

---

# KIRKEBJERG

---

en levende bydel



---

Helhedsplan for omdannelsen af Kirkebjerg Erhvervsområde

---

## Mindretalsudtalelse

Ved Glostrup Kommunalbestyrelses behandling af den endelige vedtagelse af helhedsplanen for Kirkebjerg Erhvervsområde den 9. september 2009 fremkom liste F, V og C med følgende mindretalsudtalelse i henhold til planlovens § 24:

" Liste F, V og C ønsker ikke, at der gives tilladelse til bebyggelse med mere end maksimalt 6 etager, og en højde på 20 meter."

Helhedsplan for Kirkebjerg Erhvervsområde "Kirkebjerg - en levende bydel",  
Kommuneplantillæg nr. 20 til kommuneplan 2003-2015 for Glostrup Kommune og  
Kommuneplantillæg nr. 9 til kommuneplan 2005-2017 for Brøndby Kommune  
er vedtaget af Brøndby Kommunes kommunalbestyrelsen den 17. juni 2009 og af Glostrup Kommunes  
kommunalbestyrelsen den 9. september 2009. Planen er offentliggjort den 28. oktober 2009.

Helhedsplanen er udarbejdet af:  
Glostrup Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen  
Brøndby Kommune, Teknisk Forvaltning  
NIRAS Konsulenterne A/S

Fotos og kort: Glostrup og Brøndby Kommuner  
Tegninger: Steen Sørensen, Glostrup Kommune  
Layout: Glostrup Kommune  
Tryk: Formula A/S

Udgivet af:  
Glostrup Kommune  
Rådhusparken 2  
2600 Glostrup

Brøndby Kommune  
Park Allé 160  
2605 Brøndby

Tlf.: 43 23 61 00  
Fax: 43 43 16 24  
E-mail: [glostrup.kommune@glostrup.dk](mailto:glostrup.kommune@glostrup.dk)  
Hjemmeside: [www.glostrup.dk](http://www.glostrup.dk)

Tlf.: 43 28 28 28  
Fax: 43 43 65 43  
E-mail: [brondby@brondby.dk](mailto:brondby@brondby.dk)  
Hjemmeside: [www.brondby.dk](http://www.brondby.dk)

# Forord

Kirkebjerg skal omdannes fra erhvervsområde til levende bydel med plads til både boliger og erhverv.

I dag er Kirkebjerg et traditionelt erhvervsområde, som dog er præget af den brancheglidning fra produktion- til videnerhverv, som har fundet sted i de københavnske erhvervsområder de senere år. Brancheglidningen har gjort, at vi synes, det er nødvendigt at revurdere områdets anvendelse, men samtidig rummer området også store potentialer, som gør, at en omdannelse er mulig. Nærheden til Glostrup Station og en kommende letbane gør eksempelvis, at tilgængeligheden til området er rigtig god, og det åbner også mulighed for en intensiv udnyttelse af området.

Kommunegrænsen mellem Brøndby og Glostrup går igennem den nordlige del af Kirkebjerg, men det har vi valgt at se bort fra i planlægningen af området, for at opnå den bedste helhed. Helheden skal være til at se, for ellers bliver Kirkebjerg aldrig den levende bydel, som der ellers er potentiale for.

Målsætningen har været at udarbejde en helhedsplan, der kan fremme områdets potentialer og sikre en fornuftig omdannelsesproces, og derfor har vi valgt at gå i dialog med områdets aktører, som skal have stor tak for deres deltagelse og engagement. Vi har fået et indblik i, hvilken vej vinden blæser – og det håber vi helhedsplanen afspejler.

Vi håber, at områdets aktører også ved implementeringen af planen vil deltage aktivt og være med til at sætte deres fingeraftryk på en helt ny bydel, som de var det i høringsperioden. Vi ser frem til det videre samarbejde, og glæder os til at se de første spændende projekter i bydelen.

Mulighederne for Kirkebjerg er mange, og med helhedsplanen har vi kun fastlagt en række overordnede principper, som skal sikre kvaliteten og den røde tråd – kreativiteten vil vi lade være op til de lokale aktører, så vi kan få skabt en moderne bydel med masser af liv og plads til at leve.

Bolden er givet op – kom og spil med!

Ib Terp  
Borgmester  
Brøndby Kommune

Søren Enemark  
Borgmester  
Glostrup Kommune



*Kirkebjerg set fra oven*



# Indhold

<b>Kirkebjerg – en levende bydel</b>	7
En ny bydel anno 2030	8
En del af Hovedstadsområdet	10
En del af lokalområdet	12
<b>Fra erhvervsområde til levende bydel</b>	15
En attraktiv og levende bydel	16
Anvendelsesmulighederne	18
Centerformål ved Glostrup Station	20
Boligbebyggelse øst for Industrivej	22
Etageboliger og erhverv langs Industrivej	23
Butikker og erhverv langs Søndre Ringvej	24
Kontor og servicevirksomheder syd for Park Allé	25
Trafikstrukturen	26
Den grønne struktur	30
Handlingsplan for omdannelsen	32
Forhold til anden planlægning	34
Planmæssige forudsætninger	36
Kommuneplanrammer for Brøndby	36
Kommuneplanrammer for Glostrup	38
<b>Bilag</b>	41
Inddragelse af aktørerne	42
Området i dag	44
Miljørapport	46
Koordineringsgruppen	50

# Kirkebjerg



- en levende bydel



Kirkebjerg skal omdannes fra erhvervsområde til en attraktiv og levende bydel med både bolig og erhverv. Bydelen skal have en god sammenhæng til de omkringliggende byområder.

Kirkebjerg anno 2030 er en livlig og moderne bydel med en blanding af boliger, erhverv og butikker. Den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed har, med god hjælp af letbanen, givet området et godt udgangspunkt for omdannelse til en mere intensiv erhvervsudnyttelse. Det er let at pendle til og fra de mange kontorarbejdspladser, som er opført i centerområdet ved Glostrup Station og i den øvrige bydel.

Sammenhængen med Glostrup Bymidte er blevet forbedret med den nye bro over banen fra Nyvej til Godsbanevej. Forbindelsen, som markeres af en nyopført opsigtsvækkende 12 etagers bygning, er blevet en af de nye indgange til Kirkebjerg. Der er også skabt gode stiforbindelser fra de omkringliggende byområder ind i den nye bydel.

Et særligt træk ved Kirkebjerg er kombinationen af de bebyggede områder og de tværgående og langsgående grønne træk.

Det gør det let for fodgængere og cyklende at komme rundt ad de grønne stier – i modsætning til bilister, som ankommer til Kirkebjergområdet fra enten Park Allé eller Stationsparken. Herfra er der god adgang til det blandede bolig- og erhvervsområde, som ligger langs Industrivej samt til boligområdet i den østlige del af Kirkebjerg.

Kundeadgangen til de store butikker ud mod Søndre Ringvej er adskilt fra trafikken på Industrivej med en mindre parallelvej, som løber foran butikkerne. Parallelvejen betyder, at man til glæde for både de handlende og ansatte i bydelen kan komme fra butik til butik uden at skulle ud på Søndre Ringvej.

Den attraktive beliggenhed ud mod Søndre Ringvej har betydet, at en række butikker med særligt pladskrævende varegrupper har etableret sig her. Kombinationen af disse butikker og de kontorbyggerier, der er bygget ovenpå, sikrer en optimal udnyttelse af området langs Søndre Ringvej, samtidig med at bebyggelsen med sine 6 etager fungerer som en støjafskærmning ind mod resten af Kirkebjerg. Tagarealerne ovenpå butikkerne, som ikke er optaget af kontorbyggerierne, er indrettet til tagterrasse, som benyttes af de ansatte i butikker og på kontorer.

Bygningernes højde giver, sammen med overgangen til de blødere erhverv, mulighed for at kombinere boliger og erhverv i midten af bydelen og at placere boliger i den østlige del af området. Kombinationen af boliger og erhverv er også med til at skabe liv stort set døgnet rundt.

Et af de markante langsgående grønne træk – en af de tre grønne fingre – er området langs Industrivej. Her er boliger og erhverv blandet og en karéstruktur på den vestlige side af vejen skærmer for støj fra Søndre Ringvej.

I en af kontorbygningerne på Industrivej er den øverste etage udformet som en penthouse-etage med eksklusive boliger. Boligerne optager kun en del af kontorets tag, så der er plads til tagterrasser med udgang direkte fra lejlighederne.

I parkbåndet mod øst er der opført en attraktiv parkbebyggelse. Boligbebyggelsen på 3 og 6 etager ligger som en integreret del af det grønne bånd. Her er både plads til leg, ophold og bevægelse og blandingen af boliger og erhverv har sikret, at der er liv i bydelen hele dagen. Mange mennesker bruger de grønne parkbånd i nærheden af stationen eller området ved boligerne og den lille sø, enten fordi de er på vej mod stationen, har en pause fra arbejdet eller fordi de bor i området.

Bevaringen af flere af de karakteristiske bygninger i området har styrket områdets særlige identitet, og det, at bygningerne og det grønne er flettet sammen, giver en rolig og harmonisk oplevelse. Så selv om der i omdannelsesperioden er blevet bygget mange nye bygninger med en spændende arkitektonisk udformning her i Kirkebjerg, har bydelen hele tiden bevaret sin integritet, samtidig med at oplevelsen af kreativitet og kvalitet har været kendetegnende hele vejen igennem omdannelsesprocessen.

Den gode beliggenhed og den optimale udnyttelse af området sammen med de rekreative muligheder og blandingen af funktioner er med til, at netop

Kirkebjerg har det liv og den gode atmosfære som gør det attraktivt at arbejde, bo og opholde sig i bydelen.

### Omdannelsen – nødvendighed eller mulighed?

Visionen om et nyt Kirkebjerg og en omdannelse fra erhvervsområde til en bydel med både bolig og erhverv er opstået dels fordi en omdannelse er nødvendig, men også fordi Kirkebjerg rummer store potentialer.

Omdannelsen er nødvendig, fordi der de senere år er sket store ændringer i hvilke typer af erhverv, der vælger at lokalisere sig i et erhvervsområde som Kirkebjerg.

Flere og flere produktionsvirksomheder flytter til lande, hvor arbejdskraften er billigere end i Danmark, og i stedet flytter kontor- og videnvirksomheder ind i de ledige bygninger i erhvervsområderne. Derudover finder der også en brancheglidning sted, hvor virksomhedens produktionsdel flytter ud og kun vidensdelen bliver tilbage. De nye typer af videnvirksomheder stiller andre krav end de traditionelle produktionserhverv, fx til lokaler, tilgængelighed osv.

Mange erhvervsområder er derfor allerede blevet omdannet, mens flere områder som Kirkebjerg i disse år står overfor en omdannelse.

Omdannelsen af Kirkebjerg er også en oplagt mulighed. Området rummer mange muligheder, bl.a. pga. den centrale placering ved Glostrup Station og en kommende letbane, som giver en rigtig god tilgængelighed for både kommende ansatte og beboere i området. Nærheden til stationen giver også mulighed for at bygge tæt, og dermed kan der også, primært for grundejerne, være økonomisk incitament til at omdanne Kirkebjerg.

Mulighederne er mange, og de vil blive beskrevet nærmere i de næste afsnit. Der vil både blive set på de muligheder, som beliggenheden i Hovedstadsområdet giver og de muligheder, som det at være en del af et eksisterende lokalområde giver.

*Kirkebjerg anno 2030*



# Kirkebjerg

## - en del af Hovedstadsområdet

Kirkebjerg ligger i Glostrup og Brøndby Kommuner, som er en del af Hovedstadsområdet. Det giver mange muligheder. Hovedstadsområdet har et mangfoldigt erhvervsliv, et kreativt miljø, en højtuddannet arbejdsstyrke, en effektiv offentlig servicesek-

tor, landets største økonomiske aktivitet, en god infrastruktur og så er der tæt til grønne områder. Det er alt sammen med til, at Hovedstadsområdet er et attraktivt sted at bo, leve og drive virksomhed i.


### Infrastruktur

Infrastrukturen i Hovedstadsområdet og på Vestegnen er veludbygget og velfungerende, og i forhold til Kirkebjerg er både Københavns lufthavn, Øresundsbroen, motorvejsnettet, S-tog, busser m.v. indenfor kort afstand.



Med S-toget fra Glostrup Station er man på Københavns Hovedbanegård på ca. 17 minutter. Herfra er forbindelserne mange, både til andre S-tog og til Regional- og Intercitytog mod fx Malmø. Tager man S-toget fra Glostrup Station i den modsatte retning er man på Høje-Taastrup Station på ca. 9 min. Herfra kan man tage Regional- og Intercitytog mod bl.a. Sydsjælland, Fyn og Jylland.

Turen fra Kirkebjerg til Københavns Lufthavn tager ca. et kvarter i bil, og fra Glostrup Station kan turen gøres med offentlige transportmidler på ca. 40 min.

 Kirkebjergs placering i Hovedstadsområdet

Det gør det eksempelvis nemt for udenlandske kunder at besøge en virksomhed i Kirkebjerg, og lige så nemt, hvis man selv skal på forretningsrejse.

Med den faste forbindelse over Øresund, er Malmø kun ca. 35 minutters kørsel væk, og med toget fra Glostrup Station vil turen ca. tage en time. Den korte afstand kan altså gøre det attraktivt for svenskere eller svenskboende danskere at arbejde i Hovedstadsområdet, og dermed også i Kirkebjerg.

### Arbejdsstyrke

Kirkebjergs stationsnære og centrale beliggenhed i Hovedstadsområdet er et stort aktiv, og det er Hovedstadsområdets arbejdsstyrke også.

Hovedstadsområdet er Danmarks førende videnregion, med en veluddannet arbejdsstyrke. På landsplan har 26,8% en videregående uddannelse - 53% af danskere med en videregående uddannelse bor i Region Hovedstaden ([www.regionh.dk](http://www.regionh.dk)).

Hovedstadsområdet har endvidere en række erhvervsklynger, indenfor hvilke der er opnået særlig viden og kompetencer.

Det drejer sig fx om: Informati-  
ons- og kommunikations-tekno-  
logi, finansiel service, oplevelse-  
økonomi, medicinal og medico  
m.v. Der kan opstå en synergief-  
ekt, når en region specialiserer  
sig indenfor bestemte brancher,  
og undersøgelser har vist, at  
erhvervsklynger bidrager posi-  
tivist til forskning og udvikling,  
økonomi og beskæftigelse samt  
innovation og iværksætteri, og  
det kan give konkurrencemæs-  
sige fordele globalt og nationalt.

Hovedstadsområdet er derfor  
også en af verdens ti mest at-  
traktive regioner for udenland-  
ske investeringer ([www.cbs.dk](http://www.cbs.dk)).



*Med s-toget kommer man hurtigt rundt i Hovedstadsområdet*

# Kirkebjerg

## - en del af lokalområdet

Kirkebjerg er en del af et eksisterende lokalområde, som rummer potentialer. Kirkebjerg er stationsnært, og det medfører mulighed for en intensiv udnyttelse af arealerne. I overgangsperioden fra erhvervsområde til levende bydel, vil Kirkebjerg mangle nogle af de aktiver, som

en eksisterende bydel har, som fx detailhandel, fritidstilbud m.v. I den periode og også efter omdannelsen, kan nærmiljøernes mange tilbud bruges.

I naboområderne er der både skoler, daginstitutioner, bibliotek, musikskole, fitnesscentre,

biograf m.v., som nye beboere kan få gavn af. Derudover er indkøbsmulighederne gode med dagligvarebutikker indenfor kort afstand og både Glostrup Storcenter og det nye indkøbscenter 2G shopping beliggende lige på den anden side af Glostrup Station.



Endvidere ligger der en række mindre butikker på Kirkebjerg Torv øst for Kirkebjerg.

#### **Et stationsnært område**

Områdets stationsnære beliggenhed giver mulighed for at udnytte området intensivt til fx kontorbyggeri. Indenfor en gangafstand af 600 meter fra Glostrup Station kan der etableres kontorbyggerier, som er større end 1500 etagemeter, større besøgsintensive institutioner, tæt boligbebyggelse samt butikker.



Det er dog også muligt at planlægge for større kontorbyggerier over 1500 etagemeter i det stationsnære område i større afstand fra Glostrup station end 600 meter, men det forudsætter forskellige former for mobility management og regulering via parkeringsnormer, så der bliver incitament til at benytte offentlige transportmidler.

#### **Infrastruktur**

Infrastrukturen i Kirkebjerg er god. Der er kort afstand til Glostrup station, hvor der både kører S-tog, S-busser og busser. Afstanden til motorvejsnettet er

ligeledes kort. Tilgængeligheden til området er derfor rigtig god – og den bliver endnu bedre, for der er en letbane på vej, som er planlagt til at passere Kirkebjerg.

Brøndby og Glostrup Kommune er sammen med 9 andre kommuner og Region Hovedstaden gået sammen i et udvalg for at etablere en letbane langs Ring 3. I december 2007 blev der underskrevet en hensigts-erklæring og nedsat et samarbejdsforum, som blandt andet vil forsøge at få staten med i arbejdet om letbanen.

# Fra erhvervsområde



til levende bydel



# En attraktiv

## og levende bydel

Helhedsplanen for Kirkebjerg skal sikre de kvalitative rammer for bydelen, men stadig give de enkelte grundejere mulighed for at opføre spændende byggerier. Helhedsplanen fastlægger derfor kun en struktur for området, som sikrer, at der kommer en sammenhæng mellem trafikken, det grønne, boligerne, kontorerne og butikkerne m.v.

De kreative elementer, i form af eksempelvis arkitektonisk spændende bygninger, flotte pladser m.v., skal sammen med strukturen være med til at skabe det gode byliv, og det er netop det kreative, som kan være afgørende for, om man får lyst til at opholde sig i bydelen.

Kirkebjerg skal være en funktionsblandet bydel, hvor der er liv både aften og dag. Derfor bliver der eksempelvis mulighed for i en del af området at blande boliger og erhverv. Det giver mulighed for at være kreativ, når bygningens udformning skal planlægges. Eksempelvis kan etagerne med erhverv være bredere end etagerne med boliger, og derved kan der på taget af den sidste etage med erhverv etableres en tagterrasse, som kan benyttes til friareal af beboerne.

Ved stationen bliver der mulighed for at opføre et 12 etagers hus, som kan blive et vartegn for området. Dette hus vil blive markant for Kirkebjerg, og også for naboområderne, og derfor bliver bygningens arkitektoniske udtryk vigtigt.

Mulighederne er mange, og det er netop kreativitet og kvalitet, som skal kendetegne Kirkebjerg.



Frederiksberg Bymidte



Oversigtskort over Kirkebjerg

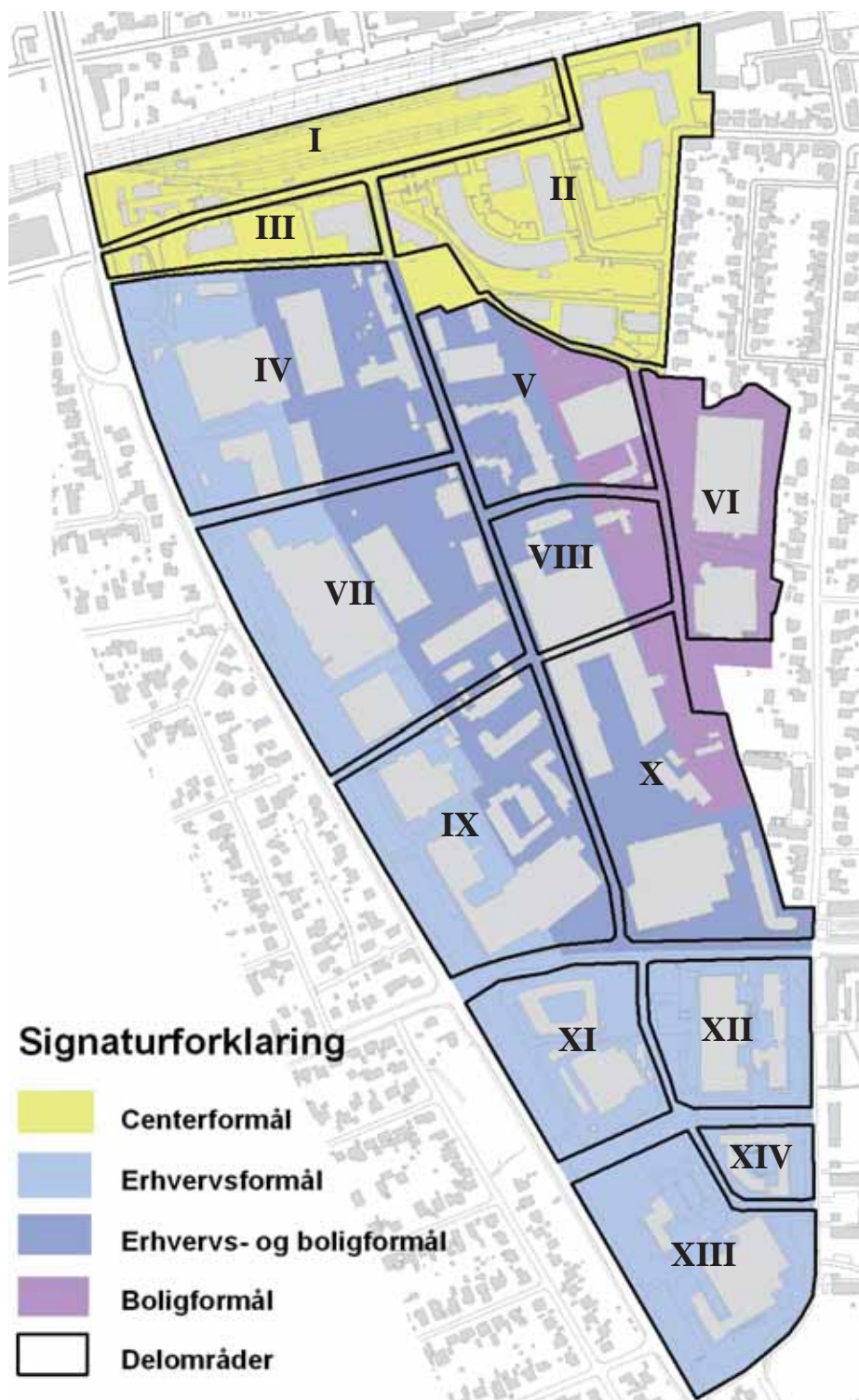
Den nye bydel vil blive forholdsvis tæt og høj, men dog stadig tilpasset de omkringliggende byområder. Bebyggeshøjden i den nye bydel vil derfor variere fra et enkelt markant punkt-hus på 12 etager ved Glostrup station til 6 etager ved banen og mod Søndre Ringvej faldende til 3 etager mod områdets østlige afgrænsning. Bebyggelsesprocenten varierer tilsvarende fra 220 mod banen over 150 langs Søndre Ringvej til 100 i den østligste del af området. På den måde kan de centrale dele af det stationsnære område blive udnyttet bedst muligt, samtidig med at der tages hensyn til det eksisterende boligområde øst for Kirkebjerg.

Kirkebjergområdet deles op i 4 anvendelseskategorier, jf. figur 1:

- Centerformål
- Erhvervsformål
- Blandet erhvervs- og boligformål
- Boligformål

Området deles derudover op i 14 delområder, jf. figur 1, på baggrund af en ny grøn struktur for området. Opdelingen skal sikre, at der ikke opstår konflikter i omdannelsesperioden – dette vil blive beskrevet yderligere i handlingsplanen, se side 32.

Af de følgende afsnit vil det fremgå, hvilke anvendelser der er mulige i de forskellige dele af Kirkebjerg.



Figur 1: Kirkebjerg inddelt i 4 anvendelseskategorier

### Stationsnært område

Kirkebjergs beliggenhed lige ved Glostrup Station medfører nogle anvendelsesmuligheder, som kun er mulige grundet den stationsnære beliggenhed.

På figur 2 er vist det stationsnære kerneområde, som er dannet med udgangspunkt i et 600 meter cirkelslag - de matrikler, som berøres af cirklen indgår fuldt i det stationsnære kerneområde. Figur 2 viser endvidere den stationsnære amøbeafgrænsning, som Glostrup og Brøndby kommuner har dannet ud fra et 1200 meter cirkelslag fra stationen.

Byfunktioner som har en intensiv karakter skal placeres inden for det stationsnære område, og helst indenfor kerneområdet.

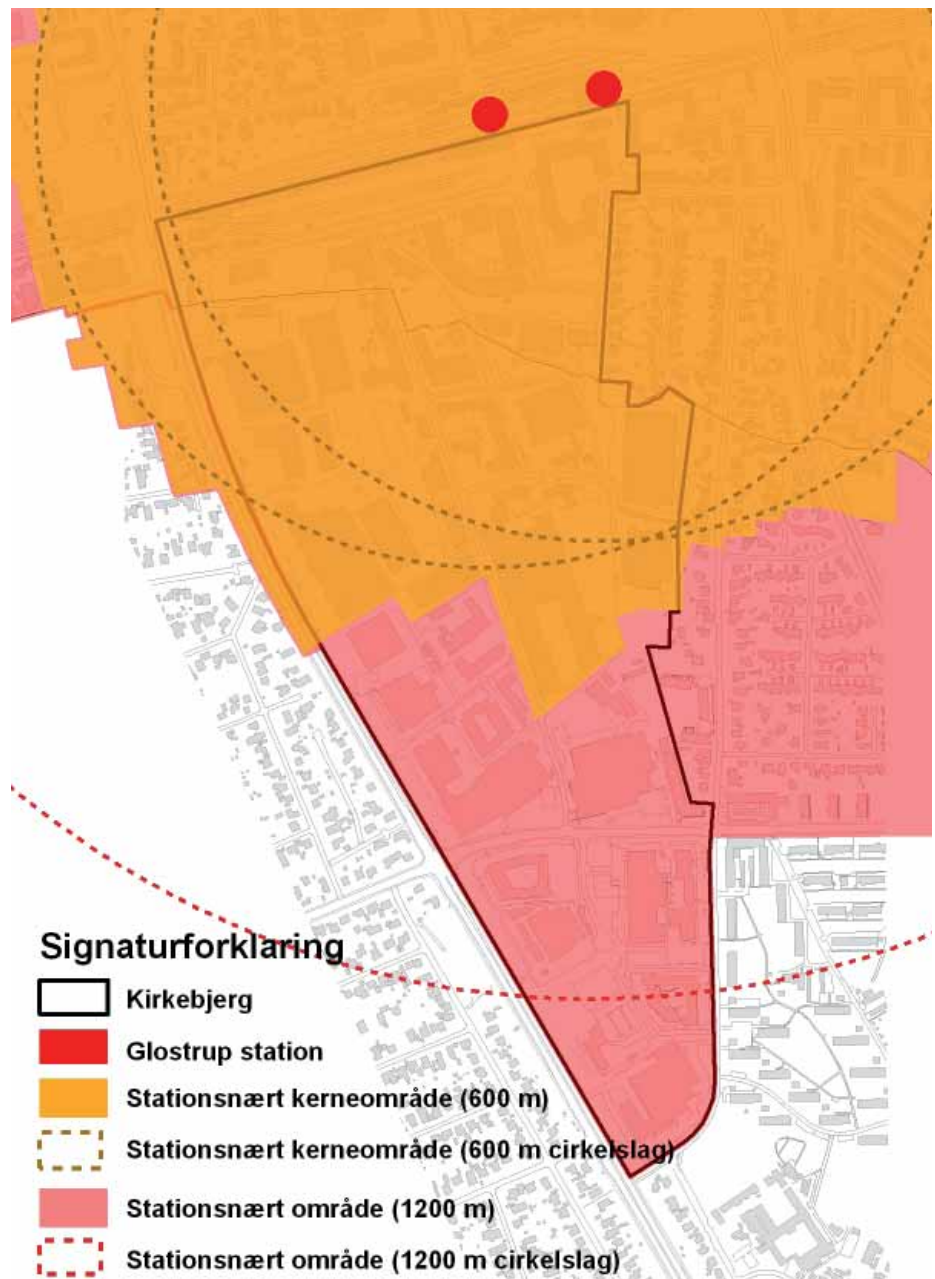
Byfunktioner af intensiv karakter omfatter bl.a.:

- Kontor- og serviceerhverv (\*)
- Beskæftigelsesintensive produktionserhverv
- Kulturinstitutioner
- Udstillings- og kongrescentre
- Større idrætsanlæg
- Multianvendelige anlæg til fritidsformål
- Hoteller
- Tæt boligbebyggelse

(\*) Kontorer over 1500 etagemeter kan som hovedregel kun placeres indenfor kerneområdet.

Hvis de store kontorer skal lokaliseres i det stationsnære område, uden for kerneområdet, skal der arbejdes med supplerende virkemidler, som giver en trafiksituation svarende til en placering i kerneområdet (fx begrænset udbud af parkeringspladser, firmacykelordninger m.v.)

Helhedsplanens delområde I, II, III og dele af delområde IV,



Figur 2: Det stationsnære område ved Glostrup Station

V, VII og VIII ligger inden for det stationsnære kerneområde, og der kan derfor uden videre placeres kontorer over 1500 etagemeter.

I helhedsplanens øvrige delområder er det kun muligt at placere kontorer over 1500 etagemeter, hvis der som nævnt etableres forskellige former for mobility management og regulering via parkeringsnormer.

Glostrup Station er udpeget som knudepunktsstation i Fingerplan 2007, og det betyder, at byfunktioner af regional karakter fortrinsvis skal placeres tæt ved denne station.

Byfunktioner af regional karakter defineres som byfunktioner af intensiv karakter (se ovenfor), som henvender sig til et regionalt opland, som rækker ud over kommunen og nabokommunerne.

# Centerformål ved Glostrup station



Kirkebjergområdets nordligste del ligger meget centralt i forhold til Glostrup Station. Den stationsnære placering skal udnyttes til personintensive funktioner, og derfor kan denne del af Kirkebjerg anvendes til centerformål, dvs. både kontorer, administration, service, hotel, restaurant, uddannelse, kultur, detailhandel, bolig og lignende. Den brede anvendelse skal være med til at opnå visionen om en levende bydel, hvor man både kan bo, arbejde og leve.

Bygningerne i området kan opføres med op til 6 etager, dog kan der langs med Glosemosevej kun bygges i 3 etager.

Dette skyldes hensynet til de eksisterende villaer på den anden side af Glosemosevej. Ved at opføre bygninger i 6 etager ud mod jernbanen, kan der skabes en støjskærm, som kan komme de bagved liggende bygninger til gode.

Da området ligger indenfor det stationsnære kerneområde, kan der både i delområde I, II og III opføres kontorbyggerier over 1500 etagemeter.

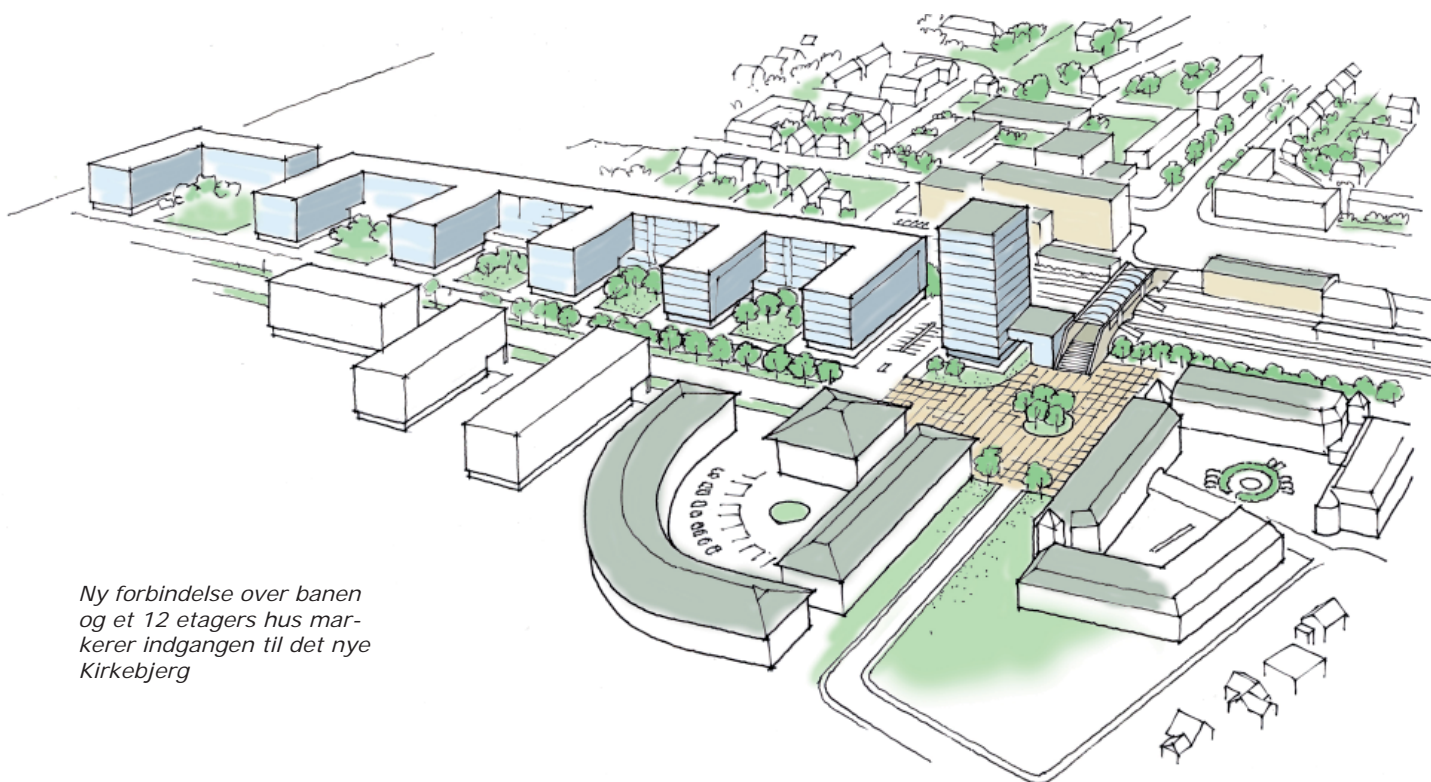
I området tænkes enkelte bygninger bevaret, fx L'oréal bygningen, som ligger overfor rangerarealet. Bygningen fremstår i dag restaureret, og er meget markant for området. For at bygningen ikke skal miste sin betydning efter omdannelsen, skal kommende bygninger, som placeres tæt ved L'oréal bygningen være minimum 6 meter lavere end den eksisterende bygning.

For at skabe en endnu bedre tilgængelighed til området og en større sammenhæng med

Glostrup Bymidte, kan der etableres en ny forbindelse over jernbanen, som kan forbinde Nyvej nord for banen med Godsbanevej syd for banen. Forbindelsen vil forbedre adgangen til Kirkebjergområdet, og det vil være en fordel for de pendlere, som benytter offentlig trafik for at komme til bydelen.

Der kan opføres et 12 etagers hus ud mod jernbanen ved enden af Godsbanevej. Dette højhus tænkes at blive et var-tegn for Kirkebjerg, og det vil samtidig markere overgangen fra Glostrup Bymidte til den nye bydel Kirkebjerg.

I områdets sydligste del kan der etableres et tværgående grønt strøg, som både kan benyttes af de ansatte i virksomhederne og butikkerne, af offentligheden til



*Ny forbindelse over banen og et 12 etagers hus markerer indgangen til det nye Kirkebjerg*

rekreative formål og til boligernes friarealer. De grønne strøg er en forudsætning for at sikre attraktiviteten i den tætte by.

### **Rangerarealet**

Langs med jernbanen ligger DSB og Banestyrelsens rangerareal som en bred bræmme af jernbanespor. Arealet udgør ca. 25.000 m<sup>2</sup>, som kan udnyttes til byudvikling.

Den nuværende anvendelse er meget ekstensiv, og det er ærgerligt, da arealet med sin gode beliggenhed lige ved Glostrup Station har stort potentiale.

En omdannelse af området til boliger, erhverv, butikker, offentlige formål og grønne områder kan skabe liv i lokalområdet og skabe en større bymæssig kvalitet og sammenhæng.

DSB fremlagde i 2001 en vision for området, hvor der arbejdes med en intensiv udnyttelse af byggemulighederne på rangerarealet. Visionen er i dag ikke realiseret, men der bør arbejdes på, at de mange muligheder, som rangerarealet rummer, kan udnyttes til fulde.

## Boligbebyggelse øst for Industrivej



Kirkebjerg skal ikke bare være et erhvervsområde, men en bydel hvor man kan bo, leve og arbejde. Den østlige del af området, som grænser op til et eksisterende villakvarter, udlægges derfor til boligformål. Her kan der også placeres institutioner, der skal servicere områdets beboere.

For at få en harmonisk overgang til villakvarteret øst for Kirkebjerg, må de nye boliger tættest på villakvarteret kun opføres i 3 etager. Bygningerne lægges som attraktiv parkbebyggelse i en del af den grønne struktur.

I den resterende del af området, som ligger tættest på Industrivej, kan bygningerne opføres i 6 etager.

*3 etagers punktbebyggelse ud mod villakvarteret og 6 etager øst for Industrivej*

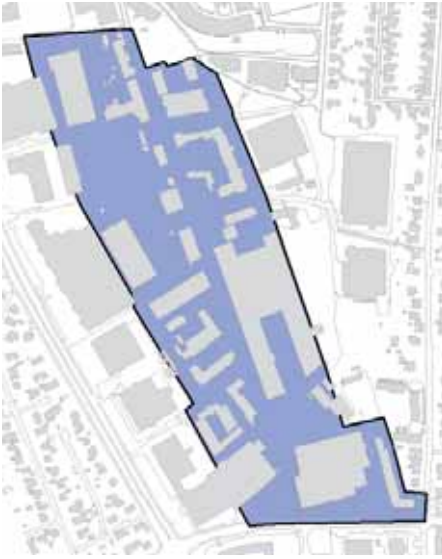


I den sydlige del af området er der i dag en sø, som skal bevares, og sammen med den grønne struktur skal den både indgå i boligernes friarealer og være en del af et rekreativt offentligt område.



*Søen i den østlige del af Kirkebjerg*

# Etageboliger og erhverv langs Industrivej



Området langs med Industrivej, som løber fra jernbanen mod nord til Park Allé mod syd, skal være et funktionsblandet område, hvor boliger blandes med kontorer, serviceerhverv og moderne produktionserhverv. Normalt kan traditionelle produktionsvirksomheder ikke forenes med boliger, men i dag findes der en række moderne produktionserhverv, som kan, fordi de har en meget ren og støjsvag produktion. Disse virksomheder, som fx kan være højteknologisk produktion, elektronikvirksomheder, bogbinderier, mindre trykkerier og laboratorier, holder sig alle inden for miljøklasse 1 og 2, og kan derfor fungere uden at genere de nye beboere i området.

Blandingen af boliger og erhverv vil give området et liv, som vil blive understøttet af, at der er mulighed for at placere en dagligvarebutik på maksimalt 1000 m<sup>2</sup> til områdets daglige forsyning. Dagligvarebutikken skal betjene de kommende beboere såvel som de ansatte i Kirkebjergs virksomheder, og det er tanken, at den skal placeres tæt på Park Allé.

Området struktureres med karrebebyggelse i op til 6 etager langs med Industrivej. Mod det eksisterende boligområde på Kirkebjerg Allé kan der max bygges i en højde af 3 etager.

De nye bebyggelser vil dels orientere sig mod Industrivej, så virksomhederne kan opnå en vis synlighed og dels mod de tværgående grønne strøg som friarealer for boligerne.

De nye bebyggelser kan både udlægges til boligformål alene eller til kontor-, service og produktionsformål, men de to anvendelser kan også blandes, så der for eksempel er virksomheder i de første par etager og boliger i de øverste etager. Dele af området ligger inden for det stationsnære kerneområde ved Glostrup Station. Der kan derfor i dele af delområde IV, V, VII og VIII opføres kontorbygninger over 1500 etagemeter.

Fra Industrivej kommer man til den nye bebyggelse via sekundære veje. Det er interne fordelingsveje, der enten er udformet som bøjler eller som blinde stikveje. Fra de interne veje er der adgang til parkeringspladserne, som enten er placeret på terræn i gårdene eller under bebyggelsen.

I denne del af Kirkebjerg har flere af bygningerne stor betydning for oplevelsen af området og for forståelsen af Kirkebjerg-områdets historie. Der er også flere eksempler på en fin og tidstypisk arkitektur, og en del af disse bygninger er værd at bevare. På billedet ses et typisk

eksempel på en bevaringsværdig bygning.

## Detailhandel

De to nederste afsnit om detailhandel er vedtaget af Brøndby Kommunalbestyrelse på mødet den 17. juni 2009. Afsnittene er ikke vedtaget af Glostrup Kommunalbestyrelse på mødet den 9. september 2009, og Glostrup Kommune betragter derfor ikke afsnittene som en del af helhedsplanen.

ICP har i foråret 2009 udarbejdet en detailhandelsanalyse for Brøndby Kommune. Detailhandelsanalysen konkluderer, at der er en markedsmæssig mulighed for et bydelscenter ved Søndre Ringvej/Park Allé, dvs. indenfor Kirkebjergområdet. Udlægget af et bydelscenter på 5.000 m<sup>2</sup> vil indgå i forslag til kommuneplan 2009. Forslag til kommuneplan 2009 sendes i høring fra den 1. juli 2009.

Glostrup Kommune har med vedtagelsen af helhedsplanen for Kirkebjerg ikke taget stilling til det varslede detailhandelsudlæg på 5000m<sup>2</sup>. Glostrup Kommune vil i forbindelse med høringen af Brøndby Kommunes kommuneplan 2009 vurdere konsekvenserne for detailhandelen i Glostrup Bymidte og på den baggrund afgive høringssvar til Brøndby Kommune.



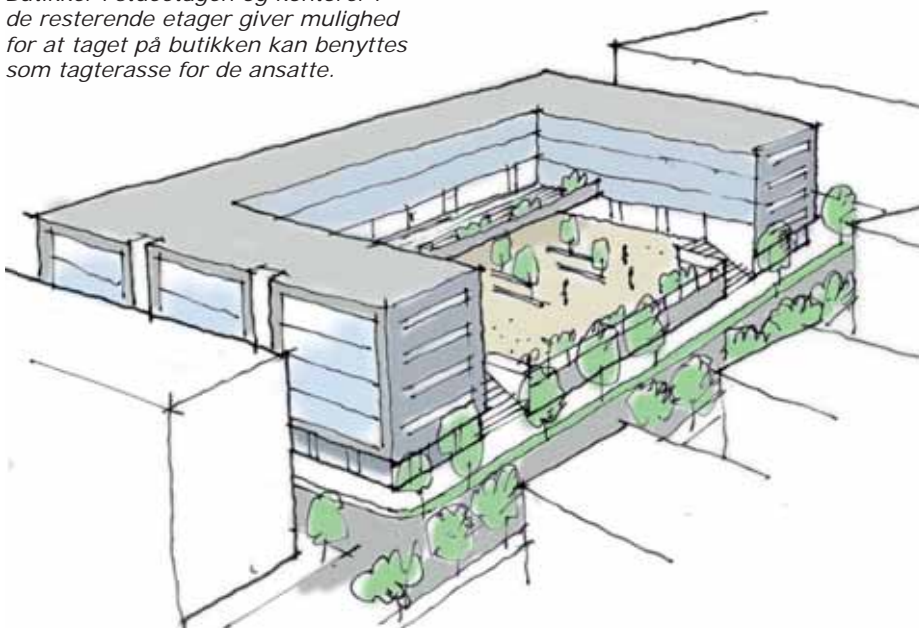
# Butikker og erhverv langs Søndre Ringvej



Langs Søndre Ringvej vil der blive mulighed for at placere detailhandel i form af butikker med salg af pladskrævende varegrupper.

Det er meningen, at butikkerne kun skal udnytte stueetagen, og sandsynligvis vil de, ligesom i dag, hovedsageligt rumme møbelbutikker og bilforhandlere. Oven på butikkerne kan der etableres stangbebyggelse

*Butikker i stueetagen og kontorer i de resterende etager giver mulighed for at taget på butikken kan benyttes som tagterasse for de ansatte.*



til kontor-, service og moderne produktionserhverv i 5 etager. Ligesom i det blandede bolig- og erhvervsområde, er der tale om produktionserhverv, der ikke generer omgivelserne.

Hverken butikker eller kontor-erhverv er lige så støjfølsomme som boliger og kan derfor placeres ud mod Søndre Ringvej. Ved at bygge i en højde på 6 etager, kan bygningerne desuden udnyttes til at skærme for trafikstøj ind mod Industrivej til glæde for de bagved liggende boliger.

Dele af området ligger inden for det stationsnære kerneområde ved Glostrup Station. Der kan derfor i dele af delområde IV og VII opføres kontorbygninger over 1500 etagemeter.

For at skabe den bedste kunde adgang til butikkerne skal der etableres en mindre parallelvej langs med Søndre Ringvej. Vejen skal anlægges mellem butikkerne og Søndre Ringvej, så kunderne kan køre direkte fra en butik til en anden uden først at skulle ud på den trafikerede Søndre Ringvej. Området foran butikkerne skal udover en parallelvej også benyttes til parkeringspladser til butikkernes kunder.



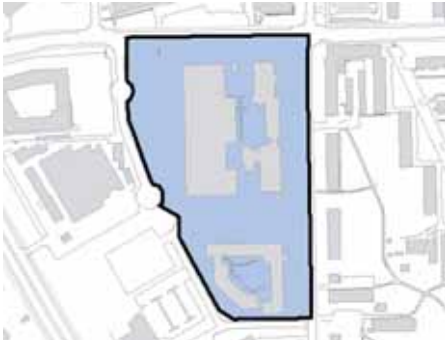
*Eksempel på parallelvej ved Kalvebod Brygge*

Kontorerne skal derimod have vejadgang fra Industrivej, og parkering til kontorbyggeriernes ansatte skal anlægges i gården bagved bygningen, enten på terræn eller i parkeringskælder.

Ved på denne måde at sørge for at der er god kunde adgang til butikkerne, samtidig med at det kun er kontorerne, der har direkte vejadgang fra Industrivej, kan trafikmængden på Industrivej holdes nede, til fordel for de kommende beboere, som skal bo langs med vejen.

I denne del af området er der to bygninger, der er værd at bevare. Det er både en forholdsvis ny kontorbygning lige syd for Park Allé (Park Allé 295) samt Brøndby fjernvarmeværk, som med sin forsyningsfunktion gør, at det ikke kan ændre anvendelse.

# Kontorer og servicevirksomheder syd for Park Allé



Helhedsplanen åbner mulighed for en yderligere fortætning af kontor- og servicevirksomheder på et område syd for Park Allé. Bebyggelse i området kan opføres i op til tre etager.

Det nye kontorbyggeri vil få vejadgang fra Park Allé og Kirkebjerg Allé, og parkering til de ansatte skal anlægges i gården bagved det nye kontorbyggeri eller i en parkeringskælder.

Syd for Park Allé vil der blive mulighed for kontorerhverv og service. Området rummer allerede i dag kontorbyggeri. Dette kontorbyggeri, som ligger ud mod Kirkebjerg Allé, er af nyere dato, og det tænkes bevaret.

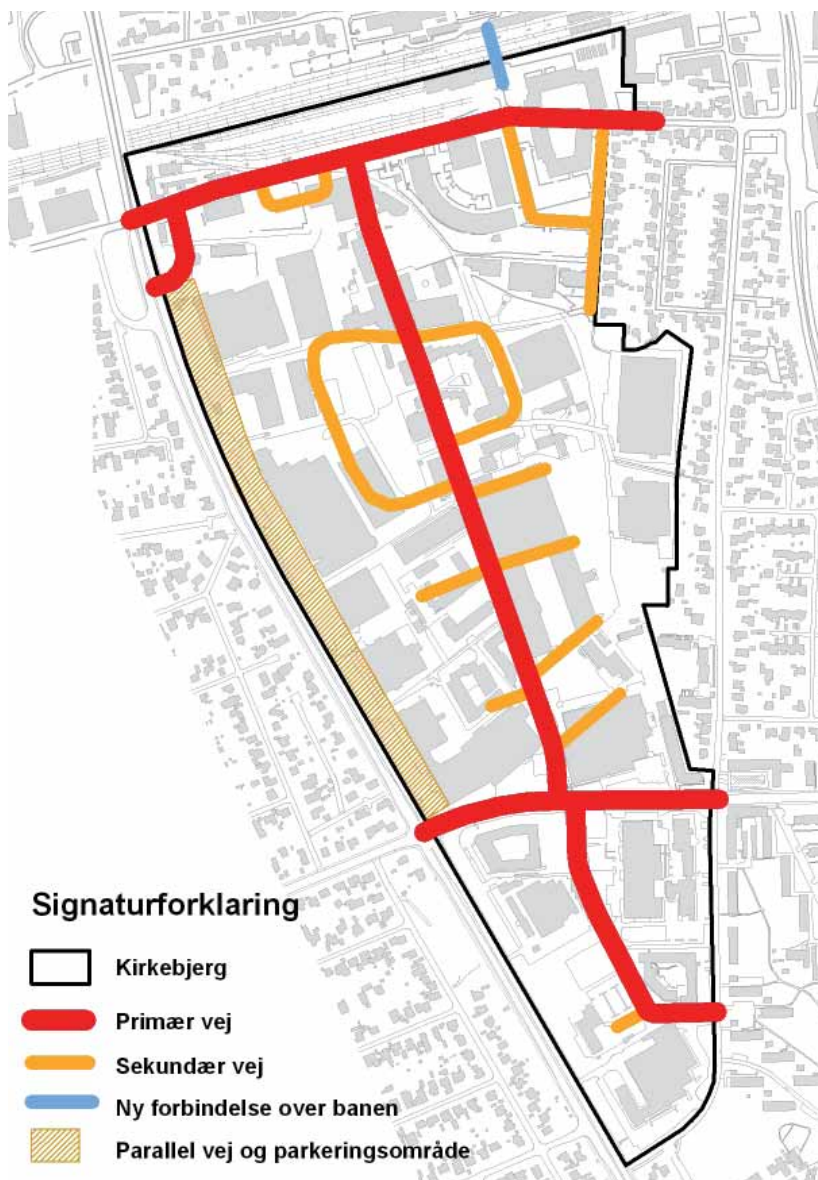


*Eksisterende kontorbyggeri i området*

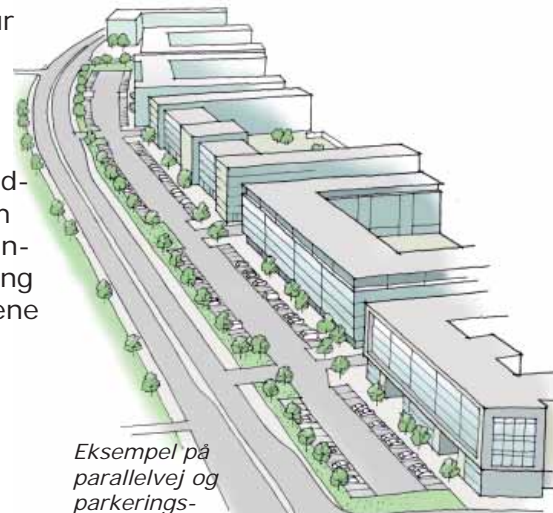
Trafikmæssigt er udgangspunktet, at de primære veje som Stationsparken, Industrivej og Park Allé bevarer og fungerer som hovedadgange til de nye delområder. I de enkelte kvartaler etableres der en række sekundære adgangsveje på tværs i området fra Industrivej.

Den overordnede trafikstruktur kan ses på figur 3.

De sekundære veje ind i delområderne skal fungere som interne fordelingsveje enten udformet som vejbjøjer eller som blinde stikveje. Fra disse sekundære veje skal der være adgang til parkeringspladserne i gårdene eller under bebyggelsen.



Figur 3: Den overordnede trafikstruktur



Eksempel på parallelvej og parkeringsområde foran butikkerne

Butikkerne ud mod Søndre Ringvej vil blive betjent af en mindre vej, som anlægges foran butikkerne parallelt med Søndre Ringvej. Kontorerne, som ligger ovenpå butikkerne vil derimod få indkørsel fra Industrivej. Ved at adskille trafik genereret af kunder og de kontoransatte, kan belastningen af Industrivej mindskes.

Fortætningen af Kirkebjerg betyder, at der vil komme en øget belastning af de eksisterende veje i området. Særligt krydsningerne Park Allé / Industrivej og Park Allé / Søndre Ringvej vil sandsynligvis blive belastet i en grad, som kan medføre, at en trafikteknisk bearbejdning bliver nødvendig. En kommende letbane vil sandsynligvis lette trafikpresset.

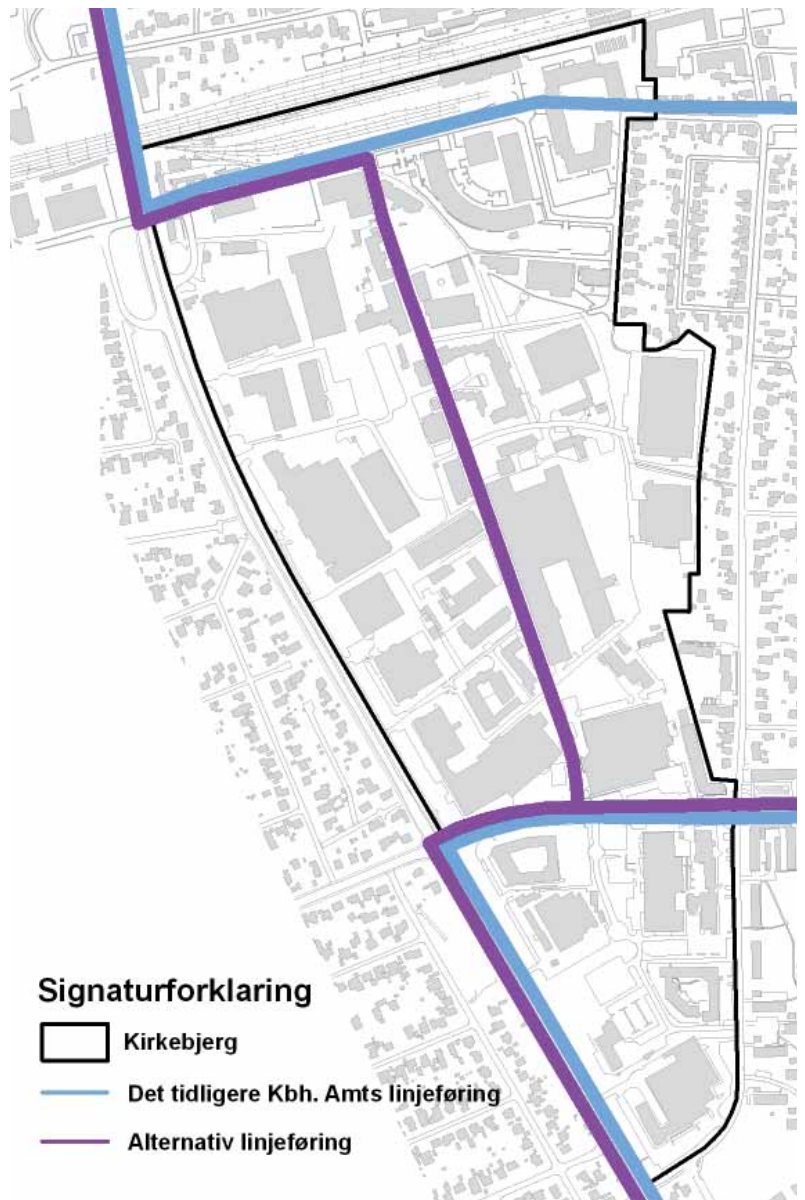
### Letbanen

Forarbejdet med at etablere en letbane fra Lundtofte til Glostrup og videre mod Brøndby Strand er i fuld gang. Letbanen vil få stor betydning for området, både fordi det vil blive endnu nemmere at komme til og fra området, og fordi det bliver muligt med en intensiveret udnyttelse af området.




Eksempel på en letbane

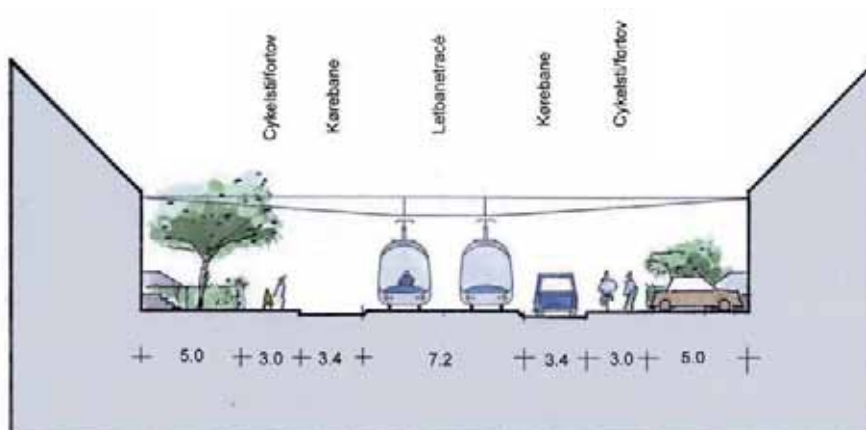
Linjeføringen af letbanen er ikke lagt fast, og der kan derfor tænkes flere løsninger. Det tidligere Københavns Amt arbejdede således med en linjeføring, hvor letbanen kun passerede den nordligste del af Kirkebjerg langs Stationsparken, jf. figur 4.



#### Signaturforklaring

-  Kirkebjerg
-  Det tidligere Kbh. Amts linjeføring
-  Alternativ linjeføring

Figur 4: Eksempler på letbanens linjeføring



Figur 5: Eksempel på arealbehov for letbanen

En alternativ linjeføring kunne være, at letbanen føres ind i området via Stationsparken, videre ned langs med Industrivej og ud af området langs med Park Allé, jf. figur 4. Ved denne løsning vil det kræve, at nye bygninger overholder en byggegrænse langs med Industrivej, så der er areal nok til letbanens tracé. Et eksempel på arealbehovet for letbanen kan ses på figur 5.

### Stationsnære kerneområder

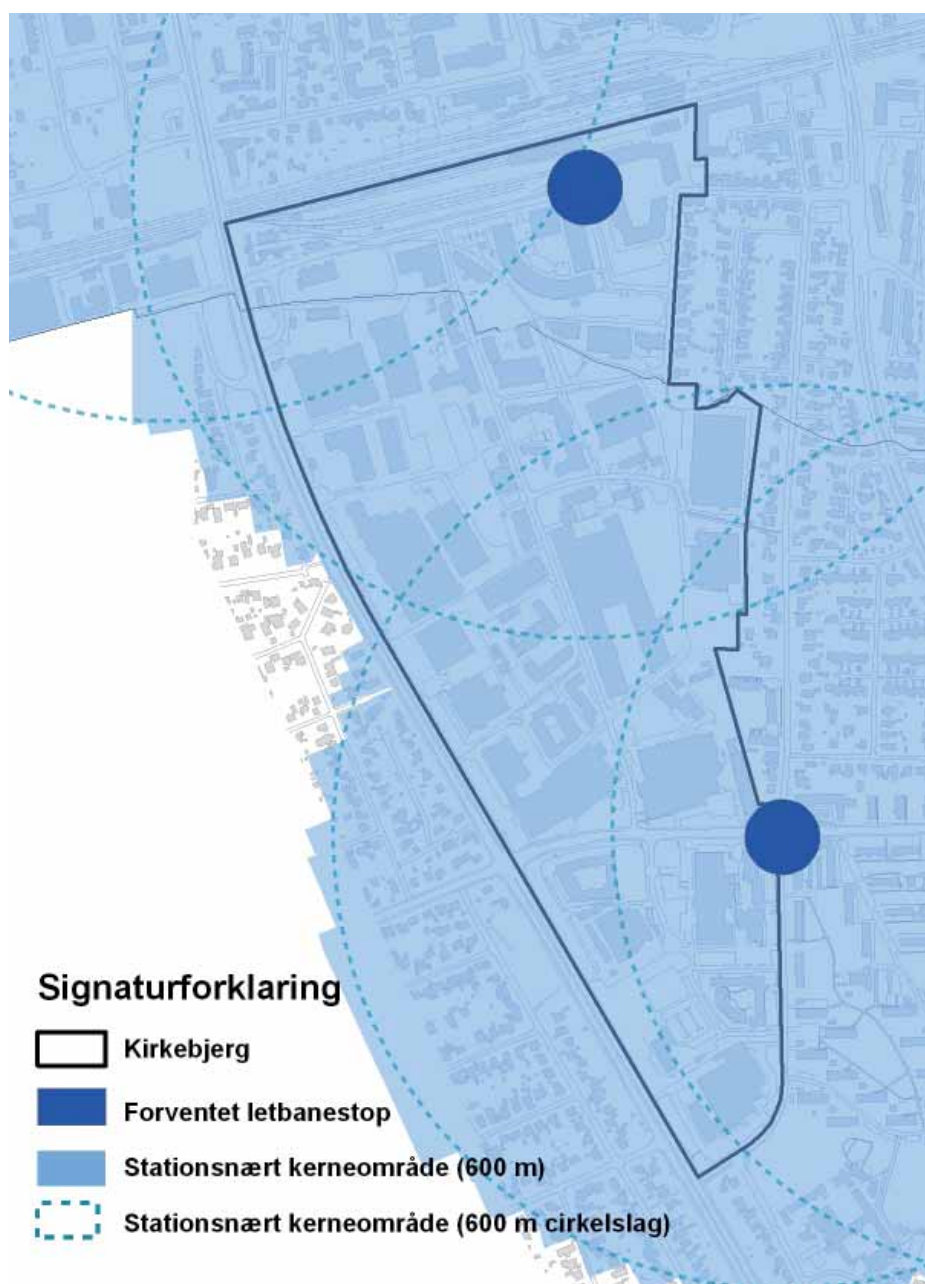
Der kan i følge Fingerplan 2007 ske en intensiveret anvendelse og udnyttelse med såvel erhverv som boliger, herunder kontorbyggerier med mere end 1500 etagemeter, i de dele af Kirkebjergområdet, som kan forventes at ligge op til et standsningssted for en evt. kommende letbane.

(Læs mere under afsnittet om forhold til anden planlægning på side 34)

Glostrup og Brøndby Kommuner deltager i et dialogprojekt om en byvision langs Ring 3 med en række andre kommuner, By- og Landsskabsstyrelsen, Miljøcenter Roskilde og Region Hovedstaden.

I dialogprojektet er letbanens forløb og forventede letbanestoppesteder skitseret. Ud fra dette er de stationsnære kerneområdet i Kirkebjerg skitseret, jf. figur 6.

Kerneområderne er dannet med udgangspunkt i et 600 meter cirkelslag. De matrikler, der berøres af cirkelslaget, indgår fuldt i det stationsnære kerneområde.



Figur 6: Stationsnære kerneområder ved forventede letbanestop

### Konsekvensvurdering

Der er i dag ca. 21.200 arbejdspladser i Glostrup Kommune og ca. 8.000 pendler hver dag ud af Glostrup for at komme på arbejde. Ca. 18.400 pendler hver dag til Glostrup for at arbejde.

Der er i dag ca. 24.300 arbejdspladser i Brøndby Kommune og ca. 11.650 pendler hver dag ud af Brøndby for at komme på arbejde. Ca. 19.700 pendler hver dag til Brøndby for at arbejde.

Helhedsplanen åbner mulighed for, at der kan opføres ca. 1.000 - 1.400 nye boliger og at der kan omdannes og udbygges til op mod 400.000 etagemeter erhverv.

Når Kirkebjergområdet er fuldt udbygget forventes det samlede antal af arbejdspladser i Kirkebjerg at ligge på ca. 7.000 - 9.000.

Det nøjagtige antal arbejdspladser vil bl.a. være afhængigt af fordelingen mellem erhverv og boliger, samt antallet af beskæftigede i den enkelte virksomhed.

Arbejdskraften udgøres i dag både af lokal og regional arbejdskraft. Det forventes også at være tilfældet fremover. Det er ikke muligt at forudsige noget mere præcist om, hvor stort et arbejdskraftopland, der vil blive tale om.

Uanset hvorfra arbejdskraften måtte komme fra, vurderes pendlingen at kunne afvikles gennem det nuværende kollektive trafiksystem og den nuværende infrastruktur.

Den fremtidige trafikbelastning af bydelen vil hænge sammen med, hvor mange af de ansatte, der vil benytte områdets kollektive trafikforsyning.

Som følge af Kirkebjergs stationsnære lokalisering forventes en positiv effekt på pendlernes trafikadfærd i form af en høj benyttelse af den kollektive rejseform.

Undersøgelser viser, jf. Fingerplan 2007, at en positiv effekt ikke mindst opnås ved en lokalisering i det stationsnære kerneområde.

Med helhedsplanen er der planlagt for en udnyttelse af områdets stationsnære lokalisering og en miljørigtig lokalisering af virksomheder er ligeledes muliggjort.

Kirkebjerg tilføres en grøn struktur, jf. figur 7, som skal fungere som opholds- og friarealer for områdets brugere. Det grønne træk fungerer desuden som et overordnet strukturerende element, der inddeler området i delområder.

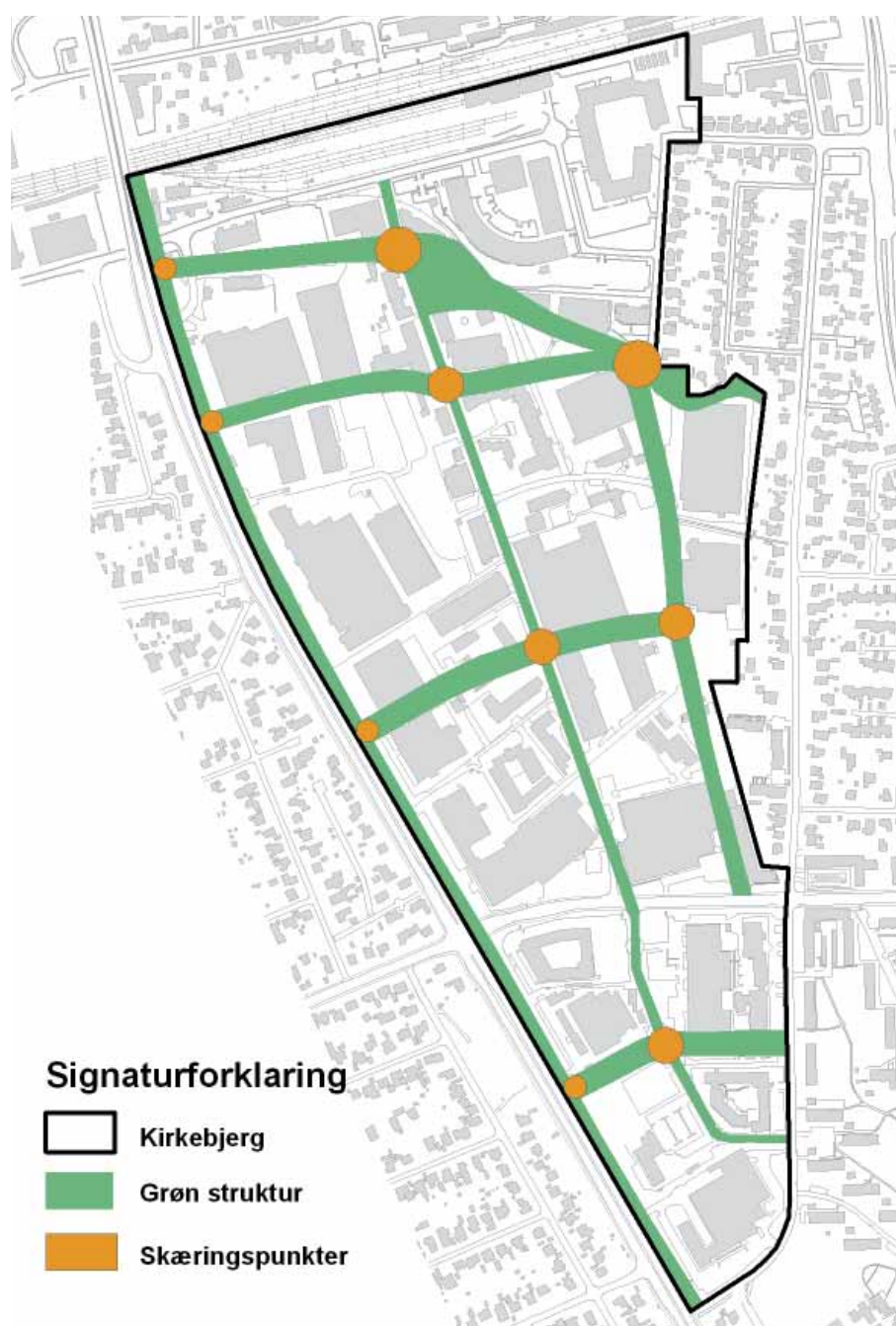
Den nye grønne struktur består af tre elementer som er de tværgående kiler, de langsgående fingre og deres skæringspunkter. Den præcise udstrækning og udformning af den grønne struktur vil blive fastlagt i de kommende lokalplaner for området.

De tværgående kiler er grønne forbindelser, der hovedsagligt placeres efter eksisterende skel. De vil få karakter af smalle grønne strøg med stiforløb, trægrupper og rekreative aktiviteter. Den nordligste kile som ligger hen over kommunegrænsen er den mest markante, idet den udformes som en park med en åben karakter.

De langsgående fingre er de tre grønne fingre, der placeres på langs i området omkring de primære veje, Søndre Ringvej og Industrivej, og langs den østlige afgrænsning af området. De skal have allékarakter og fungere som langsgående forbindelser for fodgængere og cyklister, som på denne måde får en let adgang til Glostrup Station.

Skæringspunkterne mellem de tværgående kiler og de langsgående fingre skal markeres, så det bliver tydeligt, at man på disse steder bevæger sig fra en del af området til en anden.

En markering kan laves med belysning, beplantning eller belægning.



Figur 7: Den grønne struktur

Oplevelsen af den grønne struktur skal beskyttes, og derfor må der ikke etableres parkering i de tværgående grønne kiler og langsgående grønne fingre.

Desuden skal de nye bebyggelser være med til at understrege de grønne strøgs karakter, både med deres placering og med facadernes udformning. Dette opnås ved, at der i de kommende lokalplaner for området fastlægges tvungne facadefelter langs de tværgående kiler og

tvungne facadelinjer langs de langsgående fingre.

De kommende lokalplaner for området skal desuden fastlægge en række byggelinier for at skabe gaderum langs de fire veje Industrivej, Stationsparken, Park Allé og Søndre Ringvej.



*Eksempel på en mulig markering af et skæringspunkt mellem de tværgående kiler og de langsgående fingre*

# Handlingsplan

## for omdannelsen

Glostrup og Brøndby Kommuner har med denne helhedsplan taget det første skridt på vejen fra Kirkebjerg som erhvervsområde til en attraktiv og levende bydel. Helhedsplanen skal medvirke til, at vi får skabt en moderne bydel med masser af liv og plads til at leve.

### **Kommunernes rolle**

Kommunernes rolle er fremover at være planmyndighed og behandle ansøgninger om projekter fra grundejere og investorer. Kommunerne indgår gerne i dialog med ansøgere tidligt i ansøgningsprocessen.

Kommunerne vil være virksomheder behjælpelige med at finde egnede udflytningsmuligheder et andet sted på Vestegnen, hvis de ønsker at fraflytte området.

### **En helhedsplan med muligheder**

Mulighederne for Kirkebjerg er mange. Med helhedsplanen har kommunerne kun fastlagt en række overordnede principper, som skal sikre retning og kvalitet i omdannelsen. Det er op til de lokale aktører at udnytte planens muligheder og være kreative.

Helhedsplanen inddeler den nye bydel i 14 delområder. Delområderne er adskilt med enten vej, grønne kiler eller grønne fingre. De grønne kiler på tværs af området vil fungere som en buffer mellem delområderne, samtidig med at kilerne øger områdets attraktivitet.

De velafgrænsede delområder muliggør en etapevis udbygning. Omdannelsen er således ikke afhængig af, at alt skal omdannes på en gang.

Delområderne kan omdannes, efterhånden som grundejerne finder det aktuelt, og miljøforholdene tillader det.

Helhedsplanen åbner mulighed for miljøfølsomme anvendelser såsom boliger og kontorerhverv. Dette kan medføre miljøkonflikter mellem erhvervsvirksomheder indbyrdes og mellem erhverv og boliger. Derfor er der foretaget en zonerings af området, hvor erhverv (herunder butikker) i miljøklasse 1-3 placeres langs Søndre Ringvej, hvor der i forvejen er trafikstøj. Anvendelsen i den øvrige bydel fastlægges til funktioner i miljøklasse 1-2.

For virksomheder i miljøklasse 1-2 gælder, at afstanden mellem erhverv og boliger skal være mellem 0-20 meter, mens virksomheder i miljøklasse 3-4 opererer med afstande mellem erhverv og boliger på 50-100 meter.

Det betyder, at nogle af delområderne ikke kan omdannes, før virksomheder i miljøklasse 3-4 er fraflyttet området eller har ændret aktiviteterne til miljøklasse 1-2. Omdannelse af de delområder, som åbner mulighed for boliger, kan kun ske, når miljøpåvirkningen ikke overstiger miljøklasse 2.

Forundersøgelser i forbindelse med helhedsplanen viser, at der i de områder som er udlagt til blandet erhvervs- og boligformål og til boligformål, ligger et par virksomheder i miljøklasse 4. En fuldstændig omdannelse af disse områder kan således først ske, når de pågældende virksomheder er fraflyttet.

### Udbygningsaftaler

I forhold til realiseringen af den grønne struktur i området er kommunerne i øjeblikket ikke selv i stand til at finansiere dette, men Planloven åbner mulighed for, at der kan indgås en udbygningsaftale mellem en kommune og private grundejere. En udbygningsaftale kan indeholde bestemmelser om, at grundejeren helt eller delvist skal udføre eller afholde udgifterne til de infrastrukturanlæg, fx parker, pladser eller veje, som skal etableres eller udbygges for at virkeliggøre en lokalplan, jf. nedenstående fakta om udbygningsaftaler.

### Lokalplaner

Når helhedsplanen er vedtaget, skal der udarbejdes lokalplaner, som kan udnytte de nye planrammer. Lokalplanerne skal muliggøre de konkrete byggerier og anlægsarbejder. Som udgangspunkt bør et lokalplanprojekt omfatte et eller flere delområder, med henblik på at få nogle sammenhængende planløsninger.

I nogle tilfælde vil kommunerne kunne forestå at udarbejde lokalplanerne, mens grundejere i andre tilfælde vil blive anmodet om at medvirke i udarbejdelsen af lokalplanerne.

## Fakta om udbygningsaftaler

Planlovens §21b - udbygningsaftaler

- § 21b.** På opfordring fra en grundejer kan kommunalbestyrelsen indgå en udbygningsaftale med grundejeren for områder, der i kommuneplanen er udlagt til byzone, jf. § 11 a, stk. 1, nr. 1.
- Stk. 2.** Udbygningsaftaler kan indgås med henblik på at
- 1) opnå en højere kvalitet eller standard af den planlagte infrastruktur i et område,
  - 2) fremrykke lokalplanlægningen for et område, der i kommuneplanens rammebestemmelser er forudsat lokalplanlagt for bebyggelse, herunder byomdannelse, men hvor lokalplanlægning vil være i strid med kommuneplanens rækkefølgebestemmelser, eller
  - 3) ændre eller udvide de byggemuligheder, der fremgår af kommuneplanens rammebestemmelser eller lokalplanen for det pågældende område på betingelse af, at grundejeren kun skal bidrage til at finansiere infrastrukturanlæg, som det ikke vil påhvile kommunen at etablere.
- Stk. 3.** Udbygningsaftalen kan kun indeholde bestemmelser om, at grundejeren helt eller delvis skal udføre eller afholde udgifterne til de fysiske infrastrukturanlæg, som skal etableres i eller uden for området for at virkeliggøre planlægningen. Aftalen kan endvidere bestemme, at omkostningerne til udarbejdelse af kommuneplantillæg og lokalplan afholdes af grundejeren.
- Stk. 4.** Oplysning om, at der foreligger et udkast til udbygningsaftale, skal offentliggøres samtidig med offentliggørelsen efter § 24 af forslag til kommuneplantillæg og lokalplan. § 26, stk. 1, finder tilsvarende anvendelse for oplysningerne om udkastet til udbygningsaftale.
- Stk. 5.** Kommunalbestyrelsens indgåelse af udbygningsaftalen skal vedtages samtidig med lokalplanens endelige vedtagelse, og oplysning om aftalens indgåelse skal offentligt bekendtgøres. Oplysninger om udbygningsaftalen skal være offentligt tilgængelig. § 31, stk. 1, finder tilsvarende anvendelse for udbygningsaftalen.

### **Fingerplan 2007**

Helhedsplanen er omfattet af Fingerplan 2007's bestemmelser om stationsnærhed (§ 11), omdannelse langs Ring 3 (§ 12) og rækkefølge (§ 13).

### **Stationsnærhed**

I følge Fingerplanens § 11 kan der uden videre placeres kontorbyggerier over 1500 etagemeter i de af helhedsplanens delområder, som er beliggende inden for det stationsnære kerneområde.

I forhold til det stationsnære kerneområde ved Glostrup Station drejer det sig om delområderne I, II, III, del af delområde IV, delområde V, del af delområde VII og delområde VIII.

Hvor der kan placeres kontorer større end 1500 etagemeter fremgår både af beskrivelsen af anvendelsesmulighederne i de forskellige områder (s. 20 - 25) og af kommuneplanrammerne (s. 36 - 39).

### **Omdannelse langs Ring 3**

I følge Fingerplanens § 12 kan der ske omdannelse af en række erhvervsområder langs Ring 3, herunder Kirkebjerg Erhvervsområde.

Der kan i følge Fingerplanen ske en intensiveret anvendelse og udnyttelse med såvel erhverv som boliger, herunder kontorbyggerier med mere end 1500 etagemeter, i den del af erhvervsområderne langs Ring 3, som kan forventes at ligge op til et standsningssted for en evt. kommende letbane.

Planlægningen for en intensiveret anvendelse og udnyttelse skal ske som led i en samlet planlægning, hvor intensivering modsvares af mere ekstensiv anvendelse og udnyttelse i andre dele af området eller konvertering til boligformål.

Intensivering i den sydlige del af Kirkebjerg med udgangspunkt i kommende standsningssteder kan først finde sted, når beslutning om en letbane er truffet.

Glostrup og Brøndby Kommuner deltager i et dialogprojekt om en byvision langs Ring 3 med en række andre kommuner, By- og Landsskabsstyrelsen, Miljøcenter Roskilde og Region Hovedstaden.

I dialogprojektet er der udarbejdet et fælles intentionsafsnit, hvor forløbet af letbanen er skitseret. Intensionsafsnittet vil blive indarbejdet i de deltagende kommuners kommuneplaner.

Med udgangspunkt i intentionsafsnittet fremgår det på side 28 i helhedsplanen, hvor der kan forventes at blive et stationsnært kerneområde ved etableringen af et standsningssted for en evt. kommende letbane.

**Rækkefølgebestemmelser**

I følge Fingerplanens § 13 skal det sikres, at der fastlægges en rækkefølge for gennemførelsen af byudvikling og byomdannelse af regional betydning.

Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed efter forudgående forhandling mellem staten og kommunerne.

Ved fastlæggelse af rækkefølgen skal udbygning af de stationsnære arealer fremmes.

Kommunerne har forhandlet rækkefølge med staten, og er nået frem til følgende:

Udbygning af Kirkebjergområdet vil kunne påbegyndes umiddelbart efter helhedsplanen vedtagelse. Et centralt omdrejningspunkt for omdannelse og udbygning er allerede til stede i form af Glostrup Station. Stationen er i Fingerplan 2007 beskrevet som en strategisk velbeliggende knudepunktstation i Hovedstadsområdet.

I Fingerplan 2007 betones det, at etablering af en letbane langs Ring 3 yderligere vil styrke erhvervsområderne, herunder Kirkebjergområdet.

Ved anlæg af letbanen vil også den sydlige del af Kirkebjerg komme til at ligge i det stationsnære kerneområde, dvs. med en max afstand på 600 meter til et letbanestop.

En intensiveret anvendelse og udnyttelse med mulighed for kontorbygninger over 1500 etagemeter omkring letbanestop kan først finde sted, når der er truffet beslutning om anlæg af en letbane.

Letbanen er ikke en forudsætning for at områdets udvikling kan igangsættes, da Kirkebjergområdet allerede har en stationsnær placering. En letbane med stop ved Glostrup Station og i den sydlige del vil muliggøre øget fortætning samt styrke områdets tilgængelighed yderligere.

Helhedsplanen er afstemt med de øvrige strategiske byudviklingsplaner i Brøndby og Glostrup Kommune. Det drejer sig om helhedsplan for omdannelse af erhvervsområde Priorparken og Vibeholm, helhedsplan for Brøndby Strand Centrum, Udviklingsplan for Center- og Erhvervsområde Glostrup Sydvest og helhedsplan for Ejby Erhvervsområde.

Den fælles erhvervsstrategi for Vestegnen fastlægger, at lokalisering af de store kontorarbejdspladser bør finde sted under hensyntagen til kollektiv trafikbetjening. Udviklings- og omdannelsesmulighederne for Kirkebjerg er ligeledes i overensstemmelse med Vestegnssamarbejdets erhvervsstrategi.

**Overensstemmelse**

I dette afsnit om forhold til anden planlægning er der redegjort for, hvordan helhedsplanen forholder sig til Fingerplanens bestemmelser vedrørende stationsnærhed, rækkefølge og omdannelse langs Ring.

Kommuneplantillæg nr. 20 til Kommuneplan 2003-2015 for Glostrup Kommune og Kommuneplantillæg nr. 9 til Kommuneplan 2005-2017 for Brøndby Kommune vurderes at være i overensstemmelse med Fingerplan 2007.

Kommuneplanen fastlægger en hovedstruktur for kommunen og rammer for de enkelte områder i kommunen. Kommuneplanens rammer fastlægger retningslinjerne for indholdet i de fremtidige lokalplaner med hensyn til bebyggelsens omfang og anvendelse m.v. Bestemmelserne i kommuneplanens rammer fastlægger den fremtidige anvendelse, etageantal og bebyggelsestæthed. Af de følgende sider fremgår kommuneplanrammerne for Brøndby og Glostrup kommuner.

### Kommuneplanrammer for Brøndby

Forslag til tillæg nr. 9 til Kommuneplan 2005 - 2017 for Brøndby Kommune.

Dette kommuneplantillæg ændrer rammerne – afgrænsning og anvendelse - for det område der i kommuneplanen benævnes Kirkebjerg Erhvervsområde og som omfatter område 210.1, 210.2 og 210.3. Endvidere tilføjes et nyt rammeområde, 210.4.

Tillægget har baggrund i helhedsplanen, som muliggør en omdannelse af Kirkebjerg Erhvervsområde til en attraktiv og levende bydel med både bolig og erhverv.

I henhold til planloven (lovbekendtgørelse nr. 813 af 21. juni 2007 med senere ændringer) fastlægges som tillæg nr. 9 til Kommuneplan 2005-2017 følgende ændringer i rammerne for lokalplanlægningen:

#### Rammeområde 210.1

Anvendelse:

Erhvervsområde, kontor- og serviceerhverv, moderne produktionserhverv samt butikker for pladskrævende varegrupper.

Max. 60 procent af den samlede bebyggelse kan anvendes til butikker med salg af pladskrævende varegrupper.

Der åbnes mulighed for butikker for møbler og bilforhandlere samt én butik med byggematerialer. Den enkelte butik må have en maks. størrelse på 5.000 m<sup>2</sup> bruttoetageareal.

Bebyggelse:

Min. 4 og max. 6 etager ud mod Søndre Ringvej. Højden må ikke overstige 22 meter.

For delområde XIII i helhedsplanen gælder, at bebyggelse ud mod Søndre Ringvej må være min. 4 og max. 6 etager, dog må bebyggelse ud mod Kirkebjerg Allé højst være 3 etager og 12 meter i højden. Bebyggelsesprocenten må ikke overstige 120. Der kan dog tillades en bebyggelsesprocent på 150 såfremt 50 procent af parkeringsbehovet etableres i kælder.

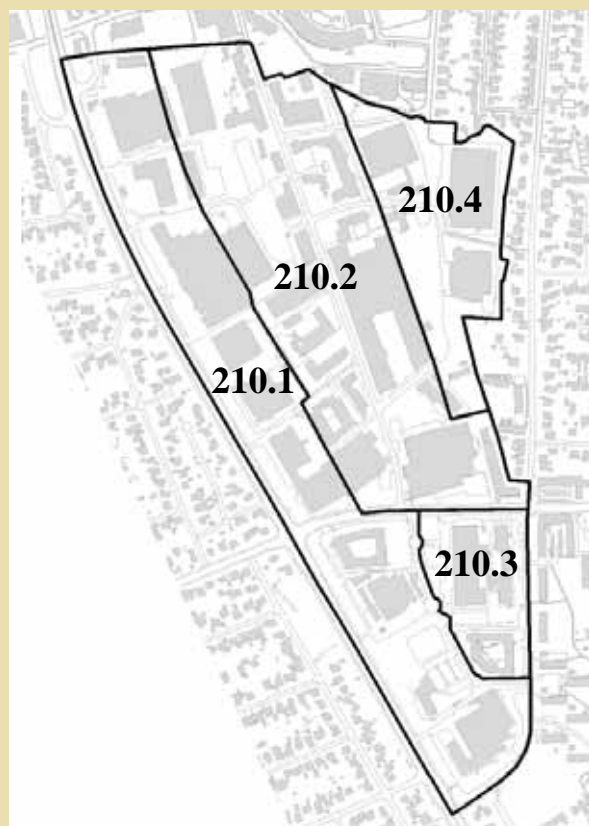
Andet:

Der skal mindst etableres 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal erhverv.

#### Rammeområde 210.2

Anvendelse:

Blandet bolig og erhverv, erhverv i form af kontor- og service samt moderne produktionserhverv.



Der åbnes mulighed for at etablere en enkeltstående dagligvarebutik med et bruttoetageareal på op til 1.000 m<sup>2</sup>.

Bebyggelse:

Max. 6 etager. Højden må ikke overstige 22 meter. Dog må bebyggelsen mod boliger langs Kirkebjerg Allé højst være 3 etager, og 12 meter i højden.

Bebyggelsesprocent må ikke overstige 120. Der kan dog tillades en bebyggelsesprocent på 150 såfremt 50 procent af parkeringsbehovet etableres i kælder.

Andet:

Der skal mindst etableres 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal erhverv. Der skal mindst etableres 1 parkeringsplads pr. bolig.

### Rammeområde 210.3

Anvendelse:

Erhvervsformål i form af kontorerhverv og service.

Bebyggelse:

Max. 3 etager. Bebyggelsesprocent max. 75. Der kan dog tillades en bebyggelsesprocent på 100 såfremt 50 procent af parkeringsbehovet etableres i kælder.

Andet:

Der skal mindst anlægges 1 p-plads pr. 50 m<sup>2</sup> erhvervsareal.

### Rammeområde 210.4

Anvendelse:

Boligområde.

Bebyggelse:

For delområde VI gælder, at bebyggelse skal være tæt/lav i max. 3 etager. Højden må ikke overstige 12 meter. For de resterende delområder må bebyggelse være i max 6 etager, og højden må ikke overstige 22 meter.

Bebyggelsesprocenten må ikke overstige 100.

Andet:

Der skal mindst etableres 1 parkeringsplads pr. bolig.

Ifølge Fingerplan 2007 kan der placeres kontorbyggerier over 1.500 etagemeter i det stationsnære kerneområde. De nordlige dele af rammeområde 210.2 og 210.4 er beliggende i det stationsnære kerneområde. Udstrækningen af det stationsnære kerneområde fremgår af kortet side 19. Rammeområde 210.1, 210.2, 210.3 og 210.4 er beliggende i det stationsnære område. I det stationsnære område er det muligt at placere kontorbyggerier med mere end 1500 etagemeter, såfremt der etableres forskel-

I forhold til Kommuneplan 2005-2017 sker der en mindre udvidelse af det stationsnære område, således at også erhvervsejendommene syd for Park Allé indgår i det stationsnære område. Rammeområderne 210.1, 210.2, 210.3 og 210.4 er alle stationsnære områder.

### Vedtagelsespåtegning

Kommuneplantillæg nr. 9 til Kommuneplan 2005-2017 er vedtaget af Brøndby Kommunes kommunalbestyrelse den 17. juni 2009.

På kommunalbestyrelsens vegne

Ib Terp  
Borgmester

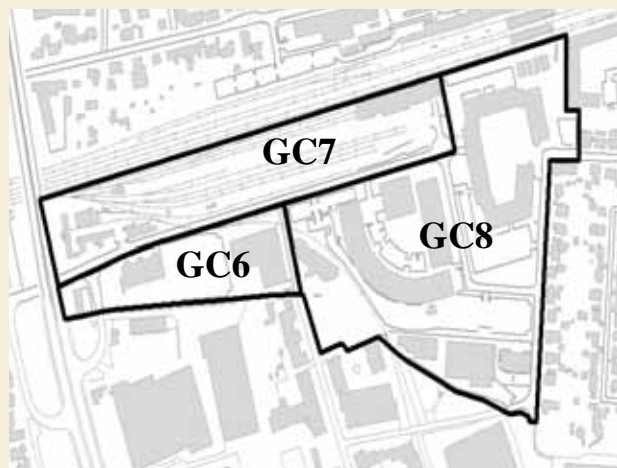
og

Henrik Winther Nielsen  
Teknisk direktør

## Kommuneplanrammer for Glostrup

Forslag til tillæg nr. 20 til Kommuneplan 2003 -2015 for Glostrup Kommune

Dette kommuneplantillæg ændrer rammerne – afgrænsning og anvendelse - for rammeområderne GC6, GC7 og GC8. Tillægget har baggrund i helhedsplanen for Kirkebjerg, som muliggør en omdannelse af Kirkebjerg Erhvervsområde til en attraktiv og levende bydel med både bolig og erhverv. I henhold til planloven (lov-bekendtgørelse nr. 813 af 21. juni 2007 med senere ændringer) fastlægges som tillæg nr. 20 til Kommuneplan 2003-2015 følgende ændringer i rammerne for lokalplanlægningen:



### **GC 6: Det gamle pakhus**

I rammeområde GC6 kan der planlægges for centerformål. Da rammeområdet ligger indenfor det stationsnære kerneområde, kan der opføres kontorbyggerier over 1500 etagemeter. Bebyggelsesprocenten er 75. Hvis der etableres en park i rammeområdets sydlige del (jf. afsnittet om den grønne struktur), kan der planlægges for en bebyggelsesprocent på 160. Hvis parken etableres og hele parkeringsbehovet ydermere etableres i parkeringskælder eller parkeringshus, kan der planlægges for en bebyggelsesprocent på 210. I forbindelse med etableringen af park på private arealer giver planloven mulighed for indgåelse af frivillige udbygningsaftale, der kan være en mulighed for gennemførelse af planen.

For at sikre betydningen af det eksisterende pakhus, der har en kiphøjde på 26 meter og en facadehøjde på 13 meter, fastsættes den maximale højde på ny bebyggelse til 20 meter.

#### **Rammer for GC 6: Det gamle pakhus mv.**

For området gælder følgende rammer for indholdet af lokalplanlægningen:

- at områdets anvendelse fastlægges til centerformål, herunder kontor, administration, service, hotel, restaurant, uddannelse, kultur, udstillingsvirksomhed, detailhandel, bolig, og produktions- og servicevirksomhed, der ikke er til gene for omgivelserne jf. miljøklasse 1 (jf. håndbog om miljø og planlægning) samt grønt område – offentlig park. Der kan i området etableres kontorer over 1500 etagemeter. Detailhandel fastlægges til udvalgswarebutikker og dagligvarebutikker indtil 1.000m<sup>2</sup>. Der kan samlet for GC6, GC7 og GC8 max planlægges for yderligere 2.000 m<sup>2</sup> til detailhandel,
- at bebyggelsesprocenten ikke må overstige 75. Der kan tillades en bebyggelsesprocent på 160 såfremt der etableres en park i rammeområdets sydlige del (jf. afsnittet om den grønne struktur), og bebyggelsesprocenten kan hæves yderligere til 210 såfremt hele parkeringsbehovet etableres i kælder eller parkeringshus.
- at det eksisterende "pakhus" ikke må rives ned, og facadeændringer skal respektere det eksisterende hus' materiale og facadeudtryk,
- at bebyggelse ikke opføres med mere end 6 etager, og højden ikke må overstige 20 meter.

### **GC 7: Rangerarealet**

I rammeområde GC7 kan der planlægges for centerformål. Da rammeområdet ligger indenfor det stationsnære kerneområde, kan der opføres kontorbyggerier over 1500 etagemeter. Bebyggelsesprocenten er 110. Hvis hele parkeringsbehovet etableres i parkeringskælder eller parkeringshus kan der planlægges for en bebyggelsesprocent på 220.

#### **Rammer for GC 7: Rangerarealet m.m.**

For området gælder følgende rammer for indholdet af lokalplanlægningen:

- at områdets anvendelse fastlægges til centerformål, herunder kontor, administration, service, hotel, restaurant, uddannelse, kultur, udstillingsvirksomhed, detailhandel, station, bolig, og produktions- og servicevirksomhed, der ikke er til gene for omgivelserne jf. miljøklasse 1 (jf. håndbog om miljø og planlægning). Der kan i området etableres kontorer over 1500 etagemeter. Detailhandel fastlægges til udvalgswarebutikker og dagligvarebutikker indtil 1.000m<sup>2</sup>. Der kan samlet for GC6, GC7 og GC8 max planlægges for yderligere 2.000 m<sup>2</sup> til detailhandel,

- b. at bebyggelsesprocenten ikke må overstige 110. Bebyggelsesprocenten kan hæves til 220 såfremt hele parkeringsbehovet etableres i kælder eller bygning.
- c. at bebyggelse ikke opføres med mere end 6 etager, og højden ikke må overstige 20 meter. Dog kan en enkelt bygning placeret ved Godsbanevejs ende ud mod jernbanen opføres med 12 etager, med en højde på maksimalt 40 meter.
- d. at der kan opføres bebyggelse hen over jernbanen, forudsat at bebyggelsen udformes på en sådan måde, at der sikres offentlig adgang gennem bebyggelsen, så adgangsforholdene til Kirkebjerg fra Glostrup Center forbedres. Alternativt kan der etableres en separat gangbro.

### **GC 8: Erhvervsområde syd for Glostrup Station**

I rammeområde GC8 kan der planlægges for centerformål. Da rammeområdet ligger indenfor det stationsnære kerneområde, kan der opføres kontorbyggerier over 1500 etagemeter. Bebyggelsesprocenten er 75. Hvis der etableres en park i rammeområdets sydlige del (jf. afsnittet om den grønne struktur) kan der planlægges for en bebyggelsesprocent på 160. Hvis parken etableres og hele parkeringsbehovet ydermere etableres i parkeringskælder eller parkeringshus, kan der planlægges for en bebyggelsesprocent på 210. I forbindelse med etableringen af park på private arealer giver planloven mulighed for indgåelse af frivillige udbygningsaftale, der kan være en mulighed for gennemførelse af planen. Mod øst har området villaerne på Glosemosevej som genboer. Dette forhold gør, at bygninger langs Glosemosevej ikke må opføres med mere end 3 etager.

### ***Rammer for GC 8: Erhvervsområde syd for Glostrup Station***

For området gælder følgende rammer for indholdet af lokalplanlægningen:

- a. at områdets anvendelse fastlægges til centerformål, herunder kontor, administration, service, hotel, restaurant, uddannelse, kultur, udstillingsvirksomhed, detailhandel, bolig, og produktions- og servicevirksomhed, der ikke er til gene for omgivelserne jf. miljøklasse 1 (jf. håndbog om miljø og planlægning) samt grønt område – offentlig park. Der kan i området etableres kontorer over 1500 etagemeter. Detailhandel fastlægges til udvalgswarebutikker og dagligvarebutikker indtil 1.000 m<sup>2</sup>. Der kan samlet for GC6, GC7 og GC8 max planlægges for yderligere 2.000 m<sup>2</sup> til detailhandel,
- b. at bebyggelsesprocenten ikke må overstige 75. Der kan tillades en bebyggelsesprocent på 160 såfremt der etableres en park i rammeområdets sydlige del (jf. afsnittet om den grønne struktur), og bebyggelsesprocenten kan hæves yderligere til 210 såfremt hele parkeringsbehovet etableres i kælder eller bygning.
- c. at bebyggelse ikke opføres med mere end 6 etager, og højden ikke må overstige 20 meter, dog må der ikke opføres bygninger over 3 etager eller 12 meter i en afstand af 50 meter fra skelgrænsen til villabebyggelsen, der ligger langs med Glosemosevej

For tillægget gælder endvidere de generelle bestemmelser for indholdet af lokalplanlægningen i Kommuneplan 2003 - 2015.

### **Vedtagelsespåtegning**

Kommuneplantillæg nr. 20 til Kommuneplan 2003-2015 er vedtaget af Glostrup Kommunes kommunalbestyrelse den 9. september 2009.

På kommunalbestyrelsens vegne

Søren Enemark  
Borgmester

og

Martin Petersen  
Teknik- og Miljøchef



# Bilag



# Inddragelse

## af aktørerne

Glostrup og Brøndby kommuner har ønsket at udarbejde helhedsplanen i tæt dialog med områdets aktører: grundejere, lejere, beboere i naboeråder, investorer etc. Derfor er der gennemført en dialogproces med interviews af flere af aktørerne samt to workshops, hvor aktører samt politikere var indbudt til at deltage.

### Interviews

For at få et indtryk af grundejernes/virksomhedernes fremtidsplaner, og for at se, om der var incitament til en omdannelse, interviewede kommunerne i sommeren 2007 nogle af de største aktører i området. Samtidig opfordrede kommunerne grundejerne/virksomhederne til at deltage i det videre forløb.

### Workshop 1 - kortlægning

Den første workshop, som blev afholdt i august 2007, havde til formål at give deltagerne mulighed for at diskutere og analysere visionen om en ny bolig- og erhvervsbydel set i forhold til områdets nuværende status som erhvervsområde. Derudover var der på workshoppen mulighed for at drøfte de væsentligste styrker, der taler for en omdannelse, og de største barrierer, som taler imod omdannelsen. Deltagerne skulle endvidere drøfte, hvordan barriererne kan fjernes eller udvikles, så de i stedet bliver til potentialer for Kirkebjerg.

På workshop 1 kom deltagerne således frem til følgende:

For visionen taler:

- at området har en god beliggenhed tæt på Glostrup Station og overordnet vejnet samt gode indkøbsmuligheder i Glostrup bymidte
- at der er et stort potentiale for fortætning og dermed for øgede grundpriser
- at omdannelsen er i gang

Imod visionen taler:

- at miljøbelastende virksomheder forbliver i området
- omdannelsen kræver store investeringer
- eksisterende jord- og bygningsforurening
- en langvarig omdannelsesproces vil kunne medføre virksomhedsflugt fra området

Udviklingspotentialer:

- Helhedsplanen skal indeholde en stærk og visionær omdannelsesplan, der skal kunne tiltrække investeringer og hæve grundpriserne
- Zonering af området – fx er det oplagt at placere virksomheder ud mod Søndre Ringvej, hvor de kan fungere som støjskærm

### Workshop 2 – Idéudvikling

Workshop 2, som blev afholdt i oktober 2007, havde til formål at præsentere tre principielle scenarier for omdannelsen af Kirkebjerg Erhvervsområde og give deltagerne mulighed for at drøfte fordele og ulemper ved tre omdannelsesscenarier, som var udarbejdet på baggrund af workshop 1.

Scenarierne viste forskellige bud på en omdannelse, henholdsvis et small, et medium og et large scenarium. Scenarierne afspejlede forskellige ambitionsniveauer for tæthed af bebyggelse, ændringen af anvendelse og kommunernes engagement.

Konklusionen fra workshoppen var, at man skal sigte mod en mellemting mellem small og medium scenarierne. På denne baggrund blev der udarbejdet et fjerde scenarium, som sætter rammen for helhedsplanen. Scenarium 4 bygger således på følgende forudsætninger:

- Den overordnede vejstruktur bevares, men suppleres med nye sekundære veje
- Området struktureres af tværgående grønne kiler og langsgående grønne fingre
- Flest mulige virksomheder skal kunne blive i området i omdannelsesperioden
- Søen i Kirkebjergområdets østlige del bevares og indgår i et rekreativt offentligt område
- Hvor det er hensigtsmæssigt, skal boliger og erhverv blandes, så monofunktionelle områder undgås

### Aktørernes mening om helhedsplanen

Kommunerne vil gerne have de lokale aktørers synspunkter og bemærkninger til helhedsplanen. Derfor blev der i høringsperioden, som løb fra den 10. september 2008 til den 1. december 2008 arrangeret et møde for områdets aktører, hvor forslaget til helhedsplanen blev præsenteret.

Mødet blev samtidig en afrunding på den konstruktive dialogproces med de lokale aktører om Kirkebjergs fremtid.



Billeder fra workshop 1



### Fakta om dialogprocessen

NIRAS konsulenterne har medvirket som proceskonsulenter i dialogprocessen med områdets aktører. Endvidere har NIRAS medvirket i udarbejdelsen af scenarierne, som har dannet baggrund for helhedsplanen.

# Området

## i dag

I forbindelse med forarbejdet til helhedsplanen for Kirkebjerg Erhvervsområde blev der foretaget en mindre analyse af området, som det ser ud i dag, for at finde potentialer og barrierer for omdannelsen af erhvervsområdet. I det følgende beskrives derfor kort, hvordan området ser ud i dag.

### Områdets anvendelse i dag

Den nordligste og sydligste del af Kirkebjergområdet består hovedsageligt af kontorbebyggelse og administrationsbygninger. Den midterste del af området - omkring Industrivej og Industrisvinget - er primært præget af større og mindre produktionsvirksomheder, som lager- og transportvirksomhed, servicevirksomheder, håndværksvirksomheder, samt tilhørende kontorfunktioner. I den nordvestlige del af området, med facade ud mod Søndre Ringvej, ligger enkelte pladskrævende butikker.

### Infrastruktur

Jernbanen og Søndre Ringvej har stor betydning for struktureringen af området. De er på én gang et problem og en forudsætning for området.

Banen og Søndre Ringvej har stor regional betydning, idet de sikrer, at området er betjent af højklasset infrastruktur, og at der er god tilgængelighed til området. Kombinationen af disse to anlæg giver Kirkebjergområdet en af sine største fordele i forhold til lignende omdannelsesprojekter i Københavnsområdet. Den stationsnære beliggenhed er en forudsætning for, at man overhovedet kan arbejde med høje bebyggelsesprocenter og tæt bebyggelse i Kirkebjerg.

Området har derudover en lang række andre forbindelser til omverdenen. Park Allé og Stationsparken er eksempelvis områdets sekundære forbindelser.

Derudover er der en række stiforbindelser ind og ud af området. Forbindelserne er koncentreret omkring Stationsparken og Park Allé. Det gør, at Kirkebjergområdet mellem disse to veje virker isoleret fra resten af byen.

Etablering af ny infrastruktur er omkostningsfuldt, og infrastrukturen i området kan med fordel genbruges og evt. udbygges. Den primære interne infrastruktur ses derfor som en forudsætning for omdannelsen.

### Grønne byrum

Flere steder er beplantning eller andre grønne elementer tydelige nok til, at deres kvaliteter bliver iøjnefaldende. Det gælder eksempelvis en mindre sø i den østlige del af Kirkebjerg. Herudover knytter kvaliteterne sig hovedsageligt til beplantning langs vejene, ikke mindst træækken langs Industrivej, og til pladser og gårdrum i nord.

### Bevaringsværdige bygninger

En række bygninger i Kirkebjerg har ikke et omdannelsespotential, enten fordi de er bevaringsværdige i kulturhistorisk eller arkitektonisk forstand, eller fordi bygningerne allerede i dag anvendes til kontorformål, der er med til at understøtte omdannelsen af erhvervsområdet.

I områdets nordlige del ligger flere bygninger fra midten af 1900-tallet. Bygningerne har stor betydning for oplevelsen af Kirkebjerg og for forståelsen af områdets historie. Samtidig har flere af bygningerne arkitektonisk kvalitet. Disse bygninger vil



Den tidligere Amtsgård  
huser i dag Glostrup Ret

spille en vigtig rolle for dannelsen af den særlige identitet for fremtidens Kirkebjerg.

Kirkebjergområdet rummer også en række kontorejendomme. Dele af kontorbebyggelsen i den nordligste del af området, nær Glostrup station, er af nyere dato, og har en karakter, som muliggør anden anvendelse i form af fx boliger, hotel, servicevirksomhed m.v. I Kirkebjergområdets sydligste del er der ligeledes kontorbyggeri af nyere dato, som er værd at bevare, da funktionen vil passe ind i den nye bydel.

Af andre markante bygninger kan nævnes Brøndby fjernvarmeværk, hvis forsyningsfunktion gør det umuligt at omdanne.

### Miljøforhold

En grund i den nordlige del af området er kraftigt forurenset. Grunden kan ikke anvendes til byggeri uden en omkostningsfuld oprydning. Den afværgepumpning, der foretages i området, vil over de næste mange år rense grunden. Den samme forurening har spredt sig til enkelte omkringliggende bygninger.

Dette forhold lægger en dæmper på omdannelsesmulighederne i denne del af området, men både bygninger og grund har, eller kan få en kvalitet, der gør dem til et aktiv for området.

For at understøtte oprydningen bedst muligt er der i helhedsplanen taget højde for, at området fortsat skal være ubefæstet.

Dette gøres ved at lade området indgå i den grønne struktur.

Jernbanen og Søndre Ringvej påvirker Kirkebjerg med en betydelig støjbelastning. Det skal man forholde sig til, når man vil placere støjfølsomme anvendelser som boliger i området. Man kan fx placere ikke-støjfølsom anvendelse langs banen og Søndre Ringvej som støjværn.



*Brøndby Fjernvarmeværks skorsten*

Brøndby Kommune og Glostrup Kommune har i samarbejde udarbejdet et forslag til en omdannelse af Kirkebjerg Erhvervsområde i form af et forslag til en helhedsplan og forslag til kommuneplanrammer.

I henhold til § 7, stk. 4, i lov om miljøvurdering af planer og programmer skal myndigheder, hvis område berøres af et forslag til plan eller program, høres i forbindelse med udarbejdelse af en miljørapport, inden der tages stilling til, hvor omfattende og detaljerede oplysninger, der skal indgå i miljørapporten.

Helhedsplanen vil medføre væsentlige miljøpåvirkninger bl.a. i form af ændret og mere miljøfølsom anvendelse, et stort antal nye boliger og arbejdspladser samt øgede trafikmængder, og de to forvaltninger har derfor vurderet, at der skal udarbejdes en miljørapport.

I henhold til det fremlagte forslag til helhedsplan og kommuneplanrammer har forvaltningerne vurderet, at der ikke er tale om anlæg af en sådan karakter, som er beskrevet i bilag 3 og 4 til loven. Der skønnes endvidere ikke at være tale om planer, som kan påvirke et udpeget internationalt naturbeskyttelsesområde væsentligt.

Derimod er det forvaltningernes vurdering, at der ved tilvejebringelse af helhedsplanen med tilhørende kommuneplantillæg er tale om andre planer, som fastlægger rammerne for fremtidige anlægsstilladelser til projekter, som vurderes at kunne få

væsentlig indvirkning på miljøet, jf. lovens § 3, stk. 1, nr. 3.

På baggrund af screeningen har forvaltningerne vurderet, at det særligt er forhold omkring den ændrede og mere intensive anvendelse til blandede boliger og erhverv, hvor der åbnes op for langt flere arbejdspladser, og som noget nyt, mulighed for boliger i området.

Nedenstående forhold belyses i miljørapporten:

- Trafikafvikling
- Støj og luftforurening fra trafikken
- Forurenet jord

Screeningen har i perioden fra den 22. april 2008 til den 8. maj 2008 været i høring hos Miljøcenter Roskilde.

### Helhedsplanens formål og forhold til anden planlægning

Omdannelsen af Kirkebjerg, fra erhvervsområde til en bydel med både bolig og erhverv er både en nødvendighed og en mulighed. Omdannelsen er nødvendig, fordi der de senere år er sket store ændringer i hvilke typer af erhverv, der vælger at lokalisere sig i et erhvervsområde som Kirkebjerg. Flere og flere produktionsvirksomheder flytter til lande, hvor arbejdskraften er billigere end i Danmark, og i stedet flytter kontor- og vidensvirksomheder ind i de ledige bygnings i erhvervsområderne.

Derudover finder der også en brancheglidning sted, hvor virksomhedens produktionsdel flytter ud, og kun vidensdelen bliver

tilbage. De nye typer af virksomheder stiller andre krav end de traditionelle produktionserhverv, fx til lokaler, tilgængelighed osv. Mange erhvervsområder er derfor allerede blevet omdannet, mens flere områder som Kirkebjerg i disse år står overfor en omdannelse.

Omdannelsen af Kirkebjerg er også en oplagt mulighed. Området rummer mange muligheder, bl.a. pga. den centrale placering ved Glostrup Station og en kommende letbane, som giver en rigtig god tilgængelighed for både kommende ansatte og beboere i området. Nærheden til stationen giver også mulighed for at bygge tæt, og dermed kan der også være økonomisk incitament til at omdanne Kirkebjerg.

Helhedsplanen vil betyde, at der sker en ændret anvendelse fra et erhvervsområde, som rummer transportvirksomheder, produktionserhverv og kontorerhverv, til et område med blandede funktioner, herunder miljøfølsom anvendelse i form af boliger. Helhedsplanen åbner bl.a. mulighed for op mod 1000-1400 nye boliger og op mod 400.000 etagemeter erhverv.

En omdannelse af Kirkebjerg forudsætter, at det nuværende plangrundlag ændres i begge kommuner. Helhedsplanen indeholder derfor henholdsvis forslag til kommuneplantillæg nr. 20 til Kommuneplan 2003 -2015 for Glostrup Kommune og forslag til kommuneplantillæg nr. 9 til Kommuneplan 2005 -2017 for Brøndby Kommune.

### O-alternativ

Helhedsplanen vil betyde en omdannelse af Kirkebjerg Erhvervsområde til en attraktiv og levende bydel med både boliger og erhverv. Der er i dag ikke boliger i erhvervsområdet.

I et O-alternativ vil området fastholdes som erhvervsområde indenfor rammerne af de nuværende planrammer. Der er i dag ca. 260.000 m<sup>2</sup> erhvervsareal i området.

De to forvaltninger vurderer, at området over tid vil have vanskeligt ved at fastholde de nuværende produktions- og transportvirksomheder som følge af, at der sker en brancheglidning og udvidelsesmulighederne på den enkelte ejendomme med få undtagelser er stærkt begrænset. I et O-alternativ vil området være ekstensivt udnyttet i forhold til sin stationsnære placering og området kan på sigt blive præget af fraflytning og nedslidning. Andelen af kontorerhverv forventes at blive nogenlunde uforandret.

Der vil fortsat ikke være en grøn struktur, som binder området sammen. Den trafikale struktur vil fortsætte som nu, med tung lastbiltransport ind i området.

### Trafikafvikling

I forbindelse med helhedsplanarbejdet blev der i sommeren 2007 udført trafiktællinger på Industrivej og Park Allé.

Industrivej: ÅDT. 2300, heraf er ca. 20 % lastbiler.

Park Allé: ÅDT. 10.000, heraf er ca. 13 % lastbiler.

Helhedsplanen betyder en omdannelse og en fortætning, som medfører øget biltrafik.

Brøndby Kommunes vejafdeling vurderer, at en ændret anvendelse vil generere ca. 11.500 ture/døgn, heraf 3500 ture til boligerne og 8000 til erhverv. Den fremtidige trafik forventes at kunne afvikles af den nuværende vejstruktur.

Fortætningen af Kirkebjerg betyder, at der vil komme en øget belastning af de eksisterende veje i området. Særligt krydsningerne Park Allé / Industrivej og Park Allé / Søndre Ringvej vil sandsynligvis blive belastet i en grad, som vil kræve en trafikteknisk bearbejdning.

Glostrup Station vil spille en central rolle i udviklingen af bydelen. Den højeste udnyttelsesgrad vil ske i det stationsnære kerneområde – 600 meters gangafstand fra stationen. I kerneområdet åbnes mulighed for de højeste bebyggelsesprocenter og de største kontorvirksomheder, dvs. virksomheder over 1500 etagemeter. En del af det stationsnære kerneområde fastlægges til centerformål som kan rumme funktioner med høje besøgstal.

I området langs Søndre Ringvej vil der blive mulighed for at placere butikker, der forhandler særligt pladskrævende varegrupper samt kontorerhverv. Kundeindgangen til butikker skal primært ske fra Søndre Ringvej. Der skal etableres en parallelvej, så kunderne kan køre fra butik til butik, uden at de skal ud på den trafikerede Søndre Ringvej. Herved reduceres antallet af overkørsler til Søndre Ringvej og trafikikkerheden vil blive forbedret. Kontorerhvervet langs Søndre Ringvej og Industrivej får biladgang fra Industrivej.

Der vil være mulighed for at lokalisere kontorbyggeri med mere end 1.500 etagemeter i det stationsnære område (600-1200 meter fra stationen), såfremt der gøres rede for, hvordan der vil arbejdes med forskellige former for mobility management, som f.eks. direkte tilbringerservice til og fra stationen, firmacykelordning m.v.

Kirkebjergområdet busbetjenes, herunder af P-busser, som kører i pendulfart mellem Glostrup Station og Kirkebjerg Erhvervsområde.

Der åbnes mulighed for mindre dagligvarebutikker i centerområdet omkring Glostrup Bymidte og ved Industrivej. Disse indkøbsmuligheder vil ligge inden for cykel- og gåafstand for områdets beboere og ansatte.

I området øst for Industrivej åbnes mulighed for boligbebyggelse. Bilejerskabet i relation til boligerne vil bl.a. være relateret til beboersammensætningen og erhvervsfrekvensen.

Samlet set må det forventes, at en omdannelse til arbejdspladsintensive erhverv vil betyde flere rejsende til Glostrup Station og den kommende letbane, men omdannelsen vil også betyde flere privatbilture til og fra området.

**Løsningsmuligheder**

En afgørende faktor for den fremtidige trafikbelastning af bydelen er, hvor mange beboere og ansatte der vil benytte den kollektive trafik i form af S-tog, letbane og busser. Såfremt mange ansatte og beboere vil benytte sig af kollektiv trafik, vil stigningen i biltrafikken blive mindre.

Miljørigtig lokalisering af virksomheder i forhold til stationen og gode stiforbindelser til det kollektive trafikknudepunkt ved Glostrup Station vil få betydning for brugen af stationen. En letbane med stop ved Glostrup

station og muligvis i Kirkebjerg-området vil yderligere forbedre mulighederne for miljørigtig lokalisering.

Et sammenhængende stisystem vil give områdets beboere og ansatte et alternativ til bilen specielt ved de korte ture. Nye stier i området vil samtidig forbedre trafikikkerheden for de bløde trafikanter.

Kommunerne har ansvaret for at bestille de lokale buslinjer og kan ændre busbetjeningen for Kirkebjergområdet. Såfremt kommunerne ønsker det, kan der laves en endnu bedre busbetjening af området, eksempelvis i form af en højere frekvens.

### Støj og luftforurening fra trafikken

Områdets anvendelse ændres fra et traditionelt erhvervsområde til en bydel med erhverv (kontorerhverv, ikke forurenende produktionserhverv, butikker m.v.) og miljøfølsom anvendelse i form af boliger.

Der er i dag trafikstøj fra Sdr. Ringvej, Industrivej, Park Allé og Stationsparken og fra Vestbanen. Brøndby Kommune og Jernbanestyrelsen har i 2007 gennemført en kortlægning. Støjkortene viser den gennemsnitlige støj fra henholdsvis veje i byområder og fra de største jernbaner (døgnværdi målt i 1,5 m) med en farvekode, jf. figur 8 og 9. Farvekoden går fra blå, som er den højeste støjbelastning (døgnværdien Lden højere end 75 dB), til gul (døgnværdien Lden mellem 55 og 59 dB).

#### Signaturforklaring

- 50-55 dB (Kun Night)
- 55-60 dB
- 60-65 dB
- 65-70 dB
- 70-75 dB (Lnight: over 70 dB)
- Over 75 dB (Kun Lden)

Man kan vurdere støjen i forhold til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Der er ikke samme grænseværdier for de forskellige typer af støj, fordi de forskellige støjtyper ikke opleves lige generende.

Togstøj er ikke så generende som vejstøj. De vejledende grænseværdier for støj i boligområder er:

- Vejstøj: Lden 58 dB
- Togstøj: Lden 64 dB

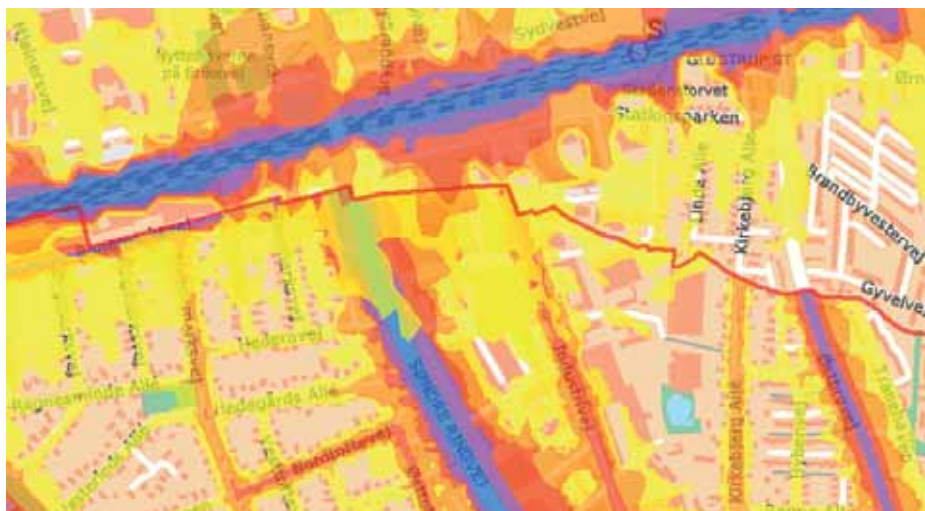
Brøndby Kommune gennemfører for øjeblikket en revidering af kortlægningen af vejstøjen. Den reviderede støjkortlægning vil vise et højere støjniveau end de beregninger kommunen hidtil har fået gennemført. Det er især i bymæssig bebyggelse og omkring motorvejene, at støjkor-

tene vil være anderledes. Graden af støj- og luftforureningen er ikke mindst relateret til trafikmængderne. Omdannelsen forventes at betyde, at der kommer flere biler til og fra området, hvilket medfører øget støj- og luftforurening fra personbiltrafikken. Omvendt vil virksomhedsstøj og trafikstøj fra tung trafik til de traditionelle erhvervsvirksomheder blive reduceret i takt med at disse fraflytter området.

Der vil også være støj fra en letbane. Støjen fra en letbane er anderledes end trafikstøjen fra større veje, da sidstnævnte har en mere konstant baggrundsstøj. En letbane til området vil betyde, at den konstante baggrundsstøj samlet set bliver mindre.



Figur 8: Vejstøj -data fra Søndre Ringvej, Park Allé og Industrivej



Figur 9: Jernbanestøj fra Vestbanen

Efter omdannelsesperioden vil der være miljøpåvirkning fra de forventeligt øgede trafikmængder – som konsekvens af den intensive udnyttelse af området. Graden af støjbelastningen vil i et vist omfang være afhængig af, hvor mange personer der anvender de kollektive trafikforbindelser i området.

Kirkebjergområdet overgår fra et traditionelt erhvervsområde, hvor der kan tåles et vist niveau af støj og lugtgener, til et område med blandede byfunktioner og miljøfølsom anvendelse (boliger). Området vil hermed blive mere sårbart i forhold til miljømæssige påvirkninger. I omdannelsesperioden vil der kunne være miljøpåvirkninger fra eksisterende virksomheders produktion og fra øgede trafikmængder i området. Der vil også kunne forekomme støj og vibrationer fra byggeaktiviteter i omdannelsesperioden.

### Løsningsmuligheder

I særlig grad er det støjen fra Sdr. Ringvej og støjen fra Vestbanen, som i dag udgør et problem. Kontorer og butikker, som ikke er ligeså støjfølsomme som boliger, placeres mod Søndre Ringvej og Vestbanen. Bygninger til ovennævnte erhvervsformål kan begge steder opføres i en højde på 6 etager og vil således skærme af for trafikstøj ind mod den øvrige del af Kirkebjergområdet, hvor der bl.a. placeres boliger. Bygningsfacaderne ud mod Søndre Ringvej skal beklædes med støjabsorberende materiale, således at trafikstøjen ikke kastes tilbage mod boligområdet på den vestlige side af Søndre Ringvej.

Helhedsplanen åbner mulighed for butikker langs Søndre Ringvej, og det kan blive nødvendigt at lave støjafskærmning ind til det tilstødende område, der er udlagt til erhvervs- og boligformål.

Der er foretaget en zonerings af området, hvor erhverv (herunder butikker) i miljøklasse 1-3 placeres langs Søndre Ringvej, hvor der i dag er trafikstøj. Anvendelsen i den øvrige bydel fastlægges til funktioner i miljøklasse 1-2.

Det bliver bygherrens ansvar, at de til en hver tid gældende støjgrænser overholdes. Krav herom vil blive indarbejdet i lokalplanerne. Der vil blive stillet krav om støjberegning i lokalplanerne.

I takt med at de eksisterende transport- og produktionsvirksomheder fraflytter området, vil støj- og luftforurening fra denne virksomhedstype blive reduceret.

Såfremt beboere og ansatte i stort antal vil benytte S-toget, letbane og busser, vil det reducere stigningen i biltrafikken og den relaterede støj- og luftforurening.

### Forurenet jord

I forbindelse med udarbejdelsen af helhedsplanen har de to forvaltninger kortlagt hvilke grunde, der er forurenet. Der er konstateret jordforurening på en række grunde. Særligt i den nordlige del af Kirkebjerg er et par grunde stærkt forurenet. De fleste grunde med kendt væsentlig jordforurening er kortlagt på V2-niveau. Det forventes, at flere grunde vil blive kortlagt i takt med at flere grunde undersøges.

### Løsningsmuligheder

En ubebygget grund i den nordlige del af området er kraftigt forurenet. Grunden kan ikke anvendes til byggeri uden en omkostningsfuld oprydning. Den afværgepumpning, der foretages i området, vil over de næste mange år rense grunden. Der skal ske en opretholdelse af afværgeboringen og denne forurenede grund indgår i et kommen-

de parkområde. En anden grund i den nordlige del af området, som er bebygget, er ligeledes kraftigt forurenet. Også her er det vigtigt at afværgepumpningen opretholdes.

### Overvågningsprogram

I forlængelse af vedtagelsen af helhedsplanen vil der blive etableret en tværkommunal koordineringsgruppe. Koordineringsgruppen vil bl.a. følge op på plan- og byggeaktiviteter, herunder vurdere om omdannelsen forløber som planlagt.

Endvidere vil der i forbindelse med kommuneplanarbejdet og planstrategiarbejdet blive fulgt op på, hvordan det er gået med planlægningen efter vedtagelsen af helhedsplanen.

I forbindelse med trafikhandlingsplanarbejdet vurderes udviklingen i trafikken i området. Der vil i lokalplanerne blive stillet krav om trafikanalyser, hvis dette skønnes nødvendigt.

Miljøafdelingerne inddrages ved plan- og byggesagsbehandlingen, når der er tale om byggeri på ejendomme, hvor der er konstateret jordforurening, og hvor der sker en ændret anvendelse.

Helhedsplanen åbner mulighed for miljøfølsomme anvendelser såsom boliger og kontorerhverv. Dette kan medføre miljøkonflikter. Derfor er der foretaget en zonerings af området, hvor erhverv (herunder butikker) i miljøklasse 1-3 placeres langs Søndre Ringvej, hvor der i forvejen er trafikstøj. Anvendelsen i den øvrige bydel fastlægges til funktioner i miljøklasse 1-2. Nogle af delområderne kan ikke omdannes, før virksomheder i miljøklasse 3-4 er fraflyttet området eller har ændret aktiviteterne til miljøklasse 1-2. Omdannelse af de delområder, som åbner mulighed for boliger, kan kun ske, når miljøpåvirkningen ikke overstiger miljøklasse 2.

# Koordinerings-

# gruppen

I forlængelse af vedtagelsen af helhedsplanen, vil der blive etableret en tværkommunal koordineringsgruppe bestående af kommunernes kommunaldirektører, tekniske direktører og planchefer.

Koordineringsgruppen vil følge op på plan- og byggeaktiviteterne, herunder vurdere om omdannelsen forløber som planlagt.

Koordineringsgruppen vil holde kontakt til områdets aktører og indgå i dialog om realiseringen af helhedsplanen.

Koordineringsgruppen vil holde det politiske niveau i de to kommuner orienteret om fremdriften i omdannelsesprojektet.





Glostrup Kommune  
Rådhusparken 2  
2600 Glostrup

Tlf.: 43 23 61 00  
[www.glostrup.dk](http://www.glostrup.dk)



Brøndby Kommune  
Park Allé 160  
2605 Brøndby

Tlf.: 43 28 28 28  
[www.brondby.dk](http://www.brondby.dk)