



# Principper for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1





Albertslund Kommune

**urban**  
creators



Knud Aarup Kappel, Arkitekt MAA

# Indhold

Hersted - en bydel i balance	5
Visionen for den nye bydel	6
Læsevejledning	7
1. Funktioner og anvendelse	8
2. Bebyggelser og arkitektur	14
3. Kantzoner	24
4. Byrum, gårdrum og natur	32
5. Infrastruktur, forbindelser og mobilitet	40
6. Parkering og deleservicer	48



# Hersted Industripark

## Fase 1, etape 1



I nærværende materiale arbejdes der med udviklingen af fase 1, etape 1, der omhandler området fra Ringbykvarteret i nord til Kirkevænget i syd, og fra stationsforpladsen i øst til DOLL-byen i vest.

# Hersted - en bydel i balance

Albertslund er en moderne mangfoldig by med fællesskaber og fokus på bæredygtighed. Visionen er at videreudvikle en by i balance. En by der er bæredygtig – både socialt, økonomisk og miljømæssigt.

FN's verdensmål er afsæt for at videreudvikle et Albertslund i balance, der kan give plads til endnu flere borgere. Derfor er verdensmålene en integreret del af vores vision om den bæredygtige by for børnene, det grønne og fællesskaber. Det er med disse værdier og ambitioner, at Hersted Industripark skal udvikles til en ny og spændende bydel som en del af Albertslund.

I Hersted planlægges der for en ny bydel ved den kommende letbanestation. Her skaber vi rammerne til at kunne byde velkommen til de mange nye borgere og virksomheder, der flytter til Albertslund i de kommende år.

I 2045 skal Hersted Industripark fremstå som en ny bydel i Albertslund, som imødekommer fremtidens krav om tilgængelighed, byudvikling, befolkningstilvækst, klima- og miljøbevidsthed. Der planlægges for 11 forskellige kvarterer med blandet bolig og erhverv, letbanestation, brede cykelstier, rekreative områder med nærhed til skoven, inviterende byrum, en ny bygade og rekreativ boulevard samt mange forskellige og attraktive boligtyper.

## Værdierne

Hersted er en del af det nye Albertslund og er en værdibaseret bydel, der med rod i FN's verdensmål og Albertslunds værdier skal være en:

- Aktiv by med rig natur
- Mangfoldig by med høj livskvalitet
- Klimaby med bæredygtig innovation

I kommuneplanstrategien *Mere Albertslund – Verdensmål for en by i balance, Masterplan 2045 Hersted* og kommuneplanen udfoldes visionerne og målsætningerne for den byudvikling, der skal lokalplanlægges for i de kommende år. De høje ambitioner stiller krav til kvaliteten af både de konkrete byggeprojekter og de processer, der går forud for de enkelte projekter.

## Masterplan for Hersted 2045

I maj 2020 godkendte Albertslunds kommunalbestyrelse masterplanen for Hersted Industripark. Masterplanen formidler visionen for omdannelsen af industriområdet samt de overordnede faser i det store udviklingsprojekt.

Masterplanen indeholder bl.a. principper for en sammenhængende bydel med fokus på de bløde trafikanter og grønne rekreative boulevarder. Grønne byrum og landskabelige strukturer skabes ved omdannelse af eksisterende veje og giver plads til både natur, leg og ophold.

Området tættest ved letbanestationen planlægges som et tættere bebygget bymiljø, som man kender det fra den mere klassiske by med varierende bygningshøjder og gaderum, der er markeret af bebyggelserne. Mod skoven planlægges for en moderne tæt-lav skovby.

Helhedsorienteret planlægning og et tæt og tillidsfuldt samarbejde mellem Albertslund Kommune og de

udviklere og grundejere, der vil være med til at sætte deres præg på fremtidens Albertslund, er forudsætningen for et godt resultat.

Som led i udarbejdelsen af masterplanen, er der gennemført en lang række samtaler, workshops og møder med nuværende ejere og lejere, developere, planlæggere, rådgivere og politikere, der alle har bidraget med ideer, kritik og kvalificering af koncept, tal og tanker.



## En ny forståelse af bæredygtighed

*Mere Albertslund er Albertslund Kommunes Agenda 21 strategi og planstrategi. I Albertslund har Agenda 21-strategierne i mange år samlet vores miljøindsatser – fra økologi og genanvendelse til grøn skole, naturplaner og energiforsyning. Miljøet er stadig i højsædet i Albertslund. Ved at benytte FN's verdensmål som ramme for planstrategien, sættes retningen for byens udvikling, der strækker sig længere end den grønne dagsorden. Den nye dagsorden anerkender, at en bæredygtig udvikling består af tre dimensioner: den sociale, den økonomiske og den miljømæssige. De rummer hver væsentlige og ligestillede værdier, der skal løftes i byudviklingen. Den bæredygtige udvikling skal ifølge FN understøttes af demokrati og samarbejde for at skabe holdbare resultater.*

# Visionen for den nye bydel

**Principper for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1 vedrører de forhold, der er væsentlige for, at byudviklingen lever op til målsætningen om at skabe en attraktiv og mangfoldig by med rig natur, plads til leg og udfoldelse og en høj livskvalitet i hverdagen.**

Principperne tager udgangspunkt i *Masterplan 2045 Hersted* og kategoriseres efter følgende tematiske nedslag: 1. Funktioner og anvendelse, 2. Bebyggelser og arkitektur, 3. Kantzoner, 4. Byrum, gårdrum og natur, 5. Infrastruktur, forbindelser og mobilitet samt 6. Parkering og deleservicer.

Visionen om en mangfoldig bydel for alle skal understøttes af de kommende bebyggelser, der skal tilbyde variation og muligheder - både funktionelt, oplevelsesmæssigt og arkitektonisk. Hvert enkelt projekt skal støtte op om masterplanens principper og de nye bebyggelser skal imødekomme kommunens overordnede vision om den bæredygtige by for børnene, det grønne og fællesskaber.

## **En moderne karréby**

De nye bebyggelser i Hersted planlægges som karré- og randbebyggelser mod veje og pladser. Derved skabes en byrumsstruktur med tydelige kanter, som indrammer bylivet og gør det nemt at afkode byen som bruger. Hver enkelt bebyggelse skal bidrage med en ambitiøs og urban arkitektur, der samtidig understøtter bydelens mellemrum med plads til oplevelser, natur, bevægelse og fællesskaber.

## **Fællesskab, byliv og tryghed**

Hersted skal opleves som en sammenhængende bydel, hvor bymæssige aktiviteter koncentrerer sig, hvor mennesker naturligt opholder sig. Udadvendte funktioner som f.eks. indkøb, diverse services og fællesfunktioner skal placeres, så de bidrager til fællesskaber og spontane møder mellem områdets beboere og brugere.

Bebyggelserne og de udadvendte funktioner skal koordineres og understøtte hinanden. Når der udvikles nye projekter, skal det overvejes, hvordan det nye kan komplementere eksisterende værdifulde funktioner, miljøer og fællesskaber - eller understøtte en igangværende udvikling.

## **Bygaden og Smedeland**

Med åbningen af letbanestationen skal der etableres en stationsforplads og en forbindelse - Bygaden - mellem Smedeland og letbanestationen. Bygaden etableres med udadvendte funktioner i underetagerne som f.eks. serviceerhverv, fællesfunktioner og enkelte dagligvarebutikker. I Bygaden er bylivet koblet til dagligdagens gøremål, pendlerfaciliteter og forbindelsen mellem letbanestationen og Smedeland.

Samtidig med etableringen af Bygaden halveres trafikarealet på den nordlige del af Smedeland, hvorved Smedeland genopstår som en rekreativ boulevard med en række forskellige aktivitetsmuligheder som f.eks. mindre pavilloner, haver og lokale pladsmæssigheder med plads til bevægelse, leg og ophold. Smedeland bliver dermed omdannet til en langstrakt park, hvor bebyggelserne og de forbindelser, der vender ud mod Smedeland,

kan skabe en række lokale og varierede oplevelser og rumdannelse i det lange forløb.

## **Byrum, færdsel og lokale mødesteder**

Lokalt skal de nye bebyggelser skabe opholdsmuligheder for beboerne i indre gårdrum og i kantzonerne, som skal etableres omkring de enkelte bebyggelser ud mod de omkringliggende veje eller nabobebyggelser. Fra den klassiske karréby videreføres ligeledes motivet med tilbagetrukne hjørner med mulighed for f.eks. særlige adgangs- og indgangsfunktioner. De tilbagetrukne hjørner giver mulighed for varierede pladsmæssigheder og lokale mødesteder.

De nye bebyggelser skal placeres, så der skabes veldefinerede byrum, gadeforløb og stiforbindelser, der understøtter oplevelsen af, at man er en del af byens netværk og altid kan møde andre både i og udenfor bebyggelserne.

Færdsel mellem bebyggelserne sker via stræder og stier, der kobler sig til de overordnede veje. Anlæg af opholdsarealer i direkte relation til beboernes daglige færdsel f.eks. i forbindelse med boligindgange, ankomstarealer og stiforbindelser skaber tryghed og giver mulighed for uformelle møder og varierende aktiviteter for alle aldersgrupper.

Cyklister, gående og offentlig transport er de primære transportformer i Hersted. Bilparkeringspladser nedprioriteres i de offentligt tilgængelige rum og veje. Bilparkering foregår primært i konstruktion integreret i bebyggelserne og sekundært på terræn i grønne anlæg, der er integreret i omgivelserne.

# Læsevejledning

**Principperne for udviklingen af Hersted Industripark afspejler Albertslund Kommunes vision for udviklingen i Hersted. Med afsæt i ambitionen om den bæredygtig by i balance er formålet med principperne at fastsætte, beskrive og illustrere målsætningerne for de fremtidige bebyggelser, byrum og fysiske strukturer i Hersted.**

Principperne sætter niveauet for de kommende byggeriers kvalitet og er udgangspunktet for dialogen mellem kommunen, grundejere og udviklere om de konkrete projekter. Samtidig ønsker Albertslund Kommune med principperne at definere optimale rammer for byens rum og liv med fokus på tryghed, trivsel, tilgængelighed, natur, leg og læring.

Principperne er beskrevet ud fra en række tematiske nedslag, der hver især gennemgås systematisk og beskrives ud fra overskrifterne:

- **Mål**

Her beskrives Albertslund Kommunes overordnede målsætninger og de primære fokusområder indenfor de respektive temaer.

- **Plandiagram**

Plandiagrammet er en skematisk tegning, der skitserer de forskellige temaer og de respektive planprincipper i en mulig overordnet organisering af bydelen. Plandiagrammet skal derfor ikke aflæses som den nøjagtige udformning eller strukturering af bebyggelsen og bygningerne.

- **Den generiske karré**

Den generiske karré er et tænkt eksempel på udform-

ningen af en karré, der imødekommer de beskrevne planprincipper. Det er således ikke en karré, der rent faktisk eksisterer i Hersted eller et dogme for den nøjagtige udformning af bebyggelsen. Dette er gældende for alle syv temaer.

- **Planprincipper**

Planprincipperne er Albertslund Kommunes redskab til at styrke den konstruktive dialog med grundejere og udviklere om de kommende byggeprojekter. Nogle af principperne åbner op for drøftelse af muligheder i relation til det enkelte projekt - mens andre principper repræsenterer konkrete bindinger, der skal indarbejdes i projekterne og reguleres i de fremtidige lokalplaner.



Tårnbyggeri på hjørnet af en karré. Fyrtårnet, Lundgaard og Tranberg Arkitekter

# 1 Funktioner og anvendelse

Funktioner og anvendelse omfatter principper for sammensætning og placering af byfunktioner, herunder boliger, erhverv og detailhandel samt regulering af boligsammensætning og boligstørrelser.

## Mål

Funktioner og anvendelse skal understøtte:

- En tryk og levende bydel, hvor borgerne har en hverdag med høj livskvalitet.
- En bydel med blandet bolig og erhverv.
- Et rigt og varieret byliv på gaderne, stierne og i byrummene mellem husene.
- En bydel for alle med plads til mangfoldighed og fællesskaber.

Den funktionsblandede by skal have udadvendte funktioner i de primære byrum. Bygaden ønskes aktiv og levende med mulighed for småerhverv, service og boliger, der er medskabere af gadenes byliv.



*Fælleslokale integreret med boliger og andre funktioner.  
FL Schmidt/C.F. Møller*

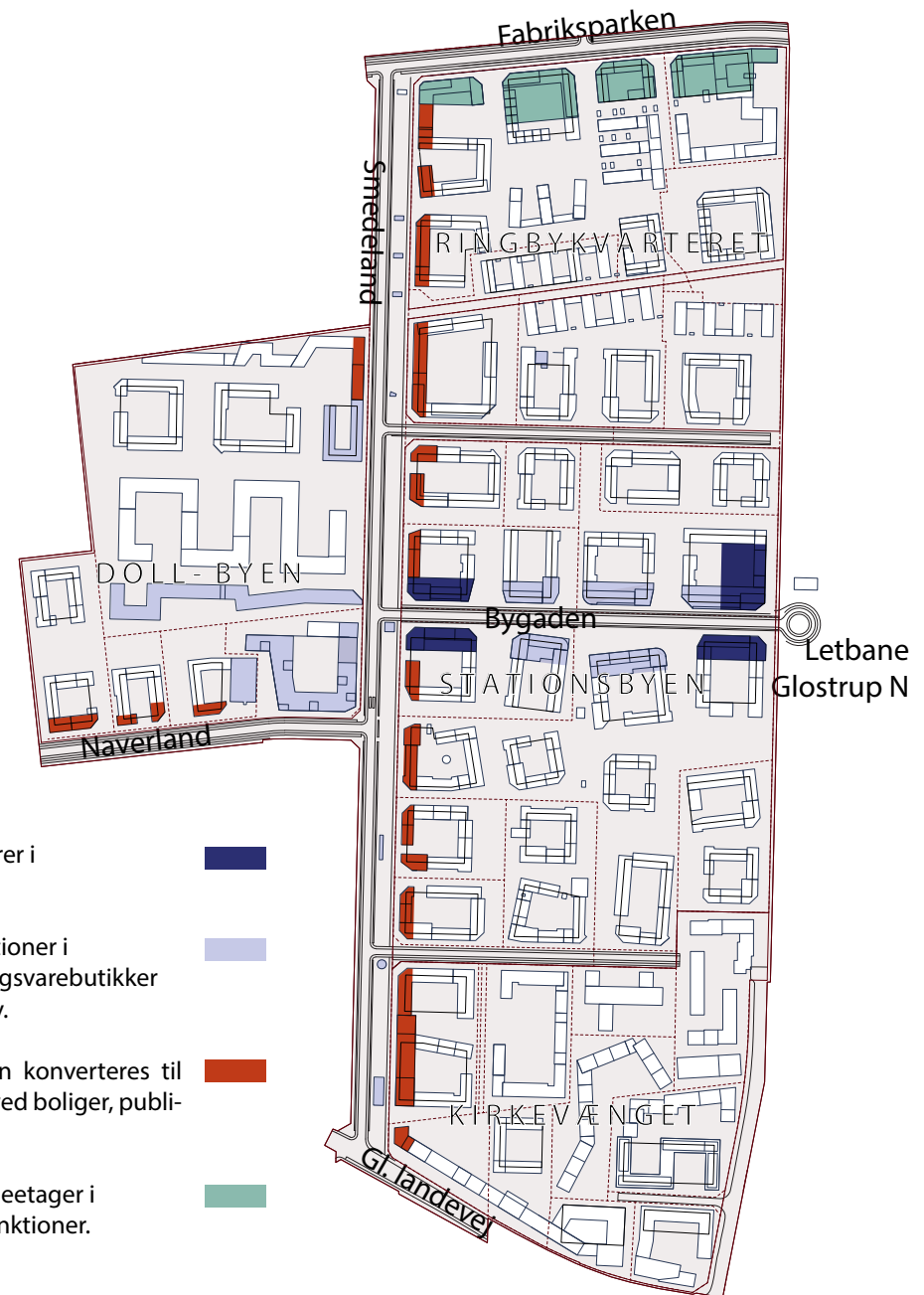




## Plandiagram

Plandiagrammet illustrerer i princippet den overordnede programmering af bydelen med fokus på varierede bymæssigheder.

De forskellige programmer (boliger, erhverv, rekreation, detailhandel, m.fl.) skal være med til skabe en varieret og funktionsblandet by. Udadvendte funktioner og attraktive stueetager placeres, hvor de bedst bidrager til at skabe byrum med liv og aktivitet.



Mulighed for detailhandel i form af dagligvarer i stueetager



Mulighed for boliger samt udadvendte funktioner i stueetager, herunder fællesfunktioner, udvalgswarebutikker samt publikumsorienteret service og erhverv.



Mulighed for boliger i stueetager, som kan konverteres til erhverv, samt udadvendte fællesfunktioner ved boliger, publikumsorienteret service og erhverv.



Mulighed for pladskrævende funktioner i stueetager i kombination med boliger og udadvendte funktioner.



## Planprincipper

*Bundne principper for funktioner og anvendelse, der reguleres endeligt i forbindelse med lokalplanlægningen.*

### a. Udadvendte funktioner

- Udadvendte byfunktioner, herunder udvalgs-varebutikker, publikumsorienteret service og erhverv, skal primært placeres i Bygaden og sekundært langs den rekreative boulevard Smedeland for at understøtte en tydelig centerstruktur og skabe et levende hovedstrøg i Bygaden.
- Bebyggelsernes udadvendte funktioner og fællesfunktioner, herunder beboerhuse/fælleslokaler, skal orientere sig mod vejene.
- For at sikre et levende byliv i bydelens gader og byrum skal udadvendte fællesfunktioner, herunder beboerhuse/fælleslokaler, som udgangspunkt fordeles i bydelen og ikke samles i større multifunktionshuse.
- I mindre attraktive stueetager, f.eks. nordvendte facader, kan der placeres flex-kontorpladser og værksteder m.m. for bebyggelsens beboere.
- Anvendelser i stueetage mod vej skal som udgangspunkt prioriteres som følgende:
  1. Detailhandel og publikumsorienteret erhverv, herunder café, restauration og take-away.
  2. Indendørs fællesarealer/fælleslokaler for beboere
  3. Kontor og serviceerhverv
  4. Boliger

- Detailhandel i form af dagligvarer skal placeres som "ankerpunkter" på Bygaden, i princippet som vist på plandiagrammet.

### b. Udformning af stueetage

- Boliger i stueetagen ud mod Bygaden skal være hævede, så der ikke er direkte indsyn (jf. Kapitel 2, planprincip a).
- Boliger i stueetager ud mod den rekreative boulevard Smedeland skal som udgangspunkt kunne konverteres til erhvervslokaler.

### c. Boligsammensætning og fællesarealer

- Projekter skal etableres med blandede boligstørrelser (jf. kommuneplanens retningslinjer).
- Alle projekter skal etablere indendørs fællesarealer svarende til 1% af etagearealet dog min. 150 m<sup>2</sup>, der placeres enten i et selvstændigt fælleshus eller integreret i bebyggelsen.
- Indendørs fællesarealer skal som udgangspunkt placeres mod gade eller offentligt byrum, så de bidrager til bylivet.
- Hvis indendørs fællesarealer af praktiske eller funktionsmæssige årsager ikke kan placeres på en hensigtsmæssig måde mod gade eller byrum, skal de placeres centralt for bebyggelsen.



*Kantzone ved afskåret hjørne. Stefanshus, Nørrebro*

#### Katalog til dialog

*Albertslund Kommune vil gerne invitere bygherrer, grundejere og udviklere til dialog om fællesskaber, social bæredygtighed og den grønne omstilling:*

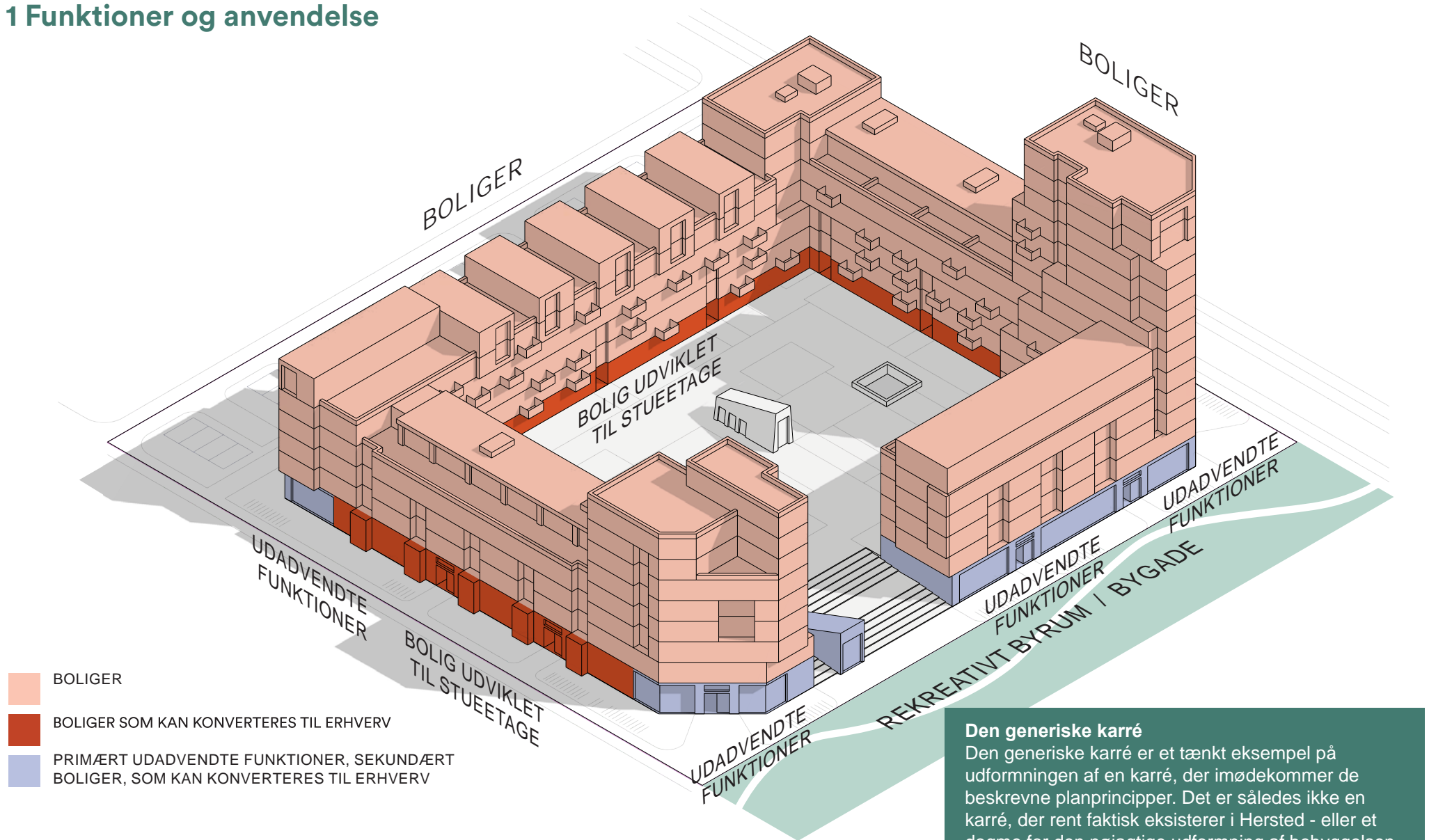
#### Ejerformer:

For at undgå rene udlejningsprojekter og sikre en varieret beboersammensætning foreslås projekter etableret med blandede ejerformer.

#### Demokrati og fællesskaber:

For at understøtte fællesskaber, demokrati og lokalt ejerskab bør beboerne indenfor den enkelte ejendom (uanset ejerform) organiseres i et demokratisk fællesskab som f.eks. bydelsforening eller grundejerforening.

# 1 Funktioner og anvendelse



GENERISK KARRÉ  
BEBYGGELSESPROCENT 200%





*Detailhandel og andre funktioner i arkitektonisk- og synergiskabende sammenhæng med boliger. Østerbrogade/C.F. Møller*



*Private forhaver som buffer mellem byliv som tydelig markering af offentligt og privat. Guldbergsgade, Nørrebro*



*Mindre pladsdannelse med udadvendte funktioner i stueetage, Strandlodsvej*

## 2 Bebyggelser og arkitektur

Bebyggelser og arkitektur omfatter principper for bebyggelsernes placering, højder, tæthed, arkitektoniske udformning og materialer. Herunder også principper for facadeudtryk, facaderytmer og -åbninger samt vertikale og lodrette linjer.

### Mål

Bebyggelser, bygninger, materialevalg og facadeudtryk skal understøtte:

- En tydelig centerstruktur med udgangspunkt i letbanestationen og Bygaden, hvor bydelens funktioner og anvendelser koncentrerer, og den bebyggelsesmæssige tæthed og højde er størst.
- En klassisk bystruktur med nærhed mellem de bløde trafikanter og de udadvendte funktioner i bebyggelserne.
- Sammenhæng mellem de respektive bebyggelser gennem en ensartet tilgang til overordnede linjer i bebyggelsens struktur, så der skabes et sammenhængende og oplevelsesrigt bymiljø med rytme og plads til variation.
- De bedste rammer for byliv i trygge byrum med høj komfort og optimale mikroklimatiske forhold, der indbyder til ophold langs facader og ved bebyggelsernes hjørner.
- Biodiversitet og bynatur ved at integrere beplantning i bebyggelsernes udformning og materialer. Ved at indtænke biodiversitet som parameter allerede i udformningen af bebyggelsen og i valget af materialer, kan der opnås en positiv synergieffekt mellem arkitektur og bynatur.
- Mulighed for forsøgsbyggeri, der er med til at demonstrere og afprøve nye idéer og innovative løsninger indenfor f.eks. materialer, genanvendelse, beplantning, klimaløsninger, mm.
- Der bygges med det mindst mulige klimaaftryk.

*Harmonisk nybyggeri med afskåret hjørne og mulighed for butikker og caféer i stueetagen. Facaden har en tydelig kompositorisk tredeling med base, midte og top.*

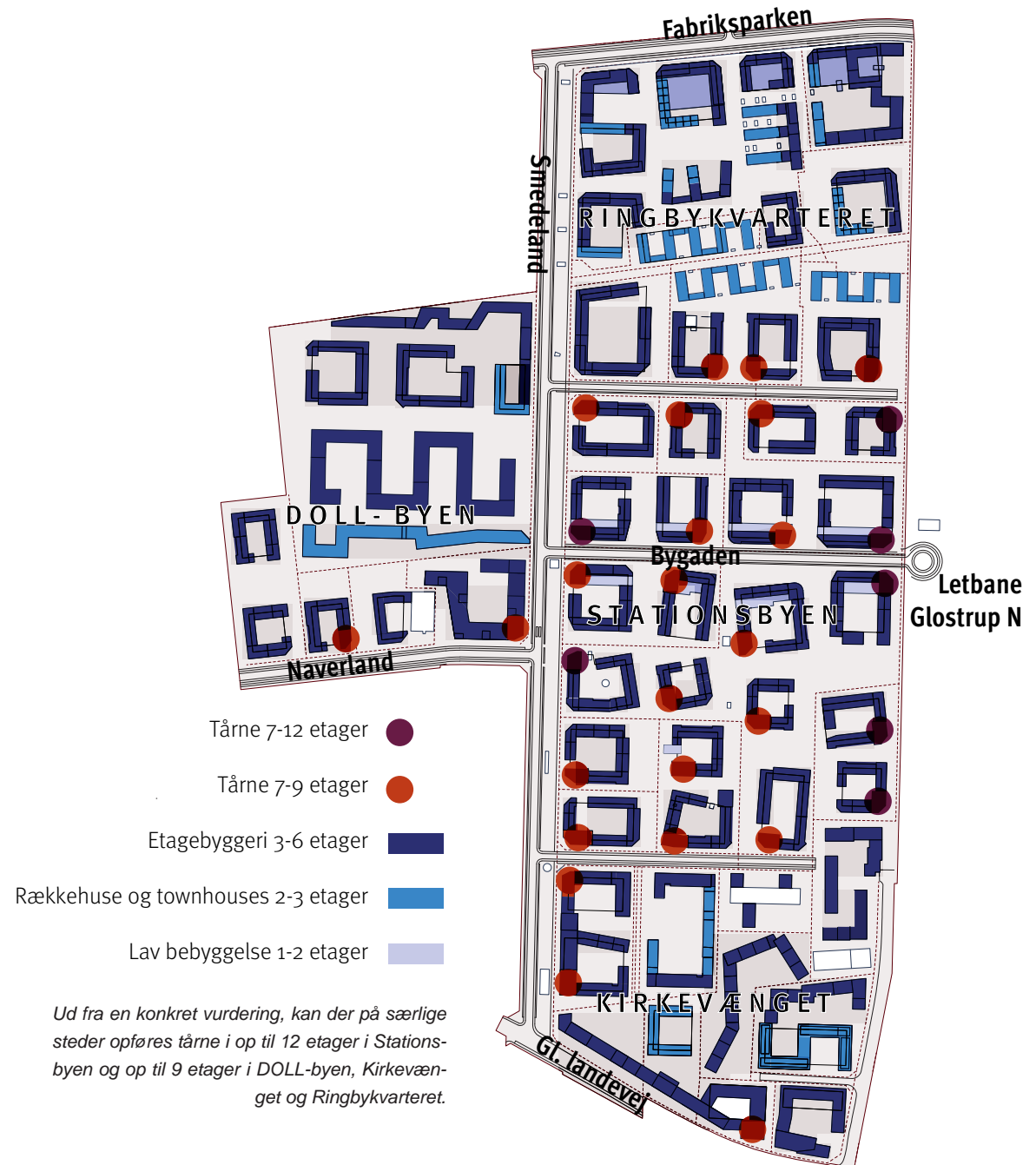


## Plandiagram

Plandiagrammet illustrerer i princippet, hvordan de forskellige bebyggelsestypologier og bygningshøjder kan fordeles i bydelen



Østvendte altaner og grøn kantzone, Ved Amagerbanen.



## Planprincipper

*Bundne principper for bebyggelser og arkitektur, der reguleres endeligt i forbindelse med lokalplanlægningen af de konkrete projekter.*

### a. Bebyggelser generelt

- Bydelen skal opføres med en tydelig centerstruktur med udgangspunkt i letbanestationen og Bygaden (Stationsbyen), hvor der planlægges for bebyggelser med en højere tæthed samt udadvendte byfunktioner og detailhandel.
- Bebyggelser skal placeres som rand- eller karébebyggelse, så der dannes velafgrænsede gadeforløb og byrum.
- Karréer skal etableres med mindst én bred gårdumsåbning for at øge andelen af sollys i gården og skabe kontakt mellem gårdrummet og de omkringliggende bebyggelser og byrum.
- Bebyggelser skal være tilgængelige for alle (jf. DS Håndbog 186) .

### b. Placering af høj bebyggelse

- I det stationsnære kerneområde kan der opføres bebyggelser i maks. 6 etager. Er en bebyggelse højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket etage for at reducere skyggegener på terræn og hos naboer.
- Der kan i DOLL-byen, Kirkevænget og Ringbykvarteret, ud fra en konkret vurdering, punktvist etableres bebyggelser i op til 9 etager til markering af særligt identitetsskabende steder, som f.eks. sigtelinjer, hjørner eller landmarks.

- I selve Stationsbyen kan der, ud fra en konkret vurdering, punktvist etableres bebyggelse i op til 12 etager til markering af særligt identitetsskabende steder, som f.eks. sigtelinjer, hjørner eller landmarks.

### c. Lys- og skyggeforhold (jf. snit s. 21, 37)

- Bebyggelser skal overholde lysafstandsforhold på 1:1,4 til nabobebyggelse.
- Bebyggelser skal overholde lysafstandsforhold på 1:2,8 i gårdrum.
- Punktvist høj bebyggelse skal placeres, så skyggevirksom primært holdes på egen matrikel.

### d. Tilbagetrukket hjørne

- Bygningshjørner beliggende, hvor veje krydses, skal etableres som afskårne hjørner med udadvendte funktioner for at sikre lokale pladsdannelser med mulighed for ophold og aktivitet.
- De tilstødende arealer omkring hjørnerne skal danne byrum med gode oversigtsforhold, som medvirker til at skabe tryk.
- De lokale pladsdannelser skal gives en særlig identitet i form af f.eks. særlig beplantning, arkitektonisk bearbejdning, materialitet og farver eller punktvist med tårnmotiv (jf. planprincip b).

### e. Arkitektur (jf. illustration s. 17-18)

- Den enkelte bebyggelse skal fremstå med en vertikal tredeling med tydelig markering af bebyggelsens stueetage (base), mellemetager og tagetage (top).

- Facader skal underopdeles ved brug af arkitektoniske motiver, der fremhæver hjørner, tilbagetrukne tagetager og opgangsløsninger.
- Bygningsfacader, der overskrider en udstrækning på 50 meter, skal variere i bygningstakten gennem f.eks. variation i facadematerialer, farveskift, relief eller tilbagetrækninger eller fremspring i facaden.
- Den enkelte bebyggelse - bygning såvel som udearealer - skal fremstå som en velkomponeret arkitektonisk helhed, hvor materialer og teksturer forholder sig til både den horisontale underopdeling, den vertikale tredeling og bebyggelsens funktioner i øvrigt.

### f. Grønne facader og tage

- Bebyggelser skal etableres med beplantning som en integreret del af bebyggelsen og dens arkitektur f.eks. som særlig landskabelig bearbejdning af gårdrum, grønne facader og tage, indeliggende begrønnede arealer, o.l.
- Grønne facader og tage skal fremstå som en del af bygningens arkitektoniske udtryk og begrønnes med hjemmehørende plantearter med fokus på at fremme biodiversitet.

#### Katalog til dialog

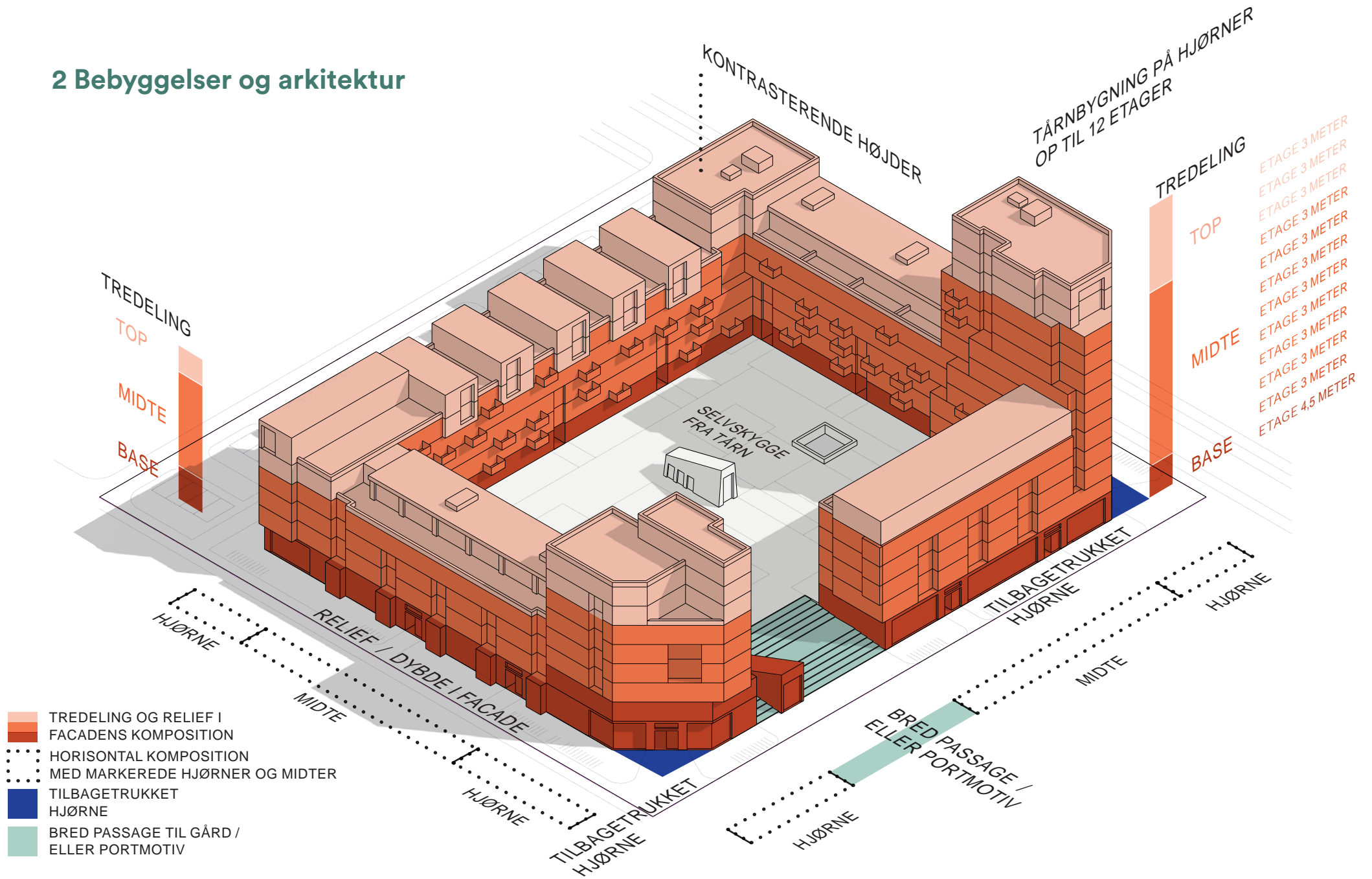
*Albertslund Kommune vil gerne invitere bygherrer, grundejere og udviklere til dialog om fællesskaber, social bæredygtighed og den grønne omstilling:*

#### Solceller

Bidrager positivt til den energimæssige ydeevne og bør indtænkes i bebyggelsens arkitektur.



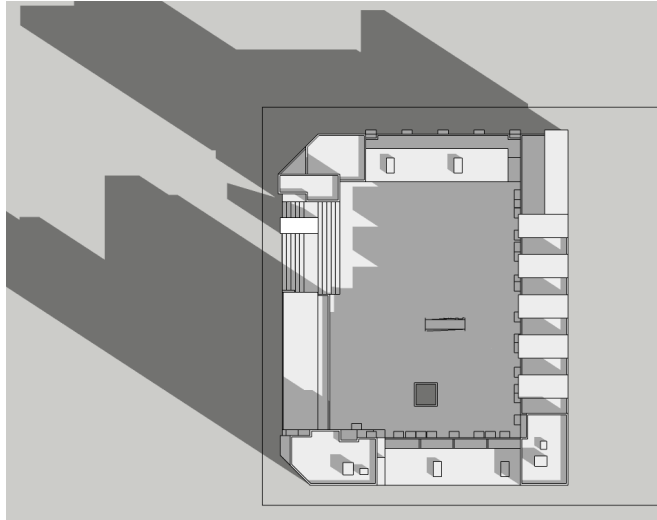
## 2 Bebyggelser og arkitektur



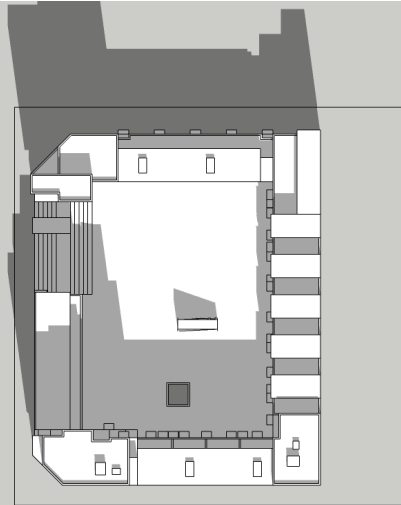
GENERISK KARRÉ  
BEBYGGELSESPROCENT 200%



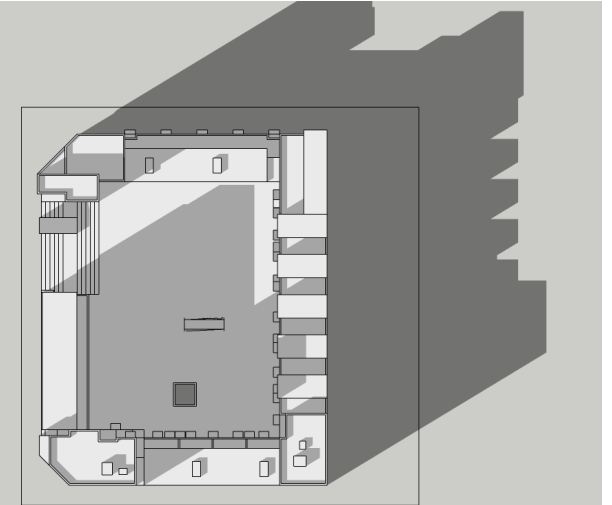
## Skygger - Bebyggelsesprocent 200%



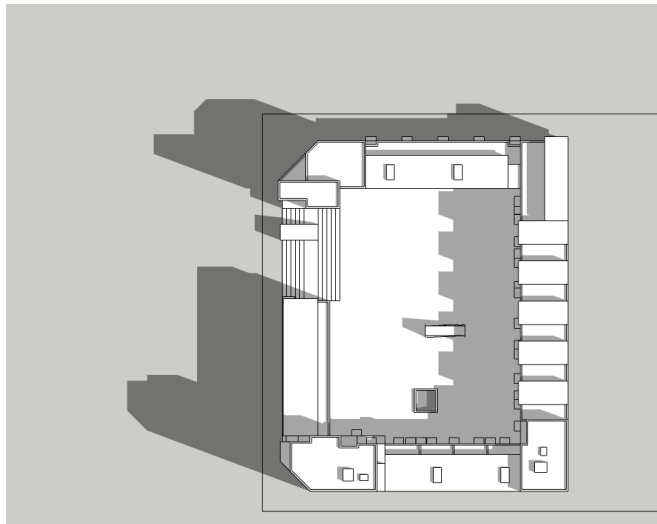
21. MARTS KLOKKEN 09



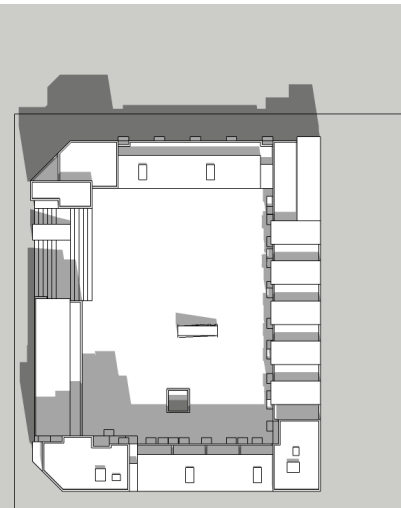
21. MARTS KLOKKEN 12



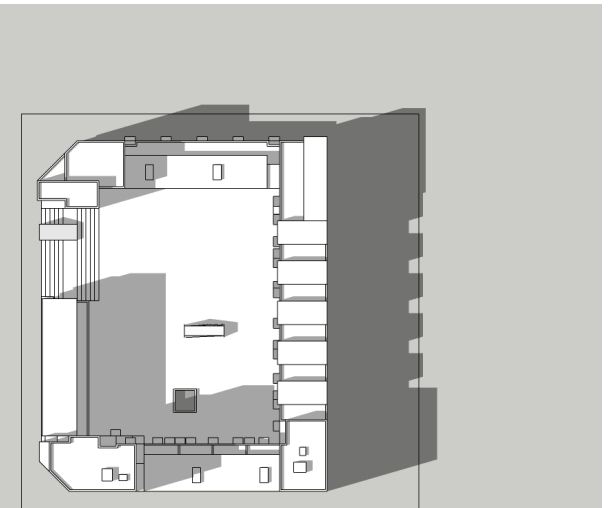
21. MARTS KLOKKEN 16



21. JUNI KLOKKEN 09

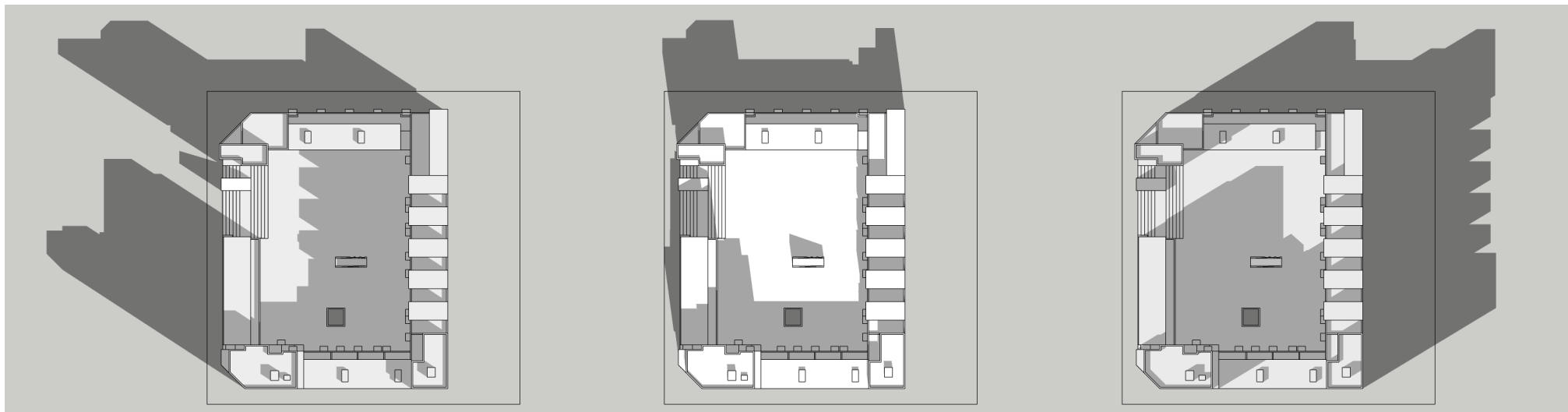


21. JUNI KLOKKEN 12



21. JUNI KLOKKEN 16

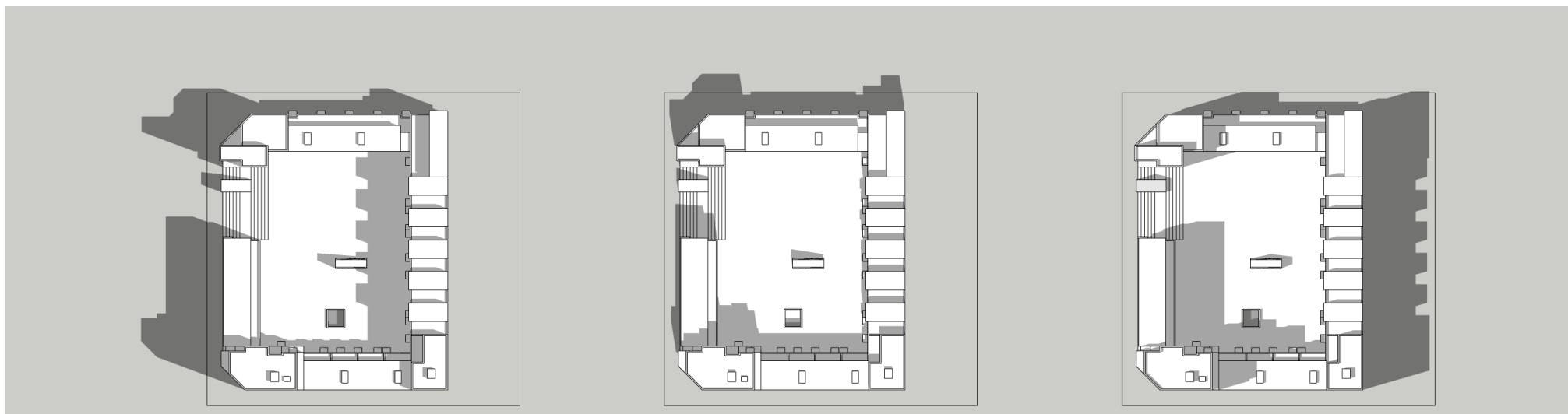
## Skygger - Bebyggelsesprocent 150%



21. MARTS KLOKKEN 09

21. MARTS KLOKKEN 12

21. MARTS KLOKKEN 16



21. JUNI KLOKKEN 09

21. JUNI KLOKKEN 12

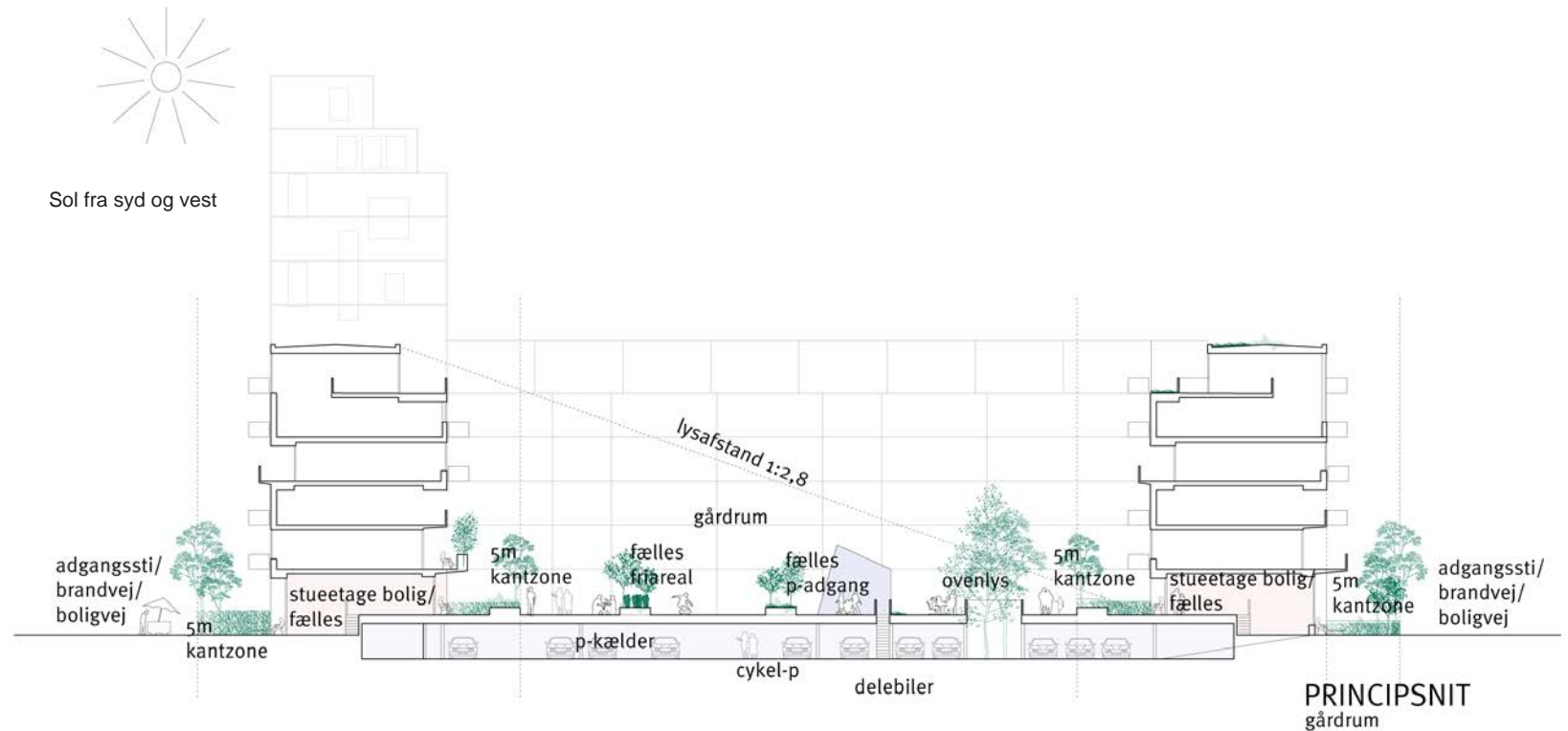
21. JUNI KLOKKEN 16

## Lysafstand

Gårdrummene udgør i de fleste tilfælde bebyggelsernes primære opholdsareal. Der skal derfor være særlig opmærksomhed på vindforhold samt sol og skygge i forhold til bebyggelsernes højder.

Lysafstand er den linje, der beskriver forholdet mellem bebyggelsens højde og afstanden til den modstående facade.

Ved bebyggelse med en højde på eksempelvis 20 meter, skal afstanden til modstående facade være 56 meter, hvis lysafstanden skal være 1:2,8.

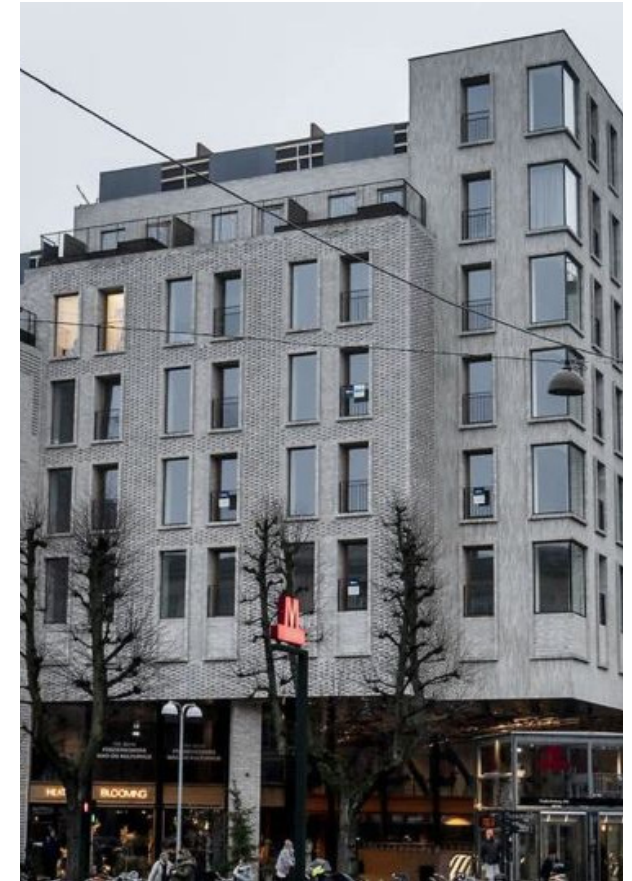





*Variation i bygningshøjder og facadelinjer. Skibet, Vandkunsten.*



*Variation i bygningvolumet med et homogent facadeudtryk. Æbeløen, Cebra Arkitekter.*



*Eksempel på en lav tårnbebyggelse i forbindelse med karrébyggeri. Facaden har en tydelig kompositorisk tredeling med base, midte og top samt tilbagetrukket tagetage. Frederiksberg Allé 41, JJW Arkitekter.*

An architectural sketch of a city street. On the left, a building is heavily covered in green vines. The street is lined with trees and has a sidewalk where people are walking and riding bicycles. On the right, there are tall buildings with balconies. The drawing is done in black ink with green watercolor washes for foliage.

*Bygaden er det levende bydelsstrøg, som forbinder den rekreative boulevard Smedeland med den nye letbanestation.*

*Bygaden rummer mulighed for detailhandel og udadvendte funktioner i stueetagen.*

*Bebyggelsens voluminer og gadens bredde skaber proportioner, der er velkendte fra de danske bymidter. Gadens indretning, beplantning og gode forhold for de bløde trafikanter vil skabe et intimt og hyggeligt bymiljø.*

### 3 Kantzoner

Kantzoner defineres som stueetageres møde med den omkringliggende by og de indre gårdrum. Her beskrives, hvordan kantzonerne skal bidrage til attraktive udearealer og et imødekomende gadebillede i øjenhøjde.

#### Mål

Kantzoner skal understøtte:

- Bylivet i Bygaden ved at skabe attraktive og offentligt tilgængelige kantzoner i samspil med stueetageres udadvendte funktioner.
- Gode fælles og private opholdsarealer i boligbebyggelser.
- Områdets grønne strukturer og sammenhænge.

Udadvente stueetager i Bygaden skal være med til at skabe et oplevelsesrigt og attraktivt bylivsmiljø - også udenfor forretningernes lukketid.



Valby Maskinfabrik, Gammel Køge Landevej, Tegnestuen Vandkunsten



## Plandiagram

Bydelen rummer mange forskellige typer af kantzoner. Plandiagrammet illustrerer i princippet de overordnede kategorier af kantzoner på bebyggelsens yderside.



Attraktiv kantzone med mulighed for ophold i tæt forbindelse med både bolig og byliv. Kronløbshuset, Mangor og Nagel



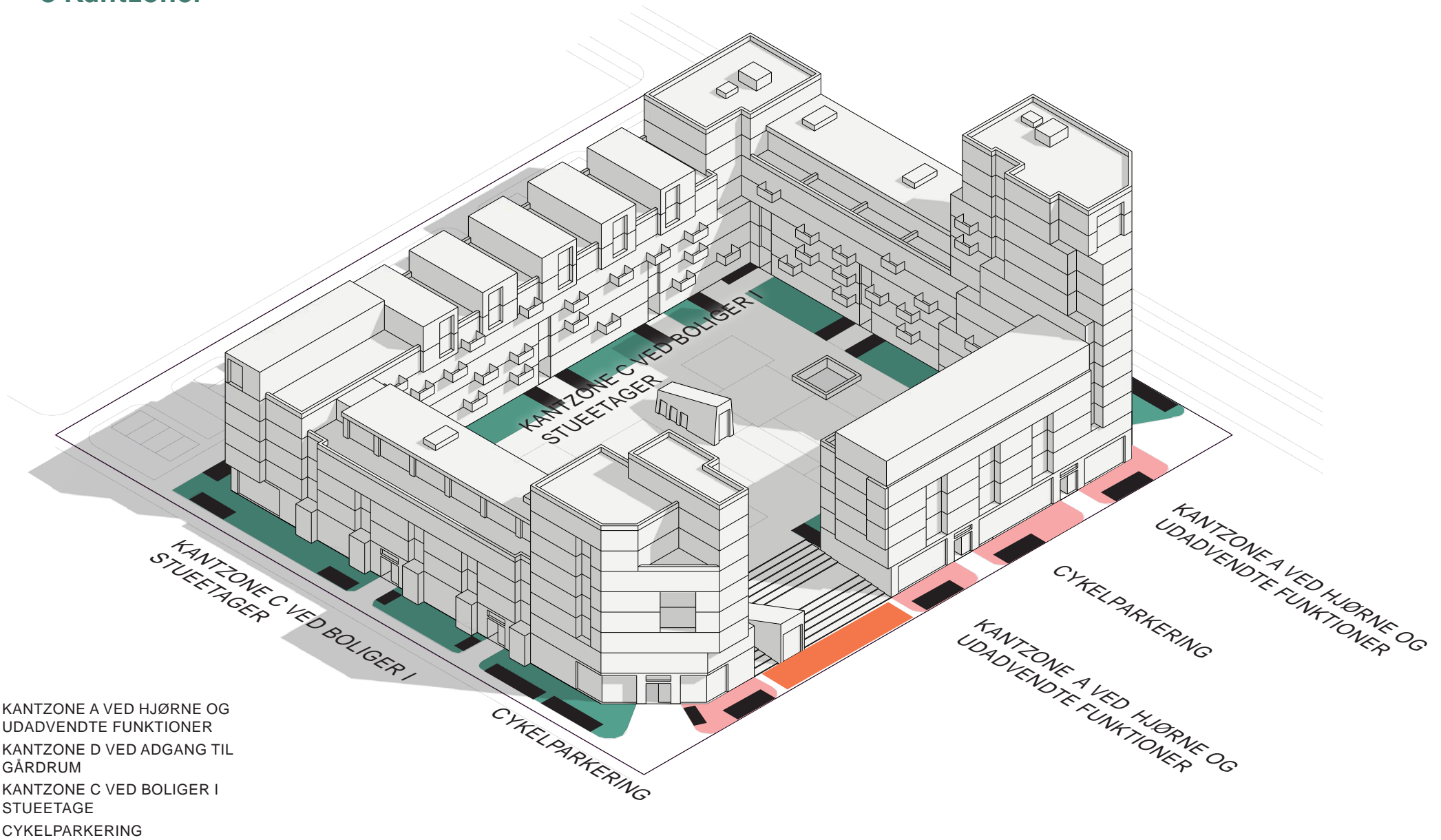
A. Offentligt tilgængelige kantzoner og kantzoner mod offentligt tilgængelige byrum, hvor stueetagerne møder Bygaden, den rekreative boulevard (Smedeland) og øvrige byrum.

B. Lokale kantzoner, hvor stueetagerne møder bolig-gader og fordelingsveje.

C. Semiprivate kantzoner, hvor stueetagerne møder adgangsstræder og parkeringsarealer.

D. Private kantzoner, hvor stueetagerne møder adgangssteder og grønne arealer.

### 3 Kantzoner



GENERISK KARRÉ  
BEBYGGELSESPROCENT 200%

## Kantzone (A) ved hjørne med adgang og udadvendte funktioner

Bebyggelsen rummer typisk fire forskellige kantzoner i relation til verdenshjørner (sol/skygge) og omkringliggende byrum.

Ved udadvendte funktioner skal kantzoner indrettes med mulighed for ophold og fællesfunktioner. Ved boliger i stueetagen skal kantzoner indrettes med private opholdsarealer eller forhaver.

Private haver og opholdsarealer skal være tydeligt afgrænset fra offentligt tilgængelige byrum og fælles opholdsarealer f.eks. i form af beplantning eller rumdannende og skjærmende elementer.

Ved bebyggelsens hjørner, hvor to gader mødes (jf. Kapitel 2, planprincip d.), skal skabes rum og plads til uformelle mødesteder og fællesskaber ved hjørnets udadvendte funktion.

Ved hjørner trækkes bebyggelsen tilbage for at give plads til den ekstra trafik, hvor to gader mødes. Det skaber rum til pauser, og giver plads til bynatur og ophold ved hjørnets udadvendte funktion.



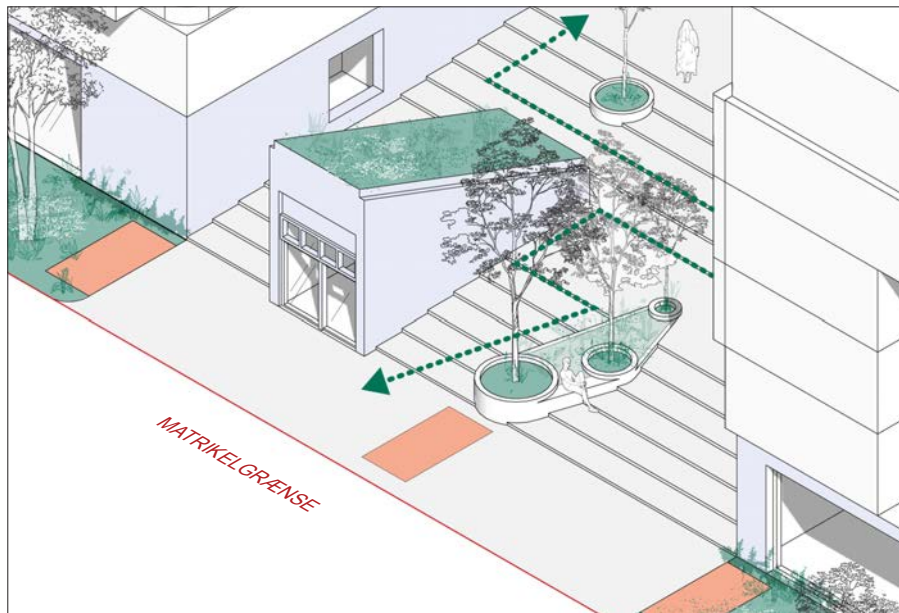
Kantzone ved hjørne med adgang.



Kantzone ved hjørne med adgang og udadvendte funktioner.

## Kantzone (D) ved passage til gårdrum

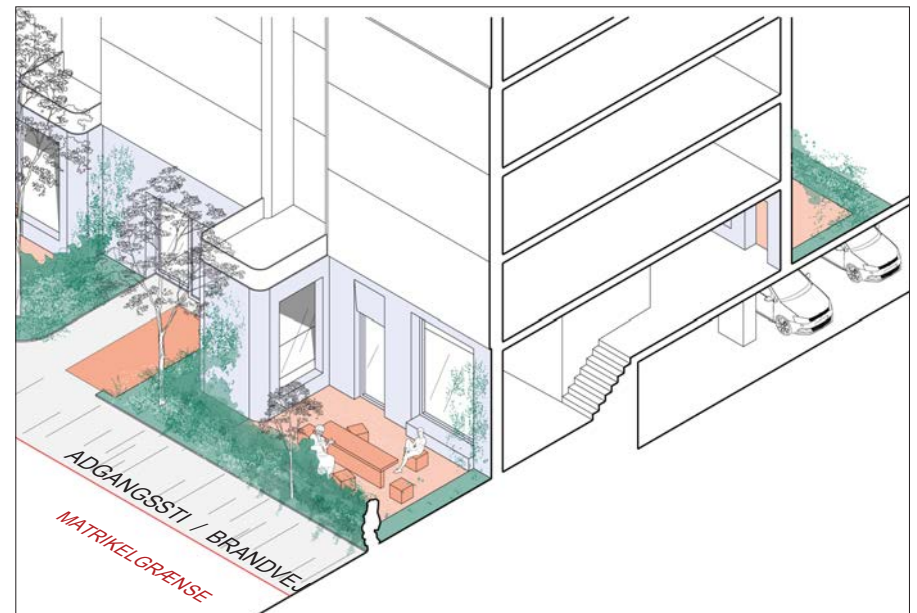
Med mindst én bred gårdrumsåbning i karréen skal der skabes kontakt mellem gårdrummet og de omkringliggende byrum og bebyggelser (jf. Kapitel 2, planprincip a.). Selve åbningen ind til gårdrummet skal bearbejdes som et særligt sted eller byrum, der understøtter uadvendte fællesskaber og indbyder til uformelle møder. Der skal være tilgængelighed for alle.



Kantzone ved passage til gårdrum med tilgængelighed for alle, f.eks. via rampe.

## Kantzone (C) ved bolig i stueetage

Ved boliger i stueetagen skal gives særlig opmærksomhed på forholdet mellem offentlig/fælles og privat. Bygningselementer i form af fremspring og/eller tilbagetrækninger i facaden skal være med til at skærme og indrette attraktive private opholdsarealer eller forhaver til den enkelte bolig.



Kantzone ved boliger udviklet til stueetage.

## Planprincipper

*Bundne principper for kantzonerne, der reguleres endeligt i forbindelse med lokalplanlægningen af de konkrete projekter. Se desuden principielle snit på s. 37-38.*

### a. Kantzoner ved boliger

- Ved boliger i stueetagen skal kantzonen i gårdrum overvejende indrettes som private opholdsarealer eller baghaver med beplantning.
- Ved boliger i stueetagen skal kantzonen mod de omkringliggende byrum, veje og stier overvejende indrettes som private opholdsarealer eller forhaver med beplantning.

*For opholdsarealer gælder det, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj skal overholdes.*

- Mod bolig-gader, interne gader og brandveje kan etableres hæk eller skærmende beplantning i op til 1,5 meters højde.
- Mellem private opholdsarealer/forhaver/baghaver skal der etableres skærmende foranstaltning til nabo i form af fast hegn eller hæk i op til 1,8 meters højde.
- I kantzoner indrettet med praktiske funktioner skal der etableres afstandsskabende elementer eller beplantning til afskærmning mod indkig til boliger.

### Bygaden

- Kantzoner i Bygaden skal være offentligt tilgængelige helt ind til facaden.
- Boliger i stueetagen i Bygaden skal være hævede, så der ikke er direkte indsyn.
- I Bygaden kan der punktvis, efter en konkret vurdering, etableres faste bede med beplantning ind mod facaden, hvis det bidrager til et varieret

og indbydende gadeforløb og/eller som relevant afskærmning til boliger i stueetagen - dog uden at beplantningen skærmer for lys i boligerne.

### b. Kantzoner ved erhverv og indgangspartier

- Kantzonen skal befæstes i de primære gang- og brugszoner og skal i øvrigt fremstå grøn og indbydende med varierede beplantninger.
- For at opnå en høj grad af fleksibilitet skal inventar i kantzonen være flytbar.

### c. Nord- og østvendte kantzoner

- Kantzonen skal som udgangspunkt udgøre minimum 3 meter mellem bebyggelse og fortov.
- Kantzoner, hvor de mikroklimatiske forhold (sol- og vindforhold) er mindre gunstige for ophold, kan indrettes med beplantning og praktiske funktioner for beboerne, herunder cykelparkering, affaldshåndtering og gode adgangsarealer til bebyggelsen.
- Der må ikke indrettes parkering til biler i kantzonen.

### d. Syd- og vestvendte kantzoner

- Kantzonen skal udgøre op til 5 meter mellem bebyggelse og fortov.
- Der skal være niveaufri adgang fra terræn til stueetage.
- Kantzoner, hvor de mikroklimatiske forhold (sol- og vindforhold) er gunstige for ophold, skal prioriteres til rekreative formål, herunder private opholdsarealer/haver med beplantning ved boliger.
- Offentligt tilgængelige byrum skal etableres i

kantzonen ved Bygaden, ved krydsende veje og ved hjørner.

### e. Gårdrum

- Karréer skal etableres med mindst én bred gårdumsåbning.
- Åbningen ind til gårdrummet skal bearbejdes som et særligt sted eller byrum.

#### Katalog til dialog

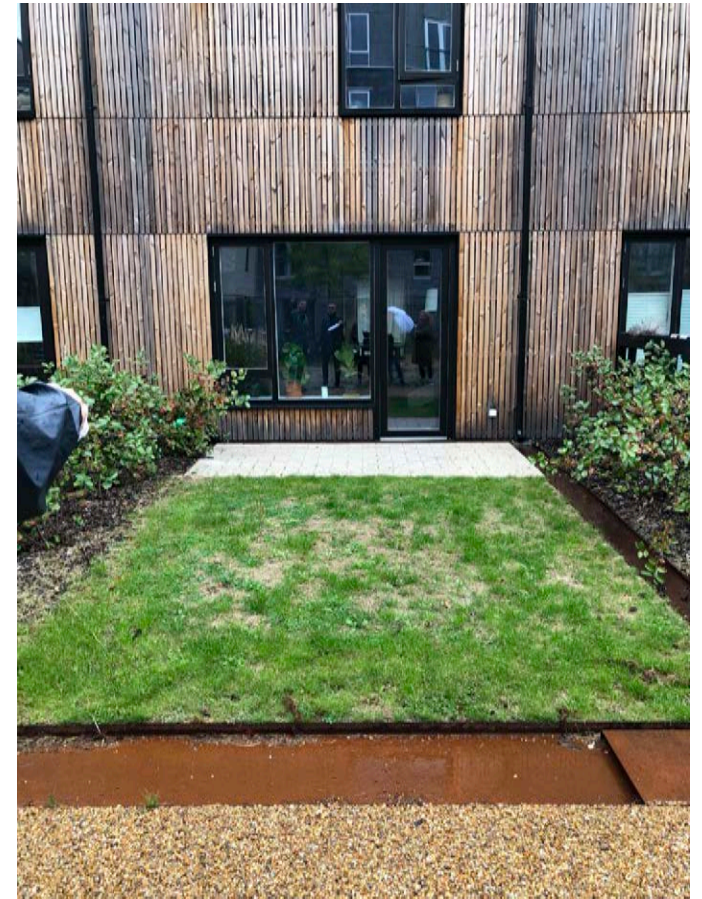
*Albertslund Kommune vil gerne invitere bygherrer, grundejere og udviklere til dialog om fællesskaber, social bæredygtighed og den grønne omstilling:*

#### Bæredygtighed og biodiversitet

Bæredygtige materialer samt regnvandsløsninger og beplantninger, der fremmer biodiversitet, bør indtænkes i indretningen og udformningen kantzonerne (se s. 30-31).



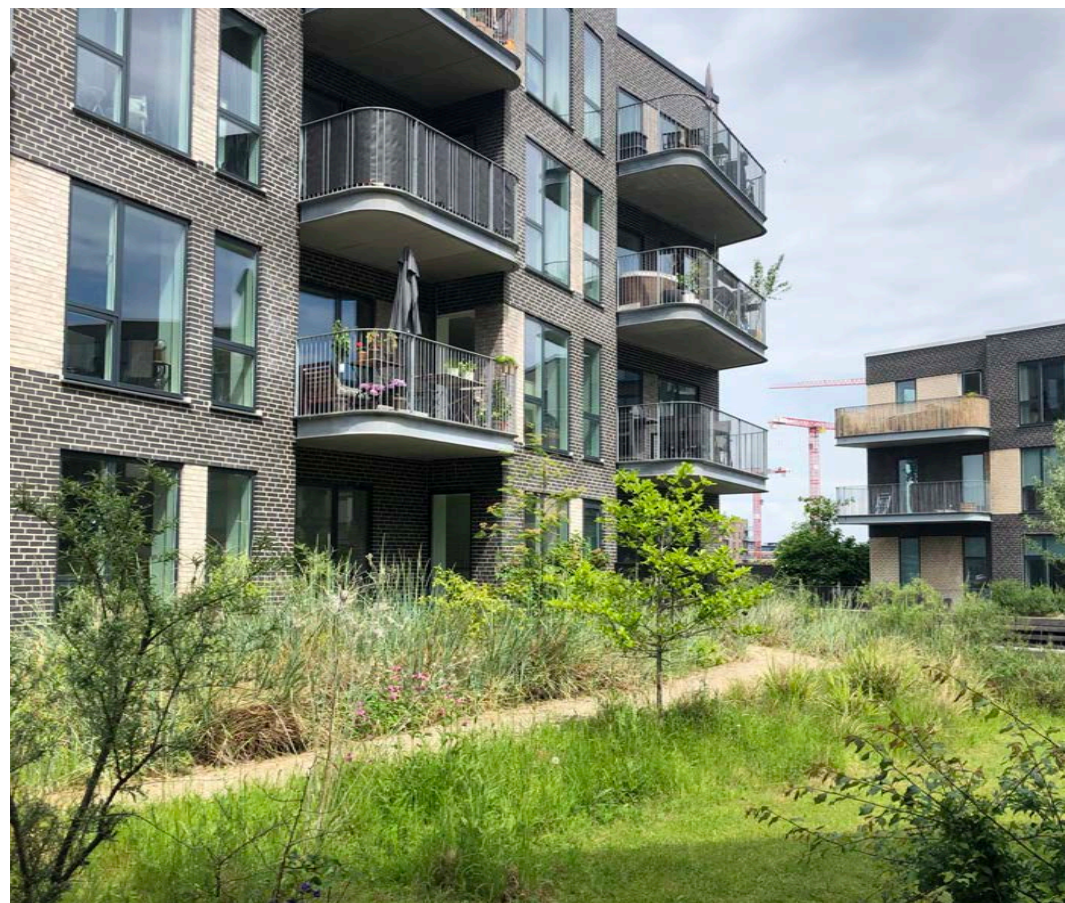
*Facadeløsning med tydelig top og tagterrasser samt private opholdsarealer i kantzonen, Ved Amagerbanen.*



*Kantzone med privat opholdsareal kombineret med åben regnvandsløsning, Ved Amagerbanen*



*Kantzone med privat opholdsareal kombineret med åben regnvandsløsning, Ved Amagerbanen.*



*Grønne kantzoner. Marmormolen, Vilhelm Lauritzen Arkitekter*

## 4 Byrum, gårdrum og natur

Byrum, gårdrum og natur omfatter principper, der understøtter en sammenhængende, levende og grøn bydel, herunder principper for beplantning, programmering af byrum samt LAR-løsninger.

### Mål

Byrum, gårdrum og natur skal understøtte:

- Trykke byrum med varierede beplantninger, oplevelser og rekreative elementer med plads til leg og bevægelse.
- Alle boliger skal have udsigt til grønne arealer.
- Trykke grønne gårdrum for børn og voksne, der indbyder til fællesskab, leg og ophold.
- Beplantning sammentænkes med andre funktioner, så bebyggelserne fremstår grønne og frodige.
- En klimasikret bydel, hvor kantzoner bl.a. kan håndtere lokal afledning af regnvand (LAR).
- Blå og grønne anlæg til klimasikring, der kombinerer rekreative formål med en øget biodiversitet.
- Fællesskaber omkring bæredygtighed og lokalt ejerskab til bydelens blå og grønne strukturer.



*Bebyggelsernes fælles mellemrum skaber adgang og mulighed for rekreative funktioner. Mellemrummet, Ørestad Syd, BOGL.*



*Grønne gennemgående stiforbindelser. Remiseparken, BOGL, COAST STUDIO.*

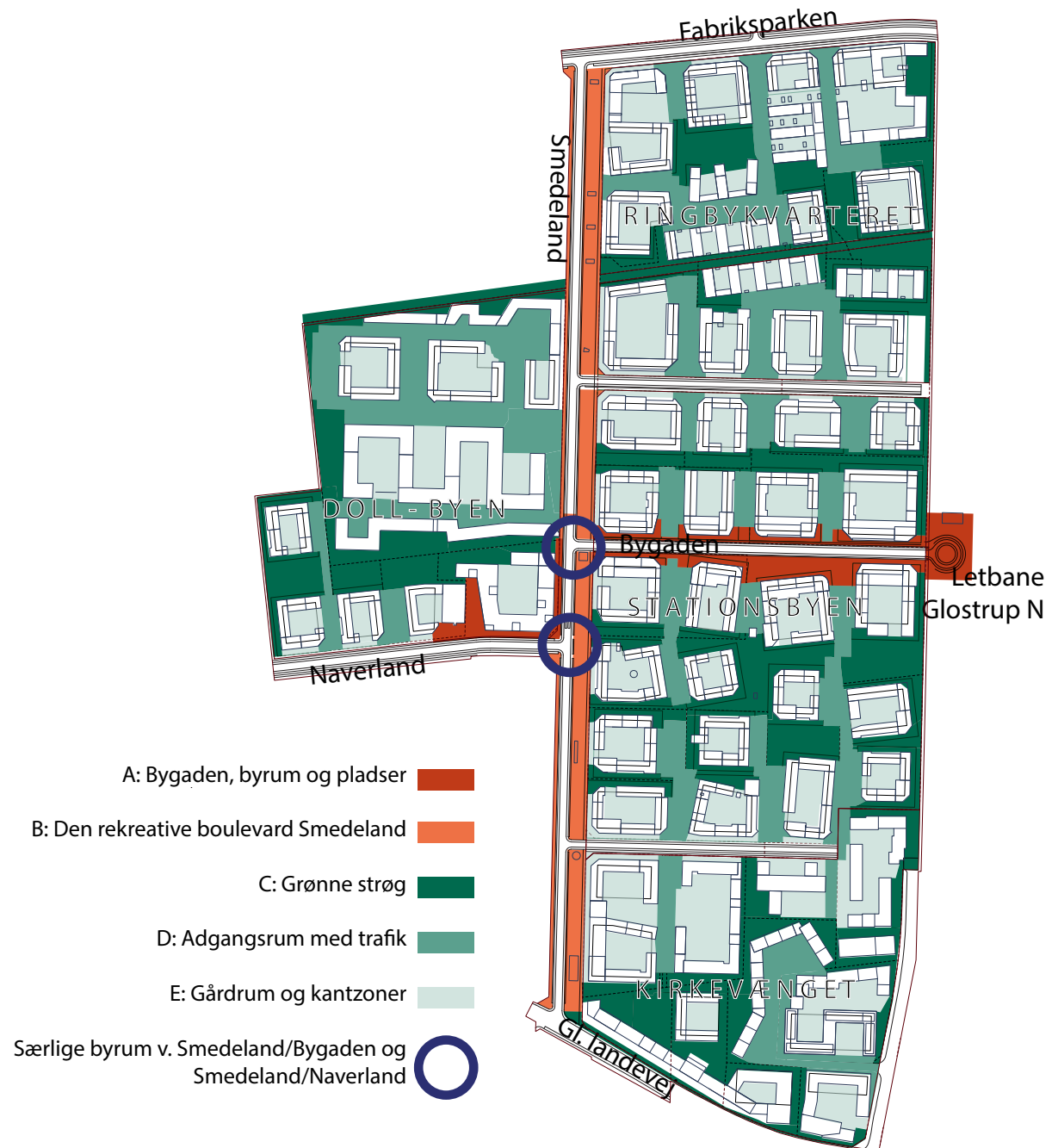


## Plandiagram

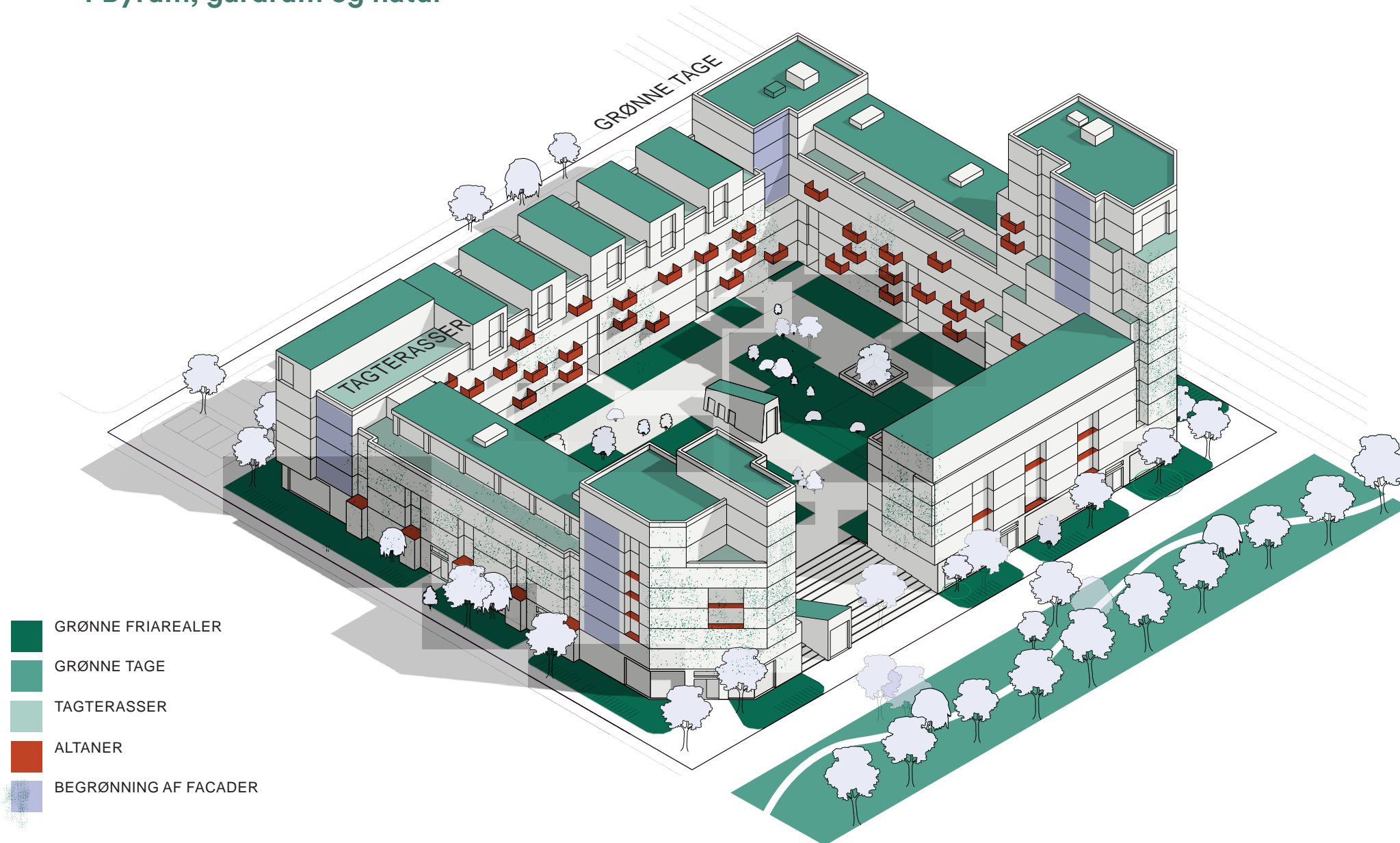
Plandiagrammet illustrerer i princippet bydelens forskellige grønne strøg og byrum.



Eksempel på mindre grøn forbindelse mellem bebyggelser, Strandlodsvej



## 4 Byrum, gårdrum og natur



GENERISK KARRÉ  
BEBYGGELSESPROCENT 200%

## Planprincipper

*Bundne principper for byrum, gårdrum og natur, der reguleres endeligt i forbindelse med lokalplanlægningen af de konkrete projekter.*

### a. Bydelens funktionelle samlingspunkt

*Bygaden, stationsforpladsen samt krydsene Smedeland/Bygaden og Smedeland/Naverland udgør tilsammen bydelens funktionelle samlingspunkter i form af offentligt tilgængelige byrum og større pladسدannelser med plads til mange mennesker, funktioner og aktiviteter, herunder mulighed for bl.a. handel, erhverv, udeservering, leg og ophold.*

- Byrum og pladسدannelser skal primært have et urbant udtryk i samspil med velovervejede beplantninger og træer.
- Byrum og pladسدannelser med mulighed for stillesiddende ophold skal indrettes med fokus på at skabe et godt mikroklima.
- Beplantninger og træer skal indgå i indretningen af byrum og pladser som rumskabende og skærmende elementer.

*Bygaden (A)*

- Bygaden skal i hele gadens forløb fremstå som en samlet rumlig og funktionel helhed med blandet bolig og erhverv, herunder detailhandel, retail og caféliv.
- I Bygaden skal der indrettes mindre rum- og pladسدannelser med mulighed for udeservering, leg, små-events, mm.
- Beplantninger og træer skal etableres med fokus på at skabe en grøn sammenhæng i hele Bygadens forløb.

*Smedeland og krydsene Smedeland/Bygaden og Smedeland/Naverland (B) (O)*

- Den rekreative boulevard Smedeland skal fremstå som bydelens rekreative samlingspunkt med blandet bolig og erhverv, herunder udvalgsvarerbutikker, serviceerhverv og caféliv.
- Den rekreative boulevard Smedeland skal binde bydelen sammen fra nord til syd og skal fremstå som en sammenhængende urban park, der skaber rum til rekreative og bymæssige aktiviteter i grønne omgivelser.
- Den rekreative boulevard Smedeland skal fremstå som en perlerække af grønne rum og mindre pladسدannelser, der knyttes sammen på langs af beplantninger og træer (jf. snit s. 38).
- Byrummene ved krydsene Smedeland/Bygaden og Smedeland/Naverland er funktionelle og infrastrukturelle knudepunkter og skal fremstå som større selvstændige pladسدannelser.
- Byrummene ved krydsene Smedeland/Bygaden og Smedeland/Naverland skal rumligt og visuelt koble bydelen på tværs af den rekreative boulevard og indrettes med mulighed for udeservering og ophold.

### b. Grønne strøg mellem bebyggelser (C)

*De grønne strøg udgøres af friarealer mellem bebyggelserne, herunder veje/stier, kantzoner, fælles anlæg, mm.*

- Friarealer mellem bebyggelser skal fremstå som grønne strøg, der visuelt eller fysisk knytter nabobebyggelser og nærliggende bebyggelser sammen på tværs af skel.
- Beplantninger og træer skal indgå i indretningen af bebyggelsernes friarealer og medvirke til at

danne rum til rekreative aktiviteter og uformelle mødesteder for beboerne.

- De grønne strøg skal indrettes med fokus på at skabe et godt mikroklima.

### c. Adgangsrum med trafik (D)

- Beplantninger og træer skal indarbejdes i udformningen og indretningen af veje, parkeringspladser, tekniske anlæg, mm., så de fremstår grønne og attraktive.
- Beplantninger og træer skal indgå i indretningen som rumskabende og skærmende elementer, herunder som skærmende elementer mellem boliger i stueetagen og vej/fortov/cykelsti.

### d. Gårdrum og kantzoner (E)

*Gårdrum og kantzoner, hvor beplantninger og træer indgår i en landskabelig bearbejdning som en del af bebyggelsernes samlede arkitektur og komposition.*

- Opholds- og legearealer skal placeres, så de er attraktive i forhold til sol-, skygge- og vindforhold.
- Beplantede opholds- og legearealer skal fremstå varierede efter årstidernes skiften og delvist grønne hele året.
- Alle boliger skal have udsigt til og/eller direkte adgang til grønne udendørs opholdsarealer.
- Gårdrum skal indrettes til brug for alle beboergrupper, så de understøtter fællesskabet i bebyggelsen med mulighed for ophold, leg og bevægelse.

## f. Biodiversitet, klimasikring og lokal afledning af regnvand (LAR)

- Nye beplantninger og træer i bydelen skal være af hjemmehørende sorter og understøtte et rigt dyre- og planteliv.

*Princippet for regnvandshåndtering skal reguleres jævnt før kommuneplanens retningslinjer i forbindelse med lokalplanlægningen af de konkrete projekter.*

- Lokal regnvandsafledning skal primært ske på overfladen for derved at bidrage til at fremme biodiversitet.
- Vandhåndtering på overfladen skal indgå som integrerede systemer og elementer i udformningen af de grønne anlæg med henblik på at skabe æstetiske oplevelser og øge den rekreative værdi.
- Håndtering af regnvand skal som udgangspunkt ske indenfor egen matrikel.
- Regnvandsbassiner kan indgå i bebyggelsens friareal, såfremt de udformes, så de kan benyttes til rekreative formål hvor bassinerne er udformet med et landskabeligt udtryk og/eller indpasses i områdets arkitektur og bymiljø.

### Katalog til dialog

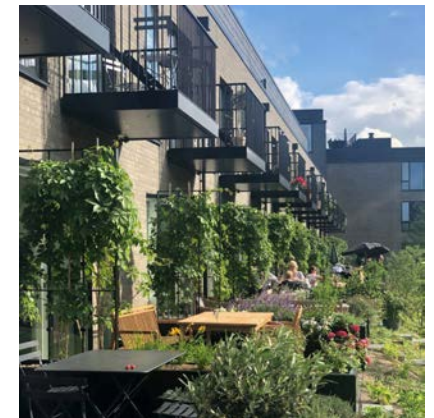
*Albertslund Kommune vil gerne invitere bygherrer, grundejere og udviklere til dialog om fællesskaber, social bæredygtighed og den grønne omstilling:*

### Dyrkningsfællesskaber:

For at skabe ejerskab og fællesskaber på tværs kan der etableres private dyrknings- og biofællesskaber i projekter med mere end 100 boliger.



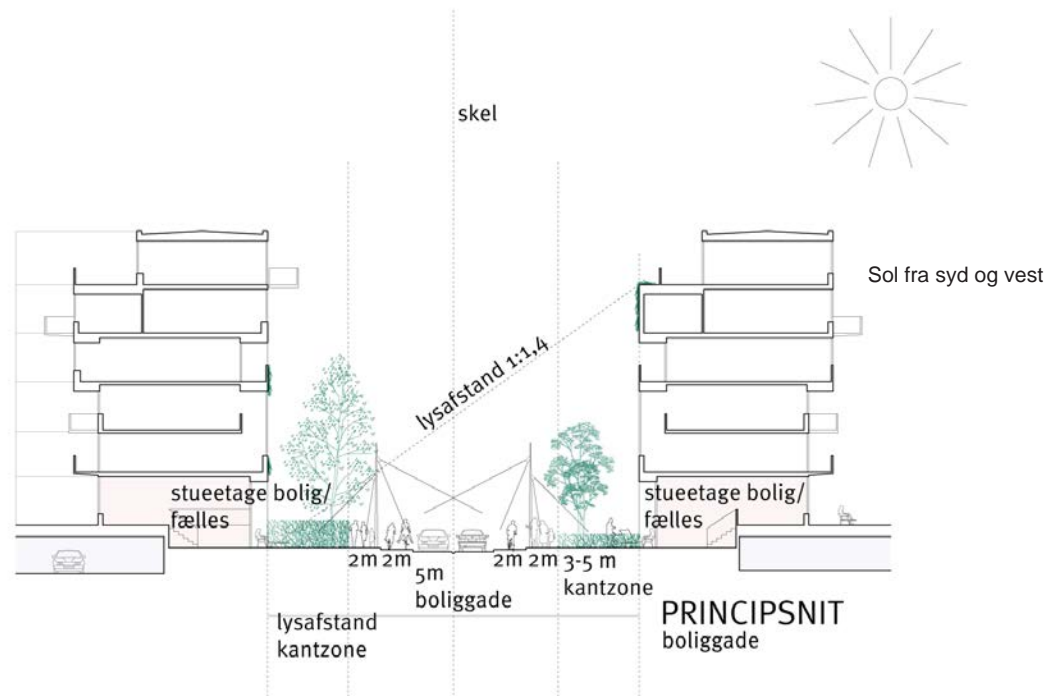
*Sammentænkning af natur med praktiske og rekreative funktioner. Fremtidens gårdhave, Niels Lützen*



*Krøyer Hus, Entasis*

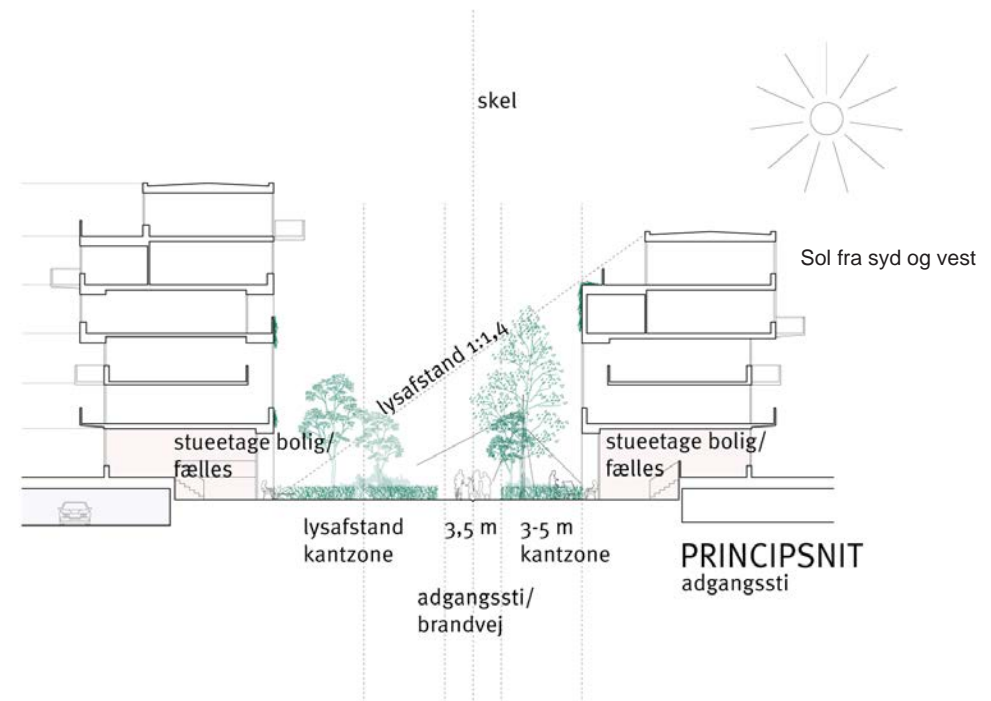
## Principsnit for adgangsrum med trafik (D)

Boliggaden indrettes med kantzoner med fællesarealer eller private arealer i tilknytning til boliger i stueetager. Kantzoner indrettes i en bredde på 3-5 meter og rummer adgang til boliger og opgange, cykelparkering og fællesanlæg.



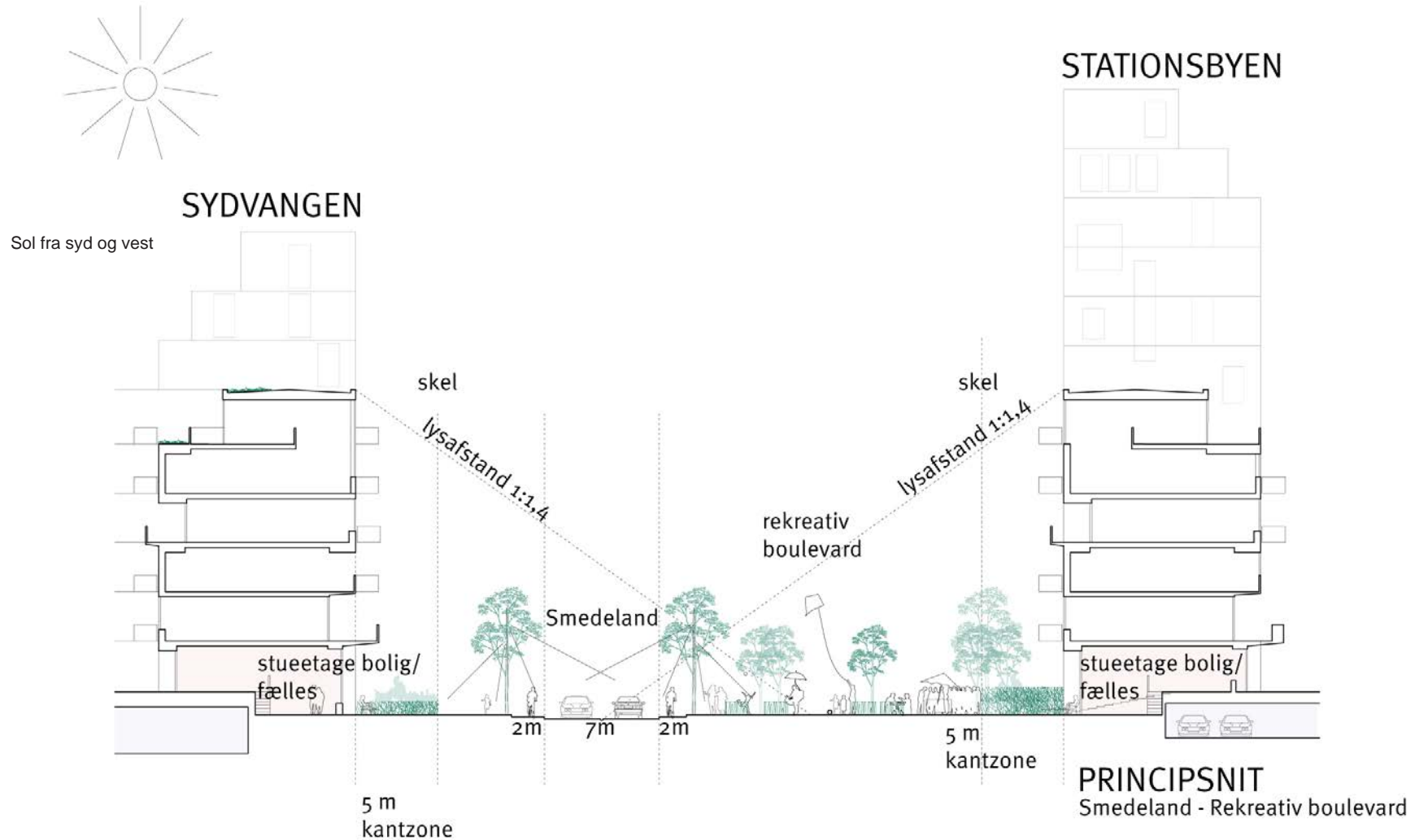
## Principsnit for grønne strøg mellem bebyggelser (C)

Når bebyggelser har fælles adgangsforhold på tværs af matrikler, skal adgangsrummet behandles med hensyntagen til lysafstande samt helhedsvirkning mellem bebyggelserne.



## Generisk karré — Snit i Smedeland

Smedeland indrettes som rekreativ boulevard med mindre pladsdannelser, der giver mulighed for, at bylivet kan udfolde sig på de bløde trafikanters præmisser.



Den rekreative boulevard Smedeland - eksempel på hvordan vejarealer transformeres til grønne byrum og skaber sammenhæng gennem bydelen.



## 5 Infrastruktur, forbindelser og mobilitet

Infrastruktur, forbindelser og mobilitet omfatter principper for bydelens infrastrukturelle forbindelser og principper for adgang til bolig, gårdrum og fællesfunktioner. Desuden handler temaet om bæredygtig mobilitet og adfærd.

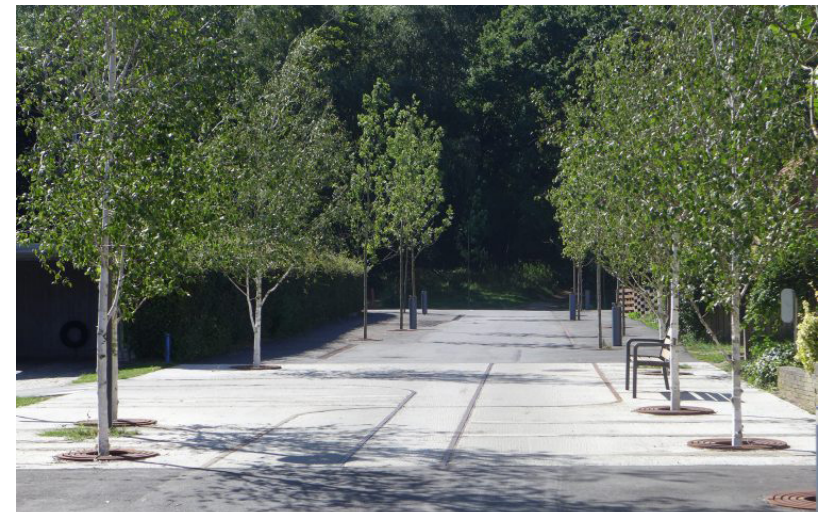
### Mål

Infrastruktur, forbindelser og mobilitet skal understøtte:

- En transit-orienteret byudvikling (TOB), herunder bæredygtige transportformer som gang, cyklisme, kollektiv transport, og delebilsordninger.
- Optimale forhold for fodgængere og cyklister i bydelen samt gode og sikre koblinger til/fra området.
- Nemt skifte til kollektiv transport ved Stationsforpladsen med optimale forbindelser og flows for gående og cyklende.
- Tilgængelighed for alle med tydelige adgangsforhold og forbindelser mellem områdets forskellige funktioner og byrum, så bylivet kan udfolde sig ubesværet.
- Grønne forbindelser med beplantninger og træer, herunder allé-beplantninger, som understøtter en høj artsrigdom og biodiversitet.
- Fællesskaber mellem brugere, beboere, virksomheder, uddannelser og øvrige private og offentlige funktioner, som kan understøtte en mere bæredygtig mobilitet, herunder organiserede mobilitetsnetværk, deleservices, mv.



Gentofte Byplads, GHB Landskabsarkitekter



Skovbakken, BOGL



## TRANSIT-ORIENTERET BYUDVIKLING (TOB)

I den stationsnære byudvikling har modellen for Transitorienteret Byudvikling vist sig at have stor værdi. Et amerikansk studie fra Austin i Texas om Transitorienteret Byudvikling viser, at hvor stationsnærhed i sig selv giver et moderat løft i ejendomsværdi, så fordobles det løft, hvis stationsområdet er udført efter modellen om Transitorienteret Byudvikling.

Modellen bygger videre på stationsnærhedsprincippet og understøtter en helhedsorienteret, lokal tilgang. Her ser man på stationens relation til den omgivende by for at styrke kvaliteten af byen og samtidig styrke gang og cykling i kombination med kollektiv transport – i stedet for at se bilen som hovedtransportmiddel.

I arbejdet med Transitorienteret Byudvikling er målet en tryk by af høj kvalitet med blandede funktioner, der bringer mennesker, bygninger og aktiviteter tættere på den kollektive trafik.

*Kilde: [www.lincproject.dk](http://www.lincproject.dk)*

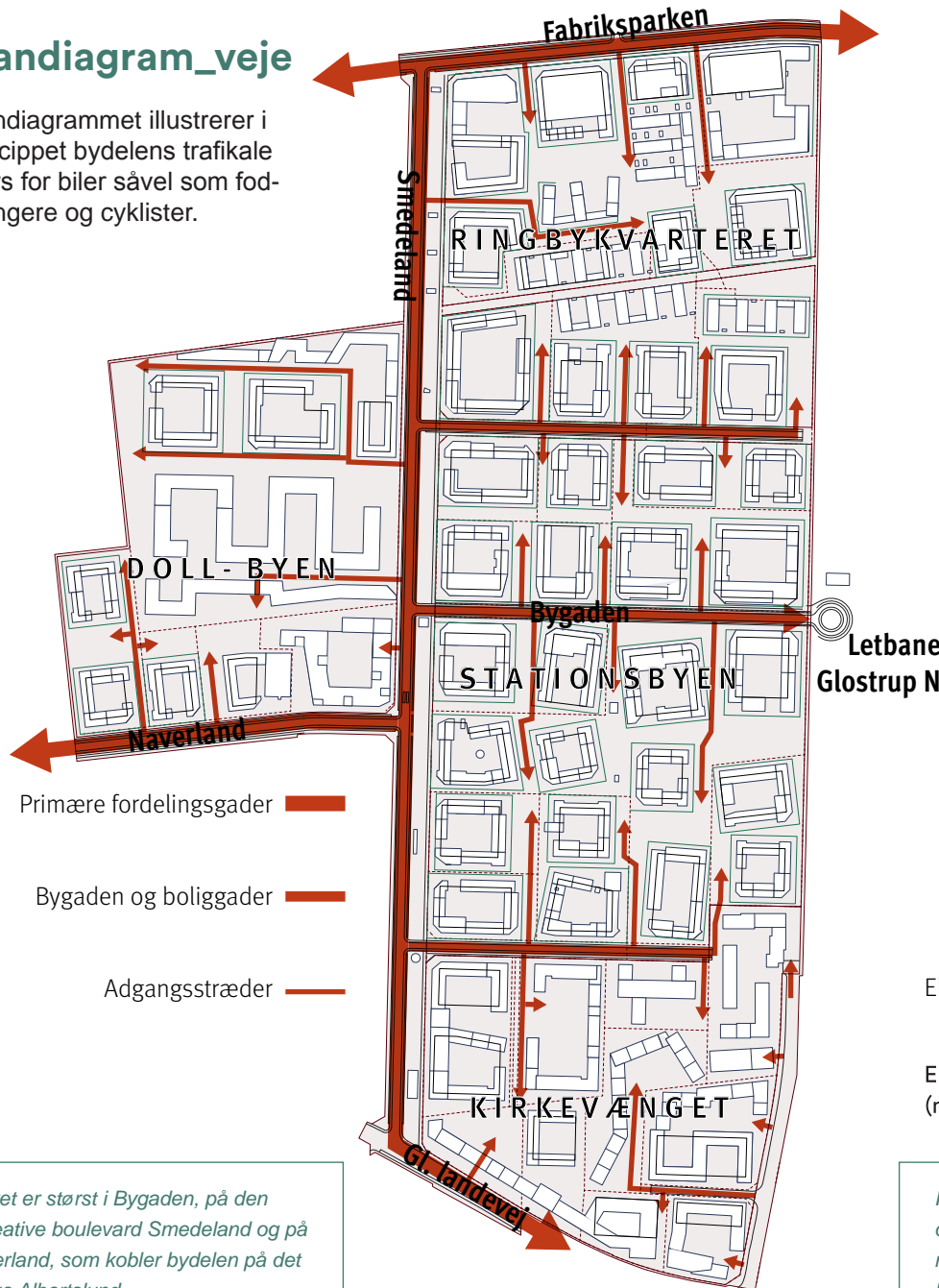
### MODELLEN

I modellen om Transitorienteret Byudvikling indgår otte principper, der skal arbejdes med for at skabe et godt samspil mellem stationen og den omgivende by:

- 1** Promover forhold for fodgængere
- 2** Prioriter cyklister
- 3** Skab et finmasket vej- og stisystem
- 4** Placer ejendomsudvikling tæt på kollektiv trafik
- 5** Stræb efter blandede funktioner og beboere
- 6** Øg tætheden og udnyt den kollektive trafiks kapacitet
- 7** Skab byer med korte afstande
- 8** Reducér parkerings- og vejarealer

## Plandiagram\_veje

Plandiagrammet illustrerer i princippet bydelens trafikale flows for biler såvel som fodgængere og cyklister.



Primære fordelingsgader

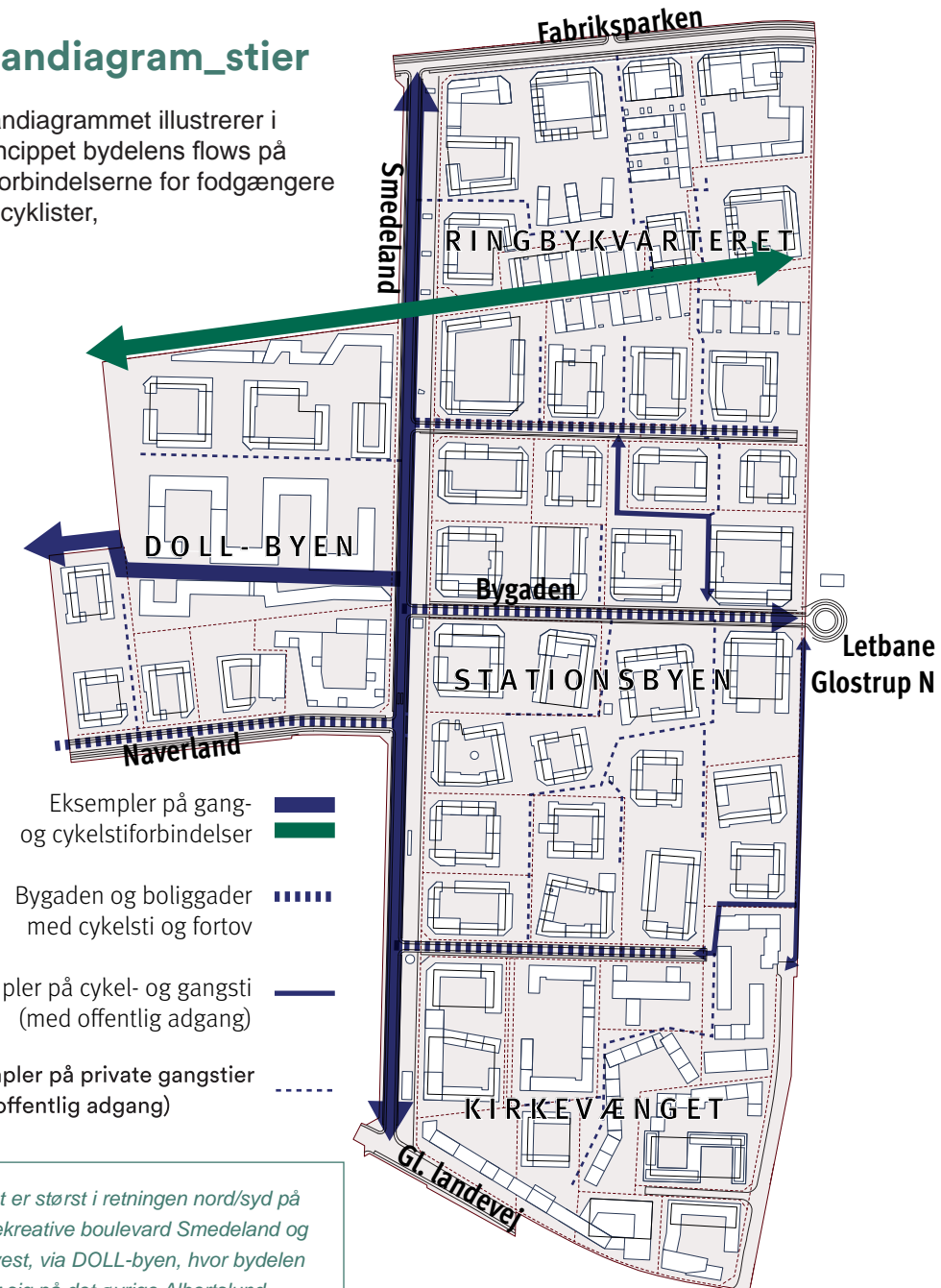
Bygaden og bolig-gader

Adgangsstræder

Flowet er størst i Bygaden, på den rekreative boulevard Smedeland og på Naverland, som kobler bydelen på det øvrige Albertslund.

## Plandiagram\_stier

Plandiagrammet illustrerer i princippet bydelens flows på stiforbindelserne for fodgængere og cyklister,



Eksempler på gang- og cykelstiforbindelser

Bygaden og bolig-gader med cykelsti og fortov

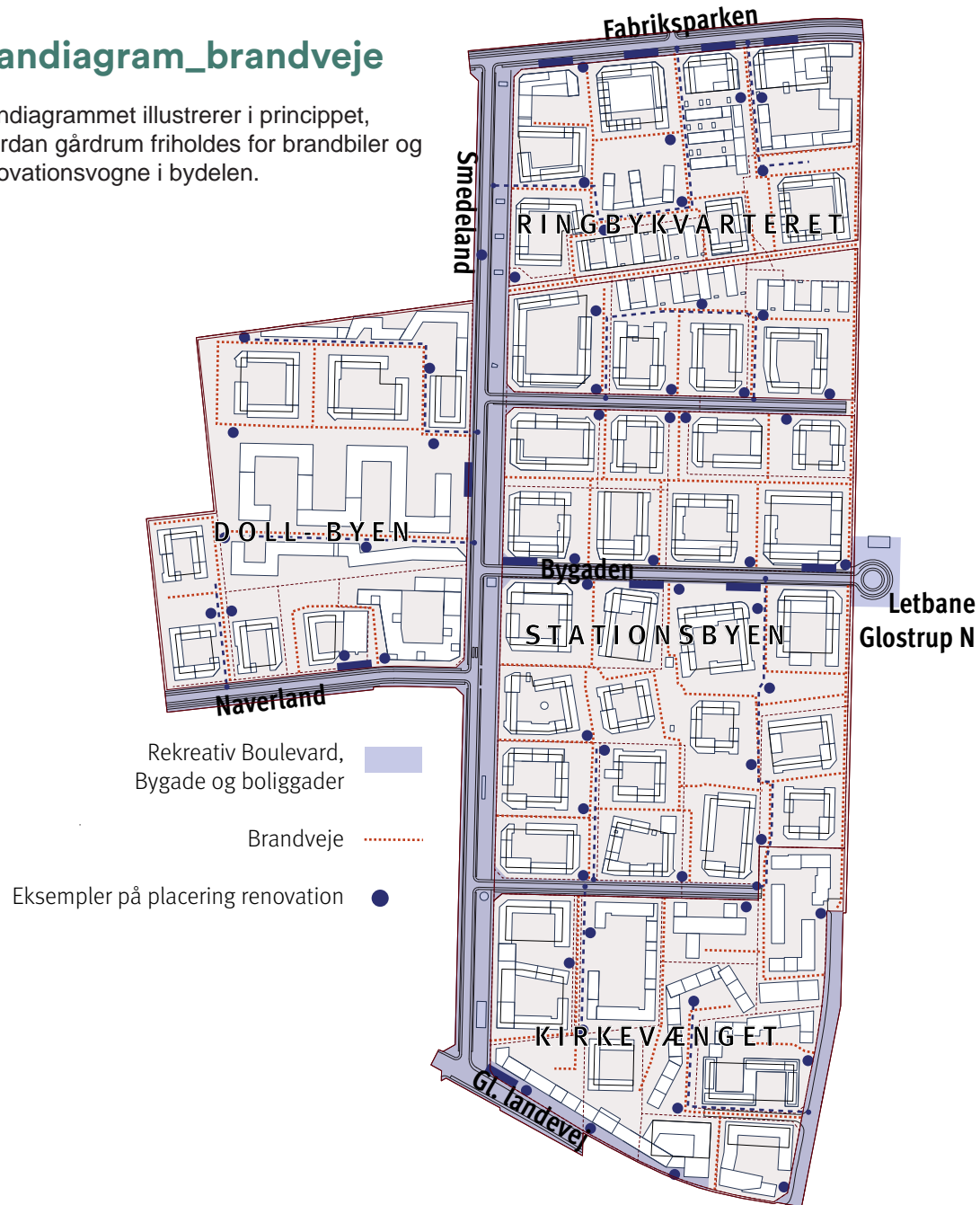
Eksempler på cykel- og gangsti (med offentlig adgang)

Eksempler på private gangstier (med offentlig adgang)

Flowet er størst i retningen nord/syd på den rekreative boulevard Smedeland og mod vest, via DOLL-byen, hvor bydelen kobler sig på det øvrige Albertslund.

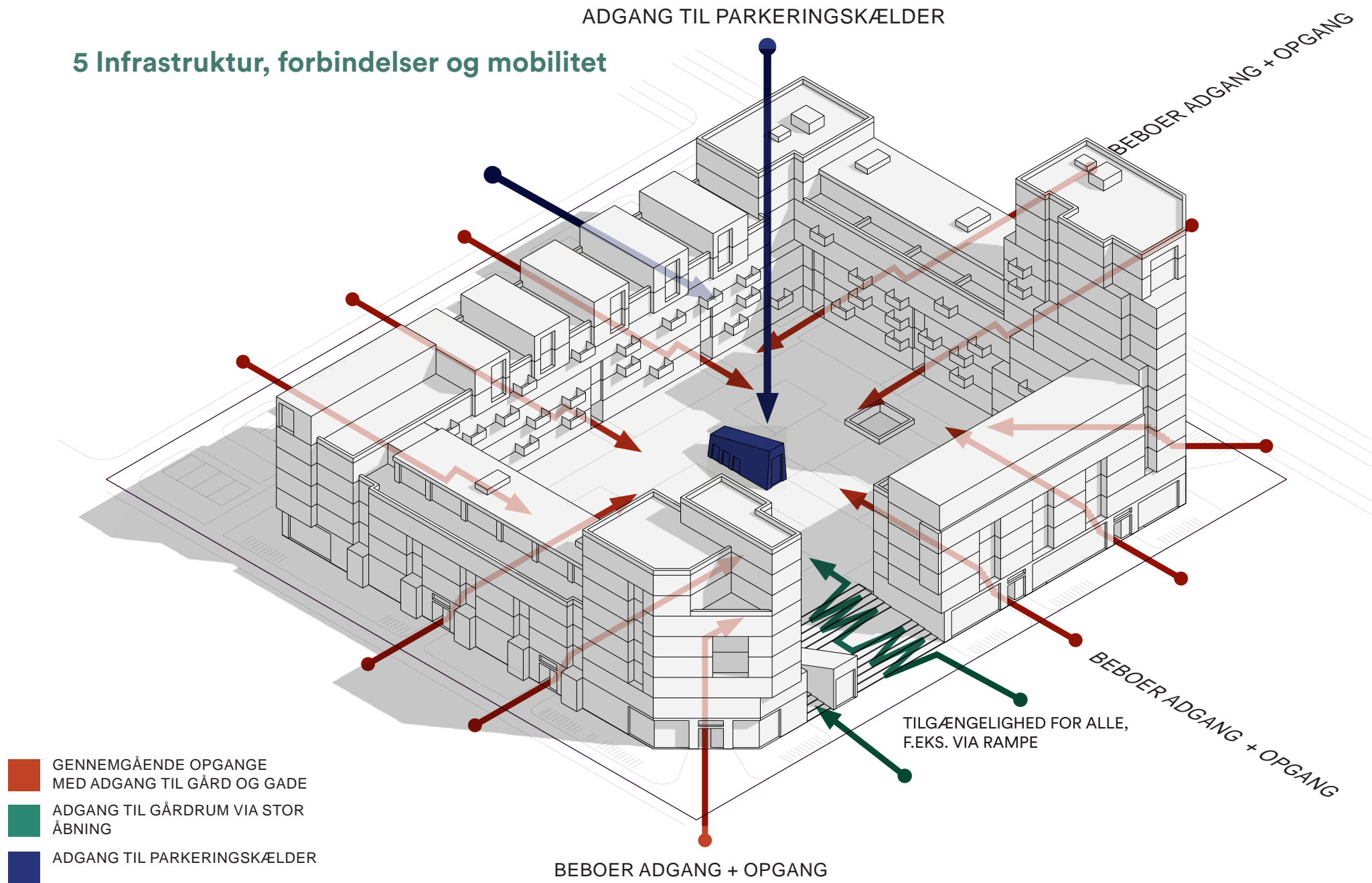
## Plandiagram\_brandveje

Plandiagrammet illustrerer i princippet, hvordan gådrum friholdes for brandbiler og renovationsvogne i bydelen.



Bryggervangen og Sankt Kjelds Plads, SLA.

## 5 Infrastruktur, forbindelser og mobilitet



GENERISK KARRÉ  
BEBYGGELSESPROCENT 200%

## Planprincipper

*Bundne principper for infrastruktur, forbindelser og mobilitet, der reguleres endeligt i forbindelse med lokalplanlægningen af de konkrete projekter.*

### a. Gader

- Flowet af biltrafik skal koncentreres i de primære fordelingsgader (Fabriksparken, Smedeland, Naverland og Gl. Landevej) og strømme ud i Bygaden, bolig-gader og endeligt private adgangs-stræder (jf. plandiagram).
- Flowet af bløde trafikanter skal strømme mod letbanestationen.
- Smedeland skal opgraderes til rekreativ boulevard ved at nedlægge de to østlige vejbaner og omdanne vejbaner, midterrabat og eksisterende fortov og cykelsti til et rekreativt areal med stiforbindelse for cykler og gående (jf. snit s. 38).
- Bygaden og den rekreative boulevard Smedeland skal dimensioneres og indrettes, så de understøtter flere funktioner og trafikformer for dermed at reducere behovet for privatbilisme.
- De brede eksisterende vejprofiler i området skal omdannes til gader med cykelstier og fortove til gavn for de bløde trafikanter.
- Ved de primære stikryds over Bygaden og den rekreative boulevard Smedeland skal etableres fartdæmpende foranstaltninger i form af hævede flader, så sikkerhed og tilgængelighed prioriteres for de bløde trafikanter.
- Fordelingsgader, bolig-gader, adgangs-stræder og stier, herunder cykelstier og fortove skal udformes med et ensartet og genkendeligt design.
- Alle gader og stier skal udføres med opmærksom-

hed på at skabe grønne forbindelser, også selvom der er parkering, brandveje og adgang for renovationskøretøjer.

### b. Stiforbindelser

- Trafikanter (bilister, cyklende og gående) skal bevæge sig af parallelle spor, så der skabes visuel kontakt og øget tryghed.
- Offentligt tilgængelige byrum skal placeres, så de bløde trafikanters flow grænser op til eller naturligt passerer igennem.
- Stiforbindelser med direkte forbindelse til Vestskoven (mod vest) skal have en landskabelig sammenhæng med skoven og sikre sammenhænge på tværs af området. Stierne skal anlægges som trænings- og legestier.

### c. Adgangsforhold

- Private gårdrum skal etableres med mindst én åbning mod omkringliggende arealer (jf. Kapitel 2 og 3, planprincip a og e).
- Boligbebyggelser skal have gennemgående op-gange med direkte adgang til gård og gade.
- Alle boliger skal have adgang til fælles gårdrum enten via privat have eller opgang med direkte udgang.
- Bebyggelsen og gårdrummet skal indrettes med henblik på at understøtte en let tilgængelig, fælles adgang til parkeringskælder i form af elevator og rampe fra gårdrummet. Målsætningen er at samle beboernes bevægelsesmønstre, for derved at fremme hyppige møder og fællesskaber mellem bebyggelsens beboere på vej mellem bolig og cykel eller bil.

- Passager, porte og opgange skal placeres og udformes med henblik på at skabe tryghed.
- For at sikre gode sammenhænge på tværs af bebyggelserne må der ikke hegnes i skel. Der skal dog gives mulighed for etablering af støjaf-skærmning.

### d. Affaldshåndtering og varelevering

- Arealer mellem bebyggelser skal anvendes til forbindelser for bløde trafikanter, grønne forbindelser, regnvandshåndtering, brandveje og evt. renovationsveje.
- Affaldsstationer skal placeres med kortest mulig afstand fra boligopgange.
- Affaldsstationer skal placeres på bebyggelsens yderside, så renovationskørsel undgås i fælles gårdrum.
- Varelevering og affaldshåndtering til og fra detailhandel og erhverv skal ske via overdækkede og bygningsintegrerede anlæg.
- Affaldsstationer skal placeres strategisk, så renovationskørsel mindskes.

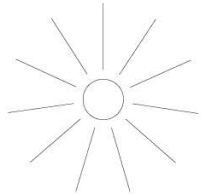
### e. Tilgængelighed for alle og wayfinding

- Offentlige arealer og arealer med offentlig adgang skal være tilgængelige for alle.
- Byggeri skal som udgangspunkt udformes, så det er nemt for både beboere og besøgende at danne sig overblik over indgange og adgangsforhold.

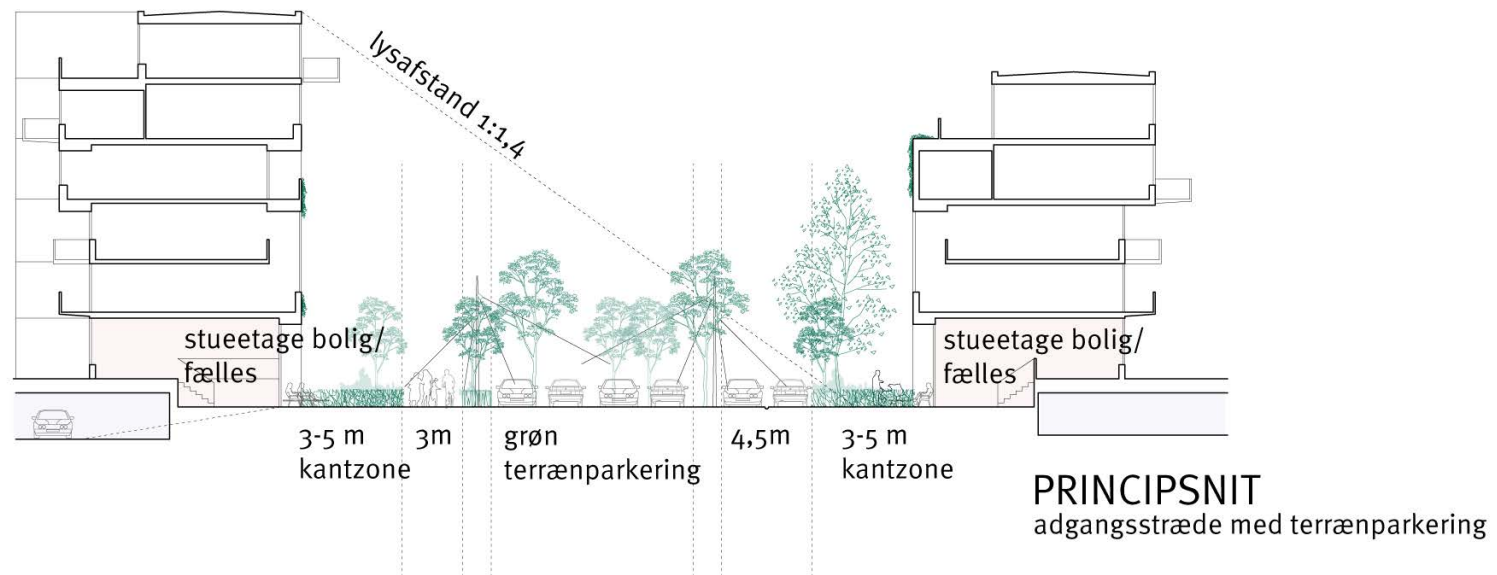
*Wayfinding - "at finde vej" - dækker over, hvordan man bedst hjælper beboere og øvrige brugere med at finde vej til den rigtige destination eller interessepunkt.*

## Principsnit for P-stræde

Parkerings- og adgangsstræder skal indrettes med frodig beplantning, grønne kantzoner og adgang for brandbiler og renovationsvogne samt adgang for kørende trafik til parkeringskældre og parkering på terræn.



Sol fra syd og vest



Adgangsrum mellem to bebyggelser. Bebyggelsernes relationer og naboskab er afgørende, dels i forhold til kantzoner, men også med renovationsadgang, brandvej og biladgang til øvrige bebyggelser. Herudover skal området fremstå grønt og frodigt med Vestskovspræg i den bymæssige kontekst.



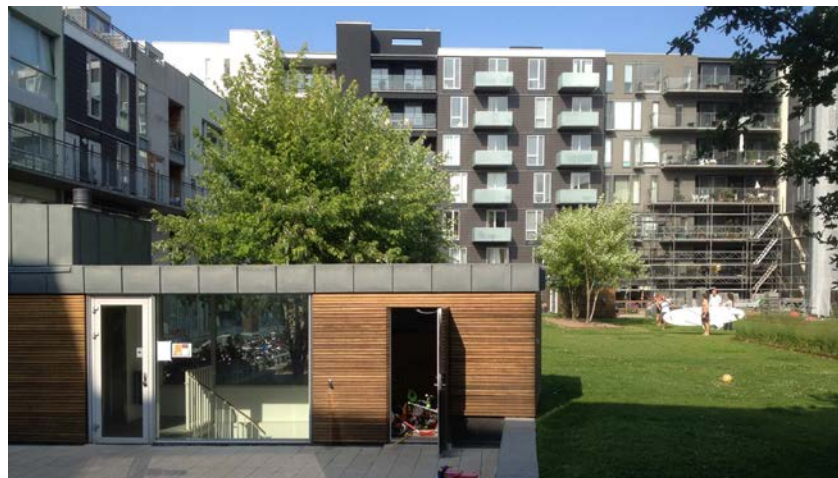
## 6 Parkering og deleordninger

Parkering og deleordninger omfatter principper for bilparkering, cykelparkering og grøn mobilitet set i forhold til bykvalitet og byliv.

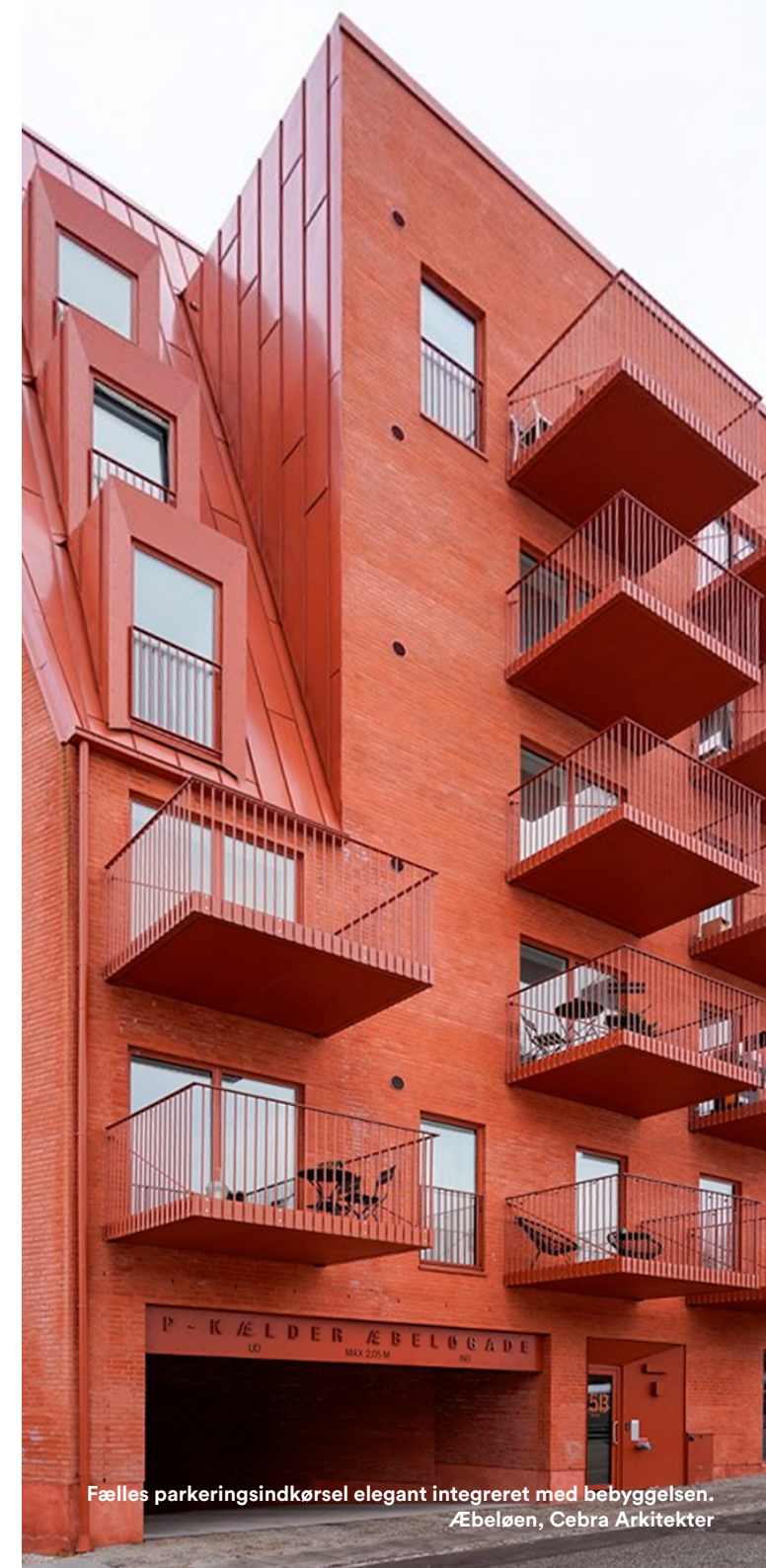
### Mål

Parkering og deleordninger skal understøtte:

- Prioritering af arealer til bløde trafikanter med optimale flows og gode forbindelser.
- Bolig- og funktionsnær cykelparkering, så man møder cyklen før bilen.
- En aktiv bydel med mange bløde trafikanter, hvor privatbilisme nedprioriteres i form af færre bilparkeringspladser og en bevidst placering af bilparkeringspladser, der fordrer, at man skal gå fra sin bil til destinationen.
- Elbiler og delebilsordninger med særligt markerede parkeringspladser.



Halvt nedgravet parkeringsanlæg under gårdrum. Sluseholmen



Fælles parkeringsindkørsel elegant integreret med bebyggelsen. Æbeløen, Cebra Arkitekter



## Plandiagram

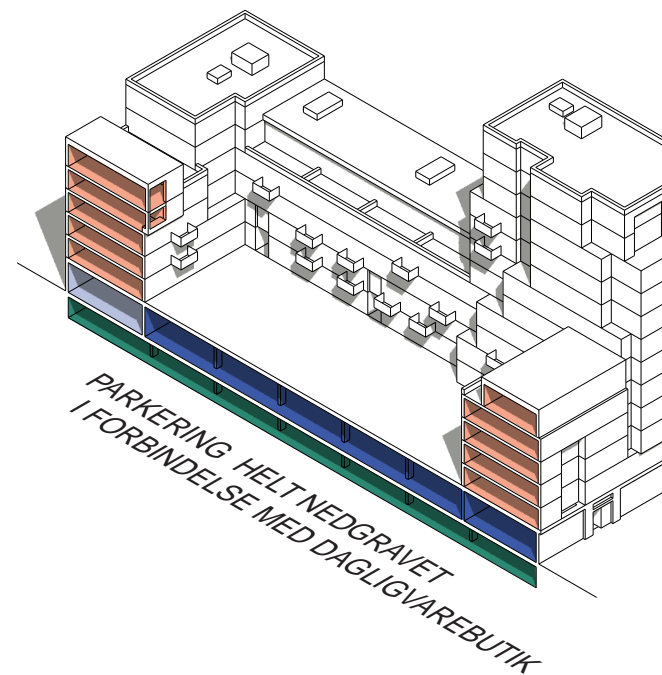
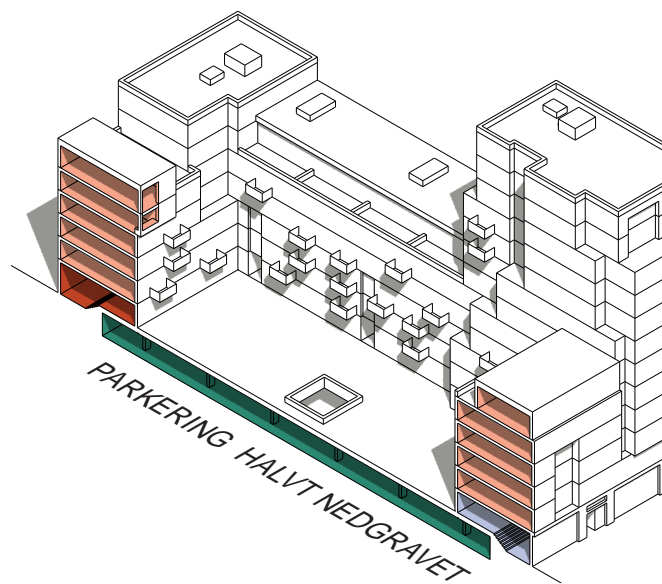
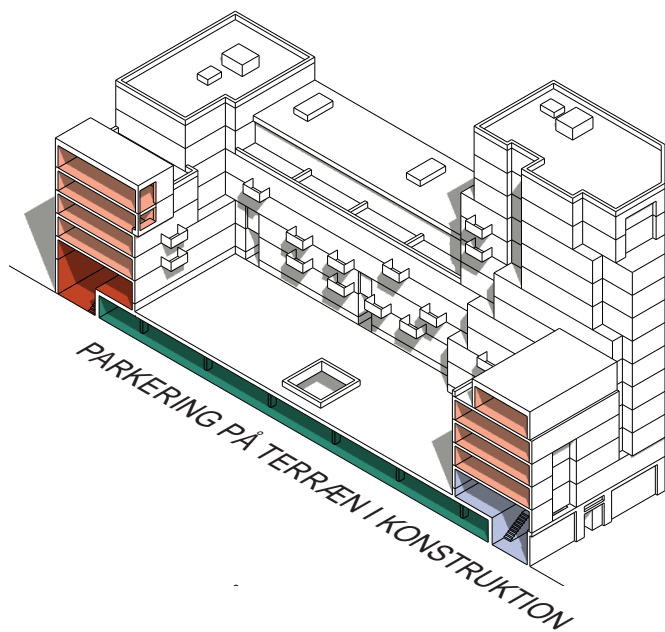
Plandiagrammet illustrerer i princippet, hvordan parkering kan integreres som en del af bebyggelserne, så behovet for parkering på terræn reduceres.







Eksempel på cykelparkering i kantzone, Strandlodsvej



## Principper for parkering i konstruktion



-  BOLIGER
-  UDADVENDTE FUNKTIONER
-  BOLIGER I STUEETAGE
-  PARKERING I KONSTRUKTION

GENERISK KARRÉ  
BEBYGGELSESPROCENT 200%

## Planprincipper

*Bundne principper for parkering og deleordninger, der reguleres endeligt i forbindelse med lokalplanlægningen af de konkrete projekter.*

### a. Cykelparkering

- Cykelparkering skal placeres optimalt og lettilgængeligt i forhold til bydelens mange funktioner og tilbud, herunder letbanestationen, detailhandel, skole, daginstitution, fritidstilbud, mm.
- Cykelparkering skal placeres bolignært, så man møder cyklen før, man møder bilparkering på egen matrikel.
- Cykelparkering i tilknytning til boliger skal være lettilgængelige og have let og sikker adgang til adgangsveje og stiforbindelser.
- Cykelparkering skal så vidt muligt placeres på terræn. Cykelparkering kan placeres i to etager, hvis det placeres i cykelskur eller under halvtag.
- Ved etablering af delebilsordning skal der udover cykelparkeringsnormen etableres ladcykelparkeringspladser.
- Dele af cykelparkeringen skal etableres som aflukket parkering/cykelskur.

### b. Deleordninger

- Ved etablering af delebilsordning kan kravet til antallet af parkeringspladser reduceres (jf. kommuneplanens retningslinjer).

### c. Bilparkering

- Minimum 75 procent af parkeringspladserne skal etableres i konstruktion.
- Parkering i konstruktion skal udføres på en måde, hvor anlægget opleves trygt og attraktivt og som

en naturlig del af bebyggelsens fællesfaciliteter.

- Terrænparkering skal fremstå grøn og frodig (jf. principperne i kapitel 3 og 6).
- Parkering på terræn skal placeres som mindre parkeringslommer afgrænset af træ- og buskbeplantning (jf. principperne i kapitel 3 og 6).
- Parkering til detailhandel og erhverv skal placeres, så man skal bevæge sig gennem et byrum for at komme til funktionen.
- Der skal etableres el-ladestander på minimum hver femte parkeringsplads.
- Parkeringshuse skal som udgangspunkt designes fleksibelt, så det muliggør en fremtidig anden anvendelse til byrum eller byudvikling.



*Plads til cyklen nær opgange. Robert Jakobsens vej, Arenakvarteret.*

### Katalog til dialog

*Albertslund Kommune vil gerne invitere bygherrer, grundejere og udviklere til dialog om fællesskaber, social bæredygtighed og den grønne omstilling:*

### Klima og miljø, herunder ladestander og delebiler

Albertslund har længe været front-runner indenfor klima- og miljøtiltag. Læs hvilke strategier og politikker kommunen arbejder ud fra her:

<https://albertslund.dk/politik/politikker-og-strategier/klima-og-miljoe>

Desuden har Albertslund Kommune vedtaget en plan for opstilling af ladestander samt en vejledning om elbiler og ladestander til foreninger. Begge publikationer kan hentes her:

<https://albertslund.dk/by-og-bolig/vej-og-park/trafik-og-veje/biler-lastbiler-og-parkering/elbiler>



*Plads til ladcykler. Nordhavns kvarteret, Gehl.*

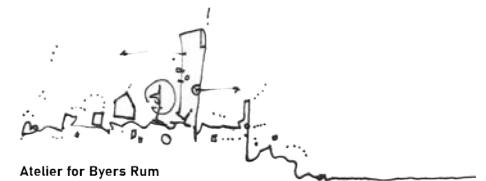


**Principper for udviklingen af  
Hersted Industripark, fase 1, etape 1**

Vedtaget d. 13/12-2022 af  
Kommunalbestyrelsen

2022  
Albertslund Kommune  
Urban Creators  
Atelier for Byers Rum

**urban**  
creators



Albertslund Kommune

