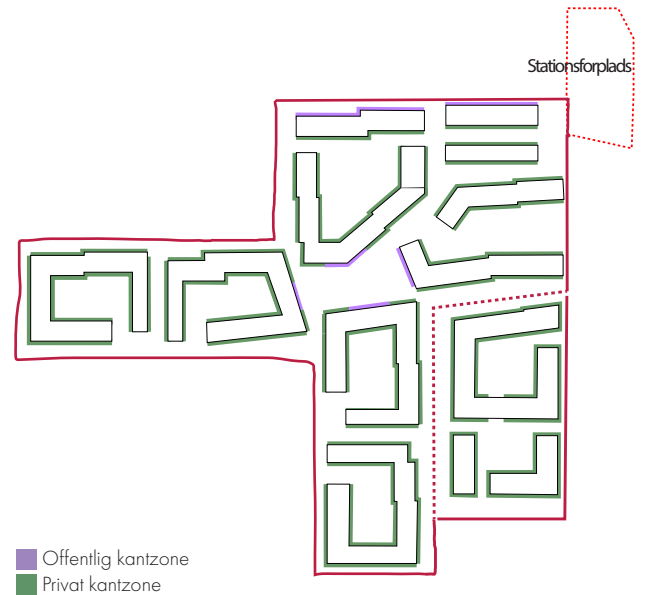


Principsnit af det centrale torv placeret på Smedeland 22.

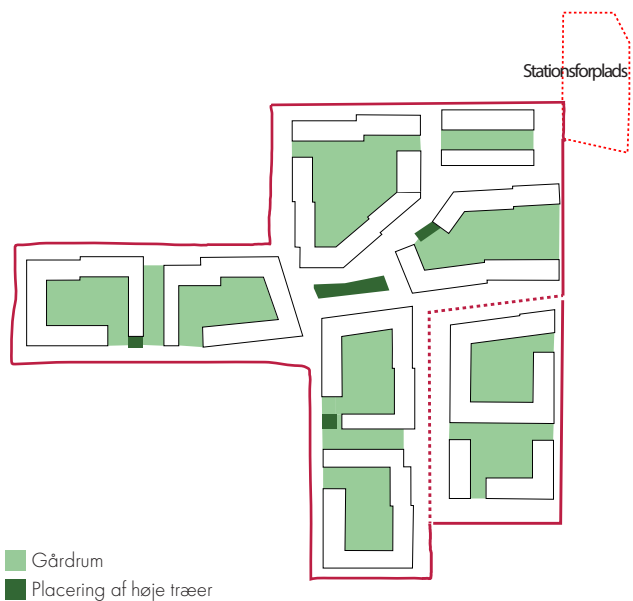
BYDELENS MANGE RUM



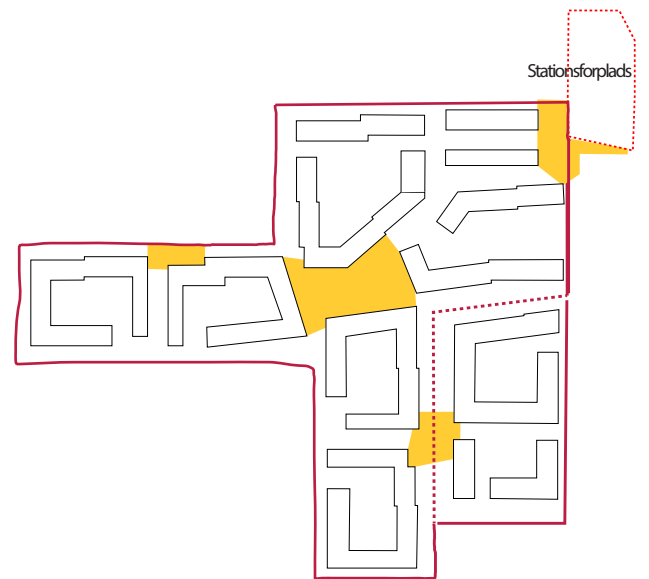
1. Flow



2. Kantzoner



3. Gårdrum & placering af høje træer



4. De lokale pladser

BYDELENS MANGE RUM

Området er disponeret omkring en række forskellige byrum. Byrumsnetværket etablerer et tydeligt hierarki af offentligt tilgængelige områder, der fremmer bevægelse og imødekommer beboernes behov og krav til funktioner, der understøtter en god hverdag. Byrummene er designet til forskellige skalaer;

1) 'Bygaden', som projektområdet grænser op til, forbinder Smedeland med stationsforpladsen og letbanestationen. 'Bygaden' er "hovedgaden" for hele området, og den vil både fungere som en primær forbindelse og som byrum for beboere og brugere af letbanestationen og dagligvarebutikkerne m.v.

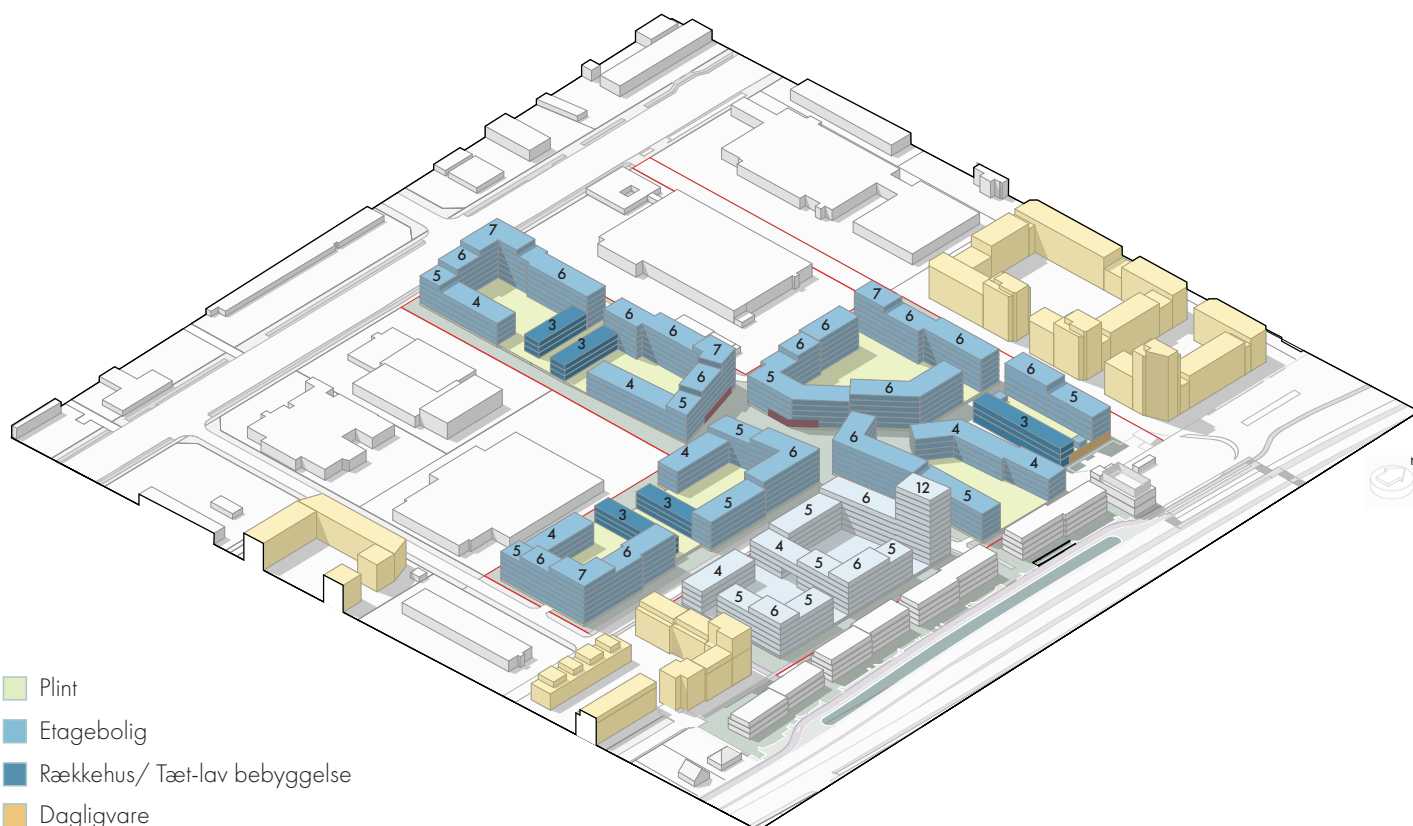
Lokalforbindelsen henvender sig til hele lokalplanområdet som en tværgående forbindelse for bløde trafikanter.

2) Hvor der indrettes udadvendte funktioner i stueetagerne, etableres der offentligt-tilgængelige kantzoner på terrænen. Hvor der indrettes boliger i stueetagen, etableres der både mod gaden og gården private kantzoner på terrænen

3) Gårdrummene danner rammerne for fællesskaber inden for de enkelte karréer. Her findes elementer som cykelparkering, legepladser og opholdsarealer for beboerne.

4) De lokale pladser er mindre arealer, der strækker sig imellem bebyggelserne, og som kan indrettes med de fællesskabende aktiviteter, som sker på tværs af hele området.

DISPONERING



- Plint
- Etagebolig
- Rækkehus/ Tæt-lav bebyggelse
- Dagligvare
- Fælleslokaler/ Aktivitet
- Smedeland 8B
- Igangværende projekter på anden grund

Volumenmodel, diagram.

ANVENDELSE

Bebyggelsen skal primært anvendes til boligformål i form af etageboliger og rækkehuse med tilhørende fællesfaciliteter. Bebyggelserne er struktureret i seks karrébebyggelser. Etageantallet varierer både på tværs af området og inden for de enkelte karréer, med et ønske om at skabe gode lys- og vindforhold i gårdrummene, på områdets pladser, langs lokalforbindelsen samt inde i boligerne.

ETAGEANTAL

Bebyggelsernes skala og etageantal er disponeret ud fra et ønske om at sikre et godt mikroklima, samtidig med at bebyggelserne skal understøtte det gode liv mellem husene. Derfor er bebyggelserne med til at definere klare byrum, som størrelsesmæssigt er behagelige at være i - uanset om man gør ophold eller bevæger sig igennem.

Der er arbejdet med at skabe gode lysforhold i boligkarréernes gårdrum ved at nedtrappe etageantallene mod syd. Dette skaber optimale

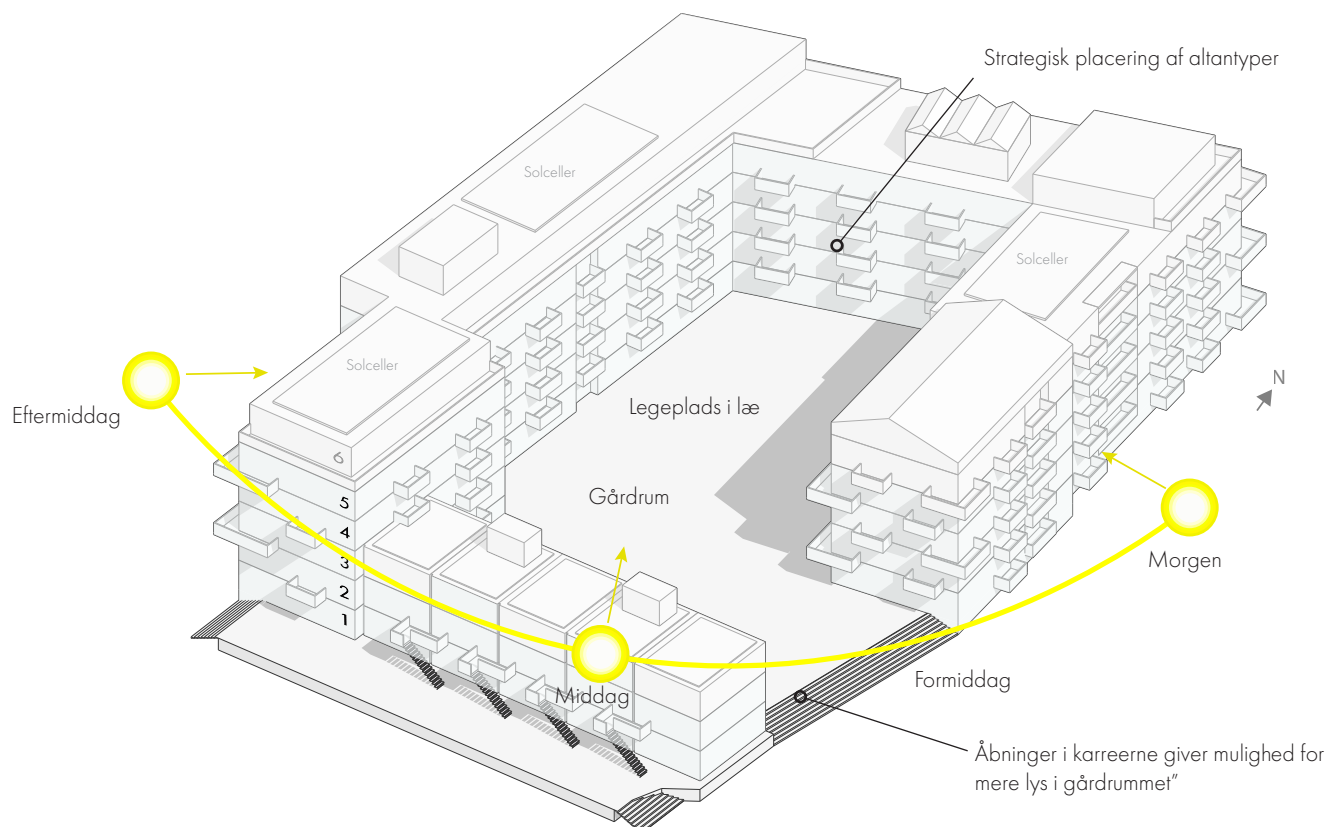
betingelser for sollys, samtidig med, at det også giver mulighed for at skabe et godt opholdsmiljø på tagterrasser, som også vil blive en del af beboernes opholdsarealer.

TYOLOGIER

Integreret i fire af karrébebyggelserne er "tæt-lav-bebyggelse" i 2-3 etager. En blanding af etageboliger og rækkehuse skaber grundlag for en mangfoldig beboergruppe i bydelen, så der er forskellige boligtyper og størrelser, som appellerer til forskellige målgrupper - fra børnefamilier til par, enlige, unge og ældre.

Mod 'Bygaden' og stationsforpladsen indrettes en dagligvarebutik, som bidrager til bylivet og sikrer en central dagligvareforsyning i området. Oven på dagligvarebutikken er der boliger.

REDEGØRELSE FOR LYSFORHOLD



Princip for karré, lysforhold

LYSFORHOLD I BEBYGGELSEN

Den samlede bebyggelse for Smedeland 22 disponeres med varierende etageantal - fra 3 til 6 etager og punktvis op til 7 etager. For at sikre gode lysforhold i boligerne og i de private og fælles opholdsarealer er de laveste bebyggelser placeret mod sydvest og de højeste primært mod øst og nord.

Karréstrukturen har åbninger/lav bebyggelse mod syd eller vest for at bringe ekstra lys ind i gårdrummet, og for samtidig at skabe kontakt mellem gårdrummet og de omkringliggende bebyggelser og byrum.

Adgangsrummene omkring bebyggelserne behandles med hensyntagen til lysafstande samt helhedsvirkning mellem bebyggelserne.

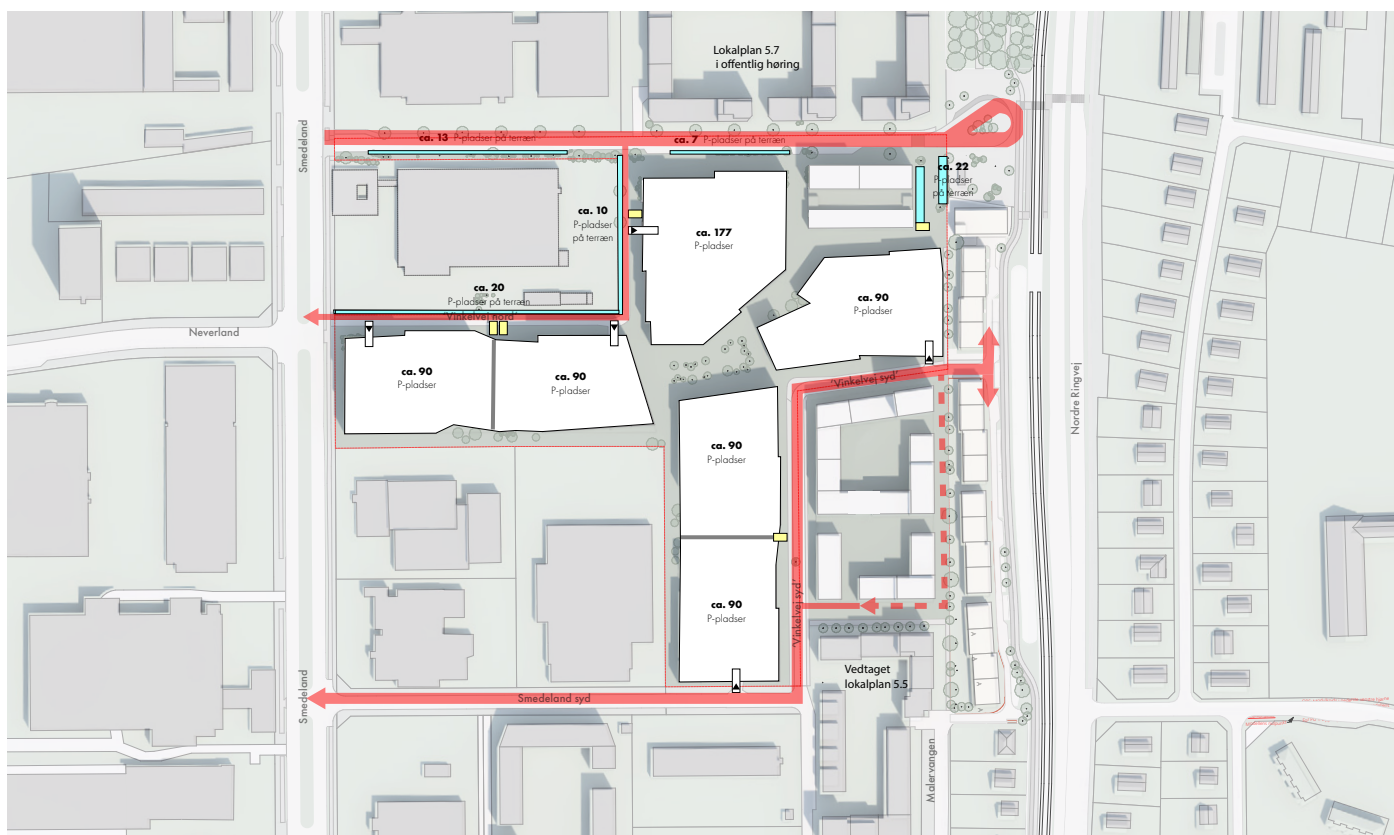
Den 6. etage er tilbagesprunget fra facaden for at reducere skyggegener på omkringliggende terræn, i gårdrum og hos naboer.

I gårdrummene er der en særlig opmærksomhed på vind-, sol- og skyggeforhold for at sikre gode opholds- og legearealer i samspil med bebyggelsernes varierende etageantal. Relevant afskærmning til boliger i stueetagen integreres, uden at beplantningen skærmer for dagslys i boligerne.

Facaderne udformes, så frem- og tilbagespring i facaden får minimale negative konsekvenser for lysforholdene inde i boligerne. I den forbindelse placeres forskellige altanprincipper strategisk i forhold til de mikroklimatiske forhold i den enkelte karré.

PARKERING & VEJADGANG

- Ankomstvej/Kørevej
- Parkering på terræn - ca. 72 stk
- Parkering i konstruktion - ca. 570 stk
- Adgang til p-kælder
- Handicappads til bus - 5 stk



Plandiagram der viser ankomstveje, p-kælder nedgange, terrænparkering og mulig placering af HC-parkering på terræn.

↑
Nord

VEJADGANG

Smedeland 22 får tre adgangsveje; én nordlig vejadgang, som kobler sig på Smedeland via 'Bygaden', én sydlig vejadgang fra stikvejen Smedeland syd og én vejadgang midt imellem, som ligeledes kobler sig på Smedeland.

BILPARKERING

Bilparkering sker både på terræn langs området's veje, og i parkeringskælder/halvt nedgravede parkeringsplinte under karrébebyggelserne. Ved stationsforpladsen anlægges terrænparkeringspladser til dagligvarebutikken. Handicapparkering placeres nær hovedindgange.

Lokalplanområdet er beliggende i et stationsnært kerneområde, jf. Fingerplan 2019. Antallet af parkeringspladser kan derfor reduceres med op til 50 % pga. nærheden til letbanestationen, der giver optimal mulighed for

at benytte kollektiv trafik, og som et led i at begrænse biltrafikken. Inden for lokalplanområdet er der desuden mulighed for at indrette parkeringspladser, der er forbeholdt delebiler. Ved etablering af parkeringspladser til delebiler er det muligt at reducere antallet af parkeringspladser yderligere jf. Kommuneplan 2022, Parkeringsnorm ved etablering af delebilsordning. Parkeringskrav fastlægges nærmere i forbindelse med udarbejdelse af lokalplanen.

CYKELPARKERING & LADCYKLER

Cykelparkering placeres både på terræn og i kælder/halvt nedgravede parkeringsplinte. På terræn placeres cykelparkering nær boligbebyggelses opgange.

Ud over almindelige cykelparkeringspladser etableres der også parkering til ladcykler.

NØGLETAL, SMEDELAND 22

ETAGEAREALER

Byggesprocent jf. projektet: 172 %

Bolig:	Ca. 72.000 m ²
Erhverv:	Ca. 1.200 m ²
Fælles:	Ca. 750 m ²
Total:	Ca. 73.950 m ²

Ved en gennemsnitsboligstørrelse på 80 m² vil der være ca. 900 boliger i alt i bebyggelsen.

BILPARKERING

Parkeringsnorm:
0,75 pladser pr etagebolig (stationsnært)
0,5 pladser pr 50m² kontor/liberalt erhverv
0,5 pladser pr. 25m² butikker

PARKERING I PROJEKT

Ca. 10% -25% på terræn ca. 69 - 175 stk
Ca. 75%-90% i konstruktion ca. 524-629 stk

Total: 699 pladser ved gens. 80 m² bolig

CYKELPARKERING

Parkeringsnorm:
4 stk. pr 100m² detailhandel
2 stk. pr 100m² liberalt erhverv
4 stk. pr 100m² restaurant/café
3 stk. pr bolig v. stationsnær

PARKERING I PROJEKT

40% af cykler bør være overdækket

Total: ca 2.700 pladser ved gens. 80 m² bolig

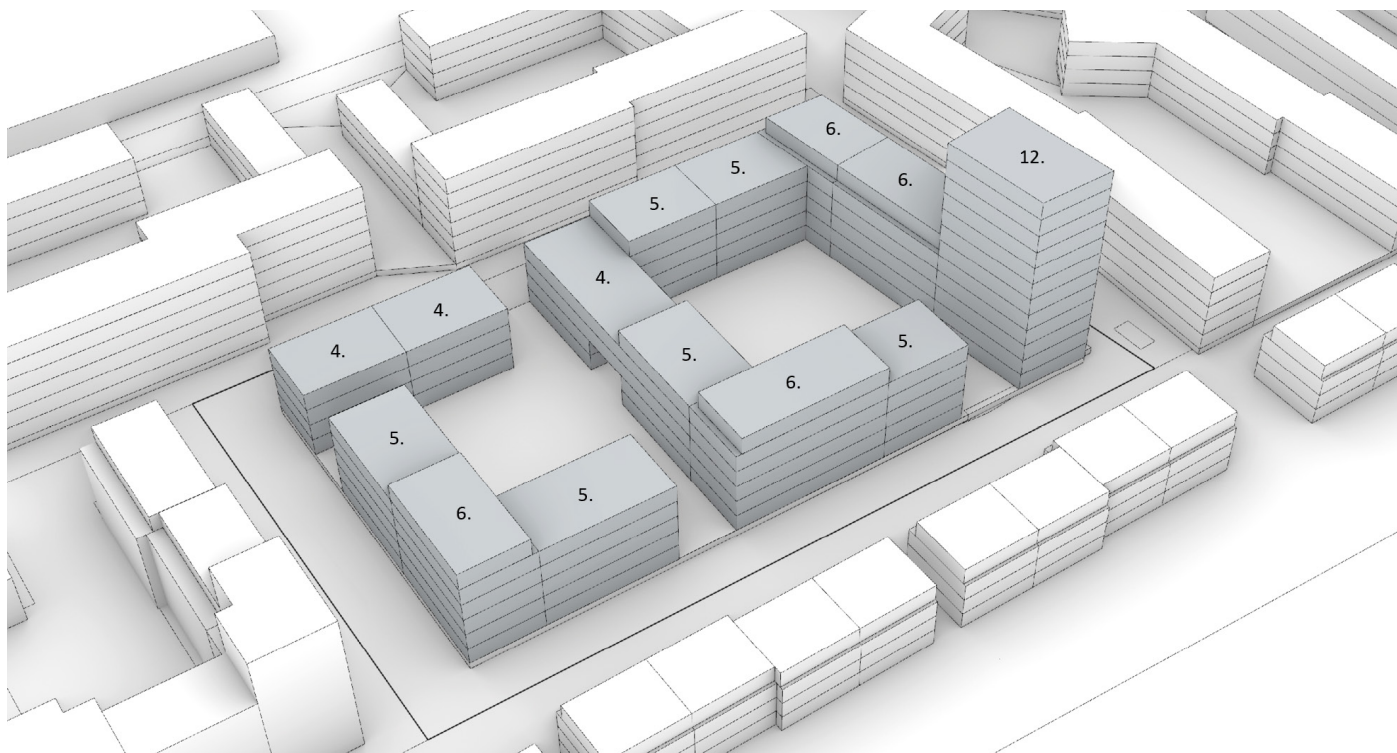
HANDICAP PARKERING

Parkeringsnorm:
Antallet af almindelige parkeringspladser ligger i spændet: 501-1000, medfører til følgende:

PARKERING I PROJEKT

Handicap plads 3,5 x 5 m = 4 stk
Handicap plads 4,5 x 8 m = 5 stk

DISPONERING



Volumestudie af bebyggelsen Smedeland 8b set fra øst mod vest

NØGLETAL, SMEDELAND 8B

AREALUDNYTTELSE

Bebyggelsesprocent if. projektet: 200%

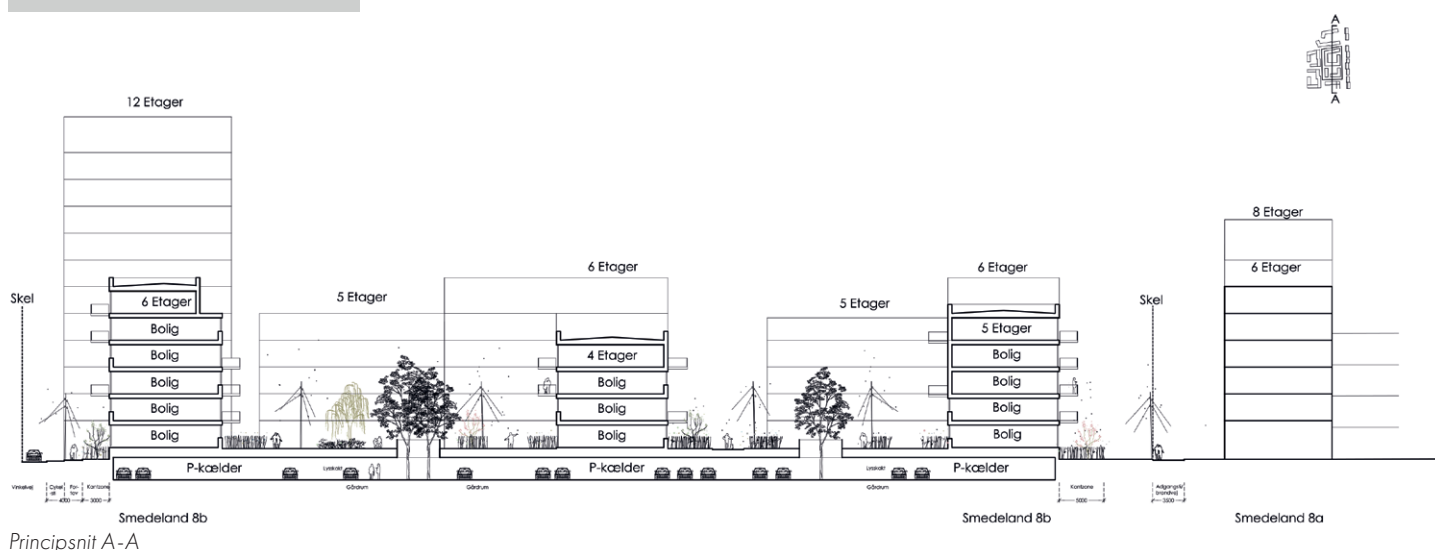
Bolig: Ca. 20.000 m²

Grundareal 10.000 m²

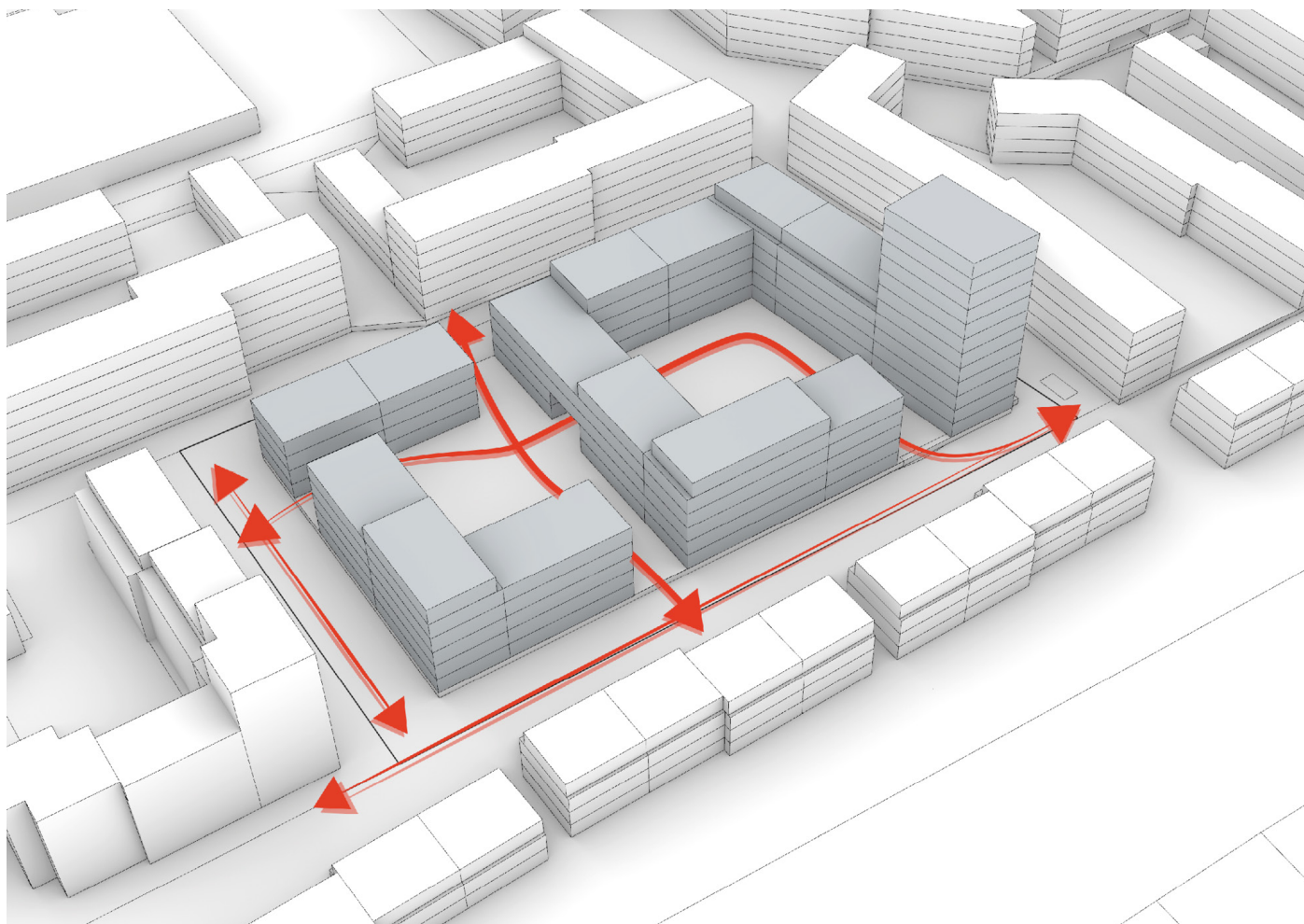
Ved en gennemsnitsboligstørrelse på 80 m² vil der være ca. 248 boliger i alt i bebyggelsen.

DISPONERING

Den fremtidige bebyggelse Smedeland 8b udformes som en 8-talsformet dobbeltkarre. Hvor den nordliggende karre disponeres med bebyggelse fra 4 etager i sydvest, 6 etager mod nord og vest, samt et tårn på 12 etager i det nordøstlige hjørne. Den sydlige karre disponeres ligeledes med bebyggelse fra 4 til 6 etager. Hvor den laveste bebyggelse placeres mod sydvest og den højeste mod øst. I begge karreer etableres den 6. etage som tilbagetrukket ift. de øvrige etager.



FLOW GENNEM BEBYGGELSEN



Flow gennem bebyggelsen.

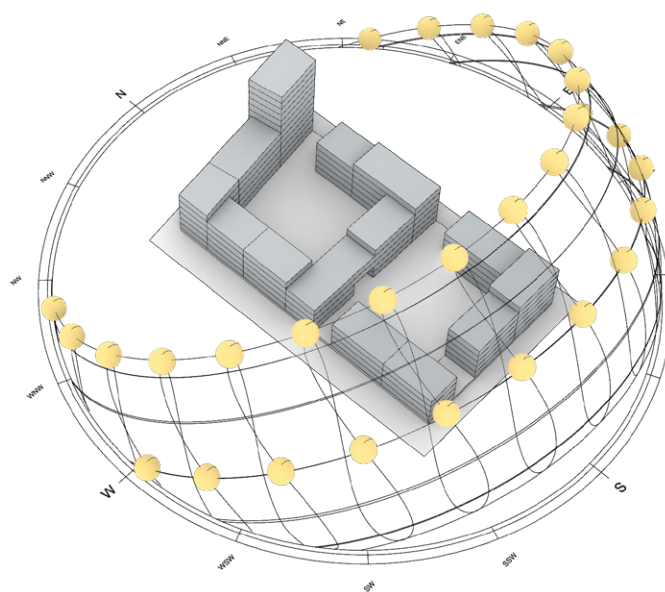
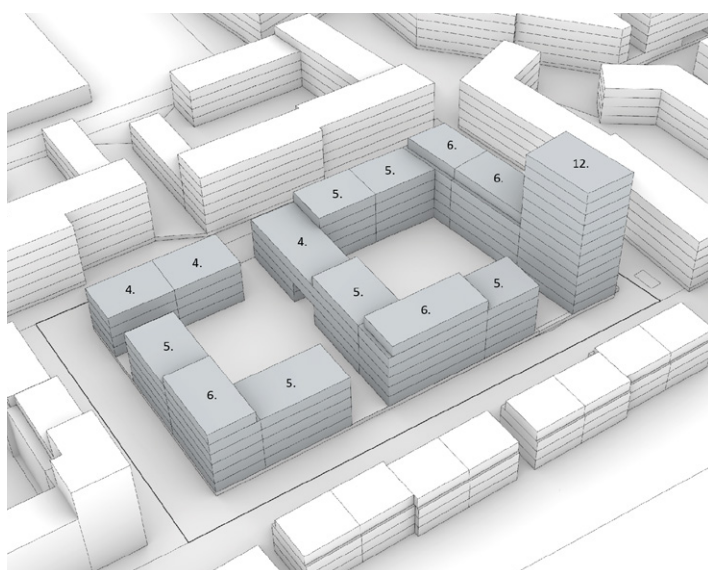
FLOW GENNEM BEBYGGELSEN

Nordkarreens tårnet markerer gadeforløbet ved 'Vinkelvej syd' mod vest, hvor der i forbindelse med den fremtidige bebyggelse Smedeland 22 etableres et bytorv med forskellige udadvendte og publikumsorienterede funktioner. Fra torvet set mod øst markerer tårnet ligeledes stiforbindelsens forløb fra forpladsen ved letbanestationen mod nord og syd, og vil dermed have funktion som orienteringspunkt og landemærke for området.

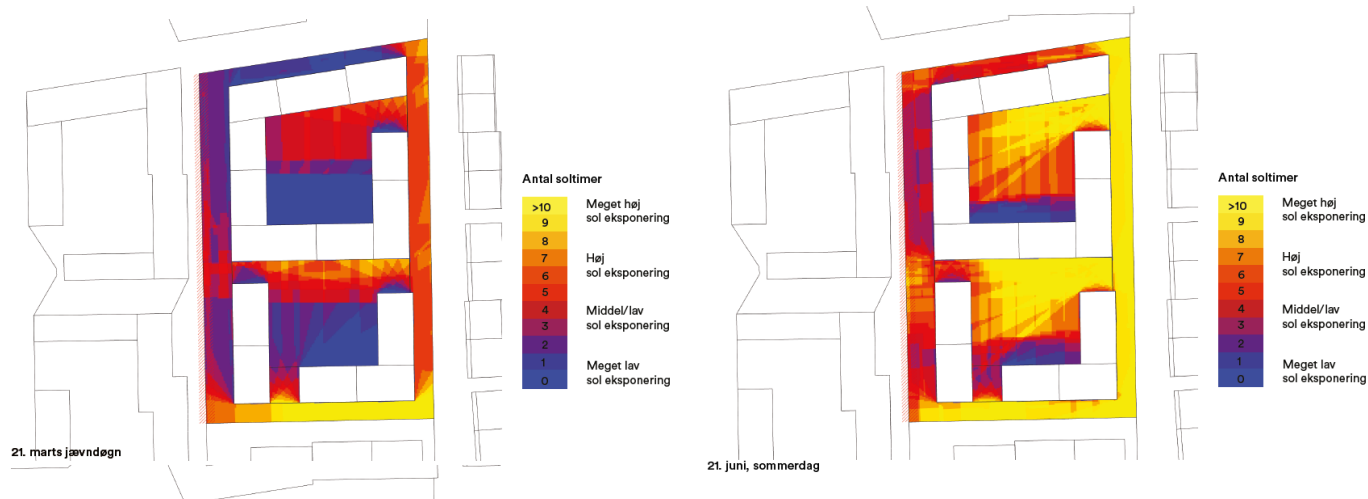
På sydsiden af tårnet åbnes karreen mod øst, og der gives mulighed for passage ind i gårdrummet. Herfra kan man via en portåbning bevæge sig ud i det sydlige gårdrum. Syd-karreén åbnes mod øst og vest, så der igen skabes forbindelse mellem 'Vinkelvej syd' og stiforløbet, som forløber nord-syd i ejendommens østlige skel. Karreen åbnes desuden i det sydvestlige hjørne som en ekstra passagemulighed med tilknytning til 'Vinkelvej syd'.

REDEGØRELSE FOR LYSFORHOLD

Den samlede bebyggelse disponeres med varierende bygningshøjder fra 4 til 6 etager, samt et boligårn på 12 etager. For at sikre gode lysforhold i boligerne og bebyggelsens opholdsarealer er den laveste bebyggelse placeret mod syd og vest, den højeste mod øst og nord. Karrestrukturen åbnes derudover mod syd, øst og vest for at for at bringe ekstra lys ind i bebyggelsen.



Disponering og etageantal



Figur 19- Lysforhold i bebyggelsen

PARKERING & VEJADGANG

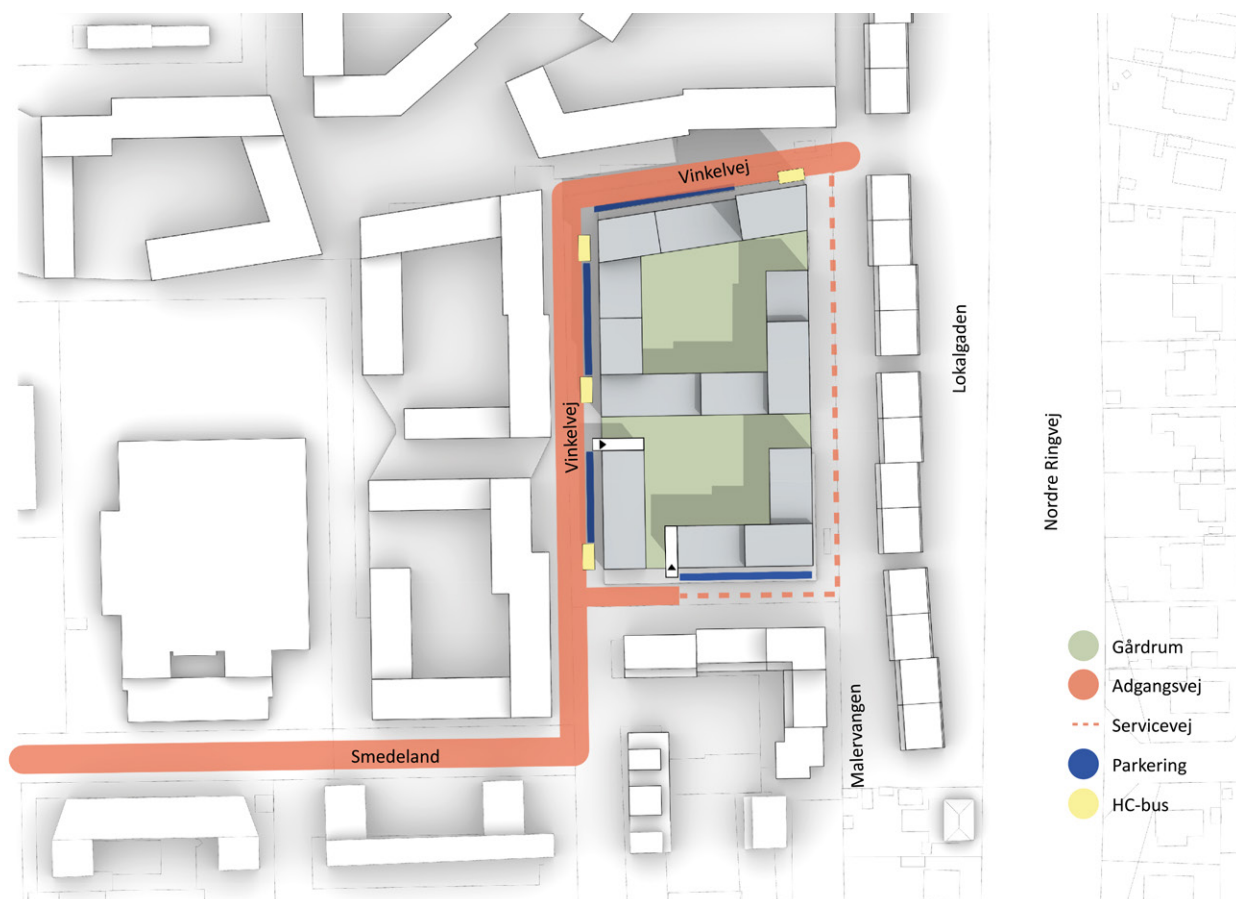
ADGANGSVEJE

Ejendommen Smedeland 8b betjenes trafikalt via en tinglyst vejret over det nordvestlige hjørne af Smedeland 8a, matr.nr. 8aa Herstedøster by, Herstedøster. Det er dog aftalt med Smedeland 22, at der etableres en fælles adgangsvej, 'Vinkelvej syd', mellem ejendommene. Vejen placeres delt i skel og deles ligeligt mellem grundejerne. 'Vinkelvej syd' vil dermed blive etableret som en privat fællesvej og skal betjene bebyggelse omkring.

Der etableres desuden en sekundær adgangsvej syd og øst om bebyggelsen. Vejen skal primært anvendes til renovation og ærindekørsel og vil blive udformet, som en ensporet vej til ensrettet kørsel. Vejen skal ligeledes anvendes til brand og redning. Muligheden for en indpasning af en cykelgangsti ifm. servicevejen vil blive afklaret i lokalplanprocessen.

PARKERING

Smedeland 8b etableres med halvt nedgravet p-kælder, plint og højt gårdrum. Adgang til p-kælderen etableres ved overkørsel fra 'Vinkelvej syd'. Som supplement til p-kælder etableres der også muligheder for parkering på terræn. Parkering på terræn etableres primært som kantstøpsparkering med nærhed til bebyggelsens opgange.



Parkering på terræn

NØGLETAL, SMEDELAND 8B

BILPARKERING

Parkeringsnorm:
0,59 pladser pr etagebolig ved delebil
Min 75% parkering i konstruktion

PARKERING I PROJEKT

Boligantal	248 stk
Parkering på terræn	ca. 15 stk
Parkering i konstruktion	ca. 131 stk

Total: 146 pladser ved gens. 80 m² bolig ved delebil

CYKELPARKERING

Parkeringsnorm:
3 stk. pr bolig v. stationsnær
3 ladcycel-pladser pr delebilplads

PARKERING I PROJEKT

Cykelparkering	742 stk
Cykelparkering anlægges (kælder og terræn)	490 stk
Cykelparkering udlægges (areal forbeholdes til CP)	252 stk
Ladcycler	23 stk

HANDICAP PARKERING

Parkeringsnorm:
Antallet af almindelige parkeringspladser ligger i spændet: 201 -500, medfører til følgende:

PARKERING I PROJEKT

Handicap plads 3,5 x 5 m = 4 stk
Handicap plads 4,5 x 8 m = 4 stk

OPHOLDSAREALER

Inden for boligkarréerne anlægges der primært fælles opholdsarealer på terræn i form af de store, grønne gårdrum, som er fælles for alle beboerne. Her etableres der lege- og opholdsområder, hvor beboerne kan mødes til afslapning eller aktivitet. På tage kan der anlægges tagterrasser.

Ud over fælles opholdsarealer anlægges der ligeledes private, udendørs opholdsarealer. Til stueetagerne anlægges de som private kantzoner ind mod gårdrum og/eller ud mod gaden. De private kantzoner adskilles mod naboer og gårdrum/gade gennem lave hække eller hegn, der kan begrønnes med fx klatreplanter, og som tilpasses den karakter, som det tilstødende gårdrum eller gade har. Overliggende boliger får private opholdsarealer i form af altaner og/eller tagterrasser.

PRIVATE KANTZONER

De private kantzoner placeres i forbindelse med stueetagen henholdsvis mod syd, øst, vest og delvist mod nord, som private opholdsarealer for beboerne i stueetagen.

De brede kantzoner kan både være placeret ind mod gården og mod gade/stier.

OFFENTLIGE KANTZONER

De offentlige og ofte temporære kantzoner anvendes til udadvendte, publikumsorienterede funktioner, såsom butikker, caféer m.m.

De offentlige kantzoner udgør områder, som kan benyttes til aktiviteter, relateret til funktioner i bygningens base, såsom udeservering og udstilling af varer m.m.



Eksempel på offentlig kantzone i forbindelse med en café/fælleslokale eller dagligvare.



Eksempel på privat kantzone ud mod fælles stiftforbindelser.

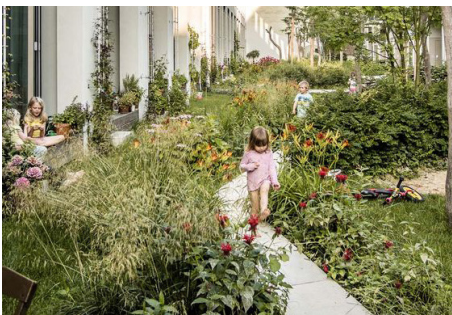


Eksempel på privat kantzone ud mod gade.

GÅRDRUM

Landskabet i gårdrummene har til hensigt at samle beboerne til forskellige aktiviteter. Leg og ophold er en vigtig del af indretningen. Plantebede og siddeplinte opdeler de befæstede arealer i mindre intime rum. Her kan beboerne indrette sig med borde og bænke og

grill m.v. Legeelementerne skal både inspirere til leg og bevægelse, men der skal også være noget for de øvrige sanser som dufte og følesansen. Kreativiteten og leg med planter er her et vigtigt element.



Eksempel på et frodigt gårdrum, med små terrasser/haver beliggende ud til et grønt gårdrum.



Eksempel på en aktiv legeplads med fokus på natur.



Eksempel på et gårdrum med forskellige zoner; privat have, gangzoner, grønne bede og overdækket cykelparkering.

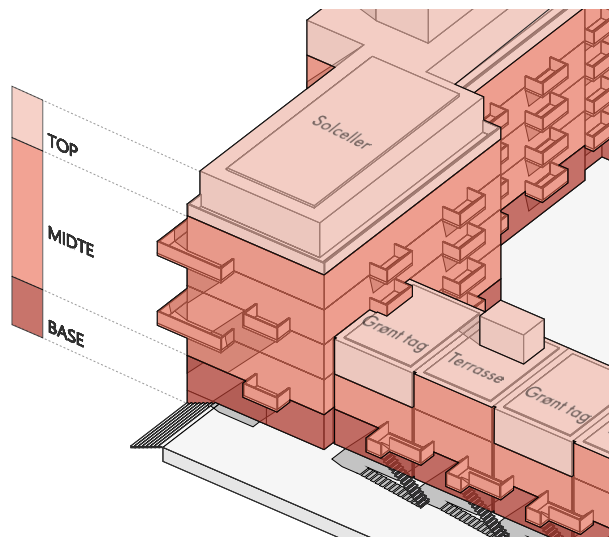
VARIATION I FACADEARKITEKTUR

3-DELING OG VARIATION I FACADEARKITEKTUR

Hver enkelt konstruktion bør udvise en tydelig vertikal opdeling i tre sektioner, der klart definerer bygningens stueetage (base), mellemliggende etager og tagetage (top).

For at opnå dette skal facader opdeles yderligere ved anvendelse af arkitektoniske elementer, der bl.a. fremhæver hjørner, tilbagetrukne tagetager, ændringer i etagehøjder/-antal og lodrette forskydninger i facaden.

Den enkelte bebyggelse bør - i sammenhæng med udearealerne - præsentere sig som en harmonisk sammensat arkitektonisk enhed, hvor materialer og teksturer tager hensyn til både den vandrette opdeling, den vertikale tredeling og bygningens øvrige funktioner.



Princip for 3-delning af facade.

KONCEPT FOR BASE

KONCEPT FOR BASEN

Basen, der er i gadeniveau, detaljeres mest da denne opleves på nært hold og ofte kan berøres. Midten opleves på afstand og gives et mindre taktilt udtryk, men i tråd med basen. Toppen opleves fra større afstand og differentieres fra basen og midten. Basen skal adskille sig fra de øvre dele af facaden. Dette kan ske ved brug af forskellige arkitektoniske principper. Eksempelvis ændret vinduesrytme eller vinduesstørrelser, frem- og tilbagetrækninger i facaden, reliefdetaljer, skift i materialer/ farver, markering af overgang eller andet.



Illustration der viser eksempler på forskellige detaljeringer af basen.



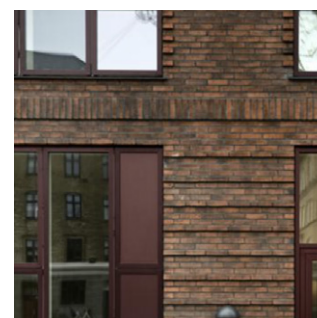
Eksempel på ændring af basemotiv ved brug reliefmurværk, der adskiller base fra midte.



Eksempel på detaljering af base ved brug af tilbagetrækning ved indgangsparti, hvor der også er indtænkt et siddeelement.



Eksempel på ændring af basemotiv ved brug af skift i materialer, der adskiller base fra midte.



Eksempel på murværksdetaljer udført for at markere basen.

KONCEPT FOR TAGFORMER

KONCEPT FOR TAGFORMER (TOPPEN)

Tagmotivet på tværs af bydelen varierer og formgives i sammenhæng med resten af bygningsgeometrien, så tage bidrager til at skabe variation i bebyggelsen og kvalitet i bydelens arkitektoniske udtryk.

Tage kan udformes med udgangspunkt i forskellige tagprofiler - med hensyntagen til, at meget af bebyggelsen opføres som træbyggerier og de konstruktionsmæssige forhold, som det medfører. I arbejdet med forskellige tagformer tages der udgangspunkt i, at facaden skal præsentere en klar kompositorisk tredeling bestående af en base, en midte og en top.

Topdelen kan antage forskellige former; tag med ensidig taghældning, saddeltag, tilbagetrukket tagetage med "penthouse"-motiv, mansardtag, fladt tag eller fladt tag med tagterrace og/eller mindre saddeltagshuse oven på, som eksempelvis kan benyttes til teknik, væksthuse, fælles ophold/orangeri, trappekerne m.v. Ved flade tage varierer bygningshøjder og/eller etageantal inden for den enkelte karré for at skabe diversitet.

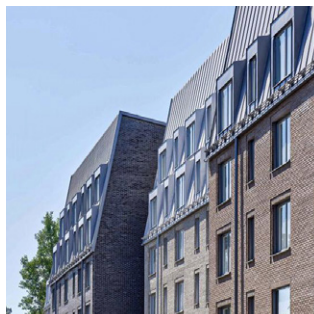
Fælles for alle tagformerne er, at toppen af bebyggelsen udføres i et andet materiale end midten af bebyggelsen, således at facaden fremstår med en tydelig tredeling.



Eksempel på tilbagetrukket penthouse i andet materiale end resterende facade. Tilbagetrækningen giver plads til terrasser.



Eksempel på tagmotiv uden tilbagetrækning, men hvor der laves et skift i materiale fra resterende facade.



Eksempel på tagmotiv skråtstillet med mandart lignende karakter. Her udført over 2 etager.



Eksempel på fladt tagmotiv med tagterrasser med drivhuse til stedets beboere.



Eksempel på differentieret tag-etage.



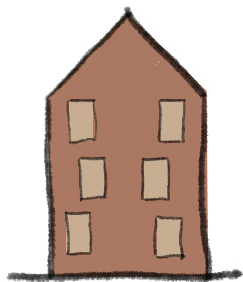
Eksempel på differentieret tag-etage.



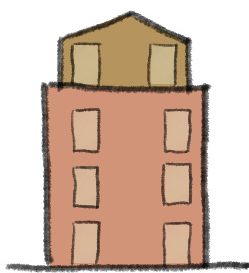
Eksempel på differentieret tag-etage.



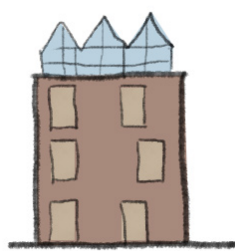
Eksempel på flade tage med orangerier.



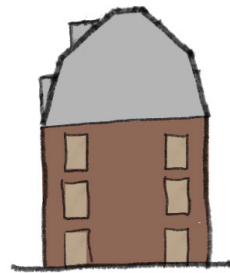
Saddeltag



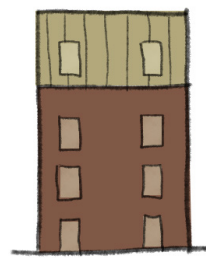
Tilbagetrukket penthouse



Drivhus på tag



Mansardtag



Fyrtårnsmotiv

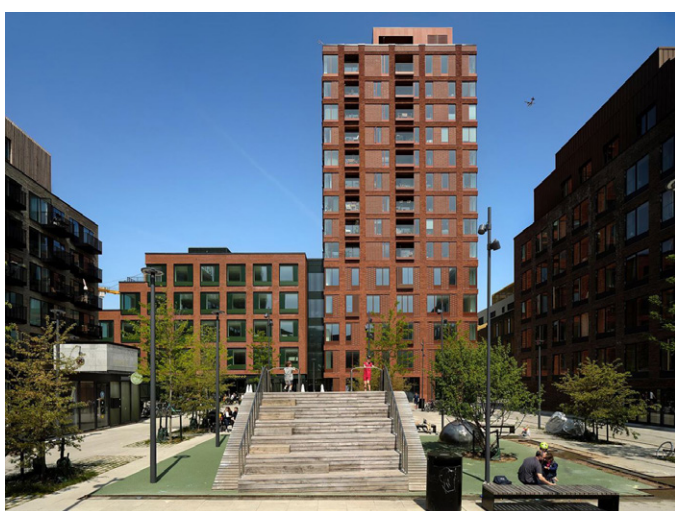
KONCEPT FOR TÅRN

SÆRLIGT FOR TÅRNET

Tårnet detaljeres på samme måde som den egentlige karre med base, midte og top. Differentieringen mellem midte og top sker dog fra omkring 8-10 etage og opefter. Toppen gives endvidere en anden bearbejdning end karréen, idet tårnet ikke vil fremstå med egentlige tagflader.



Eksempel på boligårn med materiale differentering og særlig bearbejdning af toppen.



Eksempel på boligårn i tegl.

KONCEPT FOR ALTANER



Fransk altan



Påmonterede altaner



Delvist indeliggende altaner



Indeliggende altaner

Eksempler på altanprincipper for etagebebyggelser.

KONCEPT FOR ALTANER

Alle boliger skal have adgang til private opholdsarealer såsom gårdrum, terrasse, altan og/eller tagterrasse. Bebyggelsen opføres primært som etageboligbebyggelse, og langt den overvejende del af boligerne vil alene have adgang til altan som privat opholdsareal. Altanerne vil dermed være et væsentligt karakterskabende element ift. bebyggelsens samlede arkitektoniske udtryk.

For at skabe variation og kvalitet både i de enkelte boliger og i den samlede oplevelse af bebyggelsen, benyttes tre altanprincipper: Indeliggende, delvist indeliggende og påmonterede altaner som primære opholdsaltaner. De vil primært blive placeret og designet på bebyggelsernes syd- og vestfacader for at sikre optimale forhold for sollys, dagslys, aktiviteter og

privatliv. I visse tilfælde kan altaner dog placeres mod nord og øst såfremt det er fordelagtigt for lejligheder placeret i hjørner af karrébebyggelser. Foruden de tre altanprincipper kan bebyggelsen suppleres med franske eller spanske altaner, som hovedsageligt vil blive brugt mod nord og øst.

De forskellige altanprincipper vil have stor indflydelse på udseendet af facaden, hvilket skaber et nuanceret, dynamisk og inspirerende udtryk. Dette bliver yderligere understreget af de markante forskelle i lys og skyggeeffekter, som hvert altanprincip medfører. Disse tiltag vil bidrage til at berige boligernes variation og æstetiske udtryk.



Eksempel på delvist indeliggende altan. Altanerne ligger placeret i en fordybet niche over hinanden, hvor siderne er lukkede. Reference fra Fælledkanten, Ørestad syd.



Eksempel på påmonterede altaner. Reference fra Æbeløen, Aarhus.



Eksempel på indeliggende altan. Altanerne ligger placeret i en fordybet niche over hinanden, hvor siderne er lukkede.

ARKITEKTUR

KONCEPT FOR HJØRNER

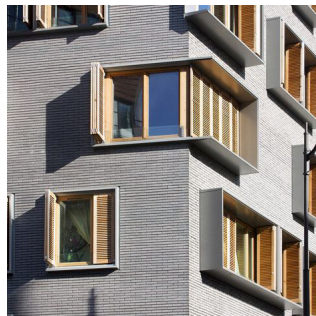
For at skabe sammenhæng i bebyggelserne skal materialer og arkitektonisk udtryk gå med om hjørnet.



Eksempel på markering af hjørne ved brug af særligt altanmotiv, der går om hjørnet samt varierer.



Eksempel på bebyggelse, hvor hjørnet markeres med en ekstra etage samt hjørnealtan.



Eksempel på detaljering af hjørne ved brug af vinduesmotiv, der markerer tydeligt overgangen i hjørnet.



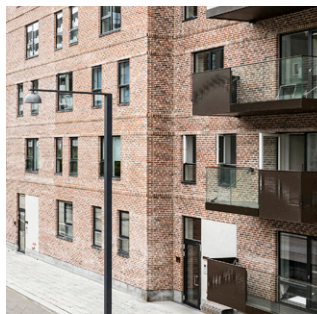
Eksempel på markering af hjørne ved at lave tilbagetrækninger med altanmotiv.

KONCEPT FOR FORSKYDNINGER

Bebyggelserne skal på lange facadestrek forskyde sig i forhold til hinanden, så at der opstår vertikale forskydninger af facaden og et varieret gadebillede



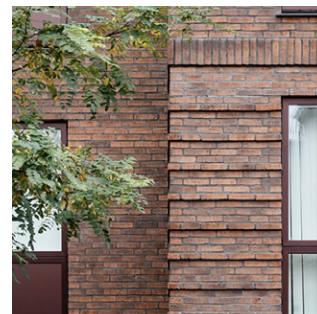
Eksempel på vertikal forskydning af facaden med integreret kantzone



Eksempel på vertikal forskydning af facaden.



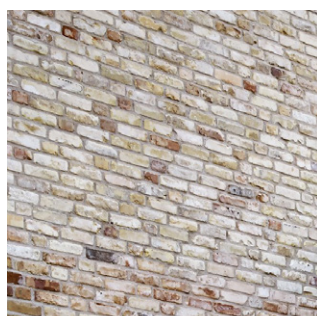
Eksempel på vertikal forskydning af facaden.



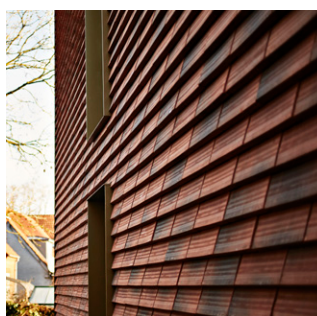
Eksempel på vertikal forskydning af facaden i overgang fra base til midte.

EKSEMPLER PÅ MATERIALITET I FACADEARKITEKTUR

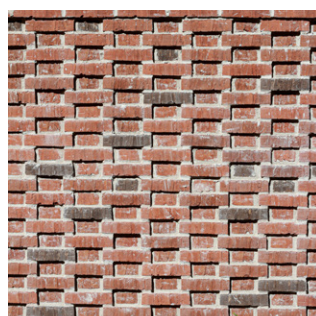
Bygningsoverflader skal fremstå i naturlige og/eller genanvendelige materialer med lang holdbarhed og god patineringsvevne.



Eksempel på boligfacade udført i mursten.



Eksempel boligfacader udført i beklædningsstegl.



Eksempel på murværk udført på en base af byggeri med reliefmønster.



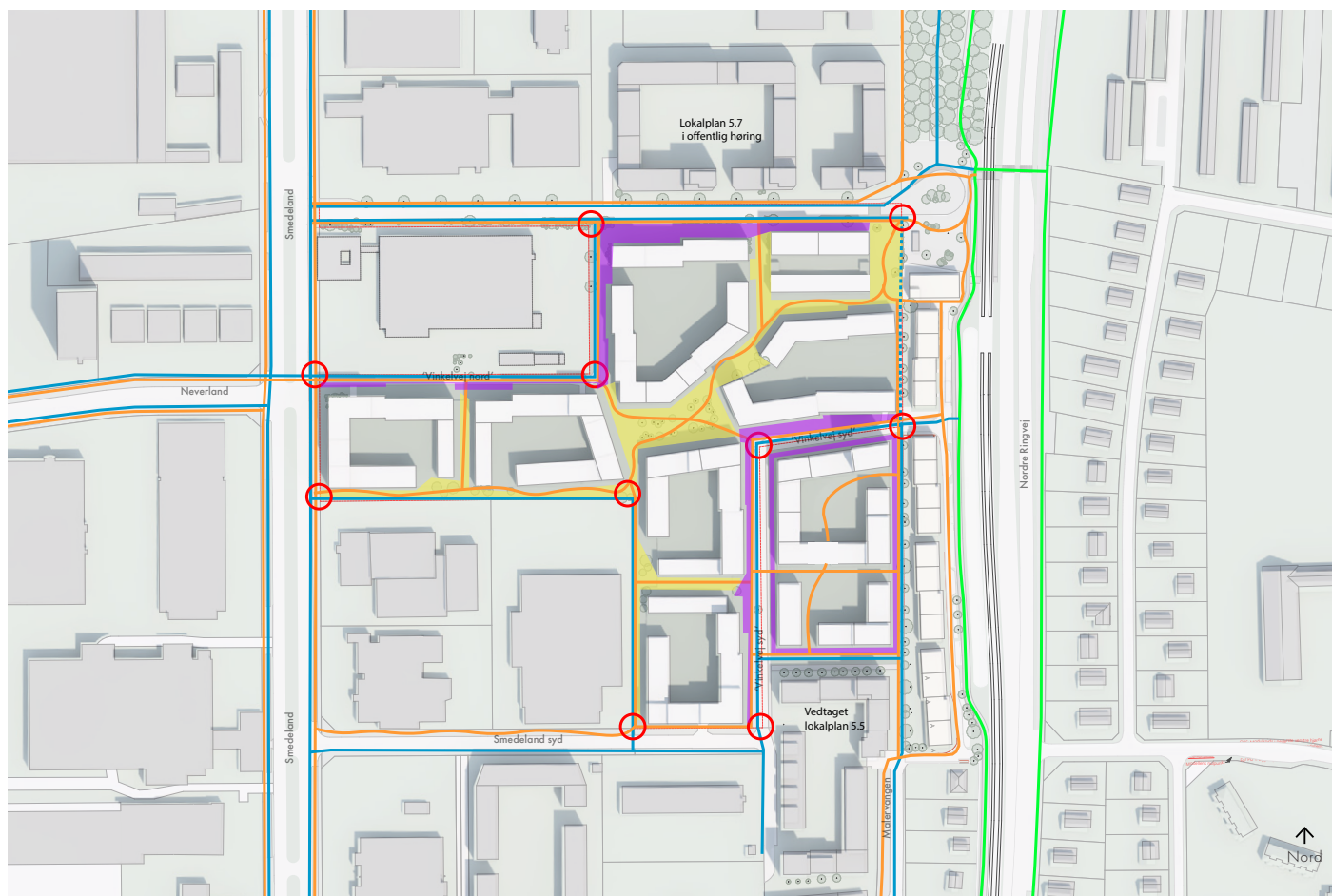
Eksempel på alternativt facademateriale i lys nuance med dybde og variation.

Bygningshjørner kan markeres særligt ved brug af forskellige virkemidler. Eksempelvis altanmotiv, vinduesmotiv, karnapmotiv, tilbagetrækning eller andet.

opstår. Forskydningerne kan fx aftegnes som forskydninger i muren, med indeliggende altaner og andre steder fremspringende med karnapper.

Mulighed for forsøgsbyggeri, der er med til at demonstrere og afprøve nye idéer og innovative løsninger inden for fx materialer, genanvendelse, beplantning, klimaløsninger m.m.

STIFORBINDELSER OG VEJE



Stiforbindelser 1:4000

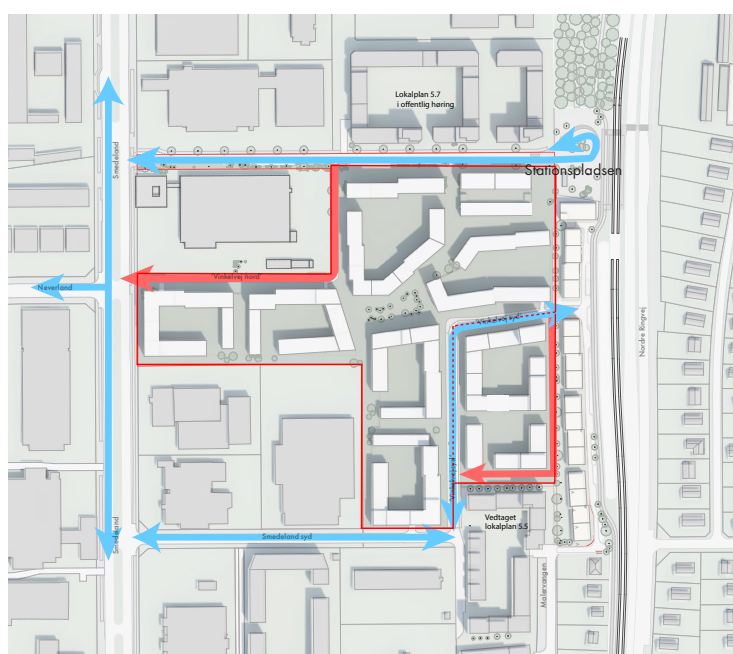
- Boliggade med biltrafik
- Boliggade til gående
- Koblingspunkt til stinetværk
- Gangsti
- Cykelsti
- Supercykelsti

STIFORBINDELSER

Gennem hele lokalplanområdet er der udlagt et forgrenet stisystem, som dels forbinder bebyggelserne internt, og som også kobler sig på nogle af de stier, som allerede er i området såsom cykelstien, der løber langs med letbanen og Nordre Ringvej. Forbindelserne har til formål at sikre god tilgængelighed for både gående og cyklister internt i området, og i forbindelse med Albertslund og resten af Hersted.

Stiforbindelserne mødes og kobler sig sammen i områdets ydre hjørner, så der skabes koblingspunkter, hvor bløde trafikanter krydser hinanden, og hvor der er udsyn langs flere stiforbindelser på ét sted. Det betyder, at der er flere øjne på stierne fra andre bløde trafikanter, og veje, der hvor stier og veje løber parallelt. Stisystemet bidrager dermed til, at mængden af mennesketomme hjørner eller nicher inden for området minimeres.

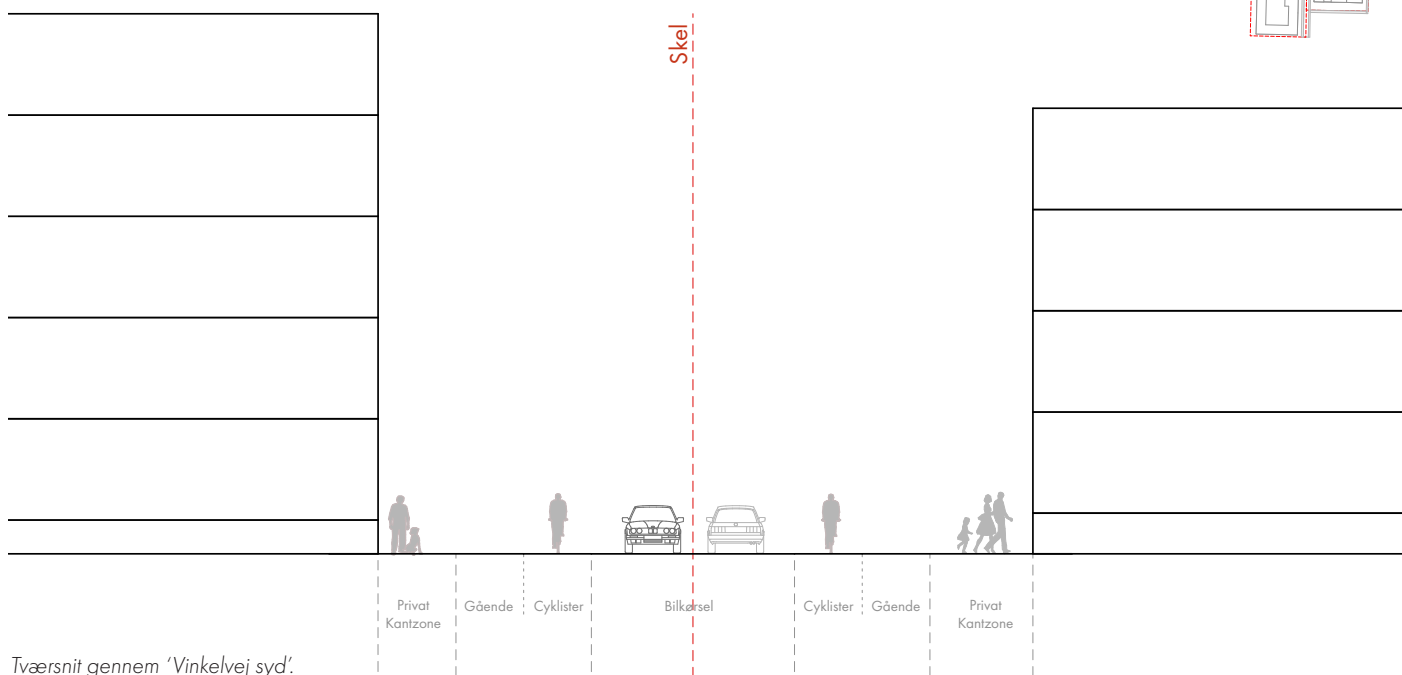
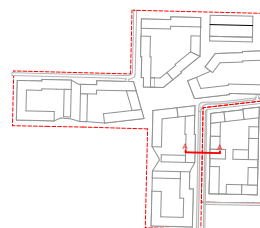
Alle stier ligger langs boligbebyggelse. Det betyder, at særligt i de mørke timer er der øjne på stierne inde fra boligerne. Der skal endvidere arbejdes med tryghedsskabende belysning langs områdets forbindelser og øvrige byrum. Dette giver samlet set en større oplevet tryghed.



Vejadgange og forbindelse til Stationsforpladsen

- Ensrettet
- Dobbeltspor

PRINCIP FOR 'VINKELVEJ SYD'



'VINKELVEJ SYD'

'Vinkelvej syd' er en blind lokalvej, der vejbetjener en del af Smedeland 22, Smedeland 8B samt byggeriet på Nordre Ringvej 129 i Glostrup Kommune. Biltrafikken vil omfatte personbiler primært til og fra parkeringskældre samt varelevering og renovation.

Biltrafikken er moderat. Den vil i sydenden være i størrelsesordenen 1.500 biler pr hverdagsdøgn faldende til ca. 400 biler i døgnet på grænsen til Glostrup Kommune. I spidstimen, som er morgen og eftermiddag, svarer det til en trafikmængde på henholdsvis ca. 150 og 40 biler/time.

Den begrænsede biltrafik giver mulighed for, at biltrafikken på delstrækninger kan afvikles dobbeltrettet i et spor. Der er herudover

et ønske om, at vejen kan indrettes med langsgående korttidsparkering til beboere og gæster. Vejen skal desuden udformes under hensyntagen til brandredning og renovation.

Cyklister og gående vil primært være vejens beboere samt til og fra nærområdet. Antallet vil derfor være begrænset. Der forventes heller ikke et større behov for leg/ophold på eller langs vejen, som ligger i skygge store dele af døgnet og på grund af de tilstødende gårdrum og byrum med opholdsarealer.

Der er mulighed for, at vejen indrettes klassisk med kørebane, fortov og eventuelt med cykelstier eller med en mere ensartet belægning, som lægger op til en mere fri færden for særligt bløde trafikanter. Det afklares i lokalplanprocessen.

EKSEMPLER PÅ BEARBEJDNING OG VEJPROFILER FOR 'VINKELVEJ SYD'



Eksempel på vejprofil med vej, cykelsti, fortov og kantzone.

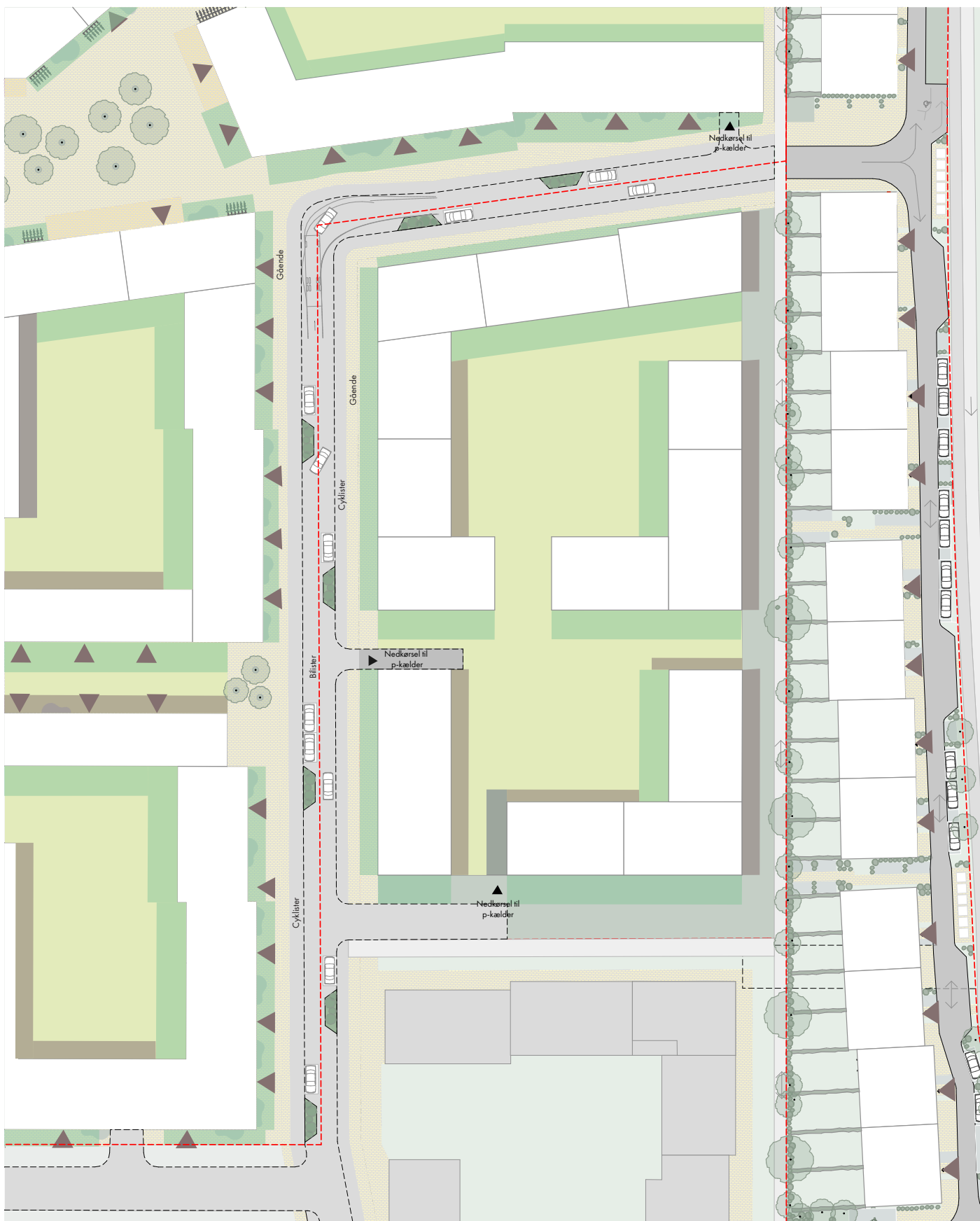


Eksempel på vejprofil med vej, zone med plads til parkering, cykelsti, fortov og kantzone.



Eksempel på vejprofil med vej, zone med plads til parkering, cykelsti og fortov.

PRINCIP FOR 'VINKELVEJ SYD'



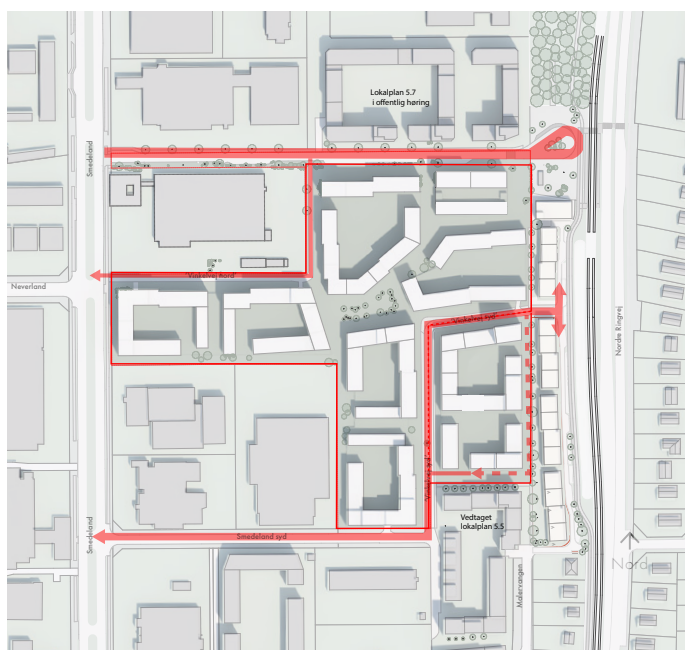
Planudsnit skitse som viser forslag til indretning af 'Vinkelvej syd' 1:800.

RENOVATION & STØJ

RENOVATION

Området forsynes med nedgravede affaldsøer, der placeres med nem tilgængelighed fra opgange langs primære gangforbindelser og veje. Plads til at renovationsbiler kan køre rundt og vende, hvor det måtte være nødvendigt.

Vi forventer, at der bliver placeret ca. 5 nedgravede affaldsøer på Smedeland 22 og ca. 4 stk på Smedeland 8b, så vi sikrer gode adgangsforhold for alle beboere. Endvidere placeres der særskilt affaldsløsning til dagligvarebutik med mindst mulig gene for områdets beboere.



Køreveje og vendepladser til brug for renovationskøretøjer.



Eksempel på nedgravede affaldsøer.

STØJ

I forbindelse med omdannelsen af Smedeland 8B og 22 til et blandet byområde vil der blive udarbejdet støjredegørelser, som belyser, hvordan lokalplanområdet påvirkes af støj fra henholdsvis trafik, letbane og virksomheder. Støj skal håndteres, så Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier overholdes. Støjredegørelserne vil blive udarbejdet i forbindelse med udarbejdelse af lokalplanen.

SÆRLIGT FOR BYOMDANNELSESOMRÅDER

I byomdannelsesområder kan lokalplaner for arealer, der er belastet med erhvervsstøj, udlægges til støjfølsom anvendelse, når det kan sikres, at støjbelastningen ophører i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år efter, at den endeligt vedtagne lokalplan er offentliggjort. Hermed er der mulighed for at sætte gang i en gradvis omdannelse af området til boliger og andre byformål, der i en begrænset periode udsættes for en lidt højere støjbelastning fra erhverv, end de sædvanlige vejledende støjgrænser tillader.

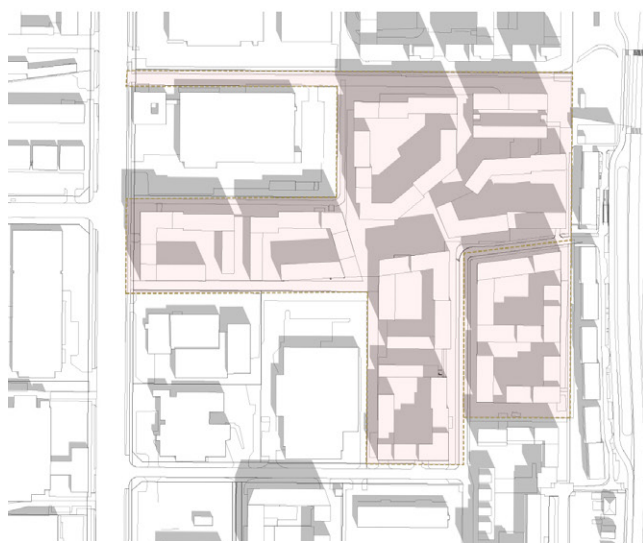
SOLDIAGRAMMER



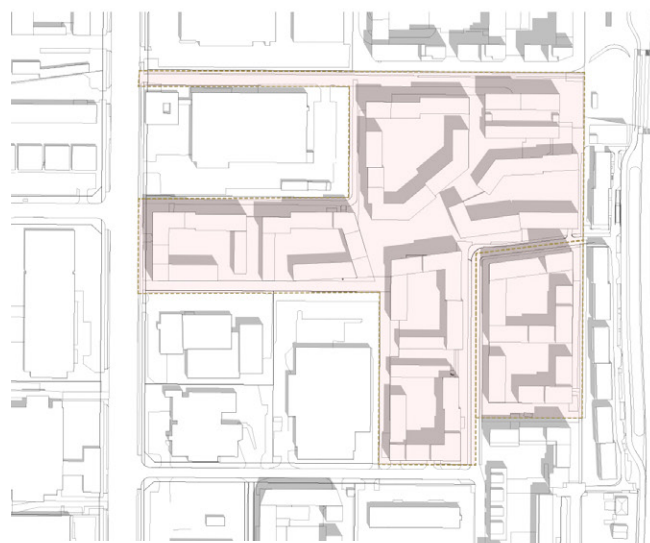
21. mars kl. 08:00



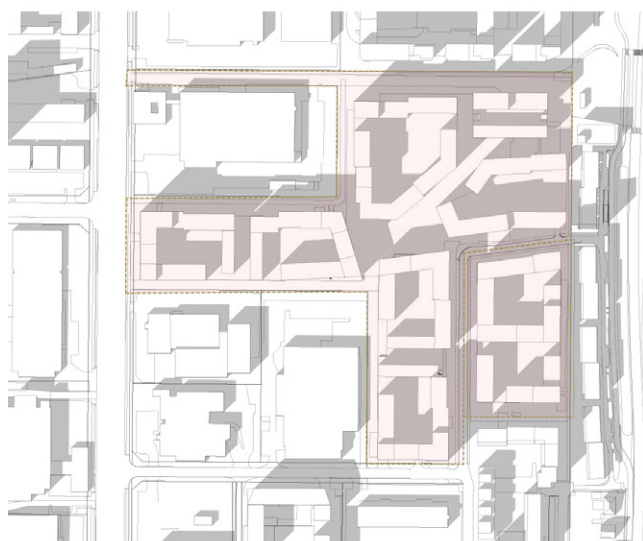
21. juni kl. 08:00



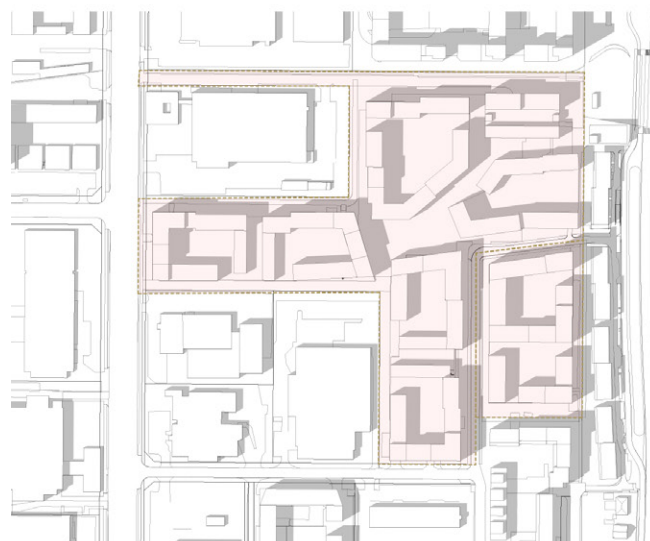
21. mars kl. 12:00



21. juni kl. 12:00



21. mars kl. 16:00



21. juni kl. 16:00

BYGHERRE & RÅDGIVERTEAM

SMEDELAND 22

BYGHERRE

AKF Holding A/S
Bispevej 2
2400 København NV
www.akf.as

ARKITEKT

Danielsen Architecture
Wildersgade 7
1407 København K
www.danielsenarch.com

BYPLANLÆGGER

Grandville
Store Torv 14, 1.
8000 Aarhus C
www.grandville.dk

BYPLANLÆGGER

Professor Jan Gehl
Damstien
2720 Vanløse

LANDSKAB

Danielsen Urban Landscape
Wildersgade 7
1407 København K
www.danielsenarch.com

TRAFIKPLANLÆGGER

Via Trafik, En del af Sweco
Søvej 13B
3460 Birkerød
www.viatrafik.dk

VINDSPECIALIST

Vind-Vind
Langelandsvej 43
2000 Frederiksberg
www.vind-vind.dk

BRANDSPECIALIST

360 Brandrådgivning
Lombjergevej 1,
5750 Ringe
www.360brand.dk

SMEDELAND 8B

BYGHERRE

Escot Fast Ejendom
Østre Alle 102
9000 Aalborg
www.escot.dk

ARKITEKT

COA Arkitekter
Vesterbro 21e, 2. sal
9000 Aalborg
www.coa-arkitekter.dk