



Strategi for udvikling  
af Bymidten

Forslag til offentlig høring  
15. marts 2017



## INDLEDNING

- S. 5 Kommunalbestyrelsens forord
- S. 6 Afsæt

## OPTAKT

- S. 10 Glostrups byudvikling - set i historisk perspektiv
- S. 12 Fra landsby til stationsby
- S. 16 Fra stationsby til spredt by

## STRATEGI FOR UDVIKLINGEN

- S. 22 Strategi for udviklingen
- S. 24 28 hovedprincipper
- S. 26 Hovedgrebet
- S. 28 De fire temaer
- S. 30
  - Styrke sammenhæng i Bymidten
- S. 32
  - Styrke bykernen
- S. 34
  - Fortætning med boliger og nye byfunktioner
- S. 36
  - Nye erhvervsarealer ved stationen
- S. 38 Vartegn for Bymidten

## AFTALER FOR INDSATSOMRÅDER

- S. 42 Indsatsområder
- S. 44 Delaftale 1 - Den centrale Bymidte (vedtaget)
- S. 46 Delaftale 2 - Trafikknudepunkt med en stærk bymæssig overbygning over jernbanen (udkast)
- S. 48 Delaftale 3 - Stiforbindelser i Bymidten samt vejadgang og parkering (udkast)
- S. 50 Delaftale 4 - Klimatilpasning af Bymidten - hvordan integreres regnvandet (udkast)
- S. 52 Delaftale 5 - Et styrket Fritidscenter (udkast)
- S. 54 Delaftale 6 - Bymæssig bebyggelse langs jernbanen (udkast)
- S. 56 Delaftale 7 - En aktiv Rådhuspark (udkast)
- S. 58 Delaftale 8 - Forskønnelse af veje og byrum, herunder Hovedvejen som attraktivt forretningsstrøg (udkast)
- S. 60 Delaftale 9-18 - Skitser

## BYMIDTEPROJEKTET - KRONOLOGI

## Kolofon

### Samlet strategi for udvikling af Bymidten

Udarbejdet af Glostrup Kommune i samarbejde med SBS Rådgivning a/s

Tryk: KAILOW A/S

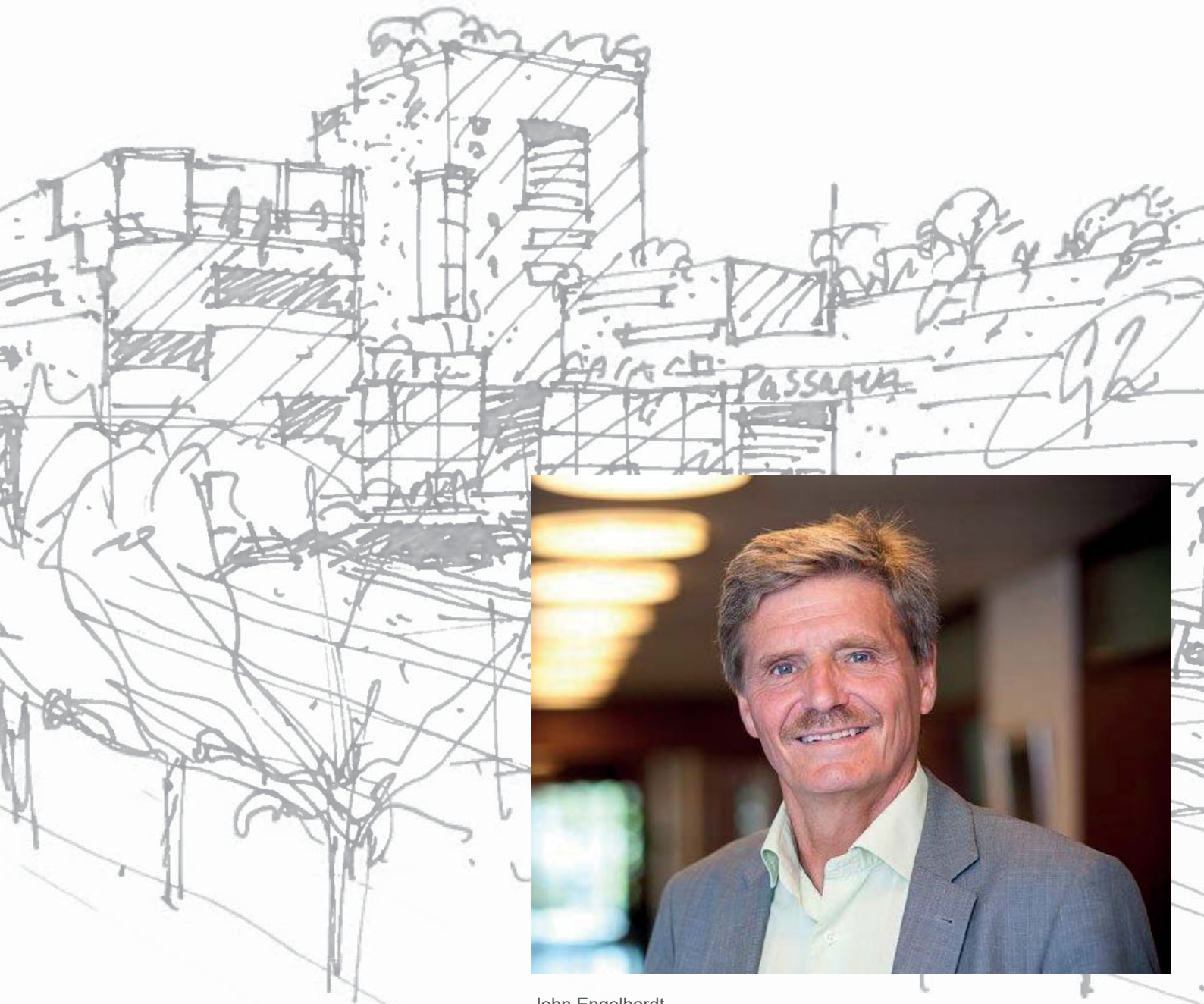
Godkendt til offentlig høring af Glostrup Kommunalbestyrelse den 15. marts 2017.

Glostrup Kommune  
Rådhusparken 2  
2600 Glostrup

E-mail: [glostrup.kommune@glostrup.dk](mailto:glostrup.kommune@glostrup.dk)  
samt: [styrket.bymidte@glostrup.dk](mailto:styrket.bymidte@glostrup.dk)  
Hjemmeside: [www.glostrup.dk](http://www.glostrup.dk)



Sikkerhedszone ●●●●●●●●●●  
De gule prikker må kun overskrides,  
når der holder tog



John Engelhardt  
Borgmester

# Kommunalbestyrelsens forord

## **KÆRE BORGERE! KÆRE GLOSTRUP!**

Fremtiden bør tilhøre Glostrup. Så kort kan det siges, når vores vision for udvikling af Bymidten skal præsenteres. Glostrup ligger rigtig godt i forhold til en fremtidig udvikling, og vi har en tradition og historie at bygge ovenpå som gør, at vi ikke skal opfinde vores by fra ny af men kan basere vores fremtid på et solidt fundament i fortiden.

Med denne strategi vil vi præsentere resultatet af det arbejde, der siden 2014 er foregået i et tæt samspil med byens borgere og væsentligste aktører. I juni 2014 besluttede kommunalbestyrelsen at arbejde på at øge antallet af indbyggere og arbejdspladser i Glostrup.

En målsætning, som senest er blevet formuleret til, at Glostrup skal vokse fra de nuværende 23.000 borgere såvel som jobs til i 2030 at have 30.000 borgere og 30.000 jobs.

Strategien gælder for Glostrup Bymidte, og den beskriver en række forslag til fortætning med boliger i den centrale by – så mange, at der alene i Bymidten kan skabes plads til, at ca. 5.000 ekstra kan bo her.

Men boliger er ikke det eneste, vi folder ud i strategien. Det er fremtidsbilledet af en mere tæt og levende by, der bygges sammen hen over jernbanen. Hvor forbindelserne både på tværs af banen og fra Bymidten ud til kulturelle oplevelser, underholdning og rekreative områder bliver udbygget, så det er let og indbydende at komme rundt til fods og på cykel.

Forudsætningen for det hele er – som det altid har været i Glostrups historie – at vi ligger i et trafikknudepunkt, som kun bliver mere udbygget og vigtigt de næste 6-7 år og styrker Glostrups position i Hovedstadsområdet.

Med denne strategi præsenterer vi et stærkt værktøj til at udnytte fremtidens muligheder.

God læselyst!

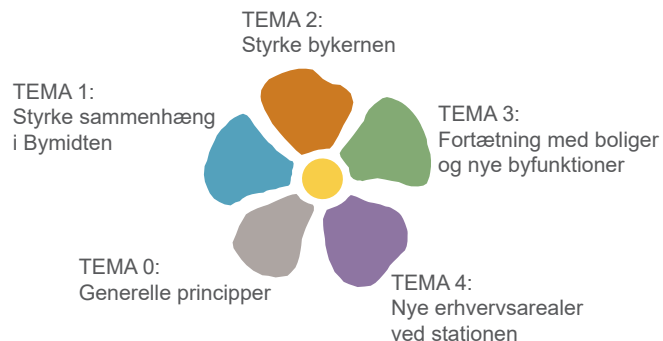
Som de næste sider viser, er de centrale dele af Glostrup et byområde med en lang historie. Byen har været et driftigt handelsområde i over hundrede år, og det omgivende opland har altid været knyttet til dette lokale byområde. Dette har givet byen og kommunen en stærk identitet, hvor mange har rødder flere generationer tilbage og føler en stærk tilknytning til Glostrup. Glostrup er et attraktivt område at etablere erhvervsvirksomhed i og "2600 Glostrup" er en god postadresse. Glostrup Station er en vigtig forbindelse til omverden, og det er let at komme ind til København og ud til resten af landet. De store infrastrukturprojekter - letbanen og en udbygning af Glostrup Station - vil i de kommende år styrke Glostrups position.

Glostrups særstilling er dog ikke længere en selvfølge. De sidste 50 år er Glostrup blevet omsluttet af sammenhængende by. Oplandet er blevet til erhvervsområder, boligområder og rekreative områder, og flere trafikknudepunkter er vokset frem. Der er ikke længere et entydigt lokalt centrum og Glostrup Kommune er nu i skarp konkurrence med nabokommunerne. Det er derfor nød-

Analyse, drøftelse, udstilling og input fra alle interesserede



28 hovedprincipper for byens udvikling



18 delaftaler for konkrete tiltag

vendigt, at gøre en aktiv indsats for, at Glostrup fortsat er attraktiv for bosætning, butiksliv og erhvervsliv. Erhvervslivet er afhængigt af gode trafikale forbindelser, mens bosætning og et godt butiksliv i høj grad er afhængigt af kvaliteten af selve byen - en kvalitet, der gør det værd at bo og opholde sig i Glostrup.

Som en naturlig del af den besluttede indsats for at øge antallet af indbyggere og arbejdspladser blev Bymidten fastlagt som det primære fokusområde. Der blev igangsat et forløb, hvor de forskellige muligheder blev analyseret og drøftet med lokale interessenter. Det var en omfattende opgave, og det blev i processen klart, at der ikke ville kunne tegnes et færdigt billede af den fremtidige by i form af en masterplan. Derfor fastlagde kommunalbestyrelsen 28 mere overordnede principper for byudviklingen, så de forskellige principper efterfølgende kunne videreudvikles. Disse principper udgør rygraden i denne strategi for udvikling af Bymidten.

Strategiens første halvdel fastlægger 4 temaer for byens udvikling på baggrund af de 28 principper. Temaerne

viser idéoplæg tegnet op med den brede pensel, indeholdende mange forskellige muligheder for udvikling af det enkelte tema. Anden halvdel af strategidokumentet består af 18 delaftaler og oplæg til delaftaler, der indeholder idéer til konkrete efterfølgende projekter og indsatser. Disse delaftaler udstikker den egentlige retning for udviklingen af byens kvarterer i overensstemmelse med de 4 temaer for den samlede udvikling af byen. Delaftalerne indeholder såvel små indsatser, der uden videre vil kunne sættes i gang og store projekter, der kræver ny lokalplan, inddragelse af fremmede investorer og ikke mindst lang tid.

Med dette dokument fastlægges den overordnede retning for fortætning og udvikling af Bymidten. De forskellige delaftaler skitserer muligheden af at tilføje ca. 2.400 nye boliger til Bymidten. Dette betyder, at der vil kunne opnås en fortættet og mere levende by med plads til ca. 5.000 nye indbyggere. Samtidig fastlægger strategiens 4 temaer en retning for udviklingen, der bevarer byens historie og sjæl.

## INDLEDNING

- S. 5 Kommunalbestyrelsens forord
- S. 6 Afsæt

## OPTAKT

- S. 10 Glostrups byudvikling - set i historisk perspektiv
- S. 12 Fra landsby til stationsby
- S. 16 Fra stationsby til spredt by

## STRATEGI FOR UDVIKLINGEN


- S. 22 Strategi for udviklingen
- S. 24 28 hovedprincipper
- S. 26 Hovedgrebet
- S. 28 De fire temaer
- S. 30
  - Styrke sammenhæng i Bymidten
- S. 32
  - Styrke bykernen
- S. 34
  - Fortætning med boliger og nye byfunktioner
- S. 36
  - Nye erhvervsarealer ved stationen
- S. 38 Vartegn for Bymidten

## AFTALER FOR INDSATSOMRÅDER

- S. 42 Indsatsområder
- S. 44 Delaftale 1 - Den centrale Bymidte (vedtaget)
- S. 46 Delaftale 2 - Trafikknudepunkt med en stærk bymæssig overbygning over jernbanen (udkast)
- S. 48 Delaftale 3 - Stiforbindelser i Bymidten samt vejadgang og parkering (udkast)
- S. 50 Delaftale 4 - Klimatilpasning af Bymidten - hvordan integreres regnvandet (udkast)
- S. 52 Delaftale 5 - Et styrket Fritidscenter (udkast)
- S. 54 Delaftale 6 - Bymæssig bebyggelse langs jernbanen (udkast)
- S. 56 Delaftale 7 - En aktiv Rådhuspark (udkast)
- S. 58 Delaftale 8 - Forskønnelse af veje og byrum, herunder Hovedvejen som attraktivt forretningsstrøg (udkast)
- S. 60 Delaftale 9-18 - Skitser

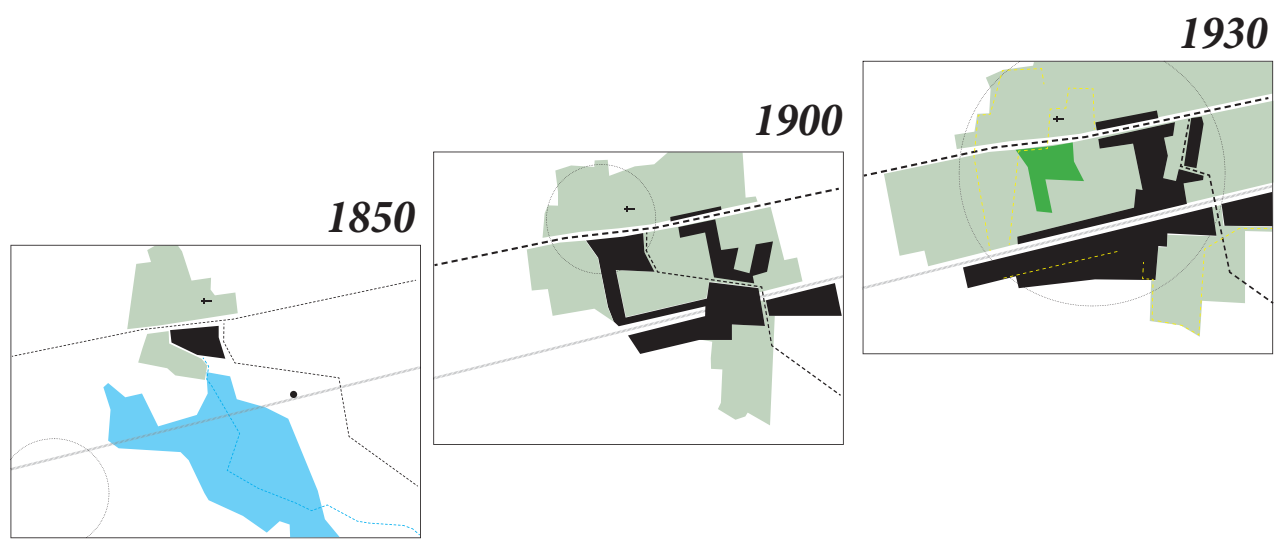
## BYMIDTEPROJEKTET - KRONOLOGI





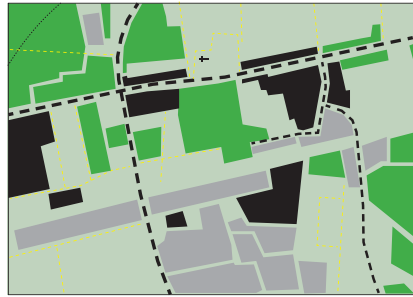
Sikkerhedszone ●●●●●●●●●●  
De gule prikker må kun overskrides,  
når der holder tog

Glostrops byudvikling  
- set i historisk perspektiv





*1960*



*2017*



*vision*



Illustration fra "Husarerne i Glostrup" af Egon Funch

## GLOSTRUP LANDSBY

Det sted vi kalder Glostrup Bymidte har i ca. 2.000 år været et lokalt centrum for bosætning og menneskelig aktivitet. I forhistorisk tid lå der en sø i området. Søen er langsomt groet til og har efterladt den nu bortdrænede Glosemosen. Mosen var tidligere områdets primære naturressource og skabte basis for blandt andet udvinding af tørv og myremalm. Omkring Kristi fødsel lå der ved randen af mosen en jernalderlandsby specialiseret i pottebrænding.

Pottemagerlandsbyen nedbrændte imidlertid ca. år 300 og i nutidens tæt bebyggede Bymidte har det ikke været muligt at finde spor efter fortsat bosætning indtil de første dele af kirken, der kan tidsfæstes til ca. 1150. Det er dog forventeligt, at kirken er placeret netop her, fordi området i forvejen var et naturligt mødested. Navnet "Glostrup" kan som bekendt spores til 1191 - for 825 år siden.

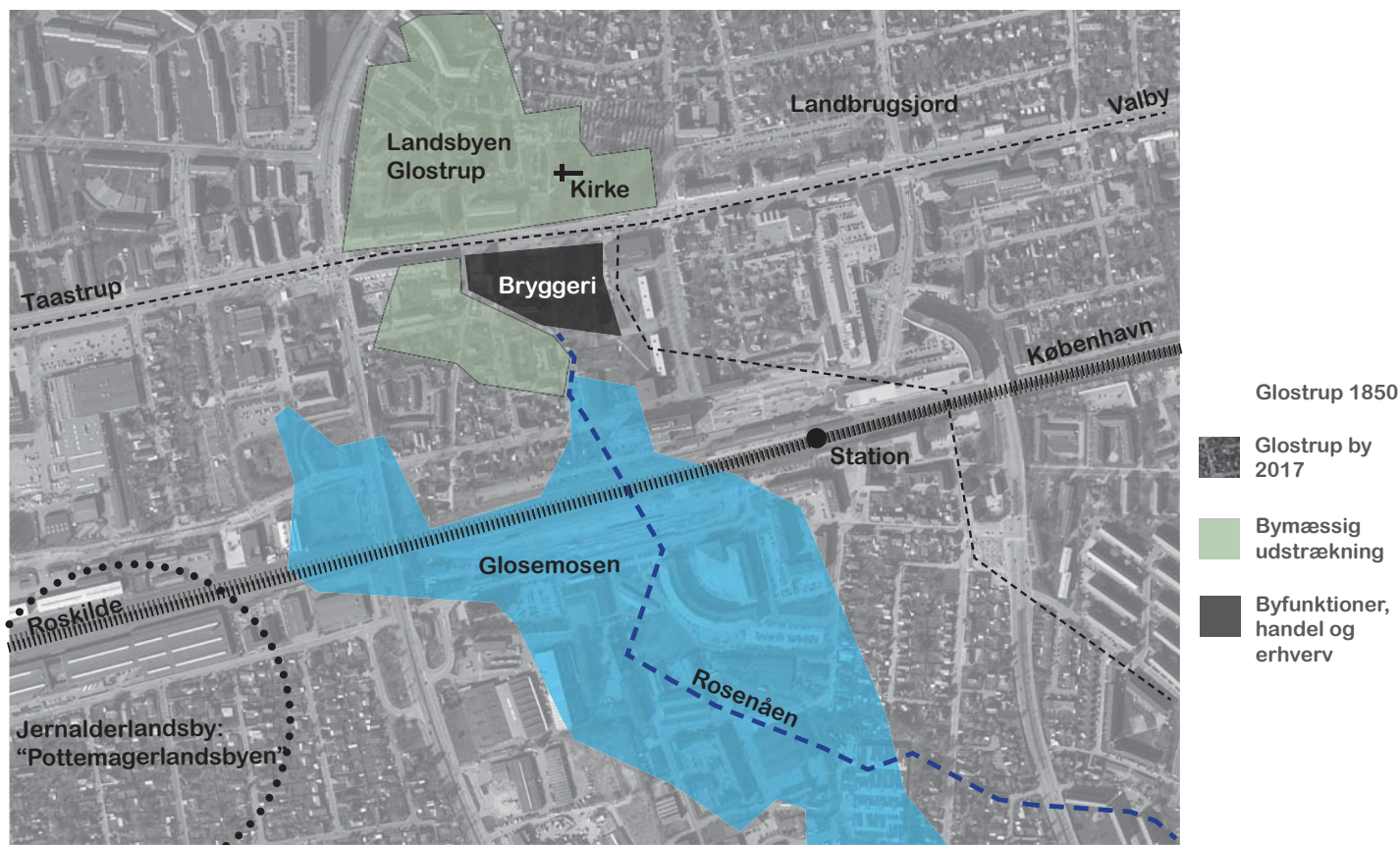
Den gamle landevej mellem København og Roskilde løb tidligere i grænsen mellem Hvissinge og Glostrup og

kom på den måde nord om Glostrup Landsby og uden om vådområdet ved Glosemosen. I 1770-76 anlagdes under Kong Christian 7. og af franske ingeniørtropper en moderne landevej i næsten lige linje mellem København og Roskilde. Den nye landevej - der afløste den tidligere kongevej (Gl. Landevej) fra 1641, blev ført omtrent midt igennem Glostrup, og gjorde landsbyen til et naturligt stop mellem de to vigtige byer.

I 1847 anlagdes den første jernbane i Danmark mellem København og Roskilde. Banen havde stationer i Valby, Glostrup, Taastrup og Hedehusene. Omkring disse fire stationer stimulerede jernbanen efterhånden bymæssig vækst. For Glostrups vedkommende betød jernbanen i de første år dog kun begrænset vækst. Byen var fortsat en landsby, hvor hovedparten af indbyggerne ernærede sig ved landbrug. Dog var Glostrup Bryggeri en prominent undtagelse og allerede året inden jernbanens indvielse blev bryggeriet etableret som den første industri-virksomhed i Glostrup.

Bryggeriet blev anlagt inde i den gamle landsby til erstatning for den gård, der lå nærmest Brøndbyvestervejen. Der blev hurtigt anlagt et godsspor fra jernbanen (gennem det areal, der nu rummer ældreboligerne på Asylvej). Bryggeriet var i et halvt århundrede Glostrups største arbejdsplads og i de første årtier kunne Glostrup Bryggeri måle sig med Carlsberg, der på samme måde var vokset op ved Valby Station.

Mod slutningen af 1800-tallet begyndte byen at vokse hurtigt, og i 1880'erne tog Glostrup skridtet fra landsby til stationsby. Udviklingen blev desuden accelereret i forbindelse med opførelsen af Vestvolden. Håndværkere, handelsfolk og volderbejdere valfartede til byen, og i 1890 var landbruget for første gang ikke hovederhvervet.



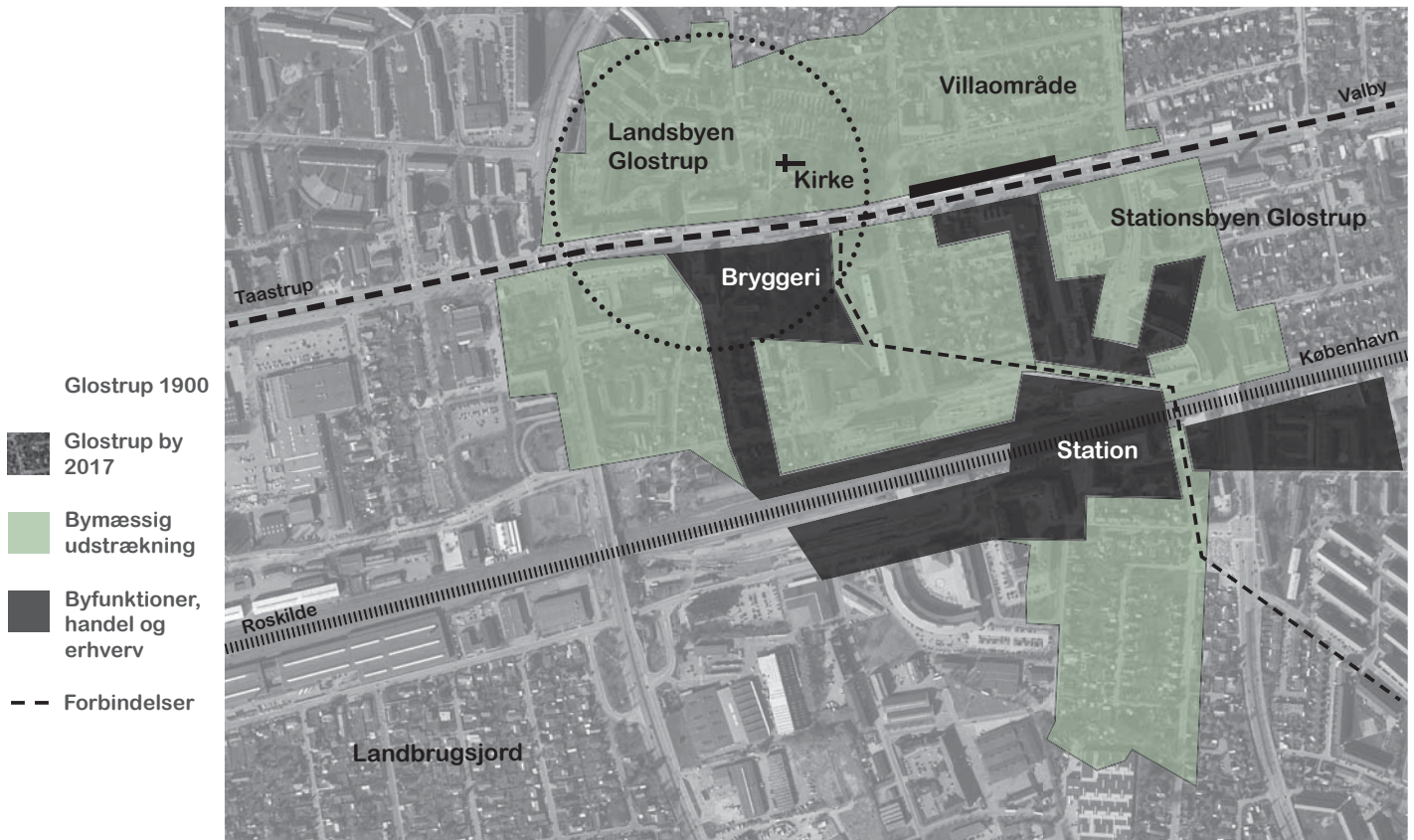
## STATIONSBYEN DANNES

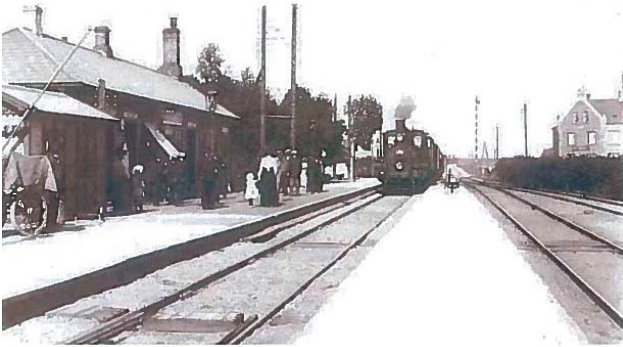
Omkring år 1900 begyndte udviklingen at tage rigtig fart, og flere centrale institutioner og virksomheder grundlægges. Allerede ved århundredeskiftet havde byen skole, distriktslægebolig, telegrafstation, postekspedition, bank, kro, bryggeri, bageri, købmandshandel med mere.

Det gamle hjulspor til Brøndbyvester var omkring år 1900 blevet til byens vigtige hande­lsgade (Stationsvej, nu Jernbanevej). Øst for stationen og syd for jernbanen langs kanten af Glosemosen voksede det første

egentlige industrikvarter op med oliemølle (Sunlight) og gasværk. De nye erhvervsaktiviteter spredtes ligeledes langs Hovedvejen. Således kom det nuværende apotek til i 1908.

Området mellem den gamle landevej og stationen voksede til med småerhverv og villaudstykninger i skøn sammenblanding. I den gamle landsby lå stadig de gamle gårde tilbage og bebyggelsens hovedvægt i Glostrup blev mere og mere centreret omkring stationen.





Glostrup Station, set mod øst. 1907

III.: Glostrups historie af Hans-Henrik Rasmussen

I 1915 lukkede Glostrup Bryggeri og de vigtigste byaktiviteter var nu flyttet fuldstændigt til området omkring stationen. I 1930 var området syd for stationen vokset til et stort sammenhængende industrikvarter med arbejderboliger i en tilstødende udstykning (Kirkebjerg Allé). Østbroen bygges og dermed forsvandt det direkte vejforløb via overskæringen over jernbanen ved Kærmindevej. Glostrup var på dette tidspunkt en selvstændig stationsby i et landbrugsopland vest for København.



## FORSTADSBYEN GLOSTRUP

Fra 1950 og frem voksede forstæderne omkring København til. De store sammenhængende villaområder bredte sig og transport på vejnettet voksede eksplosivt. Glostrup fik sin anden store vejforbindelse, da Ringvejen blev anlagt vest for byen i midten af 1950'erne. Det nye vigtige krydsningspunkt mellem Hovedvejen og Ringvejen trak byen mod vest, hvor nye handelsgader opstod.

Den gamle landsby blev på dette tidspunkt erstattet af moderne boligbebyggelse. Kun kirken og vejnavnene Østervej og Vestervej var tilbage. På den gamle bryg-

gergrund blev anlagt et rådhusområde med centrale velfærdsfunktioner som ældreboliger og offentligt bad. Jernbanen mistede gradvist sin betydning i forhold til godstransport og virksomhederne spredte sig længere væk fra banen, dog med de tungeste industrier og erhverv med stort transportbehov lokaliseret langs jernbanen. I 1953 kom S-togene til Glostrup Station og dermed udbygges forbindelsen til København. Imidlertid ophørte fjerntogstrafik i 1963, da S-togslinjen fortsattes til Taastrup, der dermed blev Hovedstadens nye forpost.



Udgravning til Glostrup Centret, 1970



Glostrup er på dette tidspunkt blevet en satellitby til København med et boomende produktionserhverv og stor bosætning. I denne periode etableres Hersted Industripark og Kirkebjerg Erhvervsområde, der trods deres beliggenhed i nabokommunerne, er at betragte som Glostrup Bys store industriområder. I Hvissinge etableres den store metalvirksomhed Paul Bergsøe og Søn A/S.



## DEN SPREDTE BY - GLOSTRUP I DAG

I begyndelsen af 1970'erne var bilens dominans så gennemgribende, at det blev besluttet, at omdanne den gamle stationsbykerne til et moderne butikscenterområde med effektive trafikforbindelser. Det hæderkronede Jernbanehotellet og megen anden bebyggelse måtte vige, da Glostrup Storcenter (nu Glostrup Shoppingcenter) blev bygget.

Sammen med centeret blev der etableret en busterminal og omfartsvej (Sydvestvej/Gerdasvej) mellem bykernen og stationen. For at skabe plads til de stigende trafikmængder blev de to veje Hovedvejen og Ringvejen ud-

videt og gik dermed fra at være lokale hovedgader til at være indfaldsveje til København. De gamle allétræer langs Hovedvejen blev fældet og med tiden fjernes også muligheden for at parkere i vejsiden. Butikkerne flyttede ind i storcenteret og butiksmiljøet i det åbne gadenet mistede dermed sin betydning som handelsområde.

I 1980'erne begyndte en omdannelse af det gamle erhvervsområde ved stationen, og der blev etableret ny kontorbebyggelse i området. Københavns Amt (Glostrup Ret) bygges og Hartmanns gamle frølager ombygges til butik/lager og efterfølgende kontor. Det er dog kun ejen-



Bymidte og Banegårdspladsen

domme meget tæt på stationen, der omdannes. Mod slutningen af det 20ende århundrede skete der en stor udflytning af produktionsvirksomheder til andre bedre egnede placeringer udenfor Hovedstaden eller i udlandet. Derved blev antallet af driftige produktionsvirksomheder i erhvervsområderne reduceret. I flere af de gamle erhvervsområder etableredes nye varehusområder med

appel til kunder i bil og byområdet afhængighed af den gamle bykerne reduceredes yderligere. Resultatet blev, at bykernen i praksis blev opløst i det omgivende tæppe af forstad og funktionerne spredt ud.



## INDLEDNING

- S. 5 Kommunalbestyrelsens forord
- S. 6 Afsæt

## OPTAKT

- S. 10 Glostrups byudvikling - set i historisk perspektiv
- S. 12 Fra landsby til stationsby
- S. 16 Fra stationsby til spredt by

## STRATEGI FOR UDVIKLINGEN

- S. 22 **Strategi for udviklingen**
- S. 24 **28 hovedprincipper**
- S. 26 **Hovedgrebet**
- S. 28 **De fire temaer**
- S. 30
  - **Styrke sammenhæng i Bymidten**
- S. 32
  - **Styrke bykernen**
- S. 34
  - **Fortætning med boliger og nye byfunktioner**
- S. 36
  - **Nye erhvervsarealer ved stationen**
- S. 38 **Vartegn for Bymidten**

## AFTALER FOR INDSATSOMRÅDER

- S. 42 Indsatsområder
- S. 44 Delaftale 1 - Den centrale Bymidte (vedtaget)
- S. 46 Delaftale 2 - Trafikknudepunkt med en stærk bymæssig overbygning over jernbanen (udkast)
- S. 48 Delaftale 3 - Stiforbindelser i Bymidten samt vejadgang og parkering (udkast)
- S. 50 Delaftale 4 - Klimatilpasning af Bymidten - hvordan integreres regnvandet (udkast)
- S. 52 Delaftale 5 - Et styrket Fritidscenter (udkast)
- S. 54 Delaftale 6 - Bymæssig bebyggelse langs jernbanen (udkast)
- S. 56 Delaftale 7 - En aktiv Rådhuspark (udkast)
- S. 58 Delaftale 8 - Forskønnelse af veje og byrum, herunder Hovedvejen som attraktivt forretningsstrøg (udkast)
- S. 60 Delaftale 9-18 - Skitser

## BYMIDTEPROJEKTET - KRONOLOGI

Sikkerhedszone ●●●●●●●●●●  
De gule prikker må kun overskrides,  
når der holder tog

## POTENTIALET

At Glostrup By er blevet omsluttet af sammenhængende forstad betyder, at byområdet nu er i konkurrence med mange andre bycentre, bolig- og erhvervsområder om vækst og tilflytning. At der ikke længere er et entydigt lokalt centrum betyder, at udviklingen ikke længere kommer helt så let til Glostrup By.

Glostrup Kommune er fortsat et attraktivt område at etablere erhvervsvirksomhed i, og Glostrup Kommune har mange arbejdspladser og virksomheder. De ligger primært i de store erhvervsområder omkring den gamle stationsby. På samme måde er der også en stabil tilflytning af nye borgere til Glostrup Kommune. Det er i høj grad den korte afstand til København - og det øvrige sjællandske opland, der gør det attraktivt at bo i 2600 Glostrup. Glostrup er ud fra et transportsynspunkt tæt på det hele. Dette bliver tilmed mere udtalt med de store infrastrukturprojekter - letbanen og en udbygning af Glostrup Station.

København er en stor vækstgenerator, og efterhånden som de centrale dele af byen bliver tættere, bliver det dyrere at bygge derinde. Dette flytter byggeprojekter ud i forstaden til de steder, der er bedst beliggende. Glostrups særstilling er i den forbindelse ikke en selvfølge, men hvis der gøres en aktiv indsats vil Glostrup By kunne blive endnu mere attraktiv for bosætning, butiks- og erhvervsliv, og den gode beliggenhed vil endnu engang kunne udnyttes til bymæssig vækst.

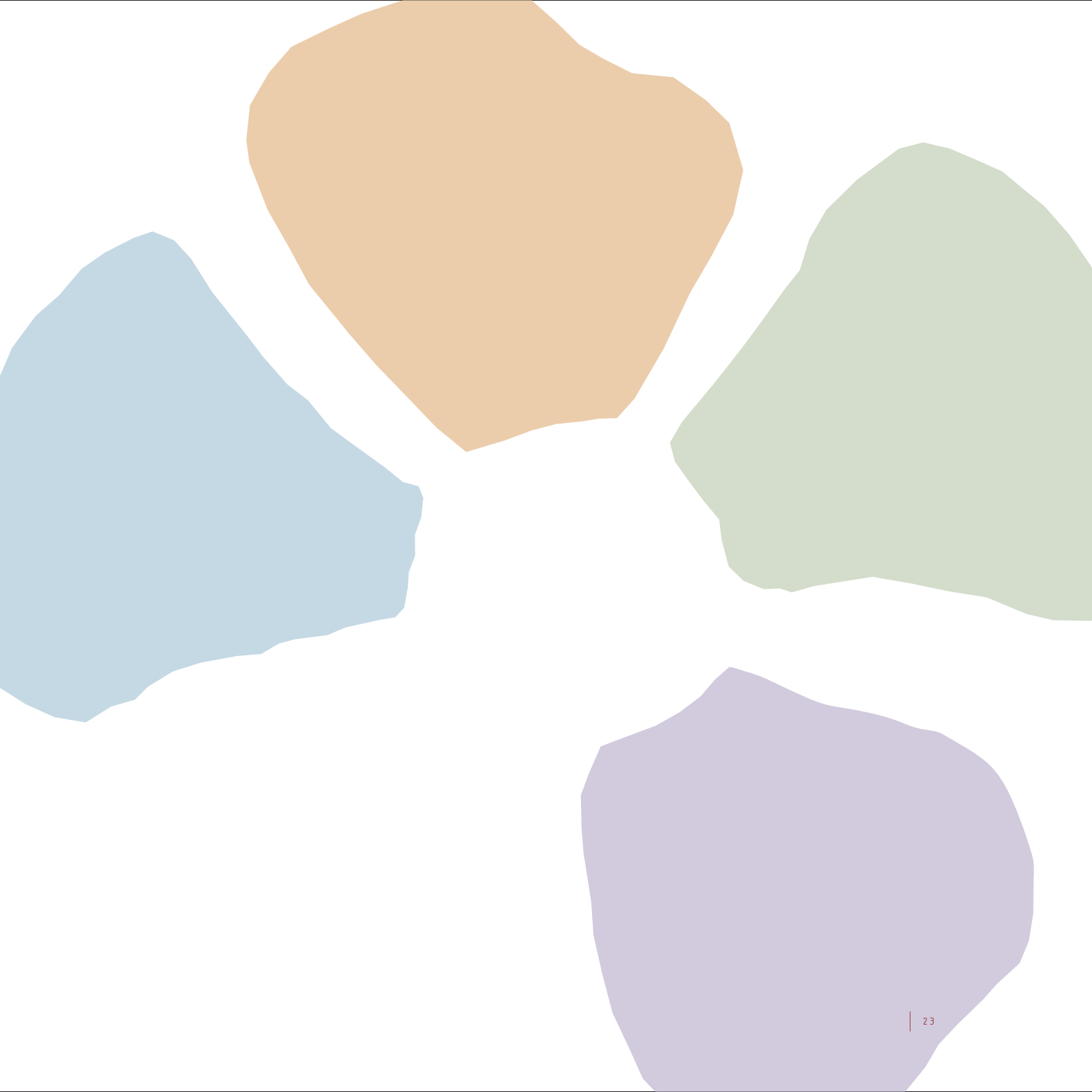
## DE 28 HOVEDPRINCIPPER FOR BYUDVIKLINGEN

Kommunalbestyrelsen i Glostrup Kommune har i løbet af 2016 debatteret, hvilke værdier der skal styrkes i det centrale Glostrup for at skabe en mere attraktiv by. På baggrund af drøftelser med lokale interessenter og ikke mindst byens borgere har kommunalbestyrelsen således fastlagt 28 hovedprincipper for byens udvikling.

Hovedprincipperne kan inddeles i fem kategorier - en med generelle forhold og fire kategorier, der peger hen imod hver sit tema i udviklingen af byen. De fire tematiske kategorier er tildelt hver sin farve: Blå, orange, grøn og lilla, der på de næste sider anvendes til at illustrere temaernes muligheder:

- Blåt tema:** Styrke sammenhæng i Bymidten
- Orange tema:** Styrke Bykernen
- Grønt tema:** Fortætning med boliger og nye byfunktioner
- Lilla tema:** Nye erhvervsarealer ved stationen

Hovedprincipperne kan give sig udslag i mange forskellige projekter og viser ikke i sig selv noget entydigt billede af den fremtidige by. Denne strategi for udvikling af Bymidten vil på de næste sider an vise en overordnet sammenhæng mellem byens geografi og de forskellige typer af hovedprincipper.



**GENERELLE:**

1. En samlet langsigtet plan opdelt i etaper (op til 30 år ud i fremtiden)
2. LAR (Lokal Afledning af Regnvand) og andre klimatilpasningsløsninger skal indarbejdes som et element i Bymidten
3. "Smart city løsninger" kan indarbejdes undervejs i processen
4. En generel forskønnelse af Bymidten med bæredygtigt byggeri og klimasikrede områder, herunder mere grønt end asfalt og beton
5. Sammenhæng mellem nyt og gammelt – Glostrups historie og Glostrups fremtid

**STYRKE SAMMENHÆNG I BYMIDTEN:**

6. En ny station med nye perroner og eminente skifteforhold fra en type transport til en anden
7. En ny stationsforplads, hvor mennesker føler sig velkomne. I forbindelse med udformningen af pladsen, skal der tages stilling til;
  - a) Adgangsveje for busser til pladsen
  - b) Friholdelse af pladsen for biltrafik; herunder en løsning for at sætte passager af og hente passagerer.
8. Sikre sammenhæng på tværs af kommunegrænser (veje, trafik, logistik)
9. Midlertidige aktiviteter så byen ikke fremstår som en byggeplads i 10 år
10. En bymidte, hvor bilen IKKE er i centrum i stueplan, dvs. perifere parkeringshuse/underjordiske parkeringsmuligheder
11. Levendegørelse af vores døde byrum (Rådhusparken, området omkring præstegården, store skiferbelagte arealer, torve og pladser i øvrigt)
12. Gode løsninger for fodgængere og cyklister, herunder at alle borgere let kan komme rundt mellem de forskellige bydele
13. Sammenhæng mellem syd og nord for banen via flere nye over- og undergange
14. En ny, mindre og funktionel busterminal
15. Flytning af biblioteket og rømning af teknisk forvaltnings gamle bygning med henblik på alternativ anvendelse af de byggefelter, som de to bygninger p.t. optager. Frigørelse af bygningerne forudsætter, at der først findes alternativ lokalisering af de administrative funktioner og af biblioteket - evt. som en midlertidig løsning.
16. En ny og anderledes ufarlig og praktisk belægning på fortove og cykelstier på Nyvej



### STYRKE BYKERNEN:

17. Naturlig sammenhæng mellem Hovedvejen og Stationen
18. En gradvis forskønnelse med nogle få meget synlige starttræk
19. Etablering af et grønt, levende og hyggeligt centrum i Glostrup fra og med Glostrup Shoppingcenter til Nyvej og fra og med Hovedvejen til og med Stationspladsen. Området skal bl.a. kunne byde på både spændende butikker, gode spisesteder og kulturelle oplevelser
20. Der arbejdes med etablering af en ny gågadeforbindelse fra apotekerhjørnet til Banegårdspladsen via Jernbanevej.

### FORTÆTNING MED BOLIGER OG NYE BYFUNKTIONER:

21. Opførelse af et nyt hotel i Bymidten kan overvejes som et element
22. En fortætning af hele Bymidten med et større antal nye boliger fordelt på eje-, leje- og andelsboliger, hvor der blandt lejeboligerne findes både almene boliger og ungdomsboliger
  - a) Det konkrete antal der planlægges for, beslutes senere i processen ud fra rummelighedsstudier og beslutninger om bygningshøjder
  - b) Der stilles krav til alle boligbebyggelser om, at de skal være af en god arkitektonisk og byggeteknisk kvalitet
  - c) Almene boliger etableres i det antal, der findes midler til det kommunale grundkapitalindsud ved de årlige budgetforhandlinger
  - d) Ved planlægning af nye boliger skal der tages højde for de afledte konsekvenser såsom kapacitet af skoler og daginstitutioner
23. Et æstetisk bygningsværk som vartegn for Point GLOSTRUP - Der etableres en særskilt proces for Glostrups nye vartegn
24. Det skal undersøges, om der er basis for at placere offentlige eller halvoffentlige servicefunktioner syd for banen, dels i forhold til at opfylde identificerede behov i Bymidten dels i forhold til at skabe et grundlag for andre aktiviteter

### NYE ERHVERVSAREALER VED STATIONEN:

25. Nedlæggelse og omdannelse af den grimme godslæsseplads
26. Opførelse af firmadomiciler både syd og nord for banen er en mulighed, der undersøges
27. Omdannelse af 2G – æstetisk og funktionelt, hvor der skabes en bedre udnyttelse af centrets arealer og parkeringspladser. Herunder mulighederne for at skabe en bedre sammenhæng mellem 2G og området, det ligger i, undersøges. Det vil bl.a. sige muligheden for en overgang til Glostrup Shoppingcenter og en bedre adgang fra Stationspladsen til perronerne/stationen
28. Ny bebyggelse langs banen skal udføres, så der ikke lukkes af for byen. Det er vigtigt, at der er kik fra banen ind til den aktive bys gader og bygninger, så der inviteres ind.

## BYUDVIKLING - HOVEDGREBET

Det fundamentale greb består i at fortætte byen. Den tidligere byudvikling har trukket byen ud og efterladt et centrum, hvor arealerne er dårligt udnyttet. Særligt byens centrale erhvervsområder er blevet tyndet ud. Men byens forskellige dele ligger nu engang der, hvor de er kommet til. Det er ikke et spørgsmål om at flytte rundt på de eksisterende dele, med mindre der er rigtig gode grunde til det. Hovedgrebet vil derimod være, at der skal fyldes ud og fortættes på ledige arealer og skabes bedre sammenhæng mellem de forskellige dele af byen. Centralt her er at pege på de uudnyttede arealer omkring - og ikke mindst over jernbanen. Disse arealer skal bringes i anvendelse for at sikre, at vi får en tæt by.

Bymidtens grundessens er stationen og den tætte by omkring stationen. Uden stationen vil Bymidten mangle sit naturlige fixpunkt. Det er helt fundamentalt at styrke stationen rent trafikalt. Men selve sporarealet er samtidig en barriere i forhold til at forbinde Bymidstens nuværende handeleggader nord for jernbanen med de oplagte udviklingsarealer, der ligger syd for jernbanen. Det er derfor afgørende, at der ved Glostrup Station forbindes effektivt på tværs af jernbanen og skabes en oplevelse

af, at der er tale om ét sammenhængende byområde nord og syd for Glostrup Station. Herved kan stationens sydlige opland inklusiv Brøndbys nye boligområder omkring Kirkebjerg Parkvej knyttes effektivt sammen med Glostrup By.

Dernæst skal de omgivende dele af byen bindes tættere sammen med stationsknudepunktet. Bymidstens trafikstrømme skal have et eftersyn, så det sikres, at vejene indrettes med henblik på at styrke byens funktioner og liv og ikke kun for at sikre transport og befordring. Der skal etableres attraktive byrum, vejforløb og parkstrøg, der kan skabe bedre sammenhæng i byen og som kan danne ramme omkring nye erhvervs- og boligprojekter.

Der skal gøres op med alle de steder i byen, hvor fysiske barrierer hindrer sammenhæng. Det være sig forvirrende forbindelser omkring stationen, u-indbydende trapper eller manglende stiforbindelser, belysning og visuelle barrierer. Og der skal ligeledes gennem indretningen skabes en klar identitet for området, sådan at den gamle stationsbykerne igen bliver et levende sted.



## HVORDAN STYRES UDVIKLINGEN?

På kortet herunder er markeret de områder, der i meget vid udstrækning skal friholdes for byfortætning og omdannelse. Det drejer sig om byens vigtigste kendetegn - Glostrup Kirke og præstegård, Vandtårnet, Bryggervillaen, Blodbøgen, Apoteket og Hartmanns Frølager. Herunder ligeledes alle større etageboligbebyggelser samt ikke mindst de spredte villabebyggelser i Bymidten.

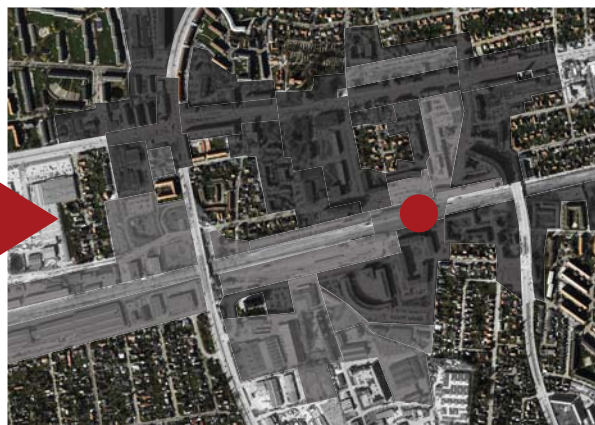
Som det fremgår af den historiske redegørelse, har grundsubstansen af Glostrup By til enhver tid været et tæppe af fritliggende boliger - småvillaer, små parcelhuse, stationsbyhuse etc. Dette tæppe har igennem tiden været udfordret af de øvrige aktiviteter i byen og er løbende blevet omdannet til erhvervsområder, butiksområder, etageboliger og andre af byens funktioner.

De lommer af villabebyggelse, der ligger spredt ud igennem Bymidten kan betegnes som rester af den oprindelige stationsbybebyggelse omkring Glostrup Station. Disse lommer er essentielle for byens identitet, idet det netop er byens helt særlige udviklingsforløb, der har skabt dem. Imellem lommerne af stationsbyhuse ligger det areal, der gennem tiden er blevet udviklet til forskellige andre byformål. Dette areal har gennem byens hi-

storie skiftet udseende flere gange og vil også i denne proces kunne ændres og anvendes til fortætning af byens funktioner. På kortet herunder er arealet opdelt i et gråt og et sort område.

Det grå areal viser områder, hvor der er mulighed for i vidt omfang at bygge nyt og ændre arealanvendelsen grundlæggende. Det er eksempelvis arealerne omkring Glostrup Fritidscenter eller DSBs gamle godsareal. Store erhvervsområder i Kirkebjerg står overfor omdannelse til boliger og de er derfor medtaget i det grå areal. Glostrup Shopping Centers tagparkering er ligeledes vist, idet taget af centeret på et visionært niveau ligeledes har et stort potentiale som udviklingsområde.

Det sorte areal viser en meget stor del af den eksisterende by. Det er et område, hvor omdannelse og fortætning af byen vil skulle ske varsomt i sammenhæng med eksisterende bebyggelser og sådan, at stedets eksisterende identitet styrkes. Det kunne være bedre udnyttelse af restarealer eller fortætninger på udvalgte steder eksempelvis i randen af Rådhusparken eller mellem den eksisterende erhvervsbebyggelse i Stationsparken.



## HVORDAN VIRKER DE 4 TEMAER?

De fastlagte 28 hovedprincipper for byudviklingen kan grupperes i 4 temaer, der hver viser forskellige retninger for en kommende udvikling af Glostrup by. Temaerne peger på forskellige områder i byen og er også forskellige med hensyn til hvilken grad af omdannelse og forandring, de medfører.

Det blå og det orange tema er baseret på en styrkelse af kvalitetene i den nuværende by - at gøre byen mere levende og sammenhængende. Disse temaer har virkning i de gamle handelsgader i den centrale bymidte og på byens centrale opholdsarealer som Banegårdpladsen, Rådhusparken og Glostrup Torv. Det er disse temaer, der binder byen sammen fra Park Hotel i øst til

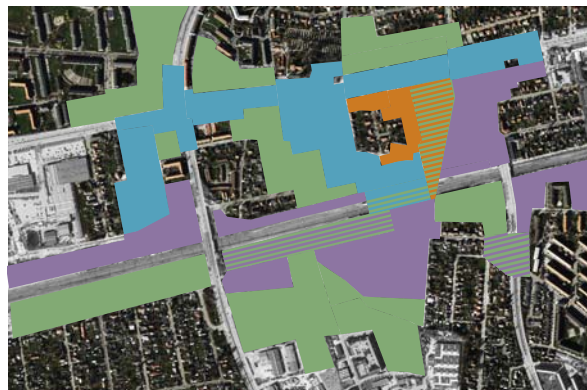
Fritidscenteret i vest og fra Solvangskvarteret i nord til Kirkebjerg i syd. Det blå og orange tema er hovedsageligt beliggende indenfor den sorte figur på kortet på de foregående sider - arealet, hvor omdannelse og fortætning bør ske varsomt.

Det grønne og det lilla tema er baseret på omdannelse og fortætning af byen med henholdsvis flere boliger og mere erhverv. Fortætning med yderligere boliger skal finde sted spredt i hele Bymidten, men dog med den langt overvejende hovedvægt omkring de lysegrå arealer langs jernbanen vist på de foregående sider. Omdannelse til tættere erhvervsbebyggelse finder næsten udelukkende sted langs jernbanen.

Samlet set giver de 4 temaer for byudvikling et ret spraglet kort, der indikerer de forskellige prioriteter i indsatsen. De 4 tematiske tilgange fletter sig ind i hinanden i respekt for den eksisterende bys bestanddele og bliver derved et komplekst mønster. Ved at videreudvikle projekter og aktiviteter, der understøtter de 4 temaer, vil der kunne opnås en alsidig og spændende by med en væsentlig tættere bebyggelse end den nuværende.

Opdelingen i de fire farveområder er malet med en bred pensel og viser en meget overordnet disponering af den kommende byudvikling. I denne strategis sidste del - Aftaler for indsatsområder er nævnt en række indsatser og projekter, der understøtter de 4 temaer. I forbindelse med den konkrete fastlæggelse af indholdet af indsatserne, vil afgrænsning af områder og indhold blive tilpasset.

På de kommende sider er mulighederne indenfor de 4 temaer gennemgået mere detaljeret. Her beskrives forskellige måder at virkeliggøre temaernes potentiale gennem illustration og referencebilleder.



## STYRKE SAMMENHÆNG I BYMIDTEN

Det blå tema kan karakteriseres som en udvikling, der styrker Glostrups ansigt udadtil og som gør byen mere attraktiv at opholde sig i og bevæge sig rundt i. Det blå tema har fokus på, hvordan byen opleves.



Det blå tema har virkning primært langs Hovedvejen og gennem Rådhusparken til området omkring Glostrup Station.

## STYRKE BYKERNEN

Det orange tema kan karakteriseres som en udvikling, der styrker byens hjerte - handelslivet og bylivet. Temaet sikrer, at der er noget i Glostrup, der er et besøg værd. Det røde tema har fokus på at gøre byen til et stærkt byområde.



Det orange tema har virkning primært i den centrale bymidte omkring Glostrup Shoppingcenter og gaderne fra Hovedvejen til Banegårdspladsen.

## FORTÆTNING MED BOLIGER OG NYE BYFUNKTIONER

Det grønne tema kan karakteriseres som en udvikling, der forøger antallet af indbyggere i byen. Temaet udpeger velegnede steder til ny by, der vil kunne danne helt nye kvarterer eller indpasses i det eksisterende. Det grønne tema har fokus på at gøre byen større.



Det grønne tema har virkning mange forskellige steder i Bymidten og ligger som et supplerende tema oveni flere af de andre.

## NYE ERHVERVSAREALER VED STATIONEN

Det lilla tema kan karakteriseres som en udvikling, der øger byens omsætning og arbejdspladser. Temaet sikrer, at Glostrup bliver en attraktiv pendlerdestination. Det lilla tema har fokus på jobskabelse og lokalisering af væksterhverv.



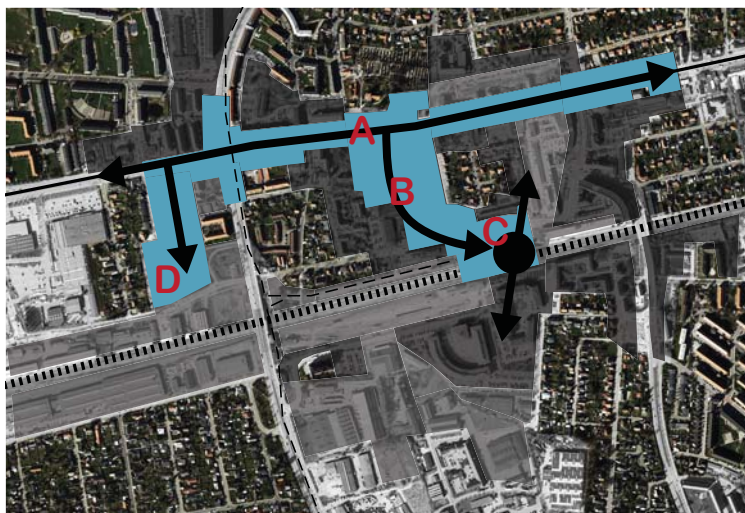
Det lilla tema har virkning primært i den nuværende erhvervsområder langs jernbanen.



A: Boder langs Hovedvejen

Byen kan opnå en langt bedre kvalitet hvis de talrige forbindelser i byen styrkes. De mest oplagte er forbindelsen over jernbanen ved stationen og forbindelsen gennem byen langs Hovedvejen. Men også Rådhusparken og arealerne omkring Glostrup Fritidscenter udgør vigtige områder, hvor byens liv skal udfolde sig og binde de omkringliggende bebyggelser bedre sammen.

En kommende forbindelse over jernbanen vil kunne være en simpel cykelbro, men kunne ligeledes være en hel overbygning, hvor byen trækkes over banen. Der er ingen tvivl om, at det sidste er det sværeste, men nok også det bedste at gøre, hvis der skal opnås en rigtig bymæssig sammenhæng på tværs af banen.



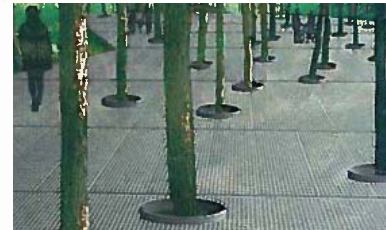
Byens store veje skal fortsat kunne rumme trafikken, men der er mange måder at indrette vejene på, så det ikke alene bliver et spørgsmål om trafik. Vejene indrettes, så de gøres attraktive, og så de hænger sammen med nabobebyggelser som gode byrum.



B: Rådhusparken med boliger i randen



Promenade Plantée, Paris  
Arkitekt: Philippe Mathieux & Jacque Vergely



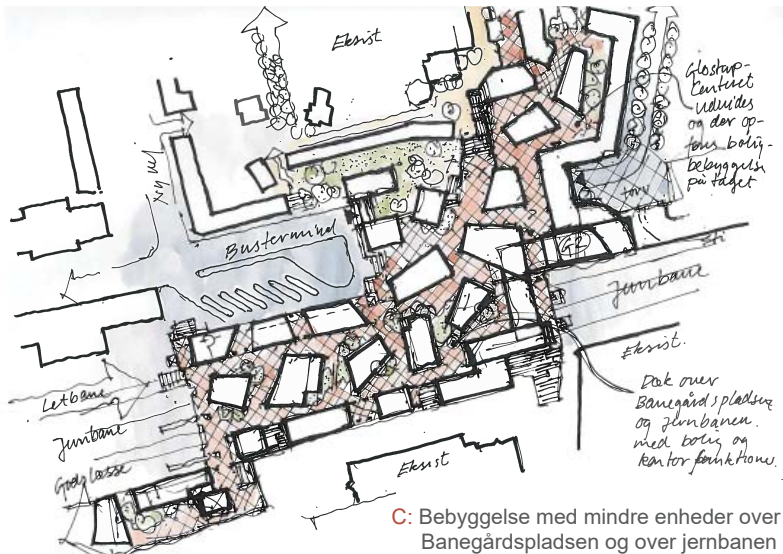
PARC HYDRO-Québec i Montréal, Canada  
Landskabsarkitekt: Claude Cormier + associates



D: Referenceprojekt - park/fritidsanlæg med tæt bebyggelse på naboarealer



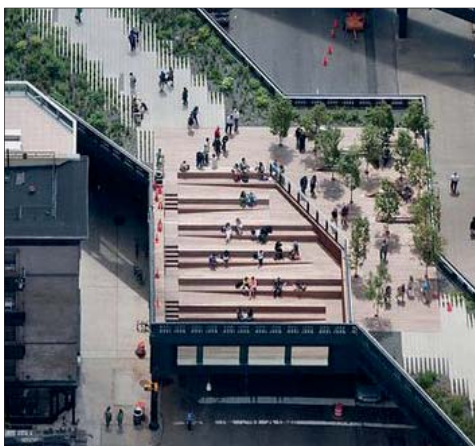
Piazza Mazzini, Italien  
Arkitekt: Claude Comier + associates



C: Bebyggelse med mindre enheder over Banegårdsplassen og over jernbanen



Place de la République, Paris  
Arkitekt: Pierre-Alain Trévelo & Antonie Viger-Kohler  
Foto: sbs rådgivning



High Line, New York  
Arkitekt: Field Operations og Diller Scofidio + Renfro



Bykernen består af butiksmiljøet i den centrale del af Glostrup - fortrinsvis Glostrup Shoppingcenter og butikkerne langs jernbanevej og Glostrup Torv samt 2GShopping, ikke at forglemme. Bykernen skal styrkes ved at åbne den op mod Glostrup Station og mod Hovedvejen, så der opnås en inviterende forbindelse gennem handelsgaderne.

Der skal findes en løsning på, at Bymidten har to centre: Glostrup Shoppingcenter og 2G Shopping, som på nuværende tidspunkt konkurrerer om at lede passagerer fra stationen ind i centret, og begge har en dårlig løsning til det. En ny løsning på adgangen til centerområderne skal tilvejebringe en bedre styrkeposition for den samlede handel i Bymidten. Det er vigtigt, at bykernens butikker opleves som et sammenhængende miljø, der har et godt forløb fra man møder første butik til man er ude af handelsområdet igen. Derfor er det også vigtigt, at der skabes endnu bedre forbindelser fra Glostrup Shoppingcenter ud i det egentlige gågademiljø langs Jernbanevej. Glostrup Torv og arealerne videre på tværs af Solvej til Nyvej skal være et indbydende levende område, hvor caféer og spisetilbud af god kvalitet skaber en hyggelig atmosfære. De nuværende rodede parkeringsforhold langs Solvej skal forbedres, så det ikke er Bymidstens parkeringsbehov, der fastlægger kvalitet og anvendelsesmulighederne i området.





A: Sammenbygning af Glostrup Shoppingcenter og 2G Shopping over Banegårdsvej



Visualisering af "Stationsbroen" i Køge Kyst  
Projektet forventes klar til brug i slutningen af 2017



Projekt for blandet bebyggelse ved Vanløse Station  
Arkitekt: WERK / Sangberg architects



Sammons Park ved AT&T Performing Arts Center i Dallas  
Landskabsarkitekt: SmithGroupJJR



The Goods Line i Sydney  
Arkitekt: ASPECT Studio



Shoppingcenter ved Beurs World Trade Center, Rotterdam  
Foto: sbs rådgivning



A: Ny bebyggelse over parkeringsarealet på Højvangsparkeringen



Der skal være plads til mange flere boliger i Bymidten. Dette er nødvendigt for at skabe et område med mere liv og hvor flere mennesker benytter gode rekreative tilbud i parker og i gaderummet. På den lidt længere bane giver det også et mere bæredygtigt samfund, hvis vi bor lidt tættere omkring de store stationer.

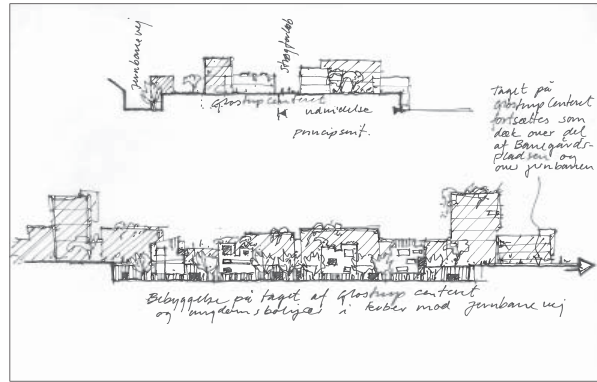
Mange steder i Bymidten vil flere boliger kunne placeres i kombination med andre anvendelser, og de viste markeringer på kortet er således ikke tænkt som værende udelukkende boligområder.

Der er mange steder, hvor det er oplagt at planlægge for flere boliger i Bymidten. Dette gælder ikke mindst i randen af Rådhusparken og langs sydsiden af jernbanen, hvor der er store arealer, der blot venter på at blive bebygget. Taget af Glostrup Shoppingcenter kunne også være et spændende sted til et helt nyt kvarter i hjertet af byen, og de tomme arealer ved Kærmindevej kunne også bebygges, så der skabes et mere sammenhængende bymiljø langs Østbrovej.

Ved Ringvejskrydset vil anlægget af letbanen efterlade åbne arealer. Disse vil med stor fordel kunne udvikles til nye boligprojekter.



B: Boliger langs Stationsparken/Godsbanearialet



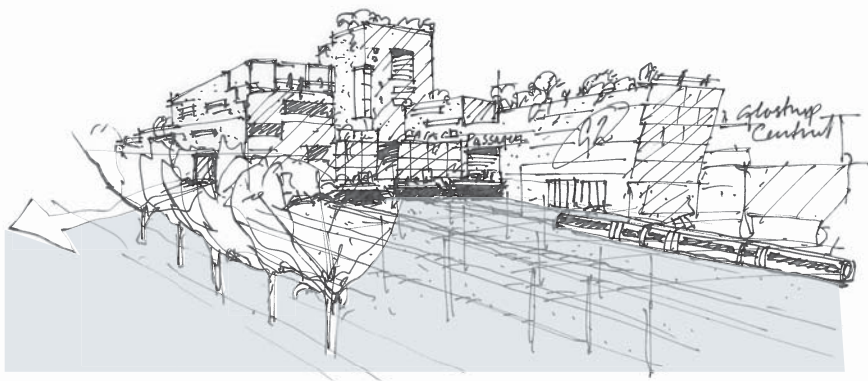
D: Muligt nyt bykvarter på taget af Glostrup Shoppingcenter



Projekt for boligbebyggelse i Manchester  
Arkitekt: Mecanoo



Boliger og shoppingcenter, Emerald Delfgauw, Holland  
Arkitekt: KCAP



C: Bebyggelse over banen



Projekt for blandet bebyggelse ved Vanløse Station  
Arkitekt: WERK / Sangberg architects



A: Sydvestvej ved Glostrup Fritidscenter

Arealerne langs jernbanen samt de store erhvervsarealer ved Stationsparken og øst for Banegårdsvej vil fortsat være gode steder at placere ny erhvervsbebyggelse. Områdets eksisterende kontorerhverv skal naturligvis blive liggende, men bygningerne kunne fortættes med højere erhvervsbebyggelse imellem den eksisterende.



Den fremtidige erhvervsbebyggelse i Bymidten vil være erhverv, som kan kombineres umiddelbart med boliger, og derfor vil der kunne finde en høj grad af opblanding med boliger sted.

I den lille markering er der mulighed for at placere p-huse, der kan sikre, at stationsområdet og et kommende tæt erhvervsområde er forsynet med tilstrækkelig parkering. På den måde kan vejnettet i Bymidten indrettes til en langt mindre trafikgennemstrømning og parkering i de allerbedste gader i Bymidten undgås.



C: Mere tæthed og liv nær Retten i Glostrup



B: Bebyggelse i sammenhæng med Glostrup Shoppingcenter



Blandet erhvervsbebyggelse med mindre enheder,  
Ørestad Down Town  
Arkitekt: COBE



Harney Plaza Landscape, Center for Science and Innovation  
San Francisco  
Arkitekt: INTERSTICE/NBBJ



Barcode, Oslo  
Arkitekt: Diverse store arkitektfirmaer

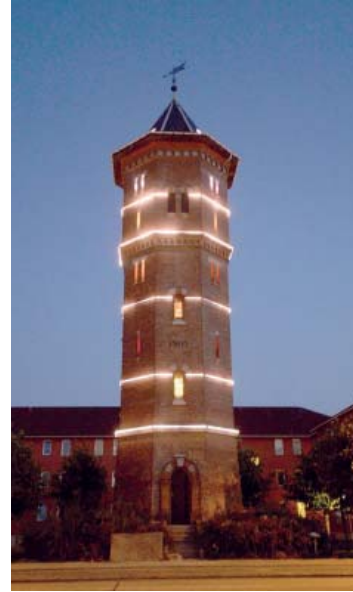
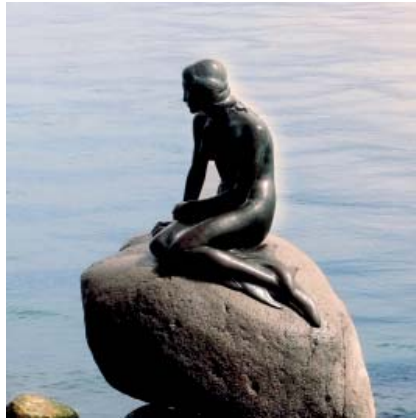
En afgørende drivkraft for byens udvikling er en skarp og letopfattelig identitet. Det er vigtigt, at de kvaliteter byen er bygget på også kan aflæses som byens varemærke. Byens vartegn.

Glostrup vil med denne strategi blive en tættere og mere alsidig by med et levende bymiljø. Strategien styrker de kvaliteter, der allerede er til stede og gør samtidig byen mere urban. Som en del af implementeringen af strategien vil det være vigtigt at fastslå, hvilken identitet byens revitalisering skal bygges op omkring.

Når identiteten er defineret, er det lettere at udpege et nyt vartegn for byen. Det kunne være byens liv, der i sig selv var billedet på byen - bylivet, parklivet. Vartegnet kunne også være historisk betinget som Tulle eller Vandtårnet, der viser at vi er rodfæstede og sætter pris på den særlige historie byen har. Og et nyt vartegn kunne være et bygningsværk i den fortættede by eksempelvis en moderne overbygning af jernbanen eller et flot højt bygningsværk.

Med denne strategi sættes en helt særlig proces igang for at fastlægge byens identitet og udpege de pejlemærker, der skal gøre Glostrup mere synlig på landkortet.





## INDLEDNING

- S. 5 Kommunalbestyrelsens forord
- S. 6 Afsæt

## OPTAKT

- S. 10 Glostrups byudvikling - set i historisk perspektiv
- S. 12 Fra landsby til stationsby
- S. 16 Fra stationsby til spredt by

## STRATEGI FOR UDVIKLINGEN


- S. 22 Strategi for udviklingen
- S. 24 28 hovedprincipper
- S. 26 Hovedgrebet
- S. 28 De fire temaer
- S. 30 • Styrke sammenhæng i Bymidten
- S. 32 • Styrke bykernen
- S. 34 • Fortætning med boliger og nye byfunktioner
- S. 36 • Nye erhvervsarealer ved stationen
- S. 38 Vartegn for Bymidten

## AFTALER FOR INDSATSOMRÅDER

- S. 42 Indsatsområder
- S. 44 Delaftale 1 - Den centrale Bymidte (vedtaget)
- S. 46 Delaftale 2 - Trafikknudepunkt med en stærk bymæssig overbygning over jernbanen (udkast)
- S. 48 Delaftale 3 - Stiforbindelser i Bymidten samt vejadgang og parkering (udkast)
- S. 50 Delaftale 4 - Klimatilpasning af Bymidten - hvordan integreres regnvandet (udkast)
- S. 52 Delaftale 5 - Et styrket Fritidscenter (udkast)
- S. 54 Delaftale 6 - Bymæssig bebyggelse langs jernbanen (udkast)
- S. 56 Delaftale 7 - En aktiv Rådhuspark (udkast)
- S. 58 Delaftale 8 - Forskønnelse af veje og byrum, herunder Hovedvejen som attraktivt forretningsstrøg (udkast)
- S. 60 Delaftale 9-18 - Skitser

## BYMIDTEPROJEKTET - KRONOLOGI





Sikkerhedszone ●●●●●●●●●●  
De gule prikker må kun overskrides,  
når der holder tog

## DELAFTALERNE FOR UDVIKLING AF BYMIDTEN I GLOSTRUP

De foregående sider viser overordnede sammenhænge i Bymidten og principper for, hvordan byen som en helhed kan styrkes. Da Bymidten i Glostrup er et meget sammensat byområde, er der ingen indsatser, der kan siges at omfatte hele Bymidstens område. Nogle tiltag går dog på tværs og omfatter elementer som eksempelvis bedre forbindelser eller klimatilpasning. Men de fleste indsatser drejer sig om projekter og tiltag, der er lige så forskellige som byens enkelte kvarterer og er derfor beskrevet ud fra en afgrænset geografi.

Den kommende byudviklingsopgave er opbrudt i mindre indsatsområder (aftaleområder), sådan at de forskellige

indsatser i et område vil kunne drøftes og fastlægges under en samlende overskrift. En sådan opdeling vil gøre det lettere at fastlægge konkrete initiativer, dette såvel i forhold til politiske drøftelser og beslutning, som i forhold til inddragelse af lokale parter. Ligeledes er det intentionen at skabe lokalt ejerskab til de kommende byudviklingstiltag indenfor hver aftales område.

Kortet herunder viser 18 udpegede indsatsområder for byudvikling i Bymidten idet aftale 3, 4, 8, 10 og 11 dog er tværgående og således ikke knyttet til et specifikt område.

1 Indsatsområder



Delaftale 1 er allerede politisk godkendt og offentliggjort. Delaftale 2-8 er i denne strategi fremlagt som udkast og delaftale 9-18 er medtaget som skitser til efterfølgende aftaler. De 18 aftaler om indsatsområder består af følgende:

- ✓ Nr. 1 - Den centrale Bymidte
- Nr. 2 - Trafikknudepunkt med en stærk bymæssig overbygning over jernbanen
- Nr. 3 - Stiforbindelser i Bymidten samt gennemgående vejanlæg og parkering
- Nr. 4 - Klimatilpasning af Bymidten - hvordan integreres regnvand i byen
- Nr. 5 - Et styrket Fritidscenter
- Nr. 6 - Bymæssig bebyggelse langs jernbanen
- Nr. 7 - En aktiv Rådhuspark
- Nr. 8 - Forskønnelse af veje og byrum, herunder Hovedvejen som attraktivt forretningsstrøg
- Nr. 9 - Et udadvendt handelscentrum
- Nr. 10 - Digital infrastruktur, fibernet mv.
- Nr. 11 - Styrket arkitektonisk kvalitet
- Nr. 12 - Stationsparken
- Nr. 13 - Kærmindevejskvarteret
- Nr. 14 - Den anden side af Hovedvejen
- Nr. 15 - Forbindelsen mod vest
- Nr. 16 - Sydvestvejskvarteret
- Nr. 17 - Østbroen og området bag centrene
- Nr. 18 - Forbindelsen mod øst



Indenfor hver aftale vil der være nogle indsatser, der kan udføres umiddelbart og andre, der kræver nøjere planlægning, investorinteresse eller på anden måde forberedelse. Nummereringen af de 18 delaftaler angiver derfor ikke en eksakt rækkefølge for de omfattede indsatser. Når delaftalerne er godkendt, vil der blive fastlagt tidsplaner for gennemførelse af den enkelte delaftales indhold.

### Hvad betyder delaftalernes indhold for de beslutninger, vi vil træffe?

Glostrup Bymidte skal udvikles og styrkes over de kommende år, og det skal ske i et samarbejde mellem grundejere, lejere, erhvervsdrivende, handlende, byens borgere, professionelle arkitekter og Glostrup Kommune, Glostrup Forsyning m.m.

Det er afgørende for Glostrup Kommune, at dette samarbejde bliver stærkt, og at parterne forpligter sig ind i en fælles opgave,

hvor hver part løfter sin del. Vi vil derfor som noget af det første tage initiativ til at etablere og formalisere dette samarbejde.

Det er vigtigt, at arbejdet med at styrke Bymidten går i gang med det samme, og at der både tilrettelægges aktiviteter og arbejdes med konkrete, fysiske ændringer, der peger i retning af det mål, der fastlægges for den overordnede udvikling.



## DEN CENTRALE BYMIDTE

Den centrale Bymidte afgrænses af Glostrup Shoppingcenter, Banegårdspladsen, Nyvej og Hovedvejen. Den centrale Bymidte er karakteriseret ved en meget varieret bebyggelse, hvor der er såvel etageejendomme med boliger, villaer og mindre byhuse som lavere etagebyggeri med erhverv/butikker i stueetagen, andre butiksbbygninger og selve centret som det massive ankerpunkt mod øst i området. Der er skønsvist plads til 70 yderligere boliger inden for området.

Den centrale Bymidte er bragt i spil i forhold til den fremtidige udvikling af hele Glostrups Bymidte, der er sat i gang af kommunalbestyrelsen. Denne delaftale skal dels fastlægge rammerne for, hvordan dette arbejde skal inkludere de mest centrale dele af Bymidten, dels skabe ro omkring de fremtidige forhold for ejerne og især beboerne i området – to grupper som i et vist omfang er sammenfaldende.



## HVAD VIL VI MED DEN CENTRALE BYMIDTE?

I den centrale Bymidte vil vi bevare og forstærke den autencitet, gamle villaer og byhuse bidrager med. Det betyder:

- At vi vil planlægge for, at det eksisterende miljø med villaer og byhuse som udgangspunkt bevares, men at der også kan ske en udvikling af dele af området
- At vi ikke vil anvende ekspropriation som værktøj i den centrale Bymidte
- At vi vil understøtte, at der fortsat skal være et sammenhængende og hyggeligt villakvarter i Bymidten
- At vi vil søge – i tæt samarbejde med grundejerne – at fremme et slutmål, hvor Solvej opgraderes med ny belægning og fredeliggøres, herunder at bilparkeringen tages op til vurdering og at ejendommenes udseende mod vejene strammes op til et fælles, åbent og indbydende indtryk
- At vi ønsker en god, bilsaneret passage for bløde trafikanter fra Banegårdspladsen via Lille Torv, Jernbanevej og Glostrup Torv til Hovedvejen
- At der i denne forbindelse etableres en trappefri forbindelse mellem Banegårdspladsen og Bymidten, som eksempelvis kan ske ved at hæve pladsens generelle højde, eller ved at lukke P-indkørsel og etablere en rampe i stedet. Dette naturligvis efter dialog med Glostrup Shoppingcenter om mulighederne
- At vi ønsker at gå i tæt dialog med Glostrup Shoppingcenter og de øvrige næringsdrivende i området om:
  - ◊ At styrke områdets handelsliv, servicefunktioner og spis-ude tilbud med det formål at skabe rammerne for positive synergier i området
  - ◊ At skabe forudsætningerne for en yderligere åbning af centret mod omgivelserne
- At vi ønsker at se nærmere på mulighederne for at få et mere attraktivt hjørne i udviklingsområdet mellem Glostrup Torv, Nyvej og Hovedvejen og derved også for at få Glostrup Torv til at være en del af en naturlig og inviterende passage mellem Banegårdspladsen, centret og Hovedvejen. I denne proces skal selve Glostrup Torvs udformning og funktion genovervejes. Centralt for planerne vil være, at Glostrup Apotek tænkes ind i en løsning, der fremhæver apotekets unikke kvalitet som en bygning med betydelig kulturhistorisk værdi
- At vi ønsker at se nærmere på muligheden af at udnytte hjørnet Jernbanevej 22/Nyvej 15 bedre. Det kan være til at skabe en pæn, grøn indgang til Bymidten ad Jernbanevej eller udvikles med boligbebyggelse.
- At vi ønsker en generel opgradering af belægninger, beplantninger og byinventar (skilte, bænke, affaldsbeholdere m.m.)
- At vi ønsker at udnytte muligheden for opkøb af ejendomme i den centrale Bymidte, i det omfang de kommer til salg og skønnes vigtig for realisering af de fremtidige udviklingsmuligheder. Der er her typisk tale om arealer, grunde og bygninger, som ligger perifert i forhold til områdets centrale villakvarter. Køb af ejendomme vil ske til markedspris og i fri konkurrence med andre købere
- At der skal skabes en bedre løsning vedr. fortov/cykelsti-belægningen på Nyvej, og at der også arbejdes med et løft af facader, et mere grønt udtryk og mulighed for udeservering på Nyvej.



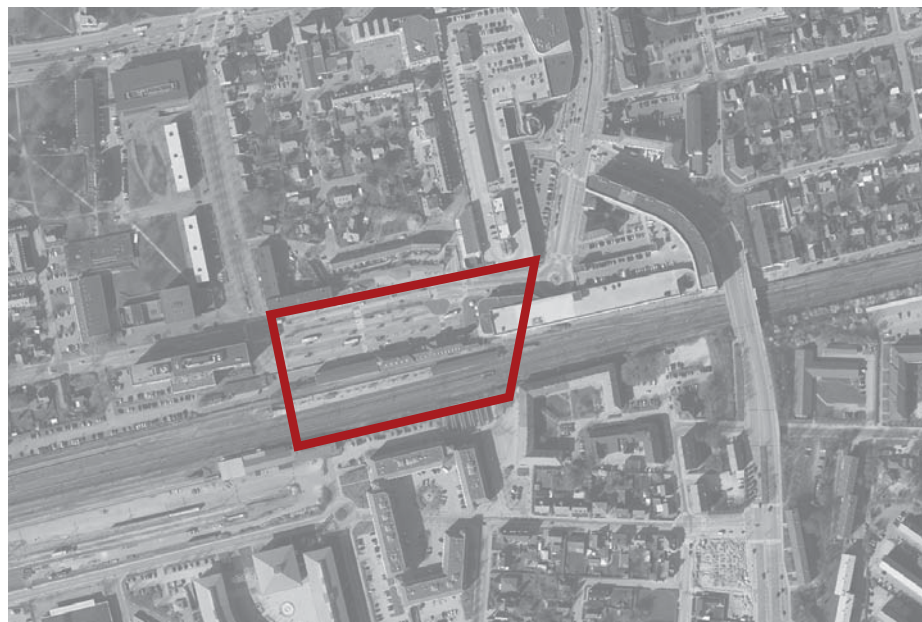
## TRAFIKKNUDEPUNKT MED EN STÆRK BYMÆSSIG OVERBYGNING OVER JERNBANEN

Delaftalens område består af Sydvestvej/Banegårdspladsen, posthusgrunden, stationsbygningen, den forreste del af det lille butikscenter 2G-Shopping samt Banedanmarks skinneanlæg og perroner i forbindelse med Glostrup Station.

Banegårdspladsen og Glostrup Station er omdrejningspunkt for byens kollektive forbindelser og udgør Bymidstens hjerte trafikalt såvel som geografisk. Området er karakteriseret af meget store trafik anlæg, der skaber

barrierevirkning og får området til at fremstå vindblæst og uden sammenhæng med den øvrige by.

Området er bragt i spil i forhold til den fremtidige udvikling af hele Glostrups Bymidte, idet det er helt afgørende, at dette område opnår en mere samlende og bymæssig karakter. Denne delaftale skal fastlægge rammerne for byudviklingen i området. Der er skønsvist plads til 110 yderligere boliger inden for området.



## HVAD VIL VI MED TRAFIKKNUDEPUNKTET?

Omkring Glostrup Station vil vi skabe langt bedre forbindelser til den omgivende by og på tværs af banen. Vi ønsker bl.a. at udvikle området, så jernbanen ikke længere opdeler byen. Det betyder:

- At vi vil planlægge for at området i vid udstrækning overbygges så byens niveau i den centrale Bymidte kan fortsættes over jernbanen til Stationsparken
- At vi arbejder for at der opretholdes et effektivt og attraktivt trafikknudepunkt i det nuværende terrænniveau, med gode afsætningsforhold og parkeringsforhold
- At en overbygning søges gennemført i stor bredde (ideelt set som Banegårdspladsen) med egentlig bebyggelse indeholdende boliger og udadvendte byfunktioner
- At der skal sikres mulighed for gode og oplagte forbindelser mellem stationens trafikområde og den overliggende by såvel som de øvrige omgivende bykvarterer - særligt at de nuværende gode forbindelser fra stationsområdet til Rådhusparken ikke forringes
- At vi til arbejder for udbygningen af Glostrup Station med nye perroner og retablering af regionaltogetstandsning
- At de to indkøbscentre, Glostrup Shoppingcenter og 2GShopping søges revitaliseret i sammenhæng med en overdækning af Banegårdspladsen/Stationen, herunder at facader mod Banegårdpladsen i videst muligt omfang gøres åbne og attraktive.
- At vi ønsker etablering af en god indbydende passage for bløde trafikanter direkte fra Stationsparken over Banegårdspladsen til Lille Torv
- At vi arbejder for at Banegårdspladsen - eller en overbygning heraf - i stor grad frigøres til rekreative formål og at pladsen indrettes som et indbydende byrum
- At der sikres gode bymæssige sammenhænge mellem den eksisterende bebyggelse på nordsiden af Sydvestvej og ny bebyggelse over Glostrup Station
- At der ligeledes sikres god bygningsmæssig sammenhæng mellem en overbygning af Glostrup Station og etageboligerne syd for jernbanen
- At vi skaber et tidssvarende trafikknudepunkt, hvor der er fokus på både hurtige skift mellem transportformer og nem adgang til at søge Bymidstens handelsmuligheder. Nye teknologier skal udforskes
- At busterminalen optimeres og fylder væsentlig mindre.

## STIFORBINDELSER I BYMIDTEN SAMT VEJADGANG OG PARKERING

Delaftalen omfatter en tværgående indsats for styrkelse af den lokale infrastruktur i hele bymidteområdet. Det er delaftalens sigte dels at Bymidten forbindes effektivt med den omgivende by og dels at vejforbindelser og parkeringsforhold indrettes, så Bymidstens miljø drager fordel af dem.

Bymidten skal i sig selv være stærk, men det er vigtigt, at forbindelserne videre ud i oplandet også er gode. Byen er vokset på bilens præmisser og forbindelserne for de gående og cyklisterne er ikke udviklet på samme måde. Det medfører, at der i den nuværende by er mange barrierer og omveje for bløde trafikanter.

Der er vigtigt at skabe attraktive og nemme forbindelser til de tilstødende kvarterer samt gode pendlingsruter. Det er ligeledes vigtigt, at der skabes gode og indbydende stiforbindelser til destinationer af stor rekreativ værdi på lidt længere afstand såsom Vestskoven, Vestvolden, Køge Bugt og de rekreative områder med golf og vand-ski i Vallensbæk og Albertslund Kommuner.

Indsatsen for at sikre et attraktivt gademiljø i Bymidten – som beskrevet i andre delaftaler – forudsætter at trafikken er håndteret på en måde, så det fortsat er let at komme til Bymidten i bil, men uden at bilen kommer til at dominere bybilledet. For at gøre dette muligt, skal der etableres attraktive parkeringsforhold i en fornuftig gåafstand fra Bymidstens gader.





## HVORDAN SKAL FORBINDELSER, VEJE OG PARKERING INDRETTES?

Bymidten skal være let at komme til fra de omgivende kvarterer og skal have et indbydende gademiljø. Derfor skal der skabes flere stiforbindelser ud af det centrale Glostrup og en trafikstruktur, hvor bilen træder i baggrunden. Det betyder:

- At vi helt grundlæggende vil skabe bedre sammenhæng i byen for borgere såvel som gæster i byen
- At vi vil planlægge for cykelruter, der skal være attraktive og nemme genveje til destinationer udenfor Bymidten, herunder:
  - ◊ til Albertslund henholdsvis Brøndbyøster langs sydsiden af jernbanen
  - ◊ til Glostrups øvrige kvarterer: Vestervangen, Søndervangen og også til kvartererne umiddelbart nord for Hovedvejen
  - ◊ til rekreative destinationer som Vestskoven, Køge Bugt og de grønne kiler i Albertslund og Brøndby
- At der skal etableres en god cykelforbindelse direkte på tværs af jernbanen som en del af knudepunktet
- At nye forbindelser skal anlægges, så de er nemme at bruge og fremstår attraktive
- At de stiforbindelser, der anlægges i selve Bymidten, placeres, så de forstærker de udfoldelsesmuligheder, der er i byen. Det er vigtigt, at byens aktive områder bindes tættere og direkte sammen. Eksempelvis at Rådhusparken forbindes mod nord til Kirkegården/Solvangskvarteret og mod vest til Fritidscenterområdet
- At vi vil planlægge for gode parkeringsforhold tæt på Bymidten og med let adgang fra de store veje, så det er let at parkere og også let at komme videre til fods ind i byen
- At vi vil arbejde for, at Bymidstens veje indrettes, så der er plads til den nødvendige færdsel, men at indretningen udføres, så vejene kan rumme mere levende formål (aktiviteter, ophold, byliv) end blot asfalt og trafik
- At der i forbindelse med ny tættere bebyggelse skal sikres parkering i kælder eller på anden måde i struktur.

## KLIMATILPASNING AF BYMIDTEN - HVORDAN INTEGRERES REGNVAND

Delaftalen er en prioritering af klimatilpasning i forbindelse med byudvikling i Bymidteområdet. Med de kommende klimaforandringer skal byen gøres klar til de større mængder nedbør. Kloakkerne og regnvandsbassinerne kan ikke vokse ubegrænset. Det er voldsomt dyrt og spild af plads, hvis de kloaktekniske anlæg forbliver indhegnede tekniske anlæg og ikke tænkt ind i sammenhæng med byens øvrige dele.

Der skal indrettes regnvandsbassiner med en kapacitet på ca. 40.000 m<sup>3</sup> i området omkring Bymidten, heraf ca. 10.000 i området øst for Ringvejskrydset. Det store bassin "Væveren" ved jernbanen har en kapacitet på ca. 2.000 m<sup>3</sup>, hvorfor der i udgangspunktet skal være plads til 20 gange så meget vand.

Der kan kun skaffes plads til alt dette vand, hvis vandet gøres til en fast bestanddel i byen. Dels permanent vand i form af søer og kanaler og dels det vand, der kan få mulighed for midlertidigt at tage ophold eller strømme gennem byen lejlighedsvist, når det virkelig regner. For at få plads til vandet, skal byen indrettes, så vandet ikke gør skade, og så vandstrømme og midlertidige oversvømmelser opstår hensigtsmæssige steder.

Med en tilstrækkelig gennemtænkt indsats kan vandet tilføje et attraktivt "blåt" element i byen, samtidig med at kloakker og anlæg aflastes. Byplanlægningen skal koordineres med Glostrup Forsynings planlægning af afledningen af regnvand, og kommende enkeltprojekter skal inspireres til at synliggøre og anvende vandet.



Glostrup Forsyning udfører i de kommende år en kortlægning af de konkrete muligheder for at klimatilpasse ved at indtænke regnvandsløsninger i byens rum. Denne såkaldte konkretiseringsplanlægning vil danne udgangspunkt for koordineringen af byudvikling og forsyningsvirksomhed.

## **HVORDAN SKAL VANDET BLIVE EN DEL AF BYEN?**

Bymidtens veje, pladser og parker skal indrettes med "blå" elementer og de steder, hvor det giver mening, skal der gøres plads til at ekstraordinære regnmængder kan flyde ud uden at det gør skade. Det betyder:

- At vi vil planlægge for at klimatilpasning ikke blot er tekniske regnvandsbassiner, men at vandet gøres til en aktiv og rekreativ del af byen i form af kanaler og vandhuller
- At der ved fornyelse af byens undergrund skal tænkes integration af regnvandet. Dette enten ved at der gøres plads til kontrollerede oversvømmelser eller ved at regnvandet ledes bort i render og kanaler gennem Bymidten
- At vi vil lave en blå plan for Bymidten med udgangspunkt i den konkretiseringsplanlægning som Glostrup Forsyning udfører og med det sigte at skabe synligt rekreativt vand i Bymidten. Herunder at afstrømning af regnvand i terrænløsninger gennemføres de steder, hvor der er praktisk mulighed for det
- At vi gennem udvikling af byen vil sikre, at regnvandet håndteres, så spildevandskloakken belastes mindst muligt
- At udviklingen af Glostrup Kommunes egne ejendomme sker på en måde, så integration af regnvand er tænkt med fra starten. I den forbindelse vil vi søge at integrere så meget regnvandshåndtering som praktisk mulig i forbindelse med fornyelsen af udearealerne ved Glostrup Fritidscenter
- At vi vil udarbejde retningslinjer for integration af vand i anlæg og projekter i Bymidten, så vandet kan gøres til et generelt motiv i Bymidstens udvikling.

## ET STYRKET FRITIDSCENTER

Delaftalens område består af Glostrup Fritidscenter samt de omgivende arealer mod øst frem til Ring3 og mod syd frem til jernbanen. Mod vest ligeledes nyttehave langs Eriksvej.

Området er domineret af åbne arealer - regnvandsbassin, vejsløjfe, nyttehaver og bagarealerne til Glostrup Fritidscenter. Arealer, der alle er udnyttet meget ekstensivt, trods den centrale beliggenhed umiddelbart vest for den centrale del af Bymidten. Mod Ring3 ligger en etageboligforening og flere mindre bebyggelser. Langs Christiansvej ligger enkelte villaer og ved krydset Ho-

vedvejen/ Søndre Ringvej ligger en tankstation. Ved det kommende anlæg af letbanen vil de mindre bebyggelser mod Ring3 blive revet ned.

Området er oplagt at bringe i spil i forhold til en styrkelse af fritidstilbuddene i byen. Der er gode muligheder for at fastlægge en helt ny bebyggelse langs Ring 3 og et styrket erhvervmiljø langs Sydvestvej. Nær Ringvejskrydset kan etableres etageboliger. Der er skønsvist plads til 75 yderligere boliger inden for området. Nærheden til Ring 3 gør ligeledes området til et godt sted at placere et parkeringshus



## HVAD VIL VI MED OMRÅDET OMKRING FRITIDSCENTERET?

Omkring Fritidscenteret vil vi udbygge fritidstilbuddene og skabe en rand af ny moderne bebyggelse langs Ring3 og Sydvestvej. Det betyder:

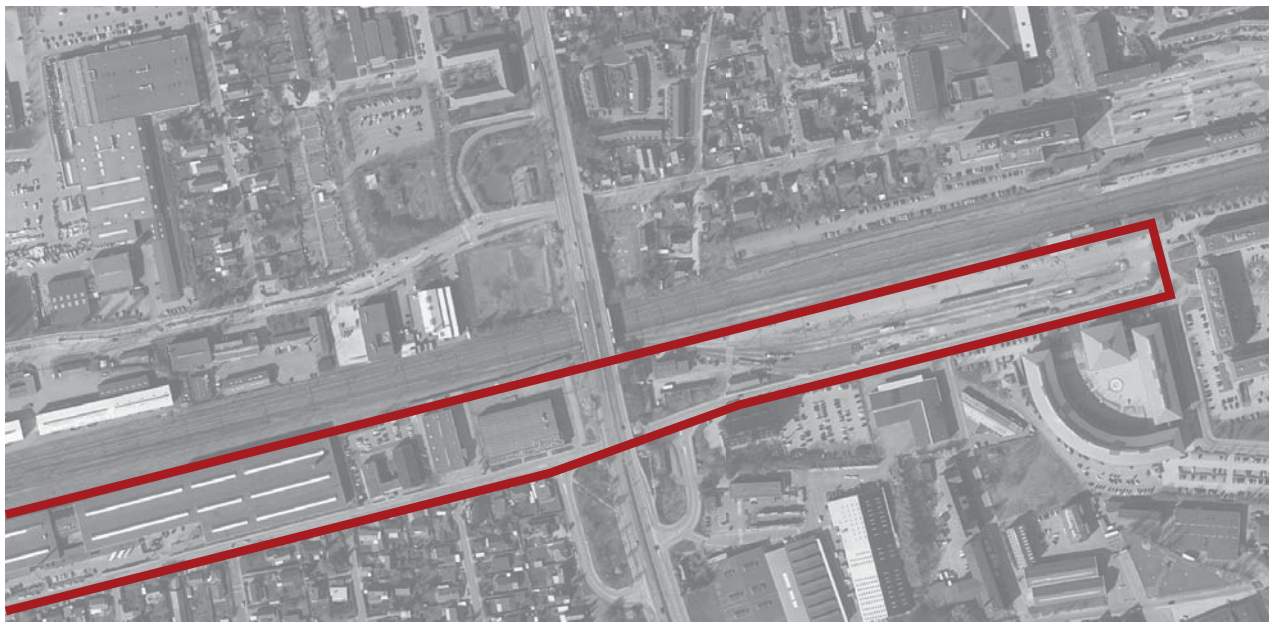
- At vi vil arbejde for at udvide Fritidscenterets funktioner på karréen afgrænset af Hovedvejen, Christiansvej, Sydvestvej og Eriksvej, sådan at arealerne helt frem til Sydvestvej indrettes som et attraktivt idræts- og fritidsområde med gode opholdsmuligheder. Vi tager udgangspunkt i det allerede fremlagte visionsprogram og de beslutninger, som kommunalbestyrelsen har taget på området
- At vi vil planlægge for etablering af parkeringskapacitet for Bymidten såvel som for Fritidscenteret på arealerne langs Ring 3. Det kunne eksempelvis være ved en overdækning af det nuværende regnvandsbassin RB03 "Væveren"
- At vi arbejder for, at der etableres en tæt og høj erhvervsbebyggelse langs Sydvestvej og Ring3. Langs Ring3 ligeledes nye boliger
- At området ved Engtoftevej og regnvandsbassin RB03 "Væveren" indrettes mere bymæssigt, så den tætte forbindelse til stationsområdet udnyttes bedre - og inviterer til yderligere sammenhæng mod vest
- At der sikres en god bymæssig sammenhænge mellem den eksisterende etagebebyggelse (Christiansgården, nu Birkegården) langs Ring3 og ny bebyggelse.

## BYMÆSSIG BEBYGGELSE LANGS JERNBANEN

Delaftalens område består af den gamle godslæseplads syd for jernbanen samt lagerhallerne mv. på vestsiden af Ring3 mellem jernbanen og Banemarksvej.

Området består på den østlige side af Ring3 af en stor åben plads for omlæsning af gods fra jernbanevogne og på den vestlige side af Ring 3 af store lagerhaller. De nuværende funktioner på arealerne er stort set alle under afvikling. Hele arealet forventes i løbet af 5-10 år at kunne frigives til etablering af nye bykvarterer.

Området er en vigtig brik i kommunalbestyrelsens hensigt om at fortætte byen med nye boliger og byfunktioner, idet det her er muligt at tilføje et helt nyt bykvarter med forholdsvis begrænset konflikt med eksisterende bebyggelse. Det er dog vigtigt, at ny bebyggelse tager hensyn til villaområdet syd for Banemarksvej (Brøndby kommune). Som del af en blandet bymæssig bebyggelse vurderes rummeligheden indenfor delaftale 6 at være ca. 1.100 boliger.



I forbindelse med den kommende fortætning af byen vil der være behov for yderligere offentlige servicefunktioner som daginstitutioner eller andet. Disse funktioner vil være velplacerede på arealerne syd for jernbanen, når den nye forbindelse over sporene er etableret.

## **HVAD VIL VI MED DE GAMLE ERHVERVSAREALER LANGS JERNBANEN?**

De gamle erhvervsarealer syd for jernbanen vil vi bebygge med ny tæt by med gode forbindelser til den omgivende by. Det betyder:

- At vi vil arbejde for hurtigst muligt at få frigivet Godslæssepladsen til andre anvendelser end jernbaneformål
- At vi vil planlægge for ny tæt bebyggelse med boliger alternativt kontorformål i en varieret bebyggelsesstruktur med en højde, der i udgangspunktet er 4-6 etager men enkelte steder også væsentligt højere. Konkret maksimumhøjde og placering af høj bebyggelse må bero på mere detaljeret planlægning
- At vi vil arbejde for etablering af parkering i konstruktion og gerne i form af et p-hus med tilknytning direkte til Ring3/Banemarksvej
- At vi arbejder for at der gennem bebyggelsen og langs den sydlige kant af jernbanearealet etableres et stiforløb, der søges forbundet videre mod øst til Brøndbyvester st. og mod vest til Albertslund st. (er også behandlet i delaftale 3)
- At der etableres en tæt og høj erhvervsbebyggelse langs Sydvestvej og Ring3. Langs Ring3 ligeledes nye boliger
- At der tages hensyn til villabebyggelsen syd for Banemarksvej ved udformning af bebyggelsen på arealerne vest for Ring3
- At det sikres, at byggeri langs banen udformes på en sådan måde, at byen stadig fremstår som åben og venlig, når man med tog kører igennem byen. Det er vigtigt, at der er kik fra banen ind til den aktive bys gader og liv.

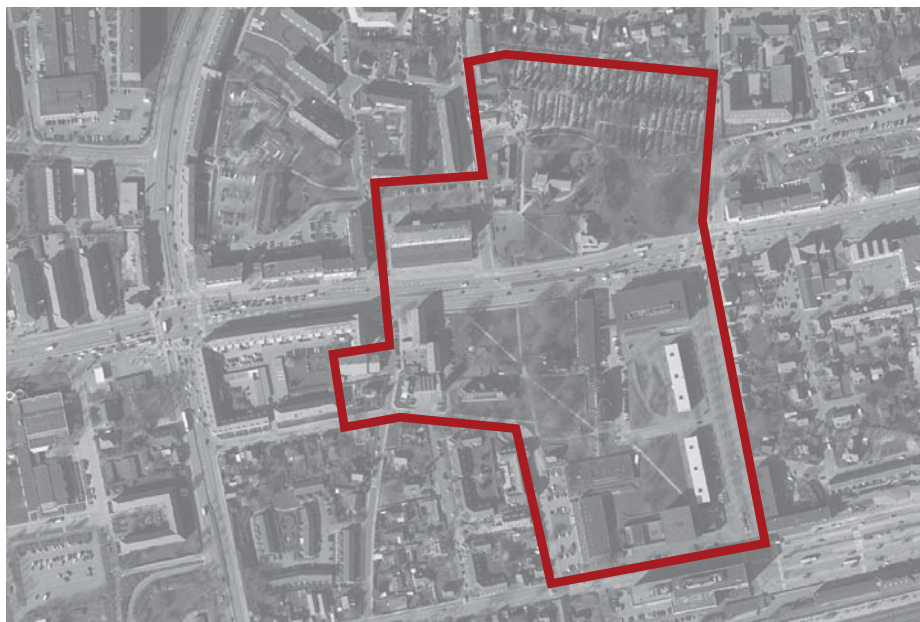
## EN AKTIV RÅDHUSPARK

Delaftalens område består af Rådhusparkområdet afgrænset af Nyvej, Sydvestvej, Kildevældets Allé, Kildevej og Bryggergårdsvej samt arealerne ved Præstegården og Glostrup Kirke med kirkegård. Forpladsen foran Dalle Valle/ALDI/Café A er ligeledes indeholdt i området.

Området er et parkområde med store fuldvoksne træer og store plænearealer. Bebyggelserne i området består af store fritliggende bygningsvoluminer. Området har lidt karakter af campusområde. Trods områdets meget flotte træer, er det hovedsageligt en gennemgangspark. Der er etableret en "crofl"-bane i forbindelse med

Glostrup Bibliotek, men ud over denne er der ikke noget fast rekreativt tilbud i parken. I hjørnet foran Ungdomscenteret ligger en legeplads, der er meget lidt benyttet. Hovedvejen skærer gennem området og bevirker, at det samlede grønne område opleves væsentligt mindre end det faktisk er.

Området er oplagt at udvikle til et centralt opholdsareal i byen, hvor fritidstilbud og parkkvalitet fremmes. Området er ligeledes så stort, at der er gode muligheder for at etablere ny randbebyggelse bestående af boliger. Der er skønsvist plads til 90 yderligere boliger inden for området.





## HVAD VIL VI MED RÅDHUSPARKEN?

Rådhusparken skal udvikles til en levende park, hvor borgerne samles. Det betyder:

- At vi etablerer flere aktiviteter og opholdsfunktioner i parken, så denne i højere grad aktiveres
- At vi vil søge at få foreningslivet til at indtage parken og tage ejerskab til aktiviteter i parken
- At vi i samarbejde med beboerne i området aktiverer Rådhuspladsen (skiferparken) foran rådhusindgangen med borgerrettede aktiviteter såsom byhaver, legepladsareal, café, sportsanlæg, boldbane eller tilsvarende
- At vi vil arbejde for at integrere kirkegården bedre i Rådhusparken, sådan at parkens stinet kan forlænges på nordsiden af Hovedvejen og videre ind på kirkegården
- At fodgængerkrydsningerne over Hovedvejen opgraderes, så pladsen foran Biografen opleves i bedre sammenhæng med forpladsen foran Dalle Valle
- At vi vil udfase og nedrive gamle utidssvarende bygninger som Ungdomscenteret, Bygning Syd (Teknisk Forvaltning) samt Glostrup Bibliotek og udvikle disse arealer til nye spændende randbebyggelser i parken
- At vi vil arbejde for at få yderligere restauranter og caféer til at placere sig i området.

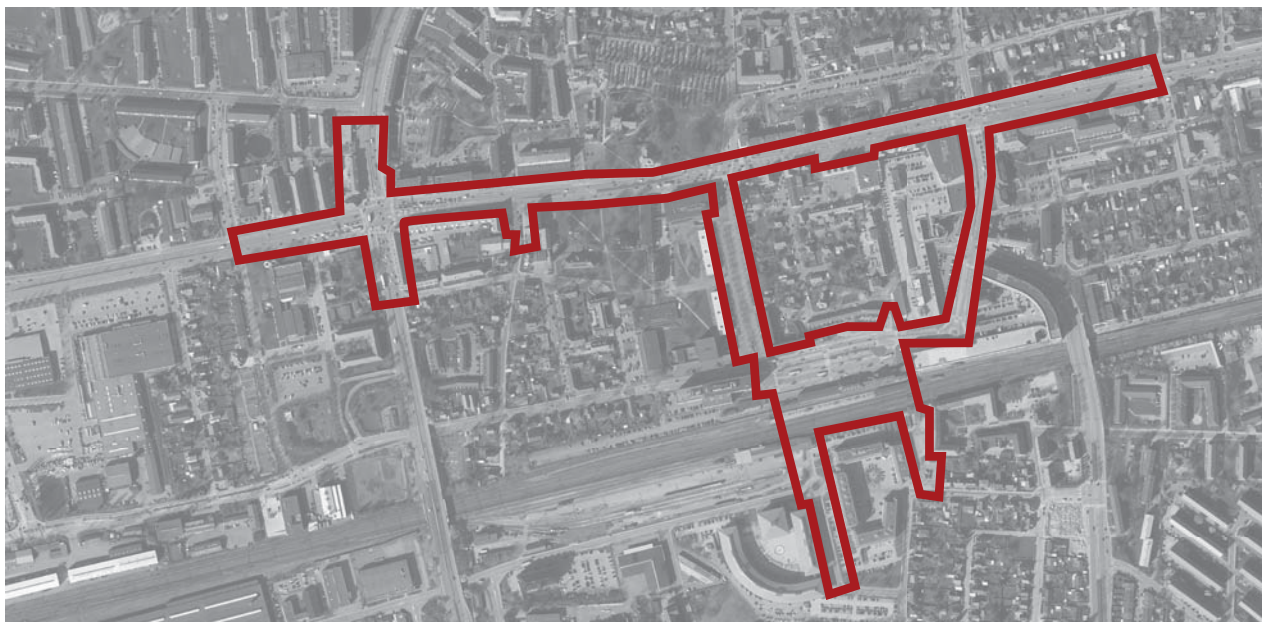
## FORSKØNNELSE AF VEJE OG BYRUM, HERUNDER HOVEDVEJEN SOM ATTRAKTIVT FORRETNINGSSTRØG

Delaftalen omfatter en tværgående indsats for at løfte kvaliteten af Bymidteområdetets større veje og trafikrum. Det er delaftalens sigte, at de store trafikåre gennem byen, Hovedvejen og Ring3 samt Banegårdspladsen programmeres, fornyes og vedligeholdes med det strategiske sigte at underbygge et mere aktivt byliv.

Udviklingen af de store veje skal naturligvis ske under hensyn til den trafik, der skal afvikles på dem, men vejenes udformning skal i videst muligt omfang tage hensyn til byen. Hovedvejen har tidligere haft et trådhegn i midterrabatten og var på det tidspunkt en meget konkret barriere. Det er vejen heldigvis ikke længere, men den opleves stadig som en opdeling af byen, fordi vejen i sin indretning ikke er tilstrækkelig imødekommende.

De store veje og trafikarealer kan alle indrettes bedre. Som moderne hovedgader eller boulevarder gennem byen. Det kræver en langsigtet indsats for at byens aktiviteter igen kan vinde fodfæste langs vejene. Men det er helt afgørende at erkende, at trafik i sig selv ikke er en bremse for byens indhold og funktion. Det er alene et spørgsmål om indretning. Træer, belægninger, kanter og ikke mindst forbindelserne til de øvrige veje.

Ny indretning gør det dog ikke alene. Det er lige så vigtigt at stimulere en ny anvendelse ved at iværksætte midlertidige aktiviteter, der kan skabe liv i de vindblæste steder. Det skal være vejen frem at aktivere byen og stimulere en mere permanent funktion eller anvendelse af gader og byrum.



## HVORDAN SKAL VEJENE OG BYRUMMENE GØRES MERE AKTIVE?

De store veje og byrummene i forbindelse med dem skal indrettes, så de igen bliver attraktive hovedstrøg. Der skal være plads til trafikken, men vejene skal være bygader. Det betyder:

- At vi vil planlægge for en mere imødekommende indretning af vejene, herunder:
  - ◊ Sikre at kørebaner ikke optager mere plads end nødvendigt
  - ◊ Optimere arealanvendelsen på vejene, så det øvrige trafikareal (fortove, cykelstier etc.) er indrettet hensigtsmæssigt, og så der er plads til butiksliv, caféer og andre byaktiviteter.
  - ◊ Plante træer hvor der er plads til det
- At vi vil fastlægge en designmanual for indretningen af de store veje, så der skabes en gennemtænkt måde at indrette vejarealerne i forhold til styrkelse af byens liv
- At vi vil arbejde for at skabe endnu bedre forbindelser på tværs af de store veje og indrette vejene, så der opstår lokale delstrækninger med egen identitet
- At der ved etablering af større projekter i Bymidten indtænkes midlertidige anvendelser, så tomme arealer ikke henligger døde i lange perioder
- At vi vil være i aktiv dialog med byens borgere for at få fat i ildesjælene og derved sikre lokalt ejerskab til aktiviteter i byens rum.



## ET UDADVENDT HANDELSCENTRUM

Delaftalens område består af Glostrup Shoppingcenter med tilkørselsarealer og varegårde langs Banegårdsvej. Glostrup Shoppingcenter dominerer hele den centrale del af Bymidten. Indkøbscenteret fremstår indadvendt.

Det er oplagt at planlægge for at Glostrup Shoppingcenter kan udvide deres aktiviteter og styrke butiksmiljøet. I forbindelse med en generel styrkelse af Bymidten i Glostrup skal der planlægges for et stærkere center med en højere grad af åbenhed og forbindelse til den omgivende by.

Shoppingcenterets ejendom kan ligeledes anvendes til andre formål end detailhandel. Der er god mulighed for at etablere randbebyggelser langs Banegårdsvej og masser af plads til boliger og andre funktioner på taget af centeret. Taget udgør et meget stort areal midt i den centrale Bymidte, og hvis dette område udvikles til et nyt kvarter i byen, vil et sådan projekt kunne tilføre liv til de øvrige kvarterer i den centrale Bymidte. Der er skønsvist plads til 130 yderligere boliger inden for området.



## DIGITAL INFRASTRUKTUR, FIBERNET MV

Delaftalen omfatter en tværgående indsats for at gøre Bymidteområdet til en gennemtænkt by, hvor gode tekniske løsninger gør byen levende og let at bo i. Digitale værktøjer og It gør det muligt at designe borgerens/brugerens møde med byen og derved facilitere brugeroplevelsen meget detaljeret. Ved at skabe digitale løsninger kan byens muligheder lettere præsenteres og anvendes.

Indsatsen vil dels bestå i at fremme den tekniske infrastruktur eks. i form af et højhastighedsfibernet eller

anden tidsvarende teknologi, så rammen omkring de tekniske løsninger er på plads og dels i at indgå i samarbejder om at implementere eller udvikle de rette apps og løsninger.

De tekniske løsninger vil gøre det nemmere at benytte byens infrastruktur – togene, letbanen og busserne. Det vil ligeledes være muligt at guide brugeren rundt til byens forskellige tilbud og muligheder.





## STYRKET ARKITEKTONISK KVALITET

Delaftalen omfatter en tværgående indsats for at sikre et højt arkitektonisk niveau når der byudvikles i Glostrup Bymidte. Nye byggeprojekter vil helt grundlæggende være drevet af økonomiske hensyn, derfor kræves der en særlig indsats for at opretholde intentionen om byens kvalitet. Omvendt vil ikke blot den eksisterende bebyggelse i Bymidten, men også de enkelte nye byggeprojekter have gavn af at god arkitektonisk kvalitet sikres.

Indsatsen vil bestå i at fastlægge administrative procedurer og styringsværktøjer, der gør det muligt at fremme

arkitektonisk kvalitet ved godkendelse af nybyggeri. Ligeledes skal kvaliteten af nye projekter tænkes ind som en fast parameter i aftaler med developere om byudviklingsprojekter i Bymidten.

En styrket arkitektonisk kvalitet skal omfatte alle projekter for Bymidten, private byggeprojekter såvel som offentlige anlæg. Den samlede Bymidte skal søges løftet gennem kvaliteten af det enkelte projekt.

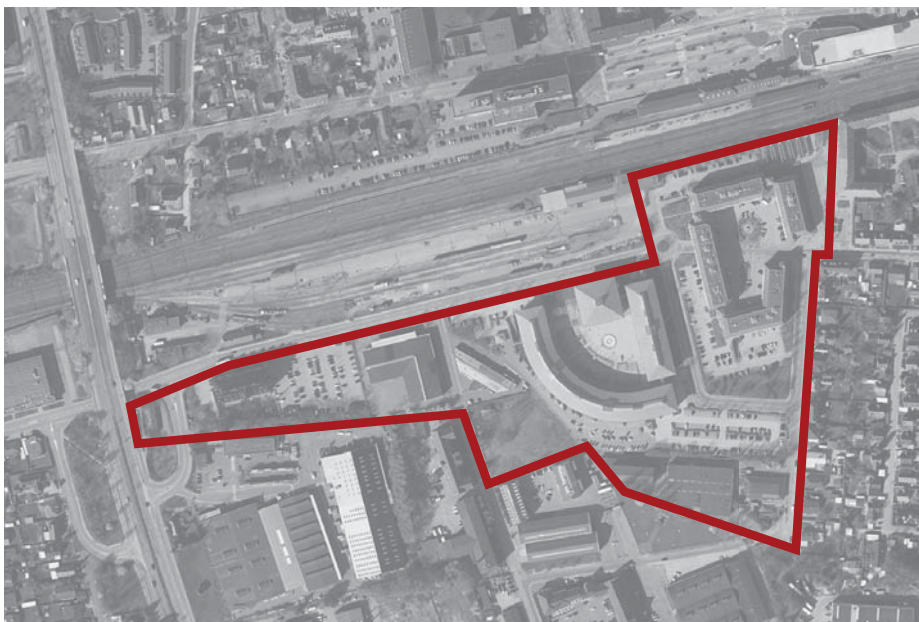


## STATIONSPARKEN

Delaftalens område består af de store erhvervsarealer syd for jernbanen - kontorbebyggelsen Stationsparken, Glostrup Ret samt arealerne langs kommunegrænsen mod Brøndby. Området består af meget blandede erhvervsbebyggelser, fra meget velfungerende virksomheder til rene udviklingsejendomme. De store kontorbebyggelser tættest på stationen er de mest velfungerende. Arealerne langs kommunegrænsen er for flere ejendommers vedkommende i en igangværende udvikling til boligprojekter. Der er skønsvist plads til 330 yderligere boliger inden for området.

Det er vigtigt at søge de eksisterende kontor erhverv udviklet og fortættet for derved at sikre en større tæthed af arbejdspladser. Et stort areal vil kunne frigøres internt i bebyggelserne, hvis der etableres alternative parkeringsmuligheder.

Langs kommunegrænsen er det vigtigt at sikre etablering af gode vej- og stiforbindelser fra Glostrup Station til de nye boligområder mod syd og også god sammenhæng mellem erhvervsbebyggelserne og kommende boligbebyggelser.





## KÆRMINDEVEJSKVARTERET

Deltafalsens område består af bebyggelserne mellem jernbanen og Stationsparken samt virksomheden Eurofins.

Området er et meget blandet kvarter med etageboligejendomme, byvillabebyggelse, grønne arealer og grusparkering. Bebyggelsesgraden er meget varierende og til trods for områdets centrale beliggenhed er det ikke veludnyttet.

I forbindelse med en styrkelse af stationsområdet og gennemførelse af en egentlig overbygning af stationen vil dette område blive meget velbeliggende og vil kunne planlægges til tættere og mere sammenhængende bebyggelser bestående af såvel erhvervsbebyggelse som nye boliger. Der er skønsvist plads til 150 yderligere boliger inden for området. Det er ligeledes et oplagt sted at placere et parkeringshus.



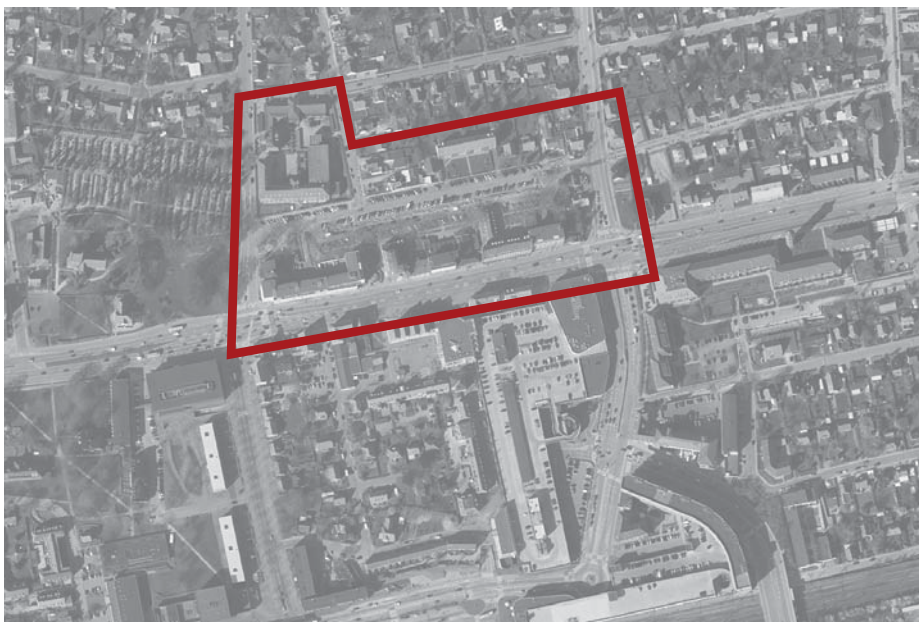


## DEN ANDEN SIDE AF HOVEDVEJEN

Delaftalens område består af bebyggelserne omkring Højvangsparkeringspladsen samt Vestegnens Sprog- og Kompetencecenter.

Områdets bebyggelser har en meget klart defineret forside mod Hovedvejen og bagside mod parkeringspladsen. Imidlertid er Hovedvejen ikke særligt imødekommende og butikkerne på nordsiden af vejen har lidt trange kår. Parkeringspladsen på Højvangsvej er stor og lidt vindblæst, men dog altid meget velbesøgt.

Området vil kunne løftes, hvis der skabes en bedre forbindelse over Hovedvejen ved Heggelunds Allé. På den måde vil området kunne bindes meget tættere sammen med det nærliggende Glostrup Torv. Parkeringskapaciteten skal opretholdes. Hvis der etableres et p-hus, eller parkeringspladsen fastholdes som parkering i stueetagen (eller nedgraves) vil der kunne skabes gode muligheder for nybyg. Der er skønsvist plads til 80 yderligere boliger inden for området.





## FORBINDELSEN MOD VEST

Delaftalens område består af Ring3 og Hovedvejen omkring Ringvejskrydset samt Glostrup Butikstov Diget og den vestlige side af Ring3, der bliver omfattende ændret ved anlægget af letbanen.

Området er domineret af trafik og etageboliger. Området udgør ankomsten til Bymidten fra vest og er som sådan Bymidstens havelåge. Der er dog ikke særligt god forbindelse på tværs af Ring3, og etageboligerne på vestsiden af vejen er derfor ikke særligt godt forbundet med Bymidten.

Da hele vestsiden af Ring3 vil blive ændret ved anlægget af letbanen, er det oplagt at planlægge en bedre sammenhæng i området og udvikle nye bebyggelser og byrum, der kan give en bedre bykvalitet. Den eksisterende stiforbindelse over Ring3 ved Vestervej vil kunne forbindes mere effektivt ind i Vestervangskvarteret og til Glostrup Hospital og skabe en bedre forbindelse på tværs af området for bløde trafikanter. Der er skønsvist plads til 60 yderligere boliger inden for området placeret ovenpå Glostrup Butikstov Diget.



## SYDVESTVEJSKVARTERET

Delaftalens område er afgrænset af Sydvestvej og jernbanen på strækningen mellem Banegårdspladsen og Vestbroen. Området består delvis af villaer i blandet størrelse, etageboligbebyggelse og Motorola-huset, der ligger i den østlige ende af området. Glostrup Kommunes langtidsparkering ligger i området mellem villahaverne og jernbanen. Dette parkeringsareal vil blive overtaget af letbanen og nedlagt.

Områdets muligheder er begrænsede, idet letbanen vil optage hele det ledige areal i den sydlige del af området. Der kan dog planlægges efter en mulig overbyg-

ning af letbanen. Områdets villabebyggelse vil komme til at ligge lidt klemt tilbage efter anlæg af letbanen og vil forventeligt indgå i en naturlig omdannelsesproces, hvor bebyggelsen fortættes som en ryg ud mod togene. Der er skønsvist plads til 80 yderligere boliger inden for området.

Sydvestvej er en vigtig forbindelsesvej mellem den centrale Bymidte og Glostrup Fritidscenter. Det er en vigtig indsats at opretholde og udvikle denne vej til en indbyggende by i Bymidten. Denne indsats er mere detaljeret beskrevet i delaftale 3.





## ØSTBROEN OG OMRÅDET BAG CENTRENE

Delaftalens område består af Bymidstens arealer øst for Banegårdsvej - 2GShopping med randen af etageboliger samt kontorbebyggelserne nord for Østbrovej. Området er præget af store bygningsvoluminer og det store trafikrum, der udgøres af Banegårdsvej.

Området er oplagt at bringe i spil i forbindelse med en evt. sammenbygning af Glostrup Shoppingcenter og 2GShopping, idet de meget store trafikarealer herved bør tages op til revision.

Det er vigtigt at søge de eksisterende kontorerhverv udviklet og fortættet for derved at sikre en større tæthed af arbejdspladser. Et stort areal vil kunne frigøres internt i bebyggelserne, hvis der etableres alternative parkeringsmuligheder. Området kan sekundært anvendes til ny boligbebyggelse, idet 2GShopping kunne udvikles med yderligere boligetager. Hvis dette udføres, skønnes plads til ca. 70 yderligere boliger.



## FORBINDELSEN MOD ØST

Delaftalens område består af Hovedvejen øst for Nørre Allé. Området består af etageboliger langs begge sider af vejen. Hovedvejen er på denne strækning besluttet forskønnet gennem etablering af ny midterhelle.

Området er oplagt at tænke i sammenhæng med udvikling af Bymidten, da det udgør den østlige ankomst til byen, og fordi der samtidig er plads til tættere boligbebyggelse - særligt på nordsiden af vejen som del af en naturlig udvikling af ejendommene. Der er skønsvist plads til 50 yderligere boliger inden for området.



## DET HAR PROJEKTET VÆRET IGENNEM

### Medio 2014 - medio 2015

Projektorganisering, drøftelse af projektets formål og rammer.

### 6. maj 2015

Startskud. Første temamøde for kommunalbestyrelsen, hvor projektets hensigt blev fremlagt og drøftet.

### 9. september 2015

Projektets formål godkendes i kommunalbestyrelsen.

### September - december 2015

Arbejdsgruppeforløb hvor politikerne sammen med inviterede fagspecialister og lokale interessenter drøfter Bymidstens udviklingsmuligheder. Arbejdsgrupperne blev organiseret og styret af hver sin specialiserede rådgiver, således:

Boligudbygning v. /Mesura aps  
Erhvervsudvikling v. / COWI A/S  
Leisure v. / Reteam Group  
Detailhandel v. / ICP Denmark a/s

### 9. december 2015

Andet temamøde for kommunalbestyrelsen. Gennemgang af arbejdsgruppernes resultatet.

### December 2015 og januar 2016

Gehl Architects udarbejdede 1. udkast til en samlet strategi med fokus på at styrke byens liv og opholdsmuligheder.

### 21. januar 2016

Første borgermøde, hvor Gehl Architects fremlagde de overordnede tanker og gennemførte involverende processer med de fremmødte borgere.

### 4. februar 2016

Tredje temamøde for kommunalbestyrelsen. Gennemgang og drøftelse af Gehls oplæg til en samlet strategi for styrkelse af bylivet i Glostrup Bymidte.

### Marts - maj 2016

Skærpe af strategioplægget. Hensigten er at den politiske vision om fortætning og vækst kommer til udtryk på lige fod med tankerne om bedre bykvalitet. Glostrup Kommune skitserer sammen med SBS arkitekter på et visionært billede af fremtiden.

### 11. maj 2016

Fjerde temamøde for kommunalbestyrelsen. Hovedprincipperne samt skitser af en mulig fremtid drøftes og diskuteres. Der skabes enighed om hovedprincipperne for en kommende byudvikling.

### 8. juni 2016

Kommunalbestyrelsen godkender at udstille plancher om udviklingsmuligheder på baggrund af hovedprincipperne.

### Juni - september 2016

Plancheudstilling i Glostrup Shoppingcenter samt på Glostrup Bibliotek viser et visionært bud på en fremtidig by. Udstillingerne giver anledning til livlig debat.

### 26. oktober 2016

Andet borgermøde afholdes i bibliotekskælderen. Ca. 200 fremmødte drøfter konsekvenser af byudvikling og ønsker til særlige hensyn og muligheder.

### November 2016 - februar 2017

På baggrund af input fra sommerens borgerinddragelse udarbejdes et revideret udkast til en samlet strategi for

byudvikling af Glostrup Bymidte. Strategien udarbejdes med overskrifter og idéer til konkrete indsatser i Bymidten, men uden egentlig skitsering af kommende projekter. Strategien udgør på den måde rammen for kommende projekter, hvor fastlæggelse af detaljerne vil komme i efterfølgende projekter.

#### Februar og marts 2017

Politiske drøftelser af oplæg til en samlet strategi.

#### 15. marts 2017

Forslag til en samlet strategi for udvikling af Bymidten godkendes i kommunalbestyrelsen til udsendelse i offentlig høring. Herefter offentliggøres forslaget.

## **DE NÆSTE SKRIDT**

#### 26. april 2017

Afholdelse af tredje borgermøde om forslag til en samlet strategi for udvikling af Bymidten.

#### 27. april 2017

Sidste frist for at afgive kommentarer og bemærkninger til forslag til en samlet strategi for udvikling af Bymidten.

#### 10. maj 2017

Forventet vedtagelse af endelig version af en samlet strategi for udvikling af Bymidten.

#### Fremadrettet

Forhandling om detaljeret indhold af delaftalerne samt fastlæggelse af indhold af konkrete indsatser - herunder involvering af lokale interessenter, investorer, developere og andre.

## Forslag til samlet strategi i offentlig høring

Hermed inviteres alle interesserede til at kommentere på indholdet af denne strategi og sende jeres bemærkninger til Glostrup Kommune.

Sidste frist for kommentarer og bemærkninger til forslaget er fastsat til:

**27. april 2017**

Bemærkninger kan sendes til:

Glostrup Kommune  
Rådhusparken 2  
2600 Glostrup

E-mail: [glostrup.kommune@glostrup.dk](mailto:glostrup.kommune@glostrup.dk)  
samt: [styrket.bymidte@glostrup.dk](mailto:styrket.bymidte@glostrup.dk)