



**KICK
START**
FORSTADEN

BALLERUP TRAFIKKNUDEPUNKT

BYRUM OG FORTÆTNING OMKRING TRAFIKALT KNUDEPUNKT

Ballerup Trafikknudepunkt

BYRUM OG FORTÆTNING OMKRING TRAFIKALT KNUDEPUNKT

Ballerup Kommune

Hold-an Vej 7
2750 Ballerup

Tina Allereelli Vestergaard, Byplanlægger

RÅDGIVERE

Gehl Architects

Gammel Kongevej 1, 4. tv.
1610 København

Ulrik Sylvest Nielsen, Arkitekt MAA
Stine Redder Pedersen, B.Eng.

Rambøll

Hannemanns Allé 53
2300 København

Jacob Deichmann, Arkitekt MAA

Tryk: Cool Gray
Oplag: 100 eksemplarer
Forsidefoto: Anne Prytz Schaldemose
Layout: Gehl Architects

BALLERUP
TRAFIKKNUDEPUNKT

BYRUM OG FORTÆTNING OMKRING TRAFIKALT KNUDEPUNKT

KICKSTART FORSTADEN er et Realdania-initiativ, der sætter fokus på den bæredygtig udvikling af forstaden.

- Viborg Banebro**
Kobling af et byomdannelsesområde i forstaden til bymidten
- Silkeborgs erhvervskorridor**
Nytænkende erhvervskorridor, grøn forbindelse og byport
- Aalborg Øst**
Fortætning af bydelscenter og opgradering af tunnelforbindelse
- Greves nye byplads**
Levende byplads som aktivitetsdæk over parkering samt boligfortætning i centrum
- Kulturlageret i Nykøbing Falster**
Nyt liv i tom industribygning
- Ballerup trafikknudepunkt**
Byrum og fortætning omkring trafikalt knudepunkt
- Vejles globale almindig**
Kobling på tværs af forstadens funktionelle enklaver

COWI er sekretariat for KICKSTART FORSTADEN

Designprincip: Hvid Hverdag

For yderligere information om initiativet

Programchef Astrid Bruus Thomsen, Realdania
abt@realdania.dk / Tlf: 70 11 66 66

Projektschef Svend Erik Rolandsen, COWI A/S
sero@cowi.dk / Tlf: 41 76 19 82

Udviklingschef Mette Mogensen, COWI A/S
mtmo@cowi.dk / Tlf: 56 40 29 23

FORORD

Ballerup Kommune gennemførte i 2009 et parallelopdrag for udvikling af Ballerup Bymidte, hvor der kom tre gode forslag til udviklingen, der alle bl.a. pegede på, at en omlægning af busterminalen ville være med til at skabe en mere attraktiv bymidte.

Banegårdspladsen er som byens kollektive trafikknudepunkt den mest centrale og besøgte plads i Ballerup. Der er ca. 20.000 pendlere på pladsen dagligt. Banegårdspladsen er typisk for en klassisk forstad, hvor bilerne har høj prioritet, hvor veje har skåret byen igennem og parkering har optaget centrale arealer. Udbygningen af bymidten er ikke kommet i gang, og Ballerup Kommune har endnu ikke aktivt forsøgt at skabe den fornødne interesse for at investere i byggeri i bymidten, da vi ikke har haft det fornødne grundlag at gøre det på.

Ballerup Kommune har sammen med Realdania igangsat denne forundersøgelse, som skal belyse, hvordan en udvikling af Banegårdspladsen kan igangsættes ved at skabe et levende byrum, samtidigt med at den har funktion som et trafikalt knudepunkt. Hensigten er at skabe et bæredygtigt stationscenter i forstaden, der opleves attraktivt af de besøgende, borgerne og de handlende, og som samtidig skaber rammerne for fortætning med centralt beliggende private boliger som et supplement til kommunens mange almene boliger. Omdannelsen af de stationsnære arealer er det, der kan give byen og kommunen et tiltrængt løft og være med til at fastholde og tiltrække flere borgere.

Forundersøgelsen viser, at busterminalen kan reduceres i omfang og dermed skabe plads til et byrum med opholdskvaliteter, og at der skabes mulighed for en bebyggelsesmæssig fortætning.

Processen omkring forundersøgelsen har samtidig tydeliggjort de udfordringer, der er ved fortætning i forstaden. Der skal bl.a. arbejdes med parkeringsnormer og bebyggelse i centralt trafikalt udfordrede områder for at skabe vilkår, der er attraktive for investorer. Undersøgelsen viser også, at en udvikling af bymidten ikke kommer af sig selv. En omdannelse af busterminalen til byrum, kan ikke direkte finansieres ved salg af byggeretter i bymidten eller forventes etableret af private investorer i området.

Resultaterne i forundersøgelsen tyder på, at der under de rette omstændigheder kan gennemføres en både social, miljømæssig og økonomisk bæredygtig fortætning af bymidten. Det kræver en god tæt dialog med markedet, og at der skabes tilstrækkeligt attraktive rammer for en udbygning, bl.a. ved at forskønne bymidten og ved at koble stationsforpladsen tættere på byens gågade. Samtidig fordrer det, at krav til etablering af parkeringspladser vurderes og tænkes ind i udviklingsstrategien. Med dette udgangspunkt danner rapporten grundlag for at beslutte den videre proces ved en realisering af et nyt byrum og en reduceret busterminal i Ballerup Bymidte.

Rapporten for Ballerup Bymidte er én ud af 7 forundersøgelser, som er igangsat under kampagnen ”Kickstart Forstaden”. Realdania har i samarbejde med 7 forskellige kommuner gennemført nærmere undersøgelser af syv udvalgte idéer til bæredygtig udvikling af forstæderne. Idéerne skal videreudvikles og efterprøves for at vurdere om de kan tjene som innovative eksempler på, hvordan en bæredygtig fornyelse af forstædernes byområder kan kickstartes. Håbet er, at projektidéerne bliver så gode, at nogle af projekterne kan realiseres i praksis.

Astrid Bruus Thomsen
Realdania

Anders Agger
Ballerup Kommune



	Forord	03
01	Indledning	
	Resume	08
	Baggrund	12
02	Forundersøgelsens aktiviteter	
	Forundersøgelsens aktiviteter	16
03	Vurdering af succeskriterier	
	Succeskriterierne	20
04	Et greb – en måde – et kickstart	
	Et greb – en måde – et kickstart	25
	Etapen – med fokus på et realistisk kickstart	26
	Etape 1	28
	Etape 2	29
	Etape 3	30
	Etape 4	31
	Økonomi	32
05	Bæredygtighedsperspektiv	
	Bæredygtighedstiltag	36
06	Projektets kickstartseffekt	
	Kickstarteffekt	40
07	Realisering	
	Realisering af omdannelse af Banegårdspladsen	44
	Proces for realisering af Kickstartprojektet	47
08	Analyser & Studier	
	Kontekst	50
	Den gode By	54
	Et slag for Ballerup Bymidte	56
	Vision for Ballerup trafikknudepunkt	58
	Urbane Principper	59
	Ballerup bymidte - funktioner og destinationer	66
	Stedsspecifikke analyser	68
	Opholdsmuligheder og indgange	70
	Sol / skygge	71
	Parkeringsanalyser	72
	Busterminalen	74
	Studietur til Ishøj	75
	Terminalen - skitsestudie	76
	Terminalen - valg	78
	Markedscheck	80
	Interessantinddragelse	83

01

Indledning

KAPITEL 1

RESUME

Kickstartprojektet for de stationsnære arealer i Ballerup handler om at omdanne byens mest centrale plads - Banegårdspladsen. Pladsen er i dag udelukkende en busterminal, og de omgivende arealer er parkeringspladser.

Kickstartprojektet går ud på at optimere den nuværende busholdeplads, reducere dens omfang og i stedet få skabt plads til et nyt attraktivt byrum med egentlige opholdskvaliteter, og som samtidig skaber en god attraktiv forbindelse mellem stationen og gågaden. Dette byrum, som potentielt besøges af 20.000 daglige pendlere, skaber samtidig grundlaget for etablering af en bygning på pladsen med en levende kantzone - f.eks. med stueetagefunktioner som cafe eller lign.

For yderligere at understøtte kickstarteffekten af et nyt byrum vil Ballerup Kommune arbejde for, at biblioteket, der ligger helt centralt på pladsen, i fremtiden vil orientere sig mere mod pladsen og åbne op for aktiviteter. Herudover foreslås det at ansætte en bylivs koordinator, så der skabes et forankringspunkt for nye aktiviteter og initiativer i bymidten.

Forundersøgelsen analyserer forholdene på Banegårdspladsen og kommer med forslag til, hvordan det er muligt at reducere et kollektivt trafikknude-

punkt, så busterminalen optager mindre plads. Rapporten kommer med forslag til, hvordan de frigivne arealer kan anvendes til et attraktivt byrum og skabe plads til boliger, hvorved der kan kickstartes en byfortætning.

Rapporten viser de udfordringer, som Ballerup og mange andre forstæder står over for, når man ønsker at forskønne og gøre forstæderne mere bæredygtige. Forstæder, der er bygget op på bilernes præmisser, hvor veje og parkeringspladser optager plads, som ønskes anvendt til boliger og attraktive pladser.

Dette kickstartstræk er med til at skabe grundlaget for en attraktiv bymidte. Sammen med en parkeringsstrategi bliver der skabt økonomisk bedre tilgængelige vilkår for at investere i yderligere bebyggelse og dermed for en kickstart af en byfortætning omkring Ballerup Station.

Visionen

Ballerup Kommune ønsker at få flere mennesker til at bo og opholde sig i bymidten. Kommunen ønsker således at skabe en stationsnær byfortætning med nye attraktive boliger, bl.a. som redskab til at styrke den sociale bæredygtighed. Herudover er det ønsket at gøre det nemt at cykle og gå til og fra stationen og byen samt at skabe en sammenhængende



Ballerup Bymidte. Kickstartsområdet er markeret med rødt.

bymidte, hvor der er naturlige bevægelsesmønstre, f.eks. mellem stationen og byens gågade.

Der er ikke mange ledige "barmark"-arealer tilbage i kommunen, og i den bæredygtige kontekst er det ønsket at skabe "bedre by frem for mere by". Strategien er at udnytte de stationsnære arealer, hvor det er nemt at komme til den kollektive trafik.

Udfordringerne

Den helt store udfordring i projektet er parkeringspladser. I dag optager parkering helt centrale arealer, og det er nemt at finde en parkeringsplads inden for kort afstand. Parkeringspladser er en afgørende faktor for, hvor kunderne kører hen, når de f.eks. skal ud og købe ind. Hvis det ikke er nemt at finde en parkeringsplads, kører de til en anden by.

Med projektet omdannes parkeringsarealer til andre byfunktioner. Det betyder, at der både nedlæg-

ges parkeringspladser, og at der skal etableres nye p-pladser i forbindelse med de nye bebyggelser.

Som udgangspunkt ønsker kommunen at fjerne parkeringspladser på terræn - parkerede biler er ikke særligt attraktive, og arealerne skal anvendes til byrum og bebyggelser. Alternativet til parkering på terræn er parkering i konstruktion - parkering i p-hus eller i p-kælder. Markedsanalysen og det økonomiske regnestykke viser, at det ikke er økonomisk rentabelt at placere parkering i konstruktion i forstaden. Investorerne kan/vil ikke betale for parkeringspladser.

Hvis det skal være muligt at lave en byfortætning med opførelse af ny bebyggelse, skal der derfor findes parkeringspladser på anden vis.

En anden udfordring i projektet er økonomien. I de senere år er der ikke bygget nyt i Ballerup Bymidte, og kommunen har endnu ikke aktivt arbejdet for at

skaffe investorer til kommunale arealer i bymidten. I rapporten er der lavet en markedsanalyse, der viser, at der p.t. ikke er den store efterspørgsel efter at købe arealer i en forstad som Ballerup. Som markedet er i øjeblikket, er det primært dagligvarebutikker, primært discountbutikker, der har interesse i at etablere sig, og som der er flest penge i.

Ballerup Kommune ønsker, at der skal bo flere mennesker i bymidten og være mere liv i gaderne. Der skal derfor opføres bebyggelser med blandede funktioner. Kommunen forestiller sig en kombination af boliger med aktive stueetager, der anvendes til butikker, servicefunktioner som f.eks. lægehus m.v.

Forundersøgelsen har derfor haft fokus på at identificere, hvordan forretningsplanen for en investor p.t. ser ud, for at vurdere, om Ballerup Kommune kan medvirke til at gøre investeringer i bynært byggeri med blandede funktioner mere attraktivt.

For at undersøge projektets problemstillinger er der foretaget en række analyser, der gengives i kap. 8. På baggrund af analyserne er der i kapitel 4 udarbejdet et forslag til hvordan, der kan kickstartes en udvikling af Ballerup Bymidte, med nedenstående elementer:

Busterminalen

Busterminalen skal fortsat være lige så effektiv, så den kollektive trafik ikke forringes. Forslaget viser, at det er muligt at reducere busterminalen fra ca. 9.000 m2 til 5.500 m2, hvorved der frigives 3.500 m2 til etablering af et attraktivt byrum. En reduktion af busterminalen gør, at det bliver væsentligt nemmere at overskue pladsen, der bliver en naturlig forbindelse på tværs af pladsen til Centrumgaden, så også pendlerne får lyst til at gå videre ud i byen.

Parkering

Rapporten har analyseret mulighederne for at finde alternative p-pladser, og fundet arealer i gangafstande 5-10 minutter fra stationen, som vil kunne optimeres. Det betyder, at der kan laves en parke-

ringsstrategi, hvor de, der bor i eller besøger bymidten, skal kunne holde centralt, mens pendlerne og de, der arbejder i byen, skal holde i periferien.

Forundersøgelsen viser, at parkering vil kunne blive løst i området i de første etapper og i etape 3 kan parkering håndteres ved intensivering og etablering af p-pladser indenfor en 10 min. gå-radius. Hvis al parkering håndteres på terræn, primært inden for denne radius, vil der i alt kunne opføres ca. 14.700 m2 ny bebyggelse stationsnært. For fuld udbygning (etape 4) vil det være nødvendigt at etablere parkering i konstruktion, som forudsætning for yderligere udbygning. Det kan forventes, at der markedsføremæssigt sker en del inden sidste etape, hvorfor det til den tid måske kan være rentabelt at opføre et parkeringshus. I de økonomiske beregninger (sidst i kap. 4) er det forudsat, at Ballerup Kommune afholder udgiften til dette, så det vil være muligt at opføre 16.700 m2, for at få en optimal byfortætning.

Posthuset

Ballerup Kommune overvejer at overtage posthuset, der danner facade mod busholdepladsen, der ligger modsat biblioteket. Formålet med dette er at få råderetten over ejendommen, så kommunen ejer størstedelen af de stationsnære arealer. På sigt er det planen, at kommunen skal sælge grunden. Indtil dette bliver aktuelt, vil kommunen midlertidigt kunne udleje lokalerne til f.eks. mindre virksomheder, samtidigt med at posthusets parkeringsplads kan optimeres og indgå i parkeringsstrategien.

Etapeudbygning

En omdannelse af de stationsnære arealer, først med en ny busterminal og et attraktivt byrum med byggeri og senere med fortætningsbyggerier forudsættes at skulle ske i etaper. Første og anden etape er omdannelsen af pladsen med opførelse af en bygning på 2.000 m2. Denne bygning vil bidrage til pladsen med en ny facade og dermed kunne give en ny aktiv kantzone. De to første etaper, forventes opført inden for et par år, og vil kunne stå som en afsluttet enhed. De første to etaper anses for, at være

dét, der kan kickstarte byfortætningen. I etape tre opføres ca. 5.200 m2 og i etape fire ca. 9.500 m2 til boliger, butikker og erhverv. Rækkefølgen af etape tre og fire vil naturligvis afhænge af investorenes interesse, og de to etaper er uafhængige af hinanden, så rækkefølgen af de to etaper er ikke væsentlig. I projektet foreslås opført i alt 16.700 m2.

Økonomi

Den økonomiske overslagsberegning viser, at det vil koste ca. 50 mio. kr. at omdanne Banegårdspladsen med en ny busterminal og et attraktivt byrum. Udover etablering af byrum planlægger Ballerup Kommune at erhverve posthuset og at anlægge og optimere p-arealerne i bymidten.

De samlede investeringer i bymidten for at omdanne Banegårdspladsen og erhverve centrale arealer

løber op i en størrelsesorden på 63 mio. Det er mere end hvad den kommunale økonomi har til rådighed, og udviklingen vil derfor være afhængig af ekstern fondsstøtte.

En omdannelse af Banegårdspladsen vurderes at være nødvendig for at få investorer til at bygge i Ballerup. Med omdannelsen igangsættes den byfortætning, der gør, at de stationsnære arealer får mere bykarakter ved, at der opføres bygninger langs veje, og der skabes gade- og gårdrum, der er med til at understøtte de eksisterende strukturer i byen.

Hvis der ikke igangsættes en omdannelse af Banegårdspladsen nu, er vi bange for at, forpasses muligheden for i rette tid, at få igangsat den udvikling der skal til for, at ændre Ballerup Bymidte til en attraktiv levende by, hvor der bor mennesker.

Den videre proces

Hvis Ballerup Kommune får tilsagn om støtte til medfinansiering af omdannelsen af Banegårdspladsen vil den videre proces for et realiseringsprojekt på Banegårdspladsen kunne være:

- Politisk behandling i juni 2014 om, at der på Budget 2015 afsættes penge til omdannelse af Banegårdspladsen og til køb af Posthusgrunden
- Ballerup Kommune igangsætter en proces for aktivt at tiltrække investorer til projektet
- Ballerup Kommune igangsætter en interessentinddragelsesproces
- Ballerup Kommune optager forhandlinger med Postdanmark om erhvervelse af posthuset
- Endelig aftale med Realdania om at kickstarte Ballerup Trafikknudepunkt i eftersommeren 2014
- Konkurrence/udvikling af omdannelsesprojektet (2014/2015)
- Anlægsprojekt - udbud, skitseforslag, realisering (2015-2016)
- Indvielse 2016

BAGGRUND

Ballerup Kommune står i disse år over for nogle udfordringer boligsocialt, hvor der bliver en større andel af ældre borgere, og hvor en del borgere er på overførselsindkomster. Vi ønsker at få en mere balanceret og mangfoldig beboersammensætning. Det kræver bl.a., at vi har et varieret boligudbud og er en attraktiv bosætningskommune. En kommune, der har et service- og kulturudbud, der gør det attraktivt at flytte hertil. Det betyder bl.a., at vi skal kunne tilbyde attraktive handels-, kultur og oplevelsessteder, således at borgerne har en reel mulighed for at få opfyldt disse behov i nærområdet.

På baggrund af en visionsproces i 2007, hvor borgerne og erhvervslivet i kommunen blev spurgt om deres visioner for kommunen i 2020, var der mange, der ønskede, at der var mere liv i bymidterne. Derfor har Ballerup Kommune igennem en årrække arbejdet på et udviklingsprojekt for Ballerup Bymidte, der helt overordnet handler om at forstærke oplevelsen af bymidten. Vi ønsker at skabe et attraktivt og levende sted, hvor der bor folk, og hvor besøgende får lyst til at komme igen. I 2010 gennemførte vi et paralleloppdrag, hvor tre teams, kom med deres bud på, hvordan en omdannelse af Ballerup Bymidte kunne se ud.

En af byens store udfordringer er måden hvorpå, den er bygget op, med store trafikårer - veje og S-banen, som skærer igennem byen. Bilerne har haft høj prioritet, hvorfor mange centrale arealer er parkeringspladser. På grund af S-banen og vejenes størrelser er der dog en god kollektiv trafikbetjening både med bus og tog, hvor placering og udformning af busterminalen og afstand til s-toget giver optimale forhold. Men de trafikale anlæg - veje,



Banegårdspladsen i Ballerup i dag

parkering, S-bane og busterminal optager store arealer, som der ønskes ændret til byrum og fortætninger.

Det mest centrale sted i byen er Banegårdspladsen. Det er det første, man møder, når man kommer til Ballerup med kollektiv transport, og det første indtryk man får af byen. Når man kommer ud fra S-togsstationen eller står af bussen, står man på Banegårdspladsen. Der er ca. 20.000 pendlere på pladsen dagligt.

Banegårdspladsen indbyder ikke til, at pendlere bliver i byen og foretager deres daglige indkøb eller bruger kommunens øvrige tilbud. Den store gennemstrøm af mennesker rummer et potentiale for at skabe liv på pladsen og i byen. Det vil derfor være en gevinst at skabe en attraktiv plads, som giver folk lyst til at opholde sig længere tid på pladsen og giver lyst til at bevæge sig videre ud i byen. Der er mange mennesker i dagtimerne, men vi ønsker også at opføre flere boliger stationsnært, for at få flere mennesker til at bo centralt, og være med til at skabe liv, også om aftenen.



Ballerup Bymidte. Kickstartsområdet er markeret med rødt. Kickstartsområdet er ca. 25.000 m2. Inden for kort afstand findes mange attraktioner og destinationer.

Ballerup Kommune har længe ønsket at renovere Banegårdspladsen og har derfor foretaget forskellige analyser, der viser, at det er muligt at anlægge en busterminal, der fylder mindre end den eksisterende, og som er lige så effektiv.

Realdania udbød i foråret 2013 "Kickstart Forstaden - version 2.0", der handler om at støtte forundersøgelser til projekter i forstadskommuner, der forestår som innovative eksempler på, hvordan forstaden kan fornyes på en bæredygtig og innovativ måde. Dette indebærer blandt andet, at projekterne skal tjene som eksempler for andre kommuner og byer, der har lignende problematikker. Trafikknudepunktet i Ballerup Bymidte er netop et projekt i en forstad, der bl.a. handler om at forny og fortætte byen på en bæredygtig måde ved at byomdanne i stedet for at sprede byen, udnytte den korte afstand

til den kollektive transport og skabe attraktiviteten i bymidten.

Projektet i Ballerup er et eksempel på den udfordring mange forstæder står over for, når man gerne vil fastholde og tiltrække flere borgere i en tid, hvor flere og flere ønsker at bo i de store byer. Vi ønsker at fastholde vores egne borgere, så de ikke flytter fra kommunen, og vil gerne gøre byen attraktiv for at tiltrække nye borgere.

Her er udfordringen også konkurrencen mellem omegnskommunerne, hvor det handler om, at kunne tilbyde noget andet end de andre. Her har Ballerup Kommune i øjeblikket en udfordring i, at de nærmeste kommuner har oprustet eller er i gang med at opruste på detailhandlen. Derfor er det på nogle andre parametre, vi skal gøre os attraktive.

02

Forundersøgelsens aktiviteter

KAPITEL 2

FORUNDERSØGELSENS AKTIVITETER/ANALYSER

Forundersøgelsen Ballerup Trafikknudepunkt er en rapport, der analyserer problematikkerne og løsningsmulighederne for en omdannelse af Banegårdspladsen i Ballerup. Rapporten skal kunne danne baggrund for en beslutning om at igangsætte et realiseringsprojekt.

Hovedformålet med forundersøgelsen i Ballerup har været at undersøge muligheden for at reducere busterminalens areal og at genanvende de arealer, der frigives til byrum og bebyggelser, for derigennem at øge attraktiviteten og mulighederne for at fortætte byen. Et af de primære mål er at undersøge, hvilke funktioner og aktiviteter, der kan være medvirkende til at skabe en levende bymidte.

- En af forstadens udfordringer er, at byen er indrettet med et stort fokus på de hårde trafikkanter.
- En anden af opgaverne er derfor at undersøge, hvordan man får integreret nogle levende byrum, hvor der også er fokus på de bløde trafikkanter og bylivsfunktioner. Det ønskes derfor belyst, hvordan Banegårdspladsen kan indrettes og hvilke funktioner, der skal være på pladsen for at give de mest optimale betingelser for at skabe byliv.
- Et tredje mål er at undersøge, hvad det er, der kan bygges på de arealer, der frigives fra buste-

minal, for at skabe det bedste potentiale for en attraktiv plads og en fortættet by. Det er vigtigt, at omdannelsen tænkes sammen med den eksisterende by, så der skabes en sammenhæng i byen.

- Forundersøgelserne skal også belyse markedsvilkårene for salg af byggegrunde i området med henblik på at vurdere, hvorvidt projektet vil kunne sætte gang i en byudvikling. Derudover skal det vurderes, om der er potentielle interessenter eller investorer, som kan tænkes at have interesse i projektet.

Parkering er en stor udfordring, der kan være afgørende for, om kunderne vælger den ene by frem for den anden. Det er en udfordring i forhold til at gøre byggegrunde attraktive for købere, hvis der stilles krav om parkering i konstruktion. Rapporten ser derfor nærmere på, hvordan der skabes en attraktiv fortætning, samtidig med at der sikres en acceptabel parkeringsdækning.

Kickstartsprojektet i Ballerup har haft karakter af en række forskellige aktiviteter og analyser, som danner grundlag for projektets løsningsforslag.

Gehl Architects har sammen med Rambøll og Cowi stået for de primære aktiviteter i forundersøgelsesprojektet.

Funktioner og aktiviteter, der skaber en levende by

Gehl Architects har analyseret hvilke funktioner og aktiviteter, der skal være til stede for at skabe en levende by. Der er taget udgangspunkt i dagens situation, hvor der er lavet en analyse af den regionale og lokale kontekst, som Ballerup er en del af. Der er gennemført stedspecifikke analyser, som stikprøvetællinger og bevægelsesmønstre.

For at finde frem til, hvad det er, der skal til for at skabe attraktive opholds- og byrum og hvilke funktioner, der skal være i området (stueetager, øvrige etager af bebyggelsen), er der lavet analyser af steder for ophold, indgangspartier, facader, sol/skyggeforhold.

Hvordan skabes/integreres levende byrum?

På baggrund af ovenstående analyser er det også vurderet, hvordan der kan gives optimale forhold for at samle byen og give naturlige forbindelser til byen.

Hvad og hvor meget kan der bygges?

Et af formålene med at reducere busterminalen er også at frigøre arealer til en byfortætning. Der er derfor lavet volumenstudier for at vurdere tæthed og diversitet af ny bebyggelse, der kan medvirke til en attraktiv by.

Parkeringsforhold

Parkering er en af de store udfordringer. Der er lavet analyser af parkeringsløsninger til eksisterende og fremtidigt byggeri, og vurderet hvorvidt parkeringsbehovet kan opfyldes.

Kan busterminalen reduceres?

Muligheden for at reducere busterminalens areal er analyseret og vurderet. Med baggrund i tidligere

re analyser er der blevet skitseret en busterminal, der fylder mindre end den eksisterende terminal, og som fortsat er lige så effektiv. Movia har deltaget i dette arbejde og har været med til at kvalificere den nye busterminal.

Markedscheck for salg

For at vurdere om der markeds-mæssigt kan skabes grundlag for at fortætte bymidten, er der udarbejdet en overordnet vurdering af de markeds-mæssige forhold, baseret på input fra en ejendomsmægler og Cowi.

Interessentinddragelse

Ballerup Kommune har gennemført en interessentinddragelse. Da der er tale om forundersøgelser, har vi fokuseret på at inddrage de interessenter, der vil blive direkte involveret i en omdannelse af Banegårdspladsen. Vi har holdt møder med grundejerne i området, og grundejere, der har ejendomme, der grænser op til området. Det primære formål med møderne har været at få input til forundersøgelsesrapporten, og høre om interessen for den videre proces.

Økonomi

Der er lavet økonomisk overslagsberegning af, hvad løsningsforslaget til en omdannelse af Banegårdspladsen vil koste. Der er lavet en cashflow-beregning for Ballerup Kommune med indtægter og udgifter baseret på markedsvurderingsanalysen.

I Kapitel 8 - Analyser og Studier - gennemgås samtlige analyser, registreringer og principperne for de foreliggende konceptplaner. Resultatet og foreslåede etaper, gennemgås i Kapitel 4 - Et greb - en måde - et kickstart

03

Vurdering af succeskriterier

KAPITEL 3

SUCCESKRITERIERNE

Succeskriterierne - blev de opfyldt?

I forbindelse med opstart af projekt Ballerup Trafikknudepunkt blev der opstillet en række succes-kriterier. I dette kapitel gennemgås succeskriteri-erne, og det vurderes, hvorvidt de er opfyldt.

- Det overordnede succeskriterie for forundersøgel-sen er, hvorvidt forundersøgelsen kan anvendes som beslutningsgrundlag for at igangsætte en omdannelse af Banegårdspladsen. *Der er udarbejdet en forundersøgelsesrapport, der analyserer en omdannelse af Banegårdsplad-sen. Rapporten giver et bud på et projektforslag der viser, at omdannelsen af Banegårdspladsen kan medvirke til, at der kickstartes en byfortæt-ning. Der er dog en række udfordringer, der skal løses for, at det er muligt.*

Herudover er der en række succeskriterier, der hand-ler om, hvorvidt selve kickstartsprojektet kan lykkes.

- At vi ved, hvad der skal til for, at nye byrum/ Balle-rup Bymidte (forstadsbymidte) kan gøres attrak-tiv. *Der er lavet byrumsanalyser, der viser, at der kan skabes et byrum/en byplads i en menneskelig ska-la. Der kan skabes et dynamisk multianvendeligt byrum, der kan give oplevelser både for de mange og de få. For at pladsen kan blive et levende sted, skal de lokale kræfter inddrages og have mulighed for at indtage rummet for derved at styrke identi-teten af rummet såvel som byen.*
- At vi ved, hvad overskydende arealer kan anven-

des til, for at medvirke til en attraktiv by, der giver mere liv og tiltrækker flere borgere.

Forundersøgelsen viser, at de overskydende are-aler skal anvendes til et byrum med bebyggelse i kanten, og der skal opføres flere bygninger helt centralt for at få flere mennesker til at bo og op-holde sig i bymidten for at skabe mere by.

- At vi ved hvilke funktioner, der skal/kan være i stueetagerne af nybyggerier/eksisterende byg-ninger for at skabe liv og en attraktiv fortættet forstadsby. *Analyserne viser, at det er vigtigt, at stueetagerne er fleksible, så de både kan huse bolig, erhverv og detailhandel. Der har været drøftelser af, om det er dagligvarer, udvalgsvarer eller mere hverdag-sagtige funktioner, som vaskeri til boliger, læge-hus, borgerservice m.v., der er med til at skabe liv. Jo flere forskellige funktioner, der kan integreres og etableres i området, jo bedre. Det kan være en udfordring, at få lejere til stueetagerne og aktive-ret dem. Markedsanalysen viser, at der i øjeblik-ke kun er efterspørgsel på at opføre dagligva-rebutikker. Biblioteket skal være med til at skabe arrangementer og faciliteter, og de eksisterende lokale butikker skal kunne indtage arealer uden-for butikkerne.*
- At vi ved, om det er rentabelt, at igangsætte en omdannelse af Banegårdspladsen. Dvs. en vurde-ring af spin-off effekterne af en investering i nye stationsnære byrum. En vurdering af de markeds-mæssige forhold, dvs. om en fortætning er reali-serbar. *Isoleret set er det ikke økonomisk rentabelt at om-danne Banegårdspladsen for Ballerup Kommune. Undersøgelsen viser, at en omdannelse, som den vi anbefaler, ikke vil kunne gennemføres udgifts-neutralt. Projektet forudsætter, at kommunen op-køber en centralt beliggende grund, og anlægsud-gifter til omdannelsesprojektet vil ikke kunne blive dækket af indtægter ved grundsalg. Bymidten er dog så central en spiller i opfattelsen af Ballerup, at et kvalitativt løft her skal ses i et større perspektiv, som vil være med til at løfte op-*

levelsen af hele kommunen. En investering her vil være en investering i kommunens fremtid. I forhold til en vurdering af de markeds-mæssige forhold og interesserede investorer, vurderes det, at en omdannelse af busterminalen vil gøre bymid-ten så attraktiv, at den vil tiltrække disse. Undersøgelsen viser, at der ved en fuld udbygning af området vil blive behov for et parkeringshus. En udgift, som man ikke kan pålægge investorerne, hvis projektet skal være markeds-mæssigt realiser-bart. Men der kan være kommunal interesse heri, når det er et ønske, at udvikle byen og kommunen.

- At vi ved om og hvordan, parkering både til biler og cykler kan håndteres, dels til nybyggeri og ek-sisterende p-pladser. *Parkering har været den helt store udfordring i projektet. Som udgangspunkt er det for dyrt at etablere parkering i kælder og i p-huse. Hvis vi alene skal håndtere parkering på terræn centralt i området, vil vi kunne omdanne busterminalen og opføre 2.100 m2 ny bebyggelse (bebyggel-sen langs byrummet i etape 1). En fortætning af Banegårdspladsen kan kun lade sig gøre, hvis der findes steder til parkering udenfor området, og at der ved fuld bebyggelse etableres et par-keringshus stationsnært. Der er dog også mu-ligheder for at begrænse behovet for p-pladser ved at se nærmere på muligheden for p-søge-systemer, håndhævelse af p-restriktioner og at ændre p-normen.*
- At vi ved om, og hvordan regnvandshåndtering kan indpasses i omdannelsesprojektet. *Der er et potentiale til fx. at forsinke regnvandet på Banegårdspladsen både på busterminalen og den nye plads. Dette vil blive kvalificeret i et reali-seringsprojekt*
- At vi ved, hvor stor en ny busterminal skal være. *I samarbejde med Movia har vi fået kvalificeret, hvor stor en reduceret busterminal bør være. Der er i projektet afsat areal til en busterminal, som Movia finder kan fungere hensigts-mæssigt ud fra de i dag givne krav og forudsætninger.*

- At vi ved, hvor busterminalen skal placeres. Even-tuelt flere alternativer. *Af hensyn til trafikken og til det byrum, der øn-skes opført på de frigivne arealer, er den fremtidi-ge busterminal placeret mod vest ved Posthuset. Hermed kan byrummet placeres mod øst, hvilket giver optimale forhold for at skabe liv på plad-sen og skabe synlighed til byen i øvrigt. Fra bus-terminalen vil man også have god oversigt over pladsen.*
- At vi ved, at infrastrukturen i øvrigt kan fungere optimalt (busbaner, gang- og cykelstier og biler). *Busterminalen er placeret, så busserne vil kunne komme til og fra på en fornuftig måde samtidig med at biler, gående og cyklende også kan hånd-teres.*
- At vi ved, hvilke arealer, der er tilovers til anden brug. *Med udgangspunkt i placeringen af busterminalen er der defineret et areal til et byrum, og på arealer i nærområdet skal der bygges etagebebyggelser.*
- At vi ved, hvor meget, der kan bygges. Volumen-studier. *Der er skitseret volumenstudier af ny bebyggelse, der tager udgangspunkt i en byfortætning, der kan give spændende rum og gadeforløb. Projek-tet er inddelt i etaper. Med et fuldt realiseret pro-jekt kan der bygges 16.700 m2..*
- At vi har et økonomisk overslag over projektet. *Der er lavet en overslagsberegning af projektet, der viser at en omdannelse af Banegårdsplad-sen til en ny busterminal og et nyt byrum koster 50 mio. Der er endvidere lavet en cash-flow-be-regning med indtægter og udgifter for Ballerup Kommune.*
- At vi ved, om der er interesserede investorer. *Vi har ikke specifikt kigget på dette, men det vil blive det første, der skal arbejdes med i næste fase.*

A large orange semi-circle graphic on a white background, containing the white text '04'.

04

**Et Greb – en måde
– et kickstart**

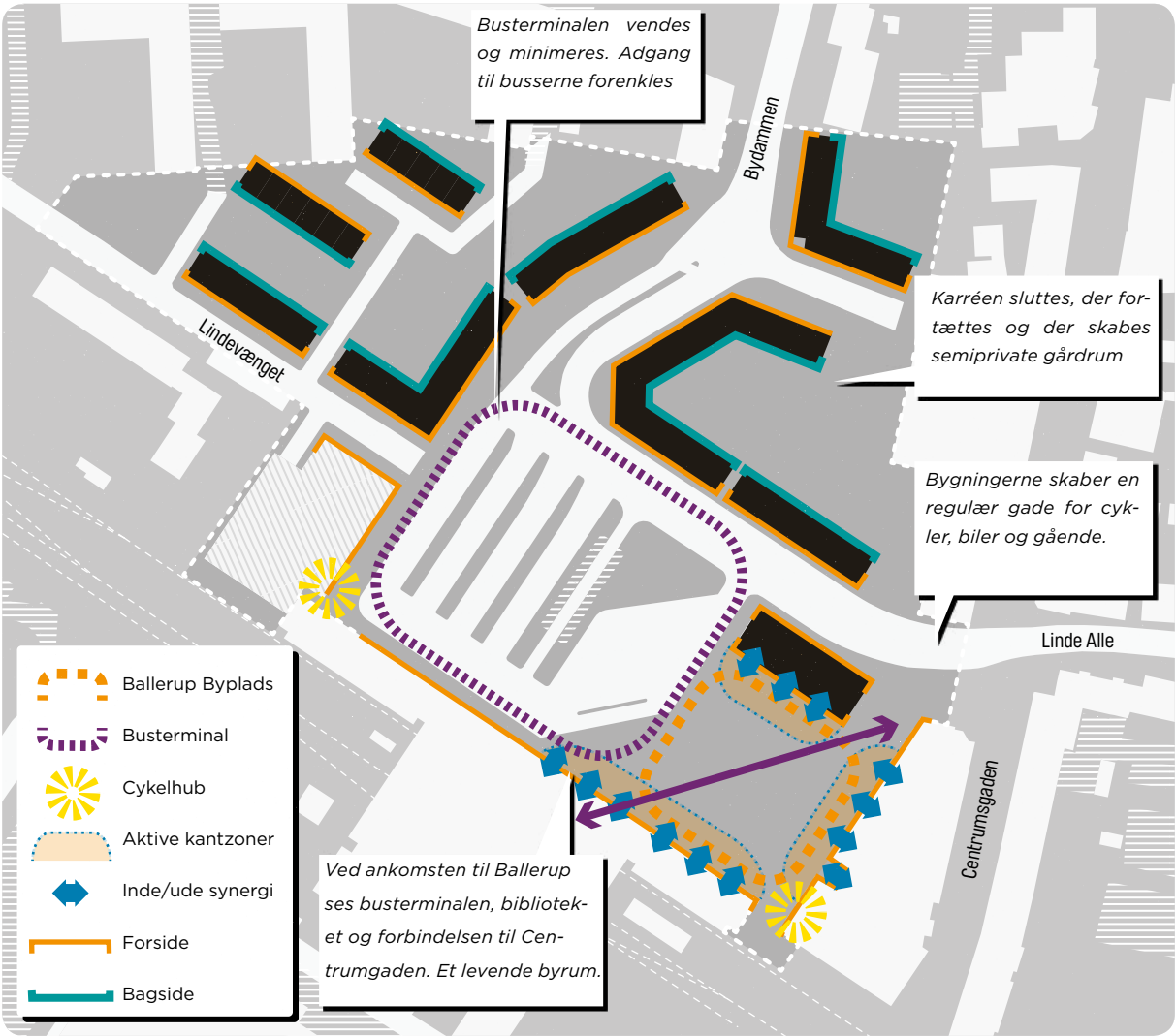
KAPITEL 4



ET GREB – EN MÅDE – ET KICKSTART

På baggrund af analyser og studierne i kapitel 8, er der skitseret et projektforslag til en omdannelse af Banegårdspladsen. Visionen for Banegårdspladsen er at skabe en minimeret terminal, en byplads, der kan invitere til aktivitet og skabe en visuel flot ankomst til Ballerup, og som sikrer di-

rekte forbindelse til Centrumgaden. Dette vil være første etape i en udvikling, hvor der kan ske en fortætning omkring stationen. En fortætning, som er inddelt i etaper. Bygningernes form og størrelser har karakter af volumenstudier, for at få et indtryk af, hvor meget der kan bygges.



Byrumsprogram ved en fuld udbygning af de stationsnære arealer. Udformning af bebyggelser er alene baseret på baggrund af volumenstudier. Den endelige udformning af bebyggelser kan se helt anderledes ud.

Busterminal	5.400 m2
Byrum	3.500m2
Bebyggelser i alt	16.700m2

ETAPER – MED FOKUS PÅ ET REALISTISK KICKSTART

Hvordan kickstarter vi en god udvikling i Ballerup?
Det er spørgsmålet, som denne rapport besvarer.
En fuld udbygning, som rumprogrammet på forrige side skitserer skal ske i etaper, hvor det er den enkelte etape, der er med til at skabe grobund for den videre udvikling. Etaperne er vigtige for at redegøre for en sandsynlig fremtidig proces.
Målet med hver etape er, at de er realiserbare i forhold til terminal, parkering, udviklernes økonomi og anlægsbudget, og rækkefølgen heraf er ikke afgørende.

Projektet forudsætter, at der fortættes i stationsområdet. Fortætning af vores bymiljøer er nogle af nutidens krav og potentialer, hvormed vi skal udvikle vores byer ind i fremtiden. Vi skal i fremtiden leve mere bæredygtigt, hvilket blandt andet betyder, at vi skal udnytte vores ressourcer bedre - og vi skal forbruge mindre materialer, når vi bygger, osv. Dette gøres, når vi bygger tæt og stationsnært.

Med byfortætning skabes der grobund for at styrke bybygningsprincipperne i vores bymidter, så der skabes klare og veldefinerede bygader og byrum samt enkle principper for byens mobilitetstyper.

Ved at skabe klare og veldefinerede bygader og byrum skabes der kvaliteter, der gør det nemmere at forstå byens struktur og identitet, og som gør det nemmere at finde rundt.

Fortætningen skal være med til at styrke oplevelsen af byen, både når vi opholder os i byen, og når vi bevæger os rundt i byen. Fortætningsprincipperne er ligeledes enkle og styrende for, hvordan kommende udviklere kan bygge i byen.

Fortætningen skal derfor ses som nye potentialer, der er med til at styrke byen som ramme for en udvikling, som et sted for udfoldelse og aktivitet og som en måde at få en ny samlet byidentitet.

Kickstarten for udviklingen er målet - men en marsterplan er i denne proces ikke nødvendigvis svaret. På baggrund af analyserne er der undervejs lavet nogle forudsætninger, bl.a. for at kunne opfylde kravet til parkeringspladser.

Forundersøgelsen udpeger problematikker og forudsætninger, der skal udvikles og løses i processen. Hvilket igen er en forudsætning for selve realiseringen.



Projektets etapein

Udformning af busterminal

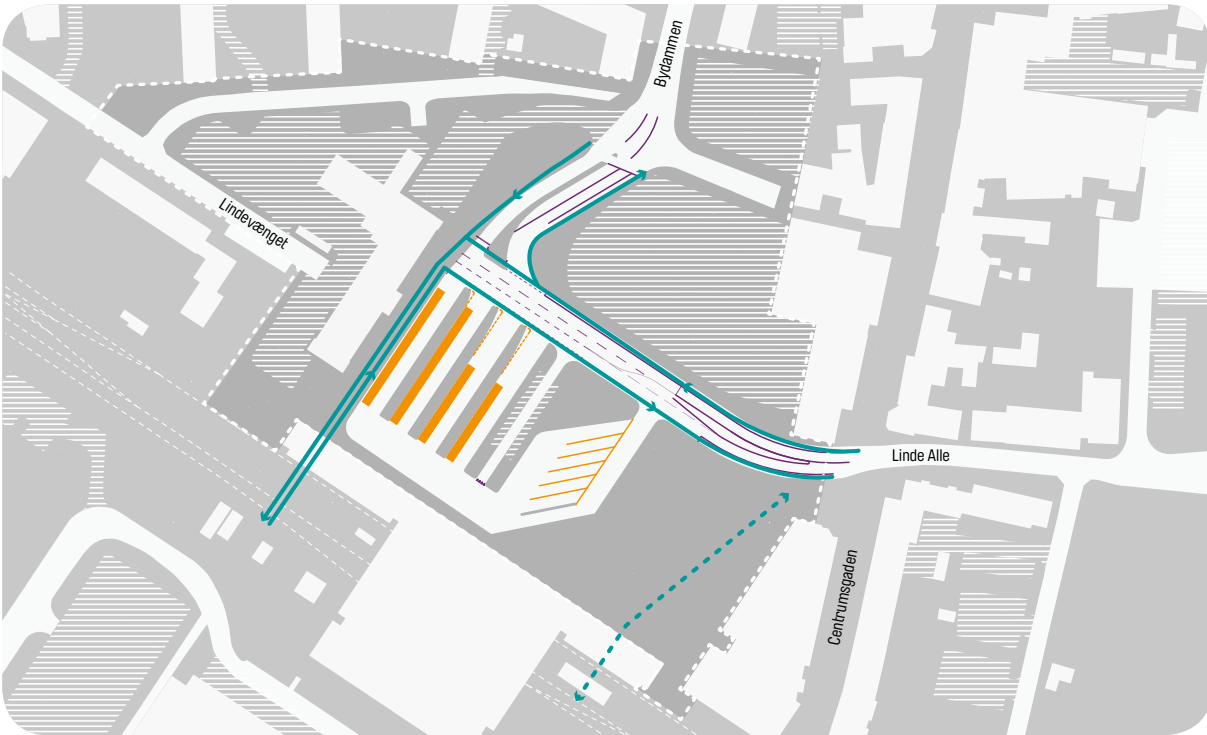
En forudsætning for projektet har været, at den eksisterende busterminal skulle reduceres, men ikke forringes. Den fremtidige busterminal skal være lige så effektiv og attraktiv for passagernes valg af den kollektive transport.

Derfor har udformningen af busterminalen været vigtig, for at finde frem til de arealer, hvorpå der kan ske en udvikling.

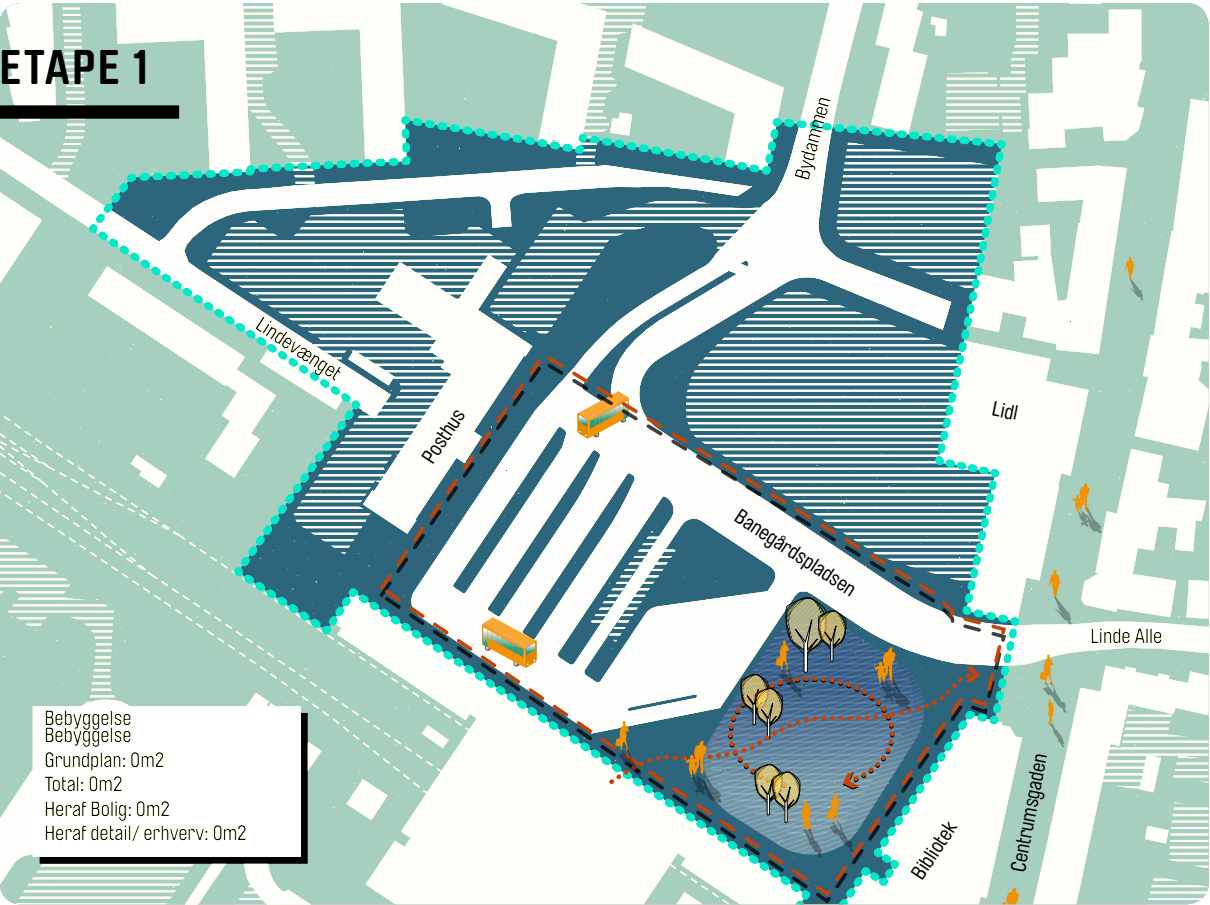
Der er i dialog med Movia udviklet et forslag til en ny indretning af terminalen. I stedet for 16 separate stoppesteder er der 4 stoppesteder, hvor linjerne samles, efter hvilken retning de kører. Der er hermed plads til 2-3 busser i hvert stoppested.

Stoppestederne er drejet, så der er oversigt til forpartiet af busserne for passagerer, der kommer fra stationen. Ved udkørslen til Linde Allé er der placeret et depotområde, hvor busser kan vente, hvis de har et længere ophold i terminalen. Chaufførfaciliteter kan evt. placeres i det planlagte nybyggeri.

Eksisterende busterminal areal: ca. 9.000 m2
Ny busterminal areal : ca. 5.500 m2



Udformning af busterminalen



Byfortætningskvaliteter

En komprimeret busterminal etableres og giver plads til en ny byplads for Ballerups borgere. En direkte og synlig forbindelse mellem stationen og Centrumsgaden etableres. Et nyt byrum etableres og indtages til nye aktiviteter. Biblioteket inviteres til at indtage kantzonerne, og der byggemodnes på pladsen, hvor den første bygning kan etableres i etape 2.

Forudsætninger

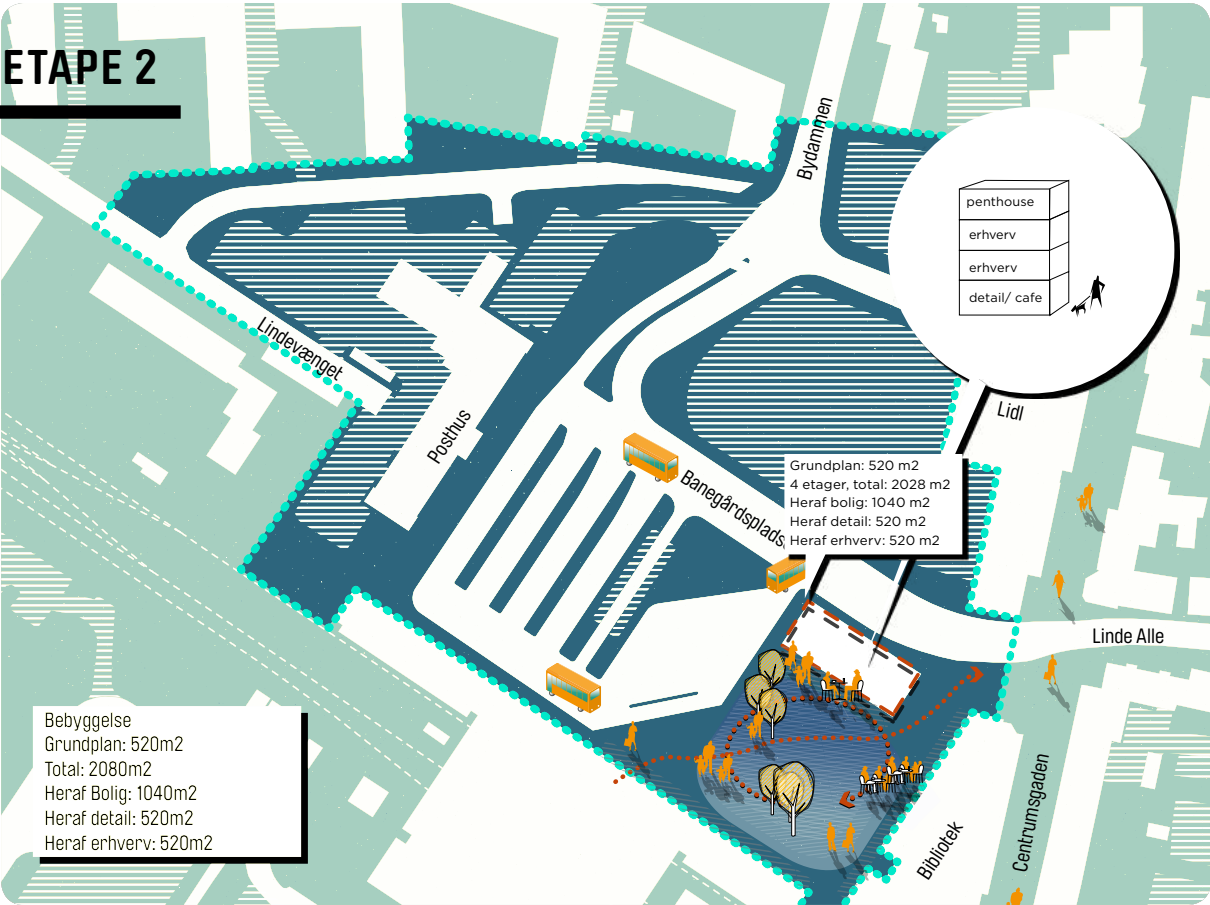
- Kommunen opkøber Posthusgrunden, og udlejer til erhverv. P-pladser, der nedlægges på Banegårdspladsen, kan flyttes til Posthusets grund.

Byliv

- Biblioteket bliver forstærket i sin funktion af bylivsgenerator.
- En bylivskoordinatørstilling etableres som skal arbejde på, at interessenter bliver inviteret til at aktivere Ballerups nye byplads.

Parkering

- 20 p-pladser nedlægges på Banegårdspladsen.
- 12 nye p-pladser etableres bag Lidl ved optimering af den nuværende p-plads.
- P-pladser før etape 1: 224 inkl. 46 p-pladser bag Posthuset.
- P-pladser efter etape 1: 216 - Posthuset udlejet til erhverv giver en p-dækning på 31 p-pladser, hvorfor der er overskud af p-pladser i forhold til p-normen.



Byfortætningskvaliteter

Den første bygning etableres på pladsen, så pladsen indrammes. Der skabes derved 3 aktive kantzoner og bygninger, der alle kan understøtte livet på pladsen med deres aktive stueetager. Bygningens stueetager vil præge pladsens identitet, og skal derfor være velovervejet. Bygningen har en 'perfekt' solside, der både skaber gode muligheder for ophold om dagen og på de lange sommeraftener. Denne mulighed skal udnyttes maksimalt. Den første bygning danner ligeledes kant mod vejen ved Banegårdspladsen/Linde Allé, så der opstartes et gadeforløb/rum, med aktive programmer på begge sider af vejen.

Forudsætninger

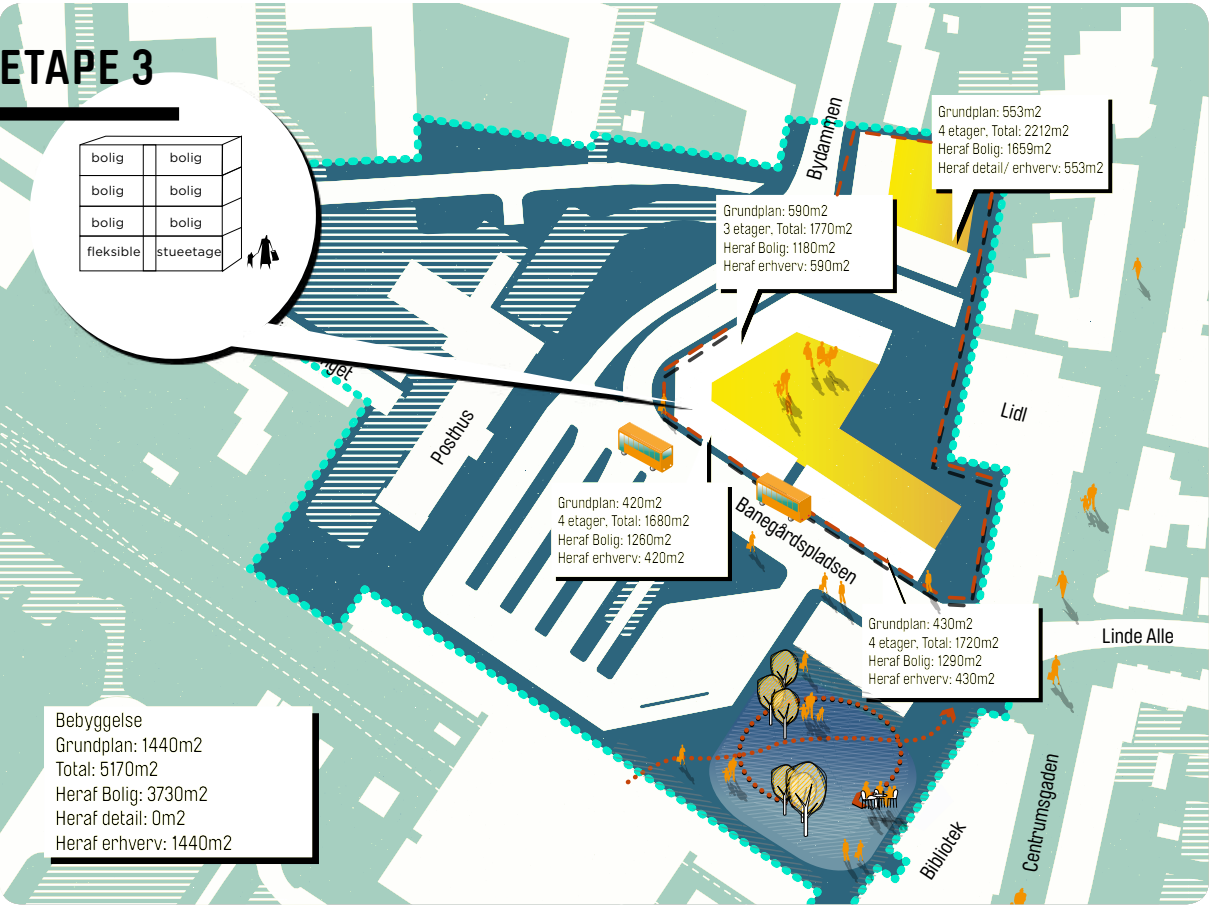
- Kommunen ejer grunden, så etape 2 er mulig og kan igangsættes.

Byliv

- Endnu flere interessenter inviteres til at samarbejde om byens nye byrum.
- Ballerup Bibliotek vokser som bylivsgenerator efter synergi-effekt med ny bebyggelse.
- Posthusets nu tomme lokaler udlejes midlertidigt for at facilitere opstart af mindre virksomheder i Ballerup Bymidte.

Parkering

- 20 nye p-pladser etableres bag Posthuset, ved optimering af p-pladserne her. Hermed dækkes behovet til den nye bygning på Banegårdspladsen.
- På hver sin side af Ballerup Centret bliver der etableret cykelparkering, som er trygge og veludstyrede med pumper og skabe.
- P-pladser før etape 2: 216
- P-pladser efter etape 2: 236

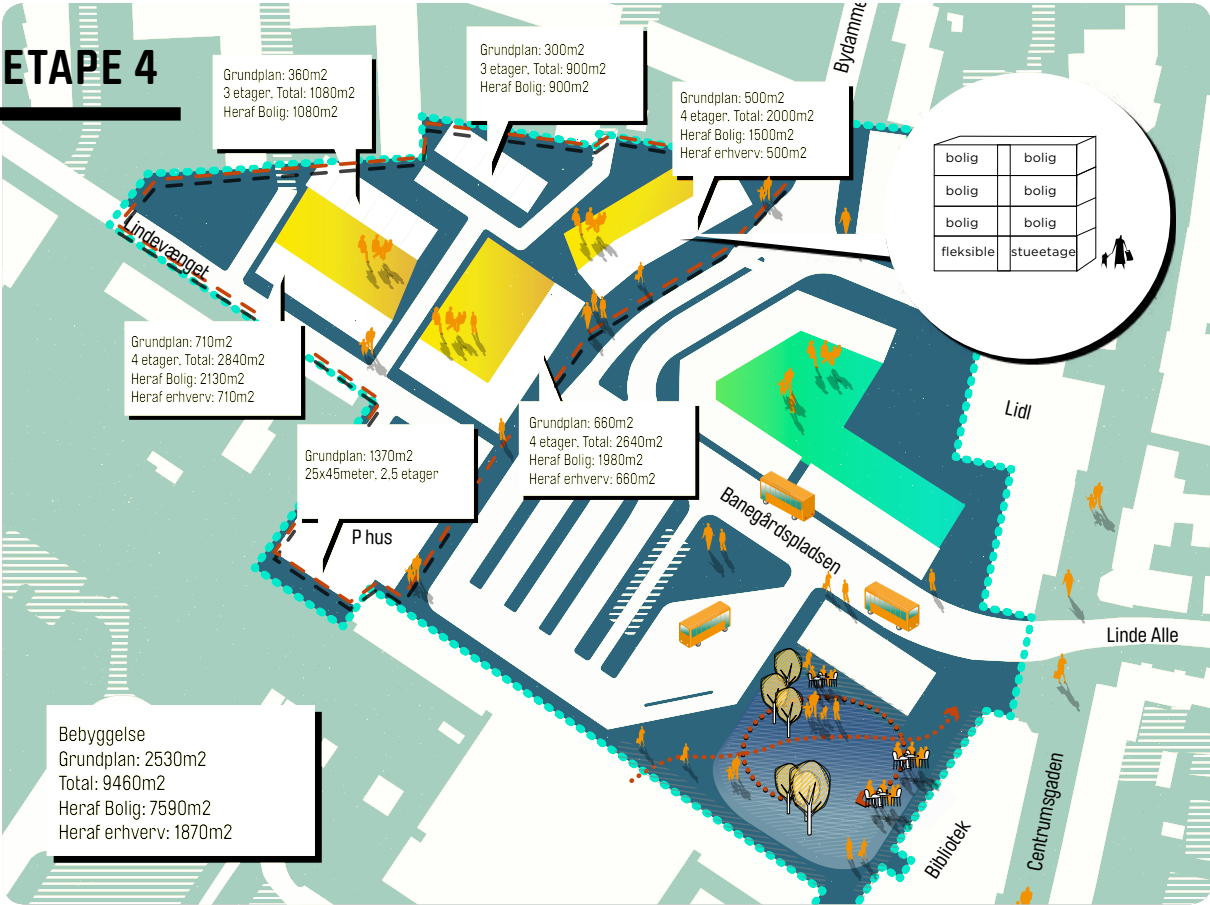


Byfortætningskvaliteter

- Bebyggelsen i Etape 3 fortætter vejen ved Banegårdspladsen/Linde Allé samt opstarter en fortætning omkring Bydammen.
- At fortætte vejen ved Banegårdspladsen/Linde Allé vil medføre, at bygningerne relaterer sig til gaden, og at der skabes et klart gadelayout, klare bygningskanter med forsider og indgange og semiprivate gårdrum, der understøtter/afslutter den eksisterende bykarré.

Forudsætninger

- De nordøstlige grunde indgår i etape 3.
- Det er en forudsætning, at der etableres supplerende parkeringspladser uden for projekt-området for at opretholde den nødvendige parkeringskapacitet i bymidten, som beskrevet på side 72.
- En del af grundene er privatejede. Det er en forudsætning, at grundejerne vil sælge deres grunde.



Byfortætningskvaliteter

- Bebyggelsen i Etape 4 skaber en aktiv kant mod Bydammen og afslutter på en måde en bykarré med Lindevænget-bebyggelsen. Afslutningen af karréen betyder, at Lindevænget mod syd bliver defineret med en kant og programmer, der kan invitere til nyt liv langs Lindevænget.
- Karréen definerer ligeledes en ramme for et indre gårdrum, der kan tilbyde gode rekreative kvaliteter for bebyggelsens beboere, samt nye bebyggelsestyper som byhuse til familier.

Forudsætninger

- Det er forudsætning, at Posthuset rives ned.
- Et P-hus etableres for at muliggøre den fulde udbygning.

Byliv

- Der er skabt et stationsområde, hvor strukturerne relaterer sig til gadestrukturen, og der er skabt sammenhæng gennem fortætning med varierede, fleksible bygningsvolumener.

Parkering

- 83 p-pladser nedlægges på terræn bagved og nord for Posthuset.
- Parkeringsbehovet i den nye bebyggelse dækkes i et p-hus ved Lindevænget med 124 pladser. Der indrettes desuden cykelparkering i p-huset, som samtidig aktiverer p-husets facade.
- P-pladser i området før etape 4: 150
- P-pladser i området efter etape 4: 191
- P-pladser udenfor området: 140
- P-pladser i alt til området: 331

ØKONOMI

Til beregning af omdannelsesprojektets økonomi, er der udarbejdet et cash-flow diagram for Ballerup Kommune med et overblik over de samlede indtægter og udgifter ved gennemførelse af hele projektet over en 10-årig periode fra 2015 til 2025.

Der er lavet overslagsberegninger på, hvad det vil koste, at omdanne Banegårdspladsen med en ny busterminal, et byrum, nødvendig infrastruktur anlæg, etablering af p-pladser mv.

Markedschecket i kap. 8 er brugt til at beregne de kommunale indtægter.

Forudsætninger for beregningerne:

- Overslaget er beregnet ud fra standardiserede m²-priser for tilsvarende anlæg, inklusiv projektering og tilsyn.
 - Estimeret pris for nyt byrum: 3.500 kr./m².
 - Estimeret pris for ny busterminal 2.500 kr./m².
 - Parkeringshus: Der er regnet med 150.000 kr./plads, hvilket forudsætter, at p-huset er opført af standardmoduler.
 - Terrænparkering: Der er regnet med 25.000 kr./plads. Udgifter til køb eller leje af arealer, som kommunen ikke råder over, er ikke medregnet.
 - Salgspris: Der er taget udgangspunkt i en byggeretspris på 1.100 kr./m² i hht markedsvurderingsanalysen. Denne forventes at blive højere, hvis projektet får den kickstarteffekt, som det forventes.
- Købspris for Posthuset: Der er taget udgangspunkt i den offentlige ejendomsvurdering (kilde: www.ois.dk). Prisen er formentlig større.
 - Lejeindtægt af Posthuset: Der er regnet med en lejeindtægt på 800 kr./m² og et udlejet areal på 2.000 m².
 - Der er forudsat et tidsforløb, hvor etape 1 etableres i 2015, etape 2 i 2017, etape 3 i 2020 og etape 4 i 2025.
 - Det er forudsat, at Realdania betaler 50% af anlægsudgifter til busterminal og byrum i etape 1, svarende til 25 mio. kr.
 - Alle øvrige anlægs- og købsudgifter betales af Ballerup Kommune.
 - Alle beløb er eksklusiv moms og prisniveau 2014.

	Udgift RealDania	Udgift Ballerup Kommune		Indtægt Ballerup Kommune	Netto Ballerup Kommune
ETAPE 1	Nyt byrum	8,25	8,25	2015	
	Busterminal	10,25	10,25		
	Bydammen	1,5	1,5		
	Rådgivning	1,0	1,0		
	Bygherrepulje/ reserve	1,8125	1,8125		
	Inddækning af fondsafgift	2,1875	2,1875		
	Køb af Posthuset		12,5		
	Ombygning af P-pladser		0,5		
	I alt	25,0	38,0		-38,0
	Lejeindtægt			2016	1,5
ETAPE 2	Salg af byggegrund			2017	3,5
	Ombygning af P-pladser		0,5		
	Lejeindtægt				
	I alt		0,5		
	Lejeindtægt			2018 - 2019	3,0
ETAPE 3	Salg af byggegrund			2020	4,0
	P-pladser uden for Projektområdet		3,5		
	Øvrig infrastruktur		3,0		
	Lejeindtægt				
	I alt		6,5		
	Lejeindtægt			2021 - 2024	6,0
ETAPE 4	Salg af byggegrund			2025	10,0
	P-hus ved Lindevænget		20,0		
	Øvrig infrastruktur		1,0		
	I alt		21,0		
	I alt	20,0	66		-35

05

Bæredygtigheds- perspektiv

KAPITEL 5

BÆREDYGTIGHEDSTILTAG

Hvordan ser Kickstartsprojektet ud i et bæredygtighedsperspektiv?

Ballerup Kommune har stor fokus på bæredygtighedstiltag. Vi prioriterer bedre by frem for mere by, hvilket vi vil gøre ved at tilpasse og bygge nyt i de eksisterende byområder. Vi ønsker at gøre de eksisterende byområder attraktive ved at omdanne og forskønne disse, og på den måde er vi med til at holde fast ved de bæredygtige tiltag. Ved at omdanne og fortætte eksisterende byområder frem for at bygge nye, er vi med til at bevare byzonearealet på et minimum og dermed ikke gøre indhug i rekreative områder eller dyrkningsarealer i det åbne land. Ved at fortætte skabes der grundlag for flere kollektive funktioner og mere kollektiv og bæredygtig transport.

Ifølge Ballerup Kommunes Plan- og bæredygtighedsstrategi fra 2012 ønsker kommunen at satse på mere bæredygtig transport. Dette indebærer blandt andet at bygge stationsnært og at gang- og cykeltrafikken skal opprioriteres. Det skal være nemt at vælge en kombination af cykel og tog/bus, og faciliteterne for disse brugere skal derfor forbedres.

Ballerup Kommune har bl.a. deltaget i Formel 1-projektet, der handler om bæredygtig transport. Kommunen ønsker at skabe bedre og mere direkte stiforbindelser i Ballerup Bymidte, som knytter an til pladسدannelserne og bliver en naturlig del af byrummet. Der er i projektet lagt vægt på at sikre trygge og direkte stiforløb og attraktive cykelpar-

keringsforhold tæt ved S-banen og den kommende busterminal. Ved en gennemførelse af projektet på Banegårdspladsen bliver der skabt et trafikalt knudepunkt, hvor fokus i høj grad er på bæredygtig mobilitet.

En omdannelse af Banegårdspladsen er ligeledes i tråd med kommunens Plan- og Bæredygtighedsstrategi. Byen bliver fortættet i et stationsnært område, man gentænker en løsning, hvor fokus er på de bløde trafikanter frem for på bilerne, og der bliver mulighed for at skabe en bedre synergi mellem gående, cyklister, bus- og togpassagerer. Dermed får vi et godt alternativ til bilen. Beboerne i boligerne har let adgang til S-tog og busser, hvilket giver et incitament til at bruge den kollektive transport.

Social bæredygtighed er et grundlæggende element i Ballerup Kommunes identitet. Siden 2008 har visionen ”Vi satser på mennesker” styret arbejdet i kommunen. På planområdet udmøntes det i et fokus på at skabe nogle attraktive og levende bymidter med plads til mennesker, hvor ”det gode liv” kan leves. Det er et mål at få flere mennesker til at opholde sig i længere tid i byrummene. Byens gågade Centrumgaden bliver i stigende omfang brugt til ophold. Ved at styrke sammenhængen til stationen og byens nye byrum, ved at bygge tættere og samle flere funktioner i færre knudepunkter og give gode opholdsmuligheder forstærker vi den tendens.



Et eksempel på social bæredygtighed. Ved at skabe arrangementer kommer der liv.



Bibliotek på Banegårdspladsen. Man låner bøger, mens man venter på bussen.

Ved en omdannelse af Banegårdspladsen vil der blive skabt en oplevelsesrig stemning på og omkring Banegårdspladsen, hvor det er rart at færdes og opholde sig som fodgænger og cyklist. Området omkring stationen bliver ikke bare et gennemgangsområde, men derimod et levende byrum, hvor oplevelser i den menneskelige skala er i fokus.

Udviklingen af et godt socialt miljø er direkte afhængig af beboernes tilfredshed og glæde ved at bo i et område. For at der kan blive skabt et godt nærmiljø med engagement og opbakning fra beboerne, er det en forudsætning, at de fysiske rammer er attraktive og indbydende. En investering i omdannelsen af Banegårdspladsen, hvor fokus er på den menneskelige skala vil altså kunne skabe et ejerskab og et engagement, som vil fremme lysten til at involvere sig, ikke bare på Banegårdspladsen, men i hele Ballerup Bymidte.

Økonomisk bæredygtighed er også en forudsætning for projektets gennemførelse. Det er derfor vigtigt, at kunne etapedele projektet, så det kan laves i den takt, at der er offentlige midler og private investorer til realisering. De enkelte etaper skal kunne stå som selvstændige, afsluttede enheder, som gør byen mere attraktiv. I takt med at byen bliver mere attraktiv forventes markedsværdien øget, og kan tiltrække flere investorer. Kickstartsprojektet er begyndelsen på ’den gode spiral’.



Eksempel på LAR-løsning, hvor overfladevand fra parkeringsareal ledes til et grønt areal og skaber vandløb

Flere boliger i bymidten, flere servicefunktioner, åbne facader, skaber bedre integration mellem den åbne stationsforplads og de lukkede butikker. Åbenhed og færdsel betyder øjne i byrummet, som er den vigtigste ingrediens til at skabe en tryk by. Ved at tilpasse bystrukturen, så Banegårdspladsen og Ballerup Bymidte bliver et sted, som indeholder alle de daglige funktioner, kan behovet, for at bevæge sig andre steder hen, reduceres. Dermed skabes der grobund for mere byliv i nærområdet.

Sikring mod skybrud er den vigtigste indsats i Ballerup Kommunes klimatilpasningsplan. Banegårdspladsen ligger i fælleskloakeret område. Siden 2012 har Ballerup Kommune og Forsyning Ballerup samarbejdet om analyse og strategi for klimatilpasning i bymidten. Den fremtidige håndtering af regnvand forventes at bestå af fælleskloak suppleret med både rørsystemer og LAR-løsninger. Der er et potentiale på Banegårdspladsen både på plads og terminal, som vil indgå i løsningen f.eks. i form af forsinkelse af regnvand.



Eksempel på Lar-løsninger, hvor der er lavet forsinkelsesbassin

06

Projektets kickstartseffekt

KAPITEL 6

KICKSTARTEFFEKT

Forundersøgelsesprojektet giver et forslag til en omdannelse af Banegårdspladsen. Den eksisterende busterminal reduceres til en ny forbedret busterminal, der bliver plads til en byplads og fortætningsbyggerier. Spørgsmålet er, om projektet har en kickstartseffekt?

Kickstartsprojektet på Banegårdspladsen i Ballerup har synliggjort en række af de udfordringer, som forstæderne står over for. Forstadens idealer om den lette tilgængelighed med adskillelse af funktioner og favorisering af de hårde trafikanter gør, at vi i dag står med visse problemstillinger, når vi gerne vil udvikle byen med fokus på forskønnelse af byrummene og fremme af byliv.

Forstadens dimensioner er for store til at indkapsle den menneskelige dimension i byrummene, hvilket gør, at byen syner tom og uden liv. Den høje parkeringsnorm, som forstaden har, gør det svært at fortætte byen og samtidig skabe nye attraktive byrum, som ikke bare er parkeringspladser. Vi vil gerne være en attraktiv forstad, hvor de centrale pladser i byen summer af liv, og det kræver, at de ovenstående problemstillinger adresseres.

I analysedelen i kapitel 8 kommer en del anbefalinger til, hvad der skal til for at ændre de stationsnære arealer i Ballerup til en levende og attraktiv by. Disse anbefalinger er lagt til grund for et forslag til en omdannelsesproces, som beskrevet i kapitel 4.

Med en omdannelse af Banegårdspladsen, som skitseret har vi mulighed for at fokusere på det, som er Ballerups identitet. Pladsen skal være identitetsskabende og klar i udtrykket. Banegårdspladsen er det første, man ser, når man kommer til byen med offentlig transport, og dermed det første indtryk man får af byen. Dette understreger vigtigheden af byrummets udformning og identitet, som generator for udviklingen af resten af bymidten. Kommunens motto "Vi

satser på mennesker" er et godt udgangspunkt for en identitetsskabende omdannelse af Banegårdspladsen og resten af Bymidten.

Omdannelsen skal skabe sammenhæng i bymidten og ske i øjenhøjde med afsæt i de menneskelige sanser. Dermed bliver rummene lette at læse og behagelige at opholde sig i. Dette kan skabe grobund for nogle bevægelsesmønstre, som har potentiale til at skabe liv i hele bymidten.

Omdannelsesprojektets etape 1. der er omdannelse af den eksisterende busterminal, til en reduceret busterminal og et nyt attraktivt byrum. Byrummet etableres med aktiviteter, der er afstemt efter det som brugerne ønsker. Der skal ske en aktiv indsats for at invitere byens borgere og brugere med i udformning og anvendelse af pladsen, og de skal være med til at drive pladsen fremadrettet. Biblioteket, der får facade direkte ud på pladsen, får en vigtig rolle i, at være med til at understøtte aktiviteterne på pladsen, og de kan få gavn, af de mange nye brugere.

Med ca. 20.000 pendlere på stationen og byens borgere i øvrigt er der basis for, at det nye byrum hurtigt vil blive attraktivt. Der er grobund for, at pendlere og besøgende får lyst til at gå videre ud i byen.



Visualisering af det nye byrum set fra stationen mod Centrumgaden

I etape 2, som bør opføres samtidig med etape 1, opføres en bygning på pladsen mod nord, hvorefter pladsen er omkranset af bygninger til tre sider, hvor der kan ske aktiviteter i alle stueetager. Herved får det nye byrum optimale læforhold. Den nye bygning danner også kant mod vejen, hvorved der opstartes et gadeforløb/rum mod eksisterende parkeringsarealer.

Med omdannelsen til ny busterminal og et attraktivt byrum bliver der sat en udvikling i gang, der kan kickstarte en byomdannelse til en by med mere bymæssig karakter. Der mangler en fortætning omkring stationspladsen, for at give oplevelsen af egentlig by.

Bygningen i etape 2 anses for at være interessant for investorer på grund af den stationsnære placering på kanten af det nye byrum.

Ved at have placeret bygningen i etape 2 er der grundlag for at lave en byfortætning. Der foreslås derfor en tredje etape, hvor der opføres byggerier nord for busterminalen langs Banegårdspladsen og mod Linde Allé, som danner en karré med den eksisterende bygning langs Centrumgaden. Herved skabes der klare gade og rumforløb, der skabes bykarréer.



Visualisering af nyt gadeforløb. Ny bygning i etape 2 ses til højre og bebyggelser i etape 3 til venstre

Der er foreslået en fjerde etape på posthusgrunden, hvor posthuset rives ned og der opføres ny bebyggelse op mod Bydammen og mod boligkarréerne mod nordvest. Dette betyder, at Banegårdspladsen får en afsluttet facade, og bebyggelserne bliver koblet sammen med eksisterende boligkarréer.

Med byfortætningen vil der blive skabt nogle klare og veldefinerede bygader og byrum i en størrelse, som passer til Ballerup. Dermed gøres det lettere at forstå byens struktur og identitet, og det styrker oplevelsen af byen, som et mere urbant centrum.

Et af problemerne i Bymidten i dag er, at de forskellige områder indeholder konkurrerende funktioner, og dermed kæmper om de samme mennesker og om det samme byliv. En løsning på dette er, at skabe klare sammenhænge i byen, hvor de forskellige funktioner taler sammen. Det skal være tydeligt, hvor man kan handle, hvor man kan lege og hvor man kan nyde solen - alt sammen samlet indenfor en overskuelig radius.

Vi tror på, at en omdannelse af Banegårdspladsen har en kickstartseffekt. Ved at gøre de stationsnære arealer mere attraktivt og kunne udnytte det potentiale af mennesker, der allerede er i byen, er der grobund for at tiltrække flere mennesker. Det vil være attraktivt at bo helt centralt i Ballerup, med kort afstand til stationen og til de mange kultur og uddannelsesinstitutioner samt til de mange erhvervsvirksomheder i kommunen.

Der er grundlag for, at en omdannelse af Banegårdspladsen kan være med til at tiltrække investorer, der har lyst til at investere i de kvaliteter, som Ballerup Bymidte i fremtiden vil kunne tilbyde, og hermed skabe den byfortætning der skaber en attraktiv boligby.

07

Realisering

KAPITEL 7

REALISERING AF OMDANNELSE AF BANEGÅRDSPLADSEN

Forundersøgelsen viser, at der kan ske en omdannelse af Banegårdspladsen til en attraktiv by med byrum og bymæssig bebyggelse. Den har imidlertid også vist, at der er en lang række udfordringer i projektet. Spørgsmålet er nu, hvad skal der til for, at omdannelse af Banegårdspladsen kan realiseres?

En omdannelse af de stationsnære arealer i Ballerup vil ændre byens karakterer. En fortætning, som foreslået, vil gøre bymidten til en boligby, en by hvor folk bor helt tæt på servicefaciliteterne og den kollektive trafik. En omdannelse, som kan give byen en tæthed og en bymæssighed, hvor der i kraft heraf skabes potentiale for liv både i og udenfor butikker-nes åbningstider. Et liv, der er til gavn for hele byen.

En byomdannelse, som rapporten viser, kan være med til at give byen det tiltrængte løft. En omdannelse, som er nødvendig, hvis vi i fremtiden ønsker at deltage i konkurrencen med omegnskommunerne om at tiltrække og fasthold borgerne og de besøgende. En omdannelse, der kræver en kickstart, en saltvandsindsprøjtning, for at der sættes ind på et tidspunkt, hvor en byomdannelse er tiltrængt.

Busterminalen har i flere år trængt til at blive renoveret. En renovering, som vi har sat i bero, da vi igennem en årrække har ønsket, at der skulle ske en omdannelse af Banegårdspladsen. Denne renovering kan vi ikke blive ved med at udskyde.

Rapporten viser imidlertid, at der en række udfordringer og beslutninger, der skal tages af Kommunalbestyrelsen, før en realisering af omdannelsen af Banegårdspladsen kan ske.

Parkering

En af de største udfordringer for byomdannelsen er parkering. Vi ønsker at omdanne områder, der i

dag er parkeringspladser og øvrige vejareal. Vi ønsker at fastholde antallet af eksisterende p-pladser samtidig med, at der skal etableres p-pladser til nye bygninger. Det vil ikke kunne lade sig gøre, hvis alle parkeringspladser fortsat skal ligge helt centralt.

Derfor indebærer forslaget, at der etableres p-pladser uden for det stationsnære område. De centrale p-pladser, der bliver tilbage i området skal primært anvendes af beboerne i aften og nattetimerne, og af byens kunder i dagtimerne. Pendlerne, og dem, der arbejder i byen skal parkere lidt længere væk. Her kan være tale om gåture på 5-10 minutter.

En forudsætning for omdannelsen af Ballerup Bymidte har været, at vi ikke længere ville have p-pladser på terræn. Men hvis det ikke skal være på terræn, så skal det være i konstruktion – p-kældre eller p-huse. Markedsvurderingsanalysen viser, at der ikke er økonomi i p-huse, hvis investorer skal betale for disse. En løsning med p-huse vil derfor enten være en ren kommunal udgift, eller der vil blive behov for parkeringsafgifter. Som situationen er i dag og de nærmeste år frem, tror vi ikke på, at det vil være realistisk med at opføre et parkeringshus i Ballerup.

Derfor forudsættes det i projektforslaget, at der kan anlægges nye parkeringspladser på terræn uden for projektområdet. Disse pladser kan anvises på kommunale arealer, og på DSB og Banedanmarks arealer, hvor der i forvejen er parkeringsmuligheder, som kan optimeres. Det kræver naturligvis en aftale med disse parter. Det betyder, at parkeringer kan løses til og med etape 3 uden de store økonomiske omkostninger. For at kunne gennemføre etape 4, sidste etape, dér hvor byen får en helt bymæssig karakter og karakter af en boligby, er det nødvendigt, at der etableres et parkeringshus. Denne etape ligger først langt ude i fremtiden, hvor der kan være sket rigtig

meget i forhold til dagens situation, og dermed forudsætningerne for betaling af p-huset. Alternativet til et parkeringshus er ikke at opføre den fulde bebyggelse som vist, men ved en udbygning på 2.000 m2 mindre end de foreslåede 9.500 m2 i etape 4, vil parkering kunne håndteres ved etablering af 60 p-pladser uden for området.

Andre muligheder for at regulere parkeringen i byen kan være at håndhæve parkeringsrestriktioner i bymidten ved at etablere en kommunal parkeringsvagt, eller at etablering af et parkeringssøgesystem, som kan reducere omfanget af unødvendig parkeringssøgende trafik. Så er der også muligheden for at genoverveje parkeringsnormen/antallet af eksisterende parkeringspladser. Her skal den centrale placering til den kollektive trafik pointeres ligesom nem adgang til cykelstinet. Det vil netop være i tråd med kommunens bæredygtighedsstrategi. Ballerup Kommune er indstillede. Der er nu politisk opbakning til at revurdere parkeringsparametrene.

Finansiering

Et andet springende punkt i en omdannelse af Banegårdspladsen, er kapital. Hvem skal betale hvad?

Realdania har sat Kickstartsprojekter i gang - for at undersøge mulighederne for at sætte en udvikling i gang i forstæderne. I første omgang har de medfinansieret forundersøgelsesrapporterne i 7 kommuner.

Hvis Realdania finder at forundersøgelsen for ”Ballerup Trafikknudepunkt”, har en attraktiv kickstartsværdi, i sammenligning med de øvrige 6 kommuner, er der en mulighed for at Realdania vil medfinansiere en realisering af første del af projektet.

Det er etape 1, der er projektets kickstartsfase. Etappen, hvor der er fokus på at skabe attraktive byrum og forbindelser. I følge beregninger af projektøkonomien vil en ombygning af busterminalen til en ny mindre busterminal og en attraktiv plads koste i omegnen af 50 mio kr. Der er ikke private grundejere i området, og det er Ballerup Kommune, der skal betale for en realisering. For at få råderet over størstedelen af de stationsnære arealer er kommunen interesseret i at erhverve posthusgrunden. Hermed kan parkeringspladser på grunden optimeres og medgå som offentlige p-pladser og kommunen vil kunne leje huset ud, indtil der i etape 4 kan bygges her, og vil dermed kunne få en lejeindtægt. For at kunne realisere etape 1 vil projektet derfor koste i størrelsesordenen 63 mio. kr.

Dette er i overkanten af, hvad den kommunale økonomi har til rådighed, og udviklingen vil være afhængig af ekstern fondsstøtte.

Kommunalbestyrelsen har tidligere besluttet, at al fortjeneste ved grundsalg i Ballerup Bymidte, kan anvendes til omdannelser i bymidten. Som markedet er i disse år, og som markedsschecket i denne rapport viser, er der ikke mange penge bundet i grundsalg. Hvis vi vil en forskønnelse og omdannelse af bymidten skal Ballerup Kommune derfor afsætte penge på budgettet til projektet. Der er ved at være politisk opbakning til, at der skal investeres i byomdannelsen.

Det er en forventning, at en realisering af etape 1, vil være med til at igangsætte en fortætning i de stationsnære områder. Ved at få et attraktivt byrum bygget sammen med pladsen, som skaber sammenhæng med Ballerup Centret, stationen, Centrumgården og biblioteket bliver området aktiveret på en måde, som det ikke er i dag, og der bliver skabt rum for liv.

Men for at give pladsen rum og kanter skal der ske en byfortætning. En byfortætning som bliver en naturlig forlængelse af omdannelsen af pladsen. Projektet er opdelt i etaper, som vi finder er realistiske at opføre. I de næste etaper vil der være indtægter ved grundsalg, og der vil være udgifter til infrastrukturprojekter. Indtægterne ved grundsalg er estimeret ud fra markedschekket i rapporten. Der er naturligvis et håb om at der i takt med byomdannelsen vil blive skabt mere interesse for at investere i Ballerup, og dermed højere salgsindtægter. Dette vil formentlig også påvirke de øvrige områder i bymidten.

Det betyder, at der skal tages beslutning om, at hvis der skal ske en omdannelse af Ballerup Bymidte, så skal der afsættes penge på budgettet.

Investorer

Et forhold der er afgørende for, om der kan ske den byfortætning, som vi ønsker, er, at vi kan tiltrække investorer til projektet. Vi har endnu ikke gjort noget aktivt i forhold hertil, men det vil blive gjort i næste fase. Her er det afgørende at investorerne finder arealerne interessante, og at de finder at det er rentabelt at investere i Ballerup.

Som markedschekket i rapporten viser, er det p.t. dagligvarebutikker, der er interessante for investorerne at opføre. Rapporten viser samtidig, at det er vigtigt at skabe attraktive stueetager, hvor der sker noget aktivt, så der opstår kantzoner, der kan give liv. En udvikling på Banegårdspladsen skal også ses i en sammenhæng med de eksisterende detailhandelsenheder i byen, Centrumgaden og Ballerup Centret. Det er vigtigt, at de enkelte detailhandelsenheder understøtter hinanden.

Markedschekket i rapporten nævner at en mulighed for at få gjort investorerne interesserede i Ballerup kunne være, at Ballerup Kommune er villige til at leje sig ind i stueetagerne. Dette er ikke en model, som Ballerup Kommune ser som en mulighed. Ballerup Kommune ønsker at investere penge i omdannelsen, men selve det at få udlejet bebyggelser må være investorenes opgave. Efter markedschekket kan det derfor være svært, at tiltrække investorer. Markedschekket i rapporten er på baggrund af én ejendomsmægler med udgangspunkt i markedet i dag. Vi tror på, at dette kan ændre sig ved at gøre de stationsnære arealer attraktive og levende og gøre investorerne interesserede.

Realisering

At gennemføre en realisering af projektet, som beskrevet i denne rapport, vil være en unik mulighed for at komme i gang med omdannelsen af Ballerup Bymidte. Hvis vi ikke sætter gang i byudviklingen nu, hvor vi måske har en medfinansiering, ved vi ikke hvornår, der reelt kommer gang i udviklingen. Hvis den overhovedet sættes igang.

Projektet kan være med til at gøre Ballerup mere attraktiv, og fastholde og tiltrække flere borgere og besøgende.

Hvis vi ikke får i gangsat den ønskede byomdannelse, er vi bange for at vi mister konkurrencen til omegnskommunerne. Hvordan ser Ballerup Bymidte, så ud i 2025?

PROCES FOR REALISERING AF KICKSTARTSPROJEKTET

I tilfælde af at Ballerup Kommune opnår medfinansiering fra Realdania, kan den videre proces se således ud:

- Politisk behandling i Juni 2014, om der på budget 2015 afsættes penge til omdannelse af Banegårdspladsen og til køb af Posthusgrunden
- Sommer/efterår 2014 - Aftale med Realdania om igangsætning af omdannelsen af Banegårdspladsen
- Ballerup Kommune igangsætter en proces for aktivt at tiltrække investorer til projektet
- Ballerup Kommune optager forhandlinger med Postdanmark om erhvervelse af posthuset
- Ballerup Kommune igangsætter en interessentinddragelsesproces med fokus på at skabe et attraktivt levende byrum. Herunder overvejelser om organisation/bylivs koordinatorstilling
- Ballerup Kommune arbejder med øvrige problematikker som parkering, trafikstøj til boliger m.v. der i øvrigt viser sig i projektet
- Vinter 2014/forår 2015 - Konkurrence om omdannelsesprojektet
- Forår/sommer 2015 - Forberedelse af realiseringsprojektet for omdannelsen af etape 1, herunder udbudsmateriale til skitse- og anlægsprojekt. Herunder drøftelser med Movia, DSB, interessenter, investorer om projektets gennemførelse
- Sommer/efterår 2015 - Skitse/anlægsprojekt
- Vinter 2015/forår 2016 - realisering
- Sommer 2016 indvielse af nyt byrum og renoveret busterminal

08

Analysen & studien

KAPITEL 8

KONTEKST

Ballerup i en regional kontekst

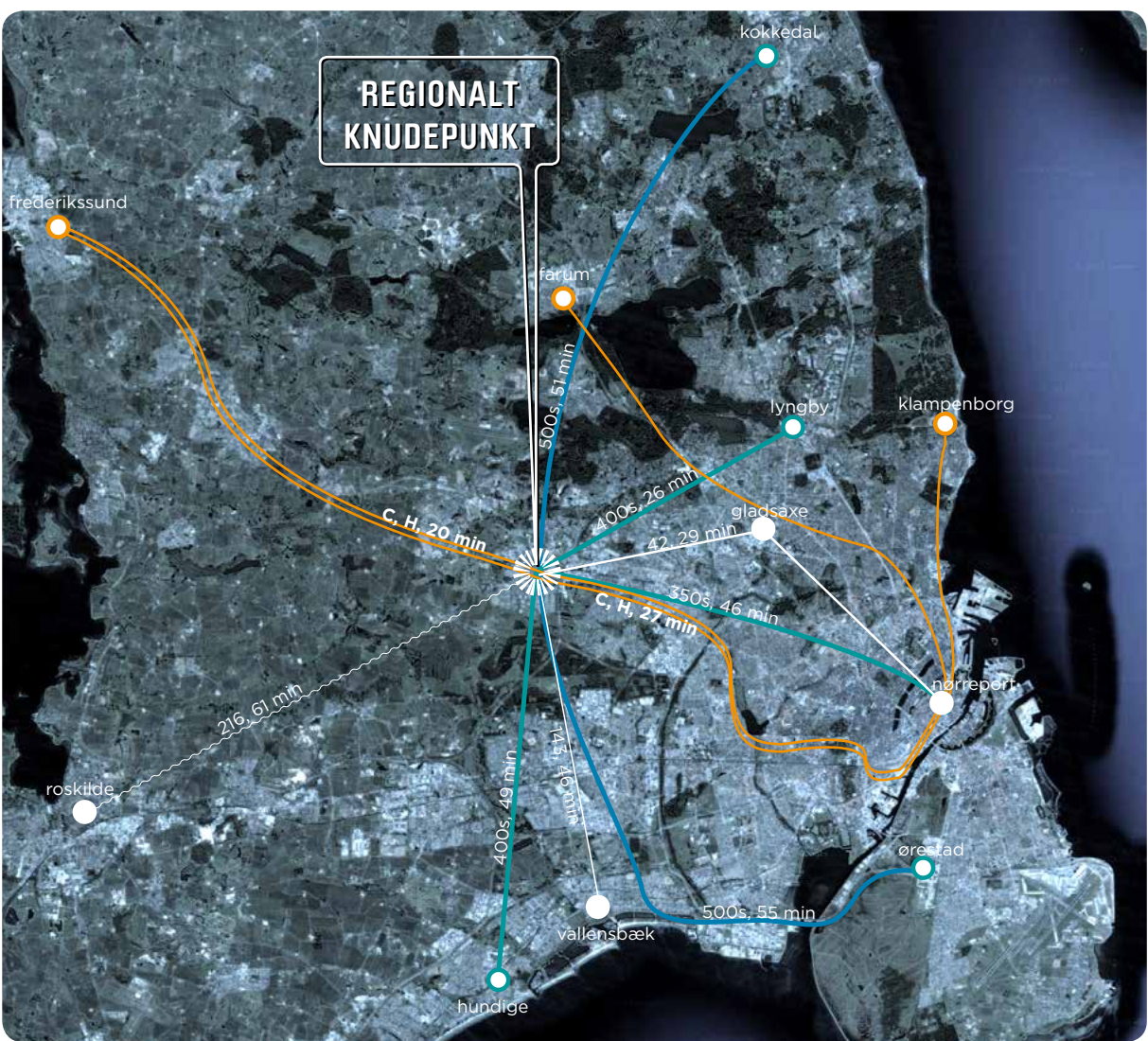
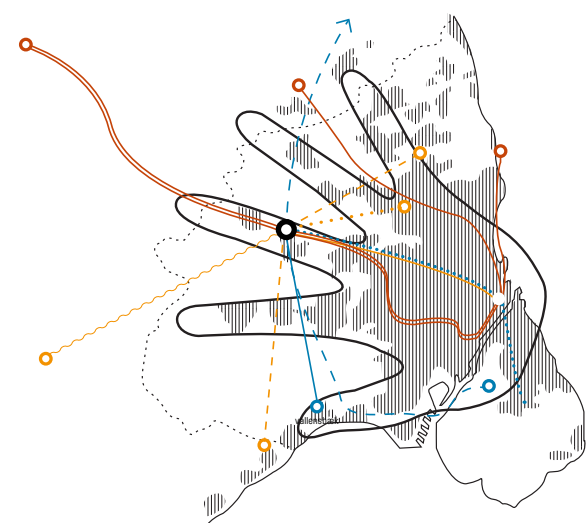
Ballerup Kommune er en integreret del af hovedstadsregion. Siden midten af forrige århundrede har kommunens planlægning og byudvikling været påvirket af nærheden til København og har været en del af forstadsudbygningen omkring storbyen.

I overensstemmelse med den oprindelige Fingerplan har Kommunen tilstræbt en fornuftig balance mellem by og land, som sikrer rekreative muligheder for storbybefolkningen. For ikke at ende som en ensidig boligkommune er der gennem årene arbejdet for at skabe en vis balance mellem bosætning og erhverv, for også at sikre en hensigtsmæssig geografisk fordeling af regionens arbejdspladser. Samtidig har mange institutioner af regional betydning, især inden for uddannelsesområdet, slået sig ned her.

Ballerups udvikling

Ballerup Kommune har næst efter København den største koncentration af erhverv i hovedstadsregionen. Erhvervslivet er her karakteriseret ved relativt store vidensbaserede og internationale virksomheder. Placeringen af disse erhvervsvirksomheder hænger i høj grad sammen med tilgængeligheden og placeringen ved det overordnede vejnet. Der kommer ca. 34.000 pendlere dagligt til Ballerup for at arbejde.

Udviklingen af Ballerup Kommune tog for alvor fart i 1960'erne, hvor der blev bygget omkring 2.000 boliger om året, og befolkningstallet steg. Samtidig voksede Ballerup Bymidte og detailhandlen. Bymidten blev udviklet omkring handelsgaden og den gamle station.



Området, som Ballerup kan nåes indenfor ca 1 time

Ballerup Kommune er en grøn kommune, hvor ca. 40 % af det samlede areal er åbent land. Det åbne land anvendes i stigende grad rekreativt, og hovedparten er udpeget som regionalt friluftsområde.

Der er oaser med næsten uberørt natur, men hovedparten bærer præg af den nære forbindelse til de tilstødende by- og boligområder. Den nære adgang fra byområderne til de rekreative områder er et stort aktiv for kommunen og borgernes fritidsliv.

I årtier har kommunens boligudbygning været domineret af en række større bykvarter-projekter og på erhvervssiden er der ibrugtaget nye erhvervsområder. Udbygningsmulighederne på bar mark er tæt ved at være opbrugt, og fokus er skiftet fra by-tilvækst på åbne arealer til byomdannelse. Derfor ønsker vi at prioritere boligudbygning i de centrale byområder med henblik på at stimulere større aktivitet og mere liv i bymidterne.



Ballerup har udover Lautrupparken en del attraktive programmer og funktioner, som ses på det overordnede kort over kommunen. Der er flere erhvervsområder fordelt i kommunen, og det betyder, at Ballerups ressourcer i dag er spredt ud i hele kommunen, og at infrastrukturen er præget af bilbaseret pendling. Vejenes størrelser og kapaciteten udgør i dag Ballerups barrierer - specielt hvis man som fodgænger besøger kommunen.

Tendenser
Hvis man laver brede vej, får man flere biler. Hvis man skaber pladser og opholdsmuligheder i byen, får man mere byliv og flere fælles oplevelser.

Problemer i dag
Ballerup er bygget op af infrastruktur, som handler om at separere fodgængere, cyklister og biltrafikken.

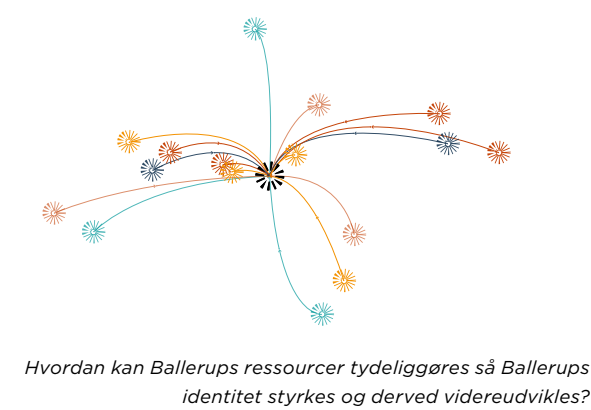
Potentialer
Der er i Ballerup mange virksomheder og kulturinstitutioner, der fysisk ikke kan forbinde kommunen, men som i højere grad kan interagere på tværs af de infrastrukturelle barrierer.

Vi ønsker med dette projekt at åbne op for Ballerups potentialer, og det er ønsket, at projektet skal styrke, synliggøre og interagere med byens ressourcer. På den måde vil Ballerups identitet blive synliggjort på Banegårdspladsen.

DECENTRALISEREDE RESSOURCER (IDAG)



HVORDAN BLIVER RESSOURCERNE IDENTITETSSKABENDE OG SYNLIGE I BALLERUP BY ?



Skab netværk - relationer på tværs i kommunen. Inviter ressourcerne til at interagere på tværs i kommunen. Synliggør kommunens ressourcer internt ved inddragelses- og udviklingsdialoger og rekreative events.

DEN GODE BY

Vi ønsker med dette projekt, at gøre Ballerup til et endnu bedre sted at være, at bo og holde til. Vi håber, at projektet vil være med til, at skabe nye rum til mere byliv og aktivitet for byen og dens borgere. Vi ønsker ikke kun at skabe en ny god plads eller bare et nyt udviklingsområde. Vi ønsker at styrke Ballerup Bymidte som by, identitet og som attraktiv kommune. Med omlægning af trafikknudepunktet byder man velkommen til nye boliger og erhverv, såvel som til de besøgende, der ankommer til Banegårdspladsen i Ballerup.

Hvad skal byen kunne?

Hvad betyder det at lave en god by?

En god by er en inviterende by - en by hvor man mødes, et sted hvor vi kan handle, et sted hvor vi kan arbejde, bo og rekreere. Et sted hvor vi kan være aktive, hvor vi kan lære af hinanden og informere hinanden. Byen skal være en 'driver', der i sin åbenhed, dynamik og uforudsigelighed skaber vækst og synergi. Vi tiltrækkes af byen, fordi vi som sociale mennesker gerne vil mødes og indgå i større og varierede sammenhænge. Vi har som mennesker netværk og relationer, der skifter og ændres igennem tid - i kraft af vores familie, vores arbejdsplads og vores interesser. At bo i en by styrker relationerne og er en forudsætning for at dyrke relationerne.

Ballerup er historisk set en landsby med en station, gågade og torvepladser. Men 60'ernes og 70'ernes tendens om 'eget hus på egen grund', samt bilens muligheder førte til, at forstadslivet i storbyens periferi blev attraktivt for familien Danmark.

Ballerup er nu en modernistisk forstadsby - tænkt og bygget på gode ideer om fremkommelighed og mobilitet. Når vi analyserer Ballerup i dag, så er det de modernistiske træk, der præger byens udtryk og struktur, hvilket samtidig er byens nuværende problemer. Selvom Ballerup har en bygade (Cen-

trumgaden) i en menneskelig skala, så er Ballerup Bymidte hovedsagligt defineret af store parkeringsarealer, brede veje, spredte funktioner og selvstændige bygninger på store områder med lav tæthed.

Ved første øjekast har Ballerup Bymidte en klassisk bykerne-stuktur med fordelingsveje og en ring til at lede trafikken omkring et center. Ved nærmere kig opløses vej -og gade hierarkiet, så forståelsen af byens layout forsvinder. Vi ser bystrukturen som den fragmenterede og spredte forstad, som også kendetegner mange andre forstæder:

- Brede veje
- Grøn fortætning
- Bygninger og programmer, der er isoleret og svære at genkende og relatere til
- Mangel på menneskelig skala
- En by hvor bilen er et must, og hvor parkering dominerer oplevelsen af byen som sted.

Vi ønsker med denne opgave, at styrke byens identitet såvel som funktionalitet. Vi ønsker at skabe en by i den menneskelige skala, der er urban, tæt, dynamisk og robust for at styrke Ballerup Bymidte som kerne i en fragmenteret by-kommune.

En omdannelse af Banegårdspladsen skal være med til at styrke byens struktur, såvel som at skabe et byrum og udviklingsprojekt for byens borgere, ressourcer og netværk. Med projektet ønsker vi at sætte fokus på de fysiske muligheder, såvel som et socialt fokus, hvor netværk og lokale kræfter får mulighed for at være med til at aktivere byen, dets rum og dets borgere.



I en god by er der pladser, hvor man kan mødes



Steder hvor man kan hvile benene og nyde vejret



En god by kan være aktiv både om dagen og om aftenen



En sund by er en by for alle



I den gode by prioriteres byens liv højere end parkering.



Man inviteres til at opholde sig og til at tage del i byens liv

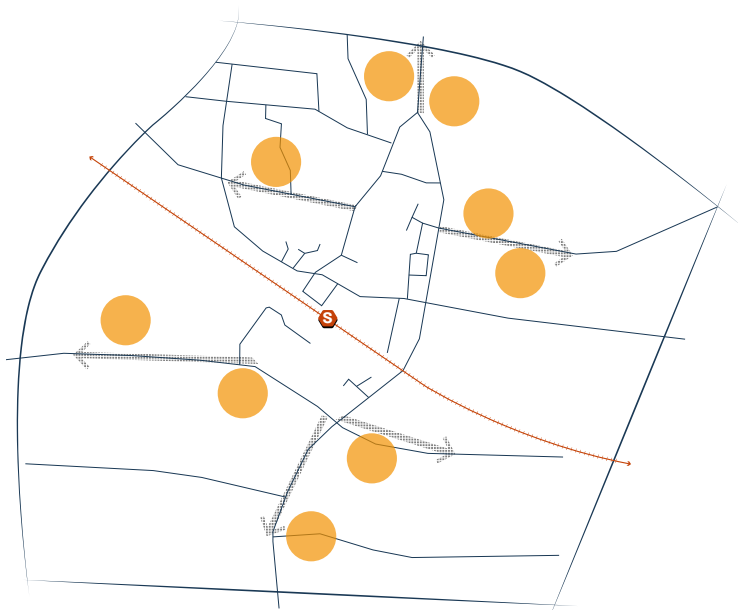


I en sund by kan man bo, arbejde og holde fri

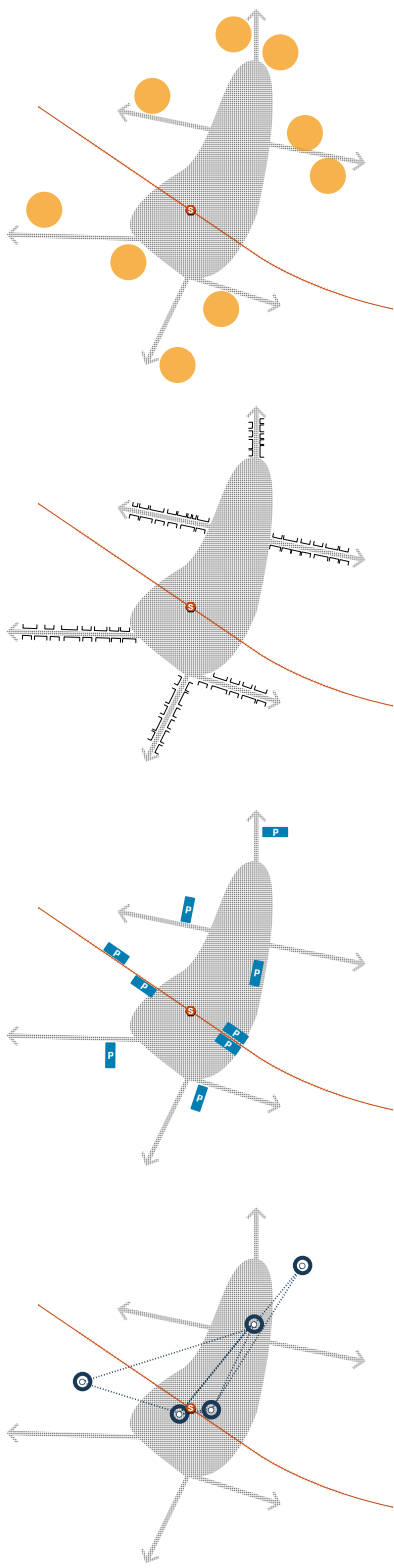
ET SLAG FOR BALLERUP BYMIDTE

I forbindelse med arbejdet omkring Banegårdspladsen i Ballerup, er den større kontekst ligeledes blevet analyseret. Derved forstås stedet, byens rytmer og bevægelsesmønstre i området. Selvom opgaven handler om Banegårdspladsen, ønsker vi med dette opslag at anbefale tiltag til byen i en større skala. Derved får vores principper for stationspladsen endnu større relevans i forhold til hele Ballerup Bymidte.

En by er dynamisk og transformere sig hele tiden. Funktioner flytter, ændrer karakter og bygninger skifter ejere - hvilket hele tiden ændrer billedet af, hvad byen og programmerne er og kan. For at imødekomme disse dynamikker og maksimere potentialet af sådanne skift og ændringer, så skal byen være dynamisk, fleksibel og robust i sin struktur og i måden at udvikle sig på. Diagrammerne på næste side er anbefalinger til, hvordan byen kan styrke sin struktur, så den i langt højere grad bliver et dynamisk sted i et robust gadehierarki, med et fleksibelt indhold.



Skab et robust gadehierarki, der er fleksibelt i forhold til indhold.



Styrke forbindelserne i og på tværs af Ballerup Bymidte

Udviklingen af bymidten og reguleringen af trafikken har skabt et centrum, der er svært fremkommeligt. Byens struktur bør på et overordnet niveau genovervejes. Der skal arbejdes med, hvordan der sikres god fremkommelighed, og hvordan man integrerer alle mobilitetsformer i et robust gadehierarki.

Fortæt i centrum, men fortæt også langs fordelingsvejene

Ved at udvikle et mere robust gadehierarki er det oplagt at understøtte fordelingsvejene ved at skabe guidelines for, hvordan disse ligeledes kan styrkes igennem programmering og fortætning.

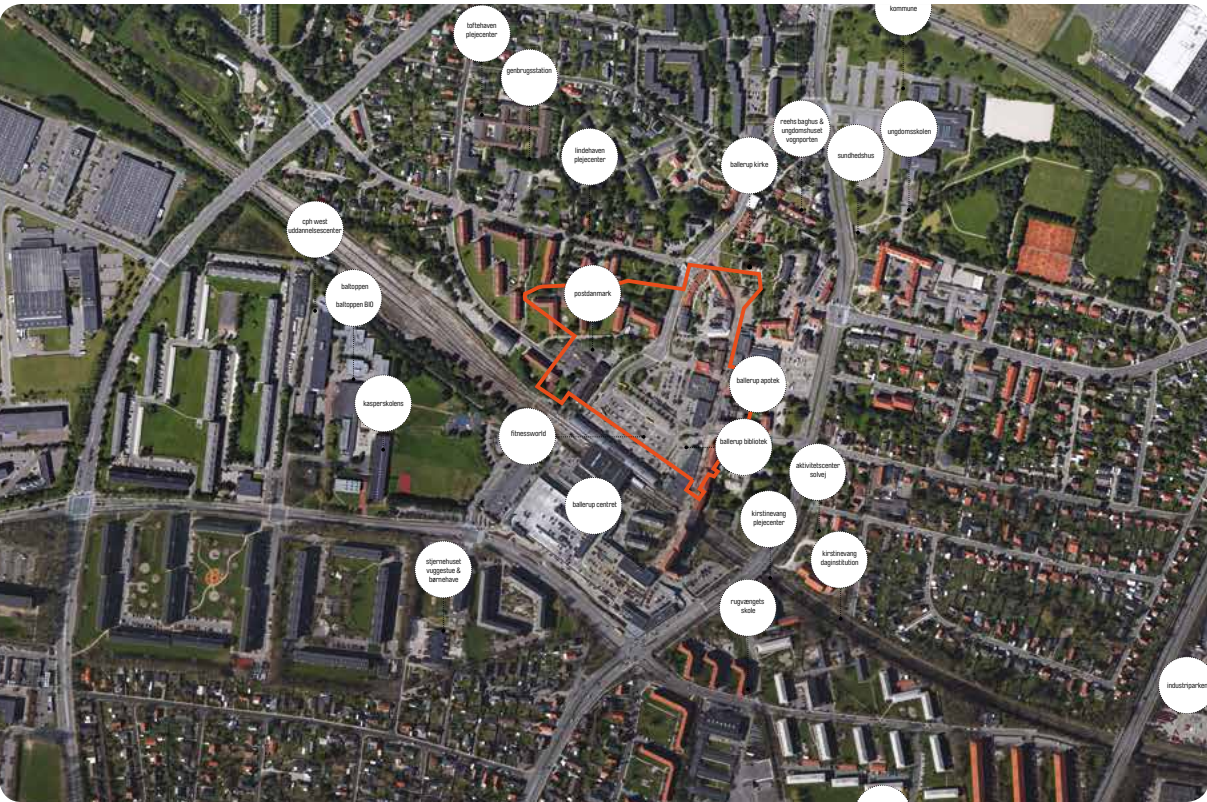
Brug oplagte arealer til parkering

Arealer omkring banen og langs fordelingsveje er oplagte arealer til parkering. Arealerne er i gåafstand fra bymidten. Parkeringsarealer, der kan nås inden for 5 minutters gåafstand er relevante og kan i fremtiden være med til at styrke balancen i gadehierarkiet.

Ankerbygninger og vigtige programmer skal styrke byens fysiske netværk.

Bevægelserne i byen og på tværs af byen kan styrkes ved at hele byen programmeres og sammensættes. På den måde skabes der grunde til at gå på opdagelse og til at besøge byens særlige steder. Ved at skabe et robust netværk med relevante programmer og stærke forbindelser, kan der inviteres til bevægelse, som skaber sammenhæng og identitet.

VISION FOR BALLERUP TRAFIKKNUDEPUNKT



Visionen for Banegårdspladsen i Ballerup er her defineret i 6 principper, der skal sikre, at projektet skaber bykvaliteter. Principperne kan i den videre proces, guide processen og de kan ligeledes videreudvikles, så de bliver relevante for den kommende arkitektur og landskabsbearbejdning.

Principperne for Banegårdspladsen skal sikre at stedet udvikles, så byen skaber de bedste forudsætninger for oplevelsen i øjenhøjde og for den urbane oplevelse af byens hjerte.

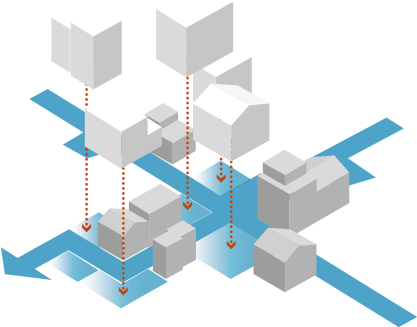
Vi skal sikre, at byen fungerer dér, hvor menneskene er, at oplevelserne er klare, entydige og letforståelige, når vi bevæger os som fodgængere i et bylandskab.

Vi skal sikre, at vi oplever byens dynamik, bylivet og at vi inviteres til at deltage og interagere. Vi skal sikre, at byen ikke er monofunktionel og ensformig, hvor funktioner, programmer og rumligheder er med til at skabe en bymidte, hvor mulighederne er mange og diversiteten stor.

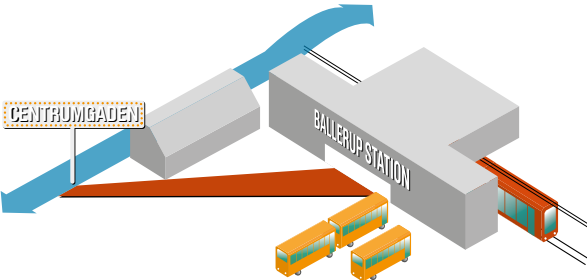
Byen skal være et oplevelsesrigt sted for alle. Et sted hvor skiftende aktiviteter og et rigt hverdagsliv mødes og sammen skaber en robust kerne, der er vedkommende for borgerne.

URBANE PRINCIPPER

Minimere busterminalen for at skabe rum til byliv og mulighed for at udvikle bykvaliteter



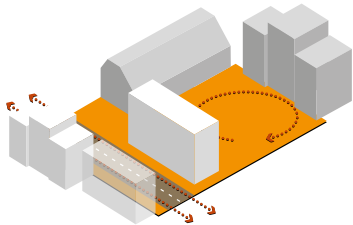
Fortæt for at skabe et urbant centrum, med byaktiviteter, byfunktioner og byliv



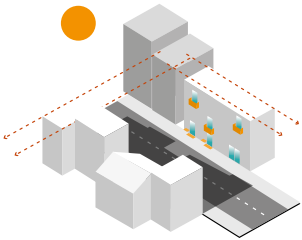
Skab en direkte fodgænger forbindelse mellem Ballerup Station og Centrumgaden



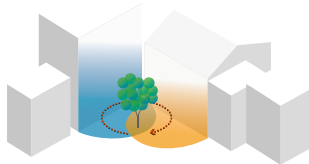
Skab en ny byplads, et nyt mødested for Ballerups borgere og besøgende - Skab en god velkomst til Ballerup



Skab en tydelig forskel på gaderum og pladsrum/gårdrum. Skab en klarhed i bevægelsesmønstre.

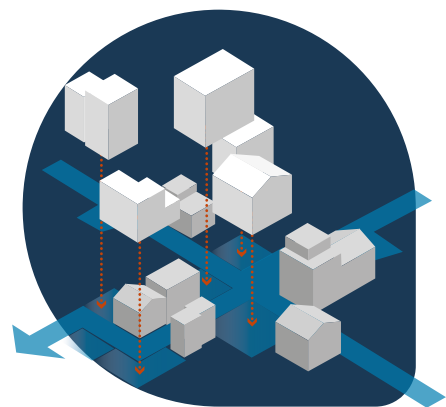


Skab bygningsvolumener i relevant skala - stationsområdet skal udvikles, så det understøtter den eksisterende byskala

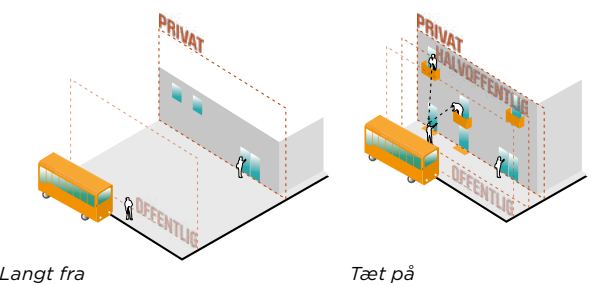


Skab mulighed for synergi mellem funktioner ved at samle programmer

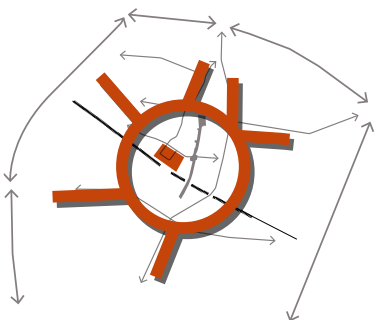
Fortæt for at skabe et urbant centrum, med byaktiviteter, byfunktioner og byliv



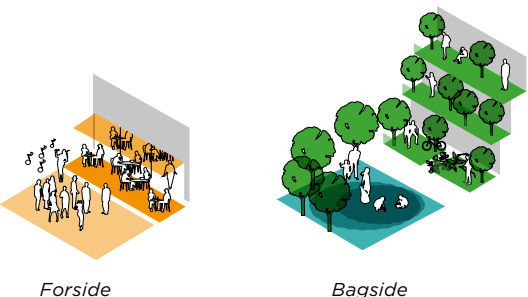
Fortætning i stationsområdet er oplagt, da det er muligt at minimere terminalen, hvilket også give en mere bæredygtig by, på grund af afstanden til s-tog og busterminal, og dermed mindre bilkørsel. Fortætningen skal skabe udviklingspotentiale. Dette projekt skal udløse et kickstart på en større udvikling i og omkring området. I kraft af denne fortætning vil en tilførsel af programmer og funktioner til stedet bibringe flere mennesker, flere destinationer og dermed et større potentiale for et varieret og dynamisk byliv.



I Ballerup er mange bygninger i dag trukket væk fra vejen og arealerne foran bygningerne er brugt til parkering. Dette ses ofte brugt mange steder i forstaden, uafhængig af konteksten, hvilket skaber store og usammenhængende udearealer.

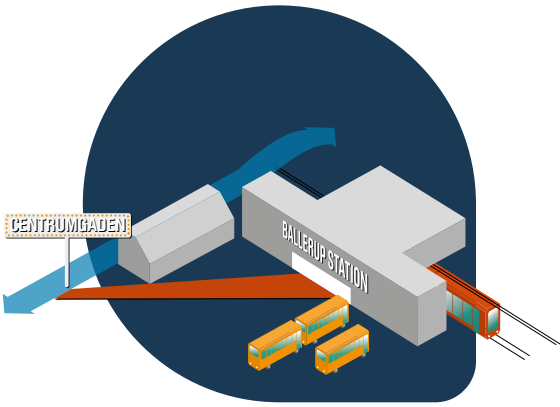


En fortætning skal være med til at skabe et stærkere og mere robust centrum i Ballerup.



Fortætningen betyder, at bygningerne vil ligge skulder ved skulder, og at der skabes bygninger, hvor forside, indgange og kommunikerende funktioner placeres mod gaden og forholder sig mere privat mod bykarreens semioffentlige gårdrum.

Skab en direkte fodgængerforbindelse mellem Ballerup station og Centrumgaden



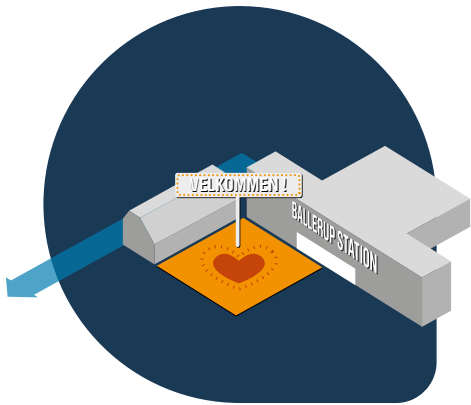
Den direkte forbindelse mellem stationen og Centrumgaden skal både fungere som en visuel invitation, og som et sted hvor byen leder fodgængerne videre. Stationen er en destination, hvor der konstant er mennesker, der enten ankommer eller skal videre, og derfor er der allerede et eksisterende liv, som kan inviteres og styrkes. I kraft af at stationen er en ventesituation, vil det være oplagt at bruge det allerede eksisterende potentiale og invitere til mere ophold og mere interaktion.

Brug bygninger, beplantning og belysning til at skabe forløb og oplevelser, som kan styrke pladsen som rum men også Centrumgaden som identitet. Forbindelsen vil gøre bevægelsen mellem Centrumgaden og stationen mere direkte.



Visualisering af nyt byrum set fra stationen mod Centrumgaden. Bygningen til højre er Ballerup Bibliotek. Pladsen forbinder Stationen med Centrumgaden. Pladsens design formidler forbindelsen - Pladsen er velkomst, plads og sted for ophold, aktiviteter og interaktion.

Skab en ny byplads, et nyt mødested for Ballerups borgere
Skab en god velkomst til Ballerup



Med projektet skal der skabes en ny byplads i Ballerup centrum. En plads med en identitet som ikke på nuværende tidspunkt eksisterer i Ballerup. En plads, der på grund af beliggenhed og de omkringliggende funktioner, kan blive byens nye hjerte. Pladsen har dimensioner som en stor plads, og vil pga af sin placering tæt på stationen blive en velbesøgt plads.

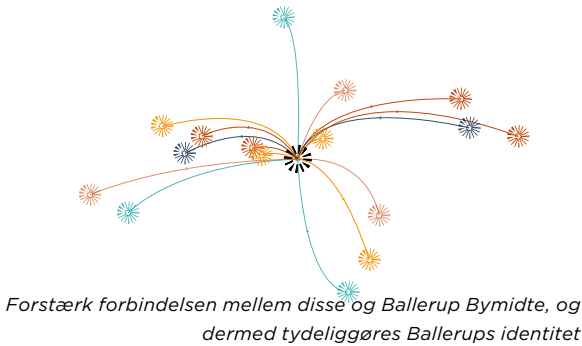
Pladsen skal derfor udvikles ambitiøst, så det eksisterende potentiale styrkes samtidigt med at nye relationer, både i den nære kontekst og i hele Ballerup, inviteres til ophold og interaktion.

Pladsen skal være et dynamisk byrum, der kan skabe gode oplevelser for de mange mennesker såvel, som for de få.

Pladsen skal være et multianvendeligt rum, der er designet til at være fleksibelt.

Pladsen skal være et rum for fællesskab, og der skal skabes en måde at facilitere brugen af rummet, så det gøres nemt og tilgængeligt, at indtage rummet via events i både korte og længere perioder.

For at styrke identiteten af pladsen såvel som byen er det vigtigt at få aktiveret lokale kræfter til at bidrage med udformning og indhold af pladsen, så de også har lyst til at indtage byrummet. De lokale skal have ejerskab til stedet.



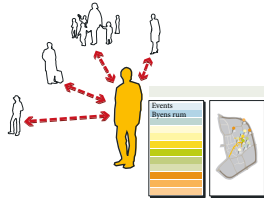
Forstærk forbindelsen mellem disse og Ballerup Bymidte, og dermed tydeliggøres Ballerups identitet



Skab en plads, der inviterer til ophold alle ugens dage og hele året rundt. Det er ligeledes vigtigt, at pladsen føles tryk dag som nat.

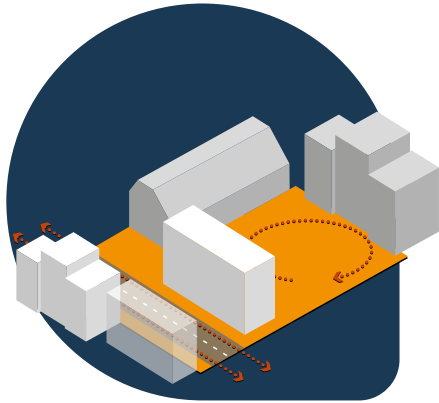


Skab en plads, hvor man mødes - møder styrker relationerne på tværs af samfundets forskelligheder



Skab en organisation, der tager vare på bylivet - en person der bygger netværk, og som styrer og hjælper til, at bylivet drives og pladsen koordineres

Skab en tydelig forskel på gaderum og pladsrum/gårdrum. Skab en klarhed i bevægelsesmønstrene



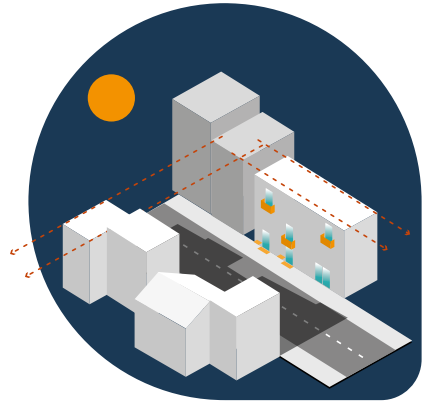
Ved at fortætte skabes der rammer om mellemrummene. For at stramme op på stationsområdet er det vigtigt, at infrastrukturen og byrummene er klare i deres udtryk og funktionalitet. Et byrum er afgrænset af kommunikerende bygninger, og gaden er et bevægelsesrum, hvor alle trafikformer er inkluderet i designet. Dette enkle princip kan overføres til hele bymidten og vil medføre lokalt ejerskab til byrummene, og at der skabes et inkluderende/balanceret gade/vejnetværk.



Aktiv kantzone Fodgængerzone Cykelsti Vejbane

Visualisering af nyt gadeforløb. Det er Stationsgården langs Centrumgaden, der ses i baggrunden. Gaden skal kommunikeres i enkle løsninger og invitere alle trafikformer samt skabe 'et kant zone liv'

Skab bygningsvolumener i relevant skala - udvikle stationsområdet så den understøtter den eksisterende byskala



Understøt den eksisterende skala og færdiggør bykarreen - der eksisterer allerede en karréskala, som med fordel kan afsluttes, så der opstår mange fine bykvaliteter.

Ballerup Bymidte har en skala, der bygger på en bystruktur, der er skabt, før bilen blev hver mands eje, og før Ballerup fik sin identitet som erhvervs og industrikommune. Den gamle bykerne er stadig synlig, og Centrumgaden er fra den tid, hvor Ballerup var provins mere, end den var en forstad.

For at styrke den eksisterende bystruktur er det vigtigt, at nyt byggeri understøtter denne skala, og er med til at videreudvikle og færdiggøre bykarreen. Det er ligeledes vigtigt, at de nye byggerier har aktive facader i stueetagerne, og at bygningerne tilfører blandede programmer, så stationsområdet bliver mangfoldigt og attraktivt for mange.

Fleksible stueetager

Nye bygninger skal fremtidssikre området, og derfor er det vigtigt, at stueetagerne er fleksible, så de kan huse både bolig, erhverv og detailhandel.

Aktive kantzoner og kommunikerende facader

Nye bygninger skal etableres med aktive kantzoner og kommunikerende facader, for at sikre at bygningerne interagerer med konteksten.

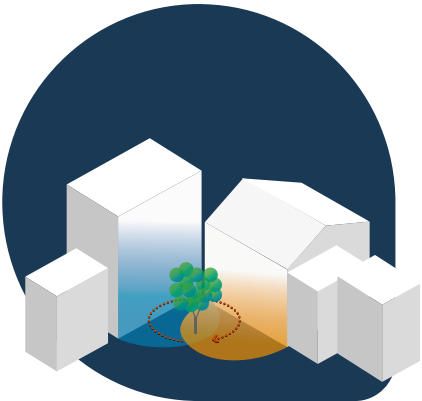


Skab aktive stueetager og bland funktioner, typologier og aktiviteter for at få mange gode grunde til at komme til Ballerup Bymidte. Reference Lomma i Sverige - her ses rækkehusenes bagside oven på en aktiv gadefacade.



Skab fleksible bygninger som kan huse fremtidens ændringer, ved at alle bygninger har 4 meter lofthøjde i stueetagerne. Dette er et princip set på BO01 i Malmø.

Mulighed for synergi mellem funktioner ved at samle programmer



Nye programmer skaber nye destinationer og invitationer i stationsområdet, hvilket vil styrke stationsområdets identitet og potentialer. Jo flere forskellige programmer, der kan integreres og etableres i området, jo bedre. Programmer kan i sig selv skabe et flow. Tænkes der i synergier mellem programmer, kan der skabes et miljø, der kan påvirke positivt på både bymiljøet og på værdien af hele området.

Butikker er flygtige programmer, der kommer og går, men sættes der aktivt ind i forhold til at kombinere programmer, kan der skabes synergi, som også bidrager til vækst og relationer 'på den lange bane'.

Områdets eksisterende programmer skal også indtages, så de ligeledes bliver aktive og drivende kræfter i stationsområdet. Biblioteket skal inviteres til at skabe arrangementer og faciliteter, der kan bruges udendørs og de lokale butikker skal kunne indtage arealer udenfor butikkerne, så der skabes mere synlighed og interaktion mellem ude og inde.

Programliste - til overvejelse
Detailhandel - dagligvarer/udvalgsvarer
Borgerservice på pladsen
Iværksættere i stueetagerne
Bolig med erhverv
Showrooms for erhvervslivet i Lautrupparken
Foreningslivet i stueetagerne - evt. som midlertidig aktivering indtil der er skabt efterspørgsel og værdi



Bibliotekerne er i rivende udvikling pga informations udviklingen - her et midlertidigt bibliotek på Banegårdspladsen i 2012



Nye aktiviteter kan være med til at skabe identitet

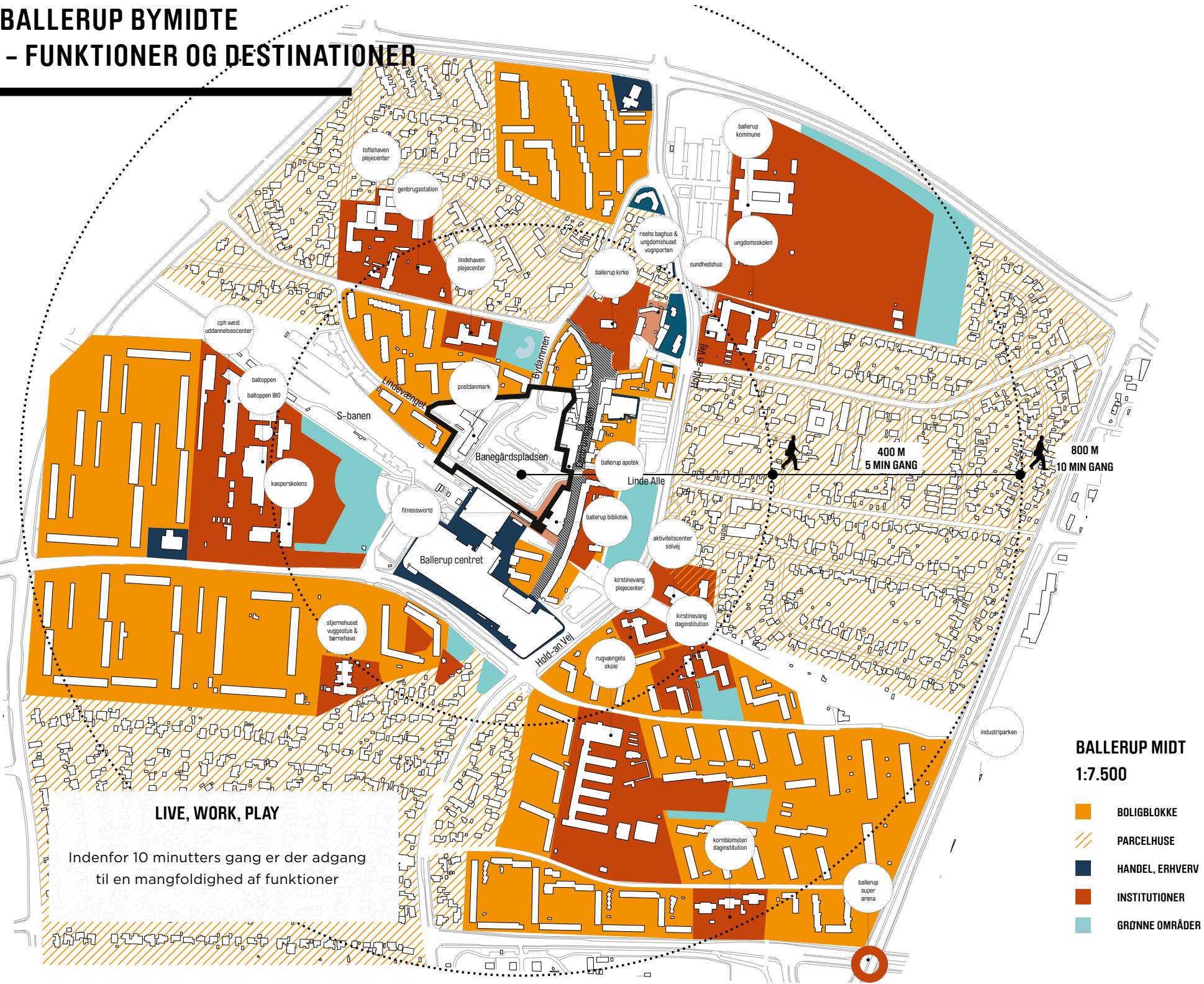


Aktivitetssteder for børn skaber liv om eftermiddagen og i weekenderne



Aktivitetssteder for ældre skaber liv både om dagen og i weekenderne

BALLERUP BYMIDTE
- FUNKTIONER OG DESTINATIONER



Ballerup i lokal kontekst

Der er mange attraktive potentialer for by-, og kulturliv i Ballerup Bymidtes nære kontekst. Byen har både kulturinstitutioner og -faciliteter, der er anerkendte på både regionalt og lokalt niveau. De lokale kulturinstitutioner har generelt høje besøgstal, og der er ligeledes en bred diversitet af aktiviteter i kommunen.

Kommunen har uddannelsesinstitutioner, skoler og aktiviteter rettet mod både unge, familier og de ældre. Kommunen har et attraktivt erhvervsliv, der fungerer i nationale relationer, såvel som på internationale planer. Dette skaber en unik situation, der kan skabe grobund for vækst og dynamik. Mange af kommunens ressourcer ligger i gåafstand fra hinanden og i nær relation til byens centrum. Men på trods af de mange gode, solide programmer og de relative små afstande, så opleves byen som fragmenteret pga. af dens infrastruktur og design.

Tendenser

Byer i dag arbejder hen mod nye sammenhænge - relationer og større grad af synergi.

Problemer

Historisk har forstæderne en infrastruktur, der er overproportioneret (fremtidssikret) og har separeret biltrafikken fra cyklisterne og de gående, så der derved er skabt flere barrierer og problematikker for den lokale trafik.

Potentialer

Vi skal begynde at koble på tværs og i øjenhøjde. Byen kan løses i øjenhøjde og den kan være inkluderende og inviterende. Hvis vi zoomer ud, ser på byen som helhed og tør teste, undersøge og udforske, hvordan vi skaber en bedre by, så har Ballerup potentialerne. Det er disse, der nu skal synliggøres.

Skab en åben by - skab flow og sammenhæng. Reguler trafikmængder og bevægelserne igennem et robust gadehierarki. Inviter alle ind i byen.

STEDSSPECIFIKKE ANALYSER

I December 2013 foretog Gehl Architects en stikprøvetælling for at undersøge mængden af fodgængere og for at synliggøre potentialet for byliv. (Det skal nævnes at tidspunktet ikke er ideelt, der vil være mere byliv om sommeren, og én tælling viser kun en indikation)

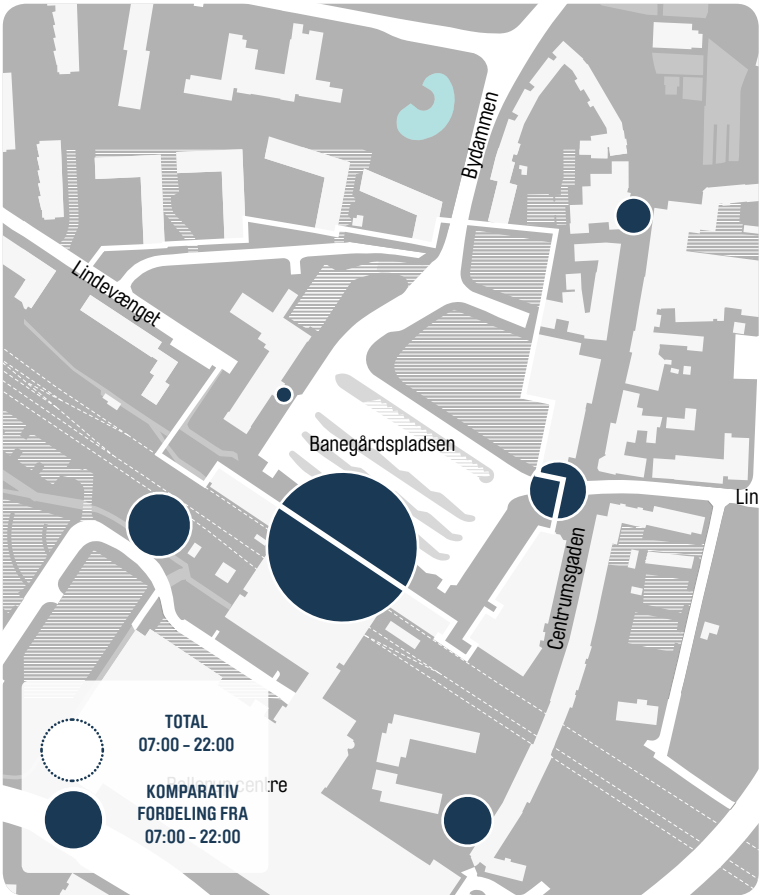
Stikprøvetællinger

Illustration viser, at der er et stort potentiale omkring Banegårdspladsen, da ca. halvdelen af alle de talte var ved udgangen til Banegårdspladsen. Dette er et godt incitament for at lave en plads, hvor man kan få de rejssende til at blive 'lidt længere'.

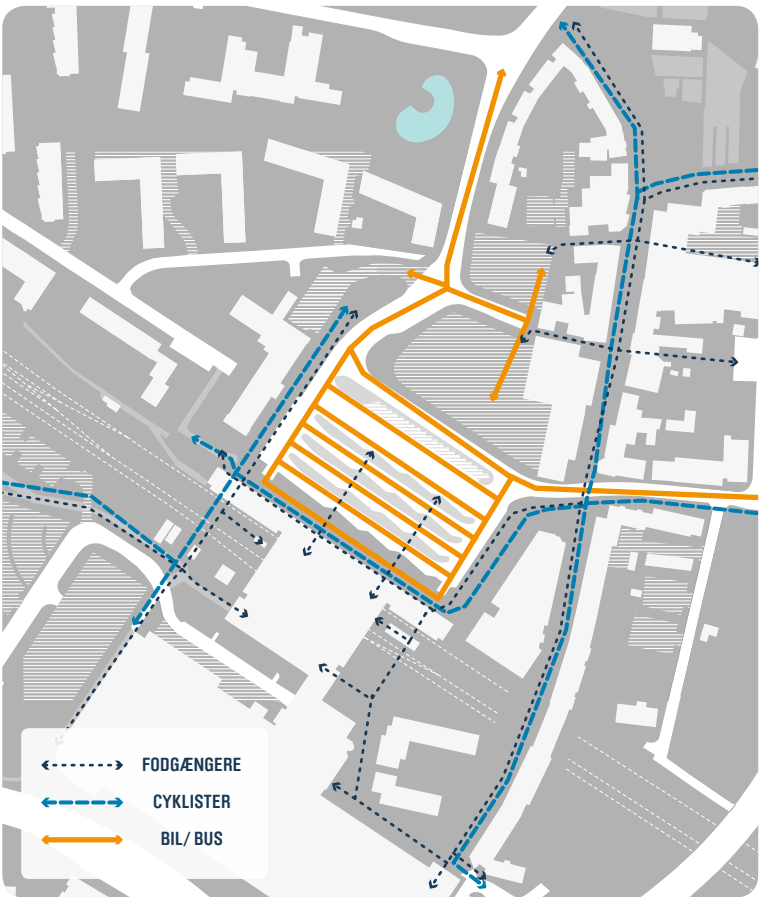
Tællingerne i Centrumgaden er relativt lave, hvilket har noget med årstiden at gøre. Målet skal være at styrke forbindelsen mellem stationen og Centrumgaden, så de er med til at styrke hinanden som oplevelser og som fælles identitet. Hermed kan antallet af mennesker i den nordlige ende af Centrumgaden blive større.

Her skal nævnes, at om sommeren er der flere isbutikker og caféer, der har udeservering i denne ende, hvorfor antallet af mennesker i denne del af gågaden er noget højere end på en decemberdag.

Forbind stationens travle liv med Centrumgaden - udnyt det eksisterende potentiale.



Illustrationen viser størrelsesforholdet mellem mennesker forskellige steder i den centrale del af Ballerup. Stikprøvetællingen viser ca. 6.200 mennesker på Banegårdspladsen. Tællinger af pendlerne har tidligere vist, at der er ca. 20.000 pendlere på stationen dagligt.



Bevægelsesmønstre
Bevægelsesmulighederne i dag er meget styret af vejprofilerne og vejenes hierarki. Vejprofilerne er designet og disponeret efter hvem, de 'primære brugere' er, hvilket skaber et meget stift bevægelsesmønster i byen. Hold-an Vej er kun for biler, Banegårdspladsen i dag er kun for busser, og Centrumgaden er kun for gående.

Skab mere flow. Åben gade strukturen op. Tillad alle trafikformer på vejene. Cykel, bil og gående skal være i samme rum. Dette vil styrke fremkommeligheden.

Ballerup Centret og Centrumgaden

Ballerup Centret organiserer events, for at tiltrække flere besøgende. Denne form for organiseret fællesskab, skaber medejerskab og trykthed for de handlende og butikkerne. Ballerup Centret og Centrumgaden har årlige fælles begivenheder. Bylivet skal dyrkes og drives, og hvis lokale ressourcer understøttes, kan der skabes en platform for lokal interaktion.

Skab en bylivsordinatorstilling - en der kan vedligeholde bylivet, og som kan skabe en netværks platform for byens interessenter og borgere.

Skab et bedre samspil mellem handelsenhederne.



Illustrationen viser relationen mellem centrets interne gaderum, gågaden og forbindelsen mellem Stationen og gågaden

OPHOLDSMULIGHEDER OG INDGANGE

Centrumgaden har mange bymæssige kvaliteter, idet den er fleksibel, robust og har en god skala. Centrumgaden har mange siddemuligheder og har en høj tæthed af indgange, der aktiverer gaden og skaber liv, møder og aktivitet. Den nye Banegårdsplads skal understøtte bygaden og bylivet, så Ballerup bliver endnu mere inviterende. Centrumgaden og Ballerup Centret konkurrerer om bylivet - men hvordan kan de i stedet hjælpe hinanden med at styrke Ballerups identitet?

Styrk Centrumgaden, de gode oplevelser, det dejlige sted i solen. Dyrk naturen, beplantning og årstiderne igennem aktiviteter og opholdsmuligheder.

Banegårdspladsen i skala
Banegårdspladsen i dag virker for stor og oplevelsen af at ankomme til Ballerup består af busser og parkerede biler i lange baner.



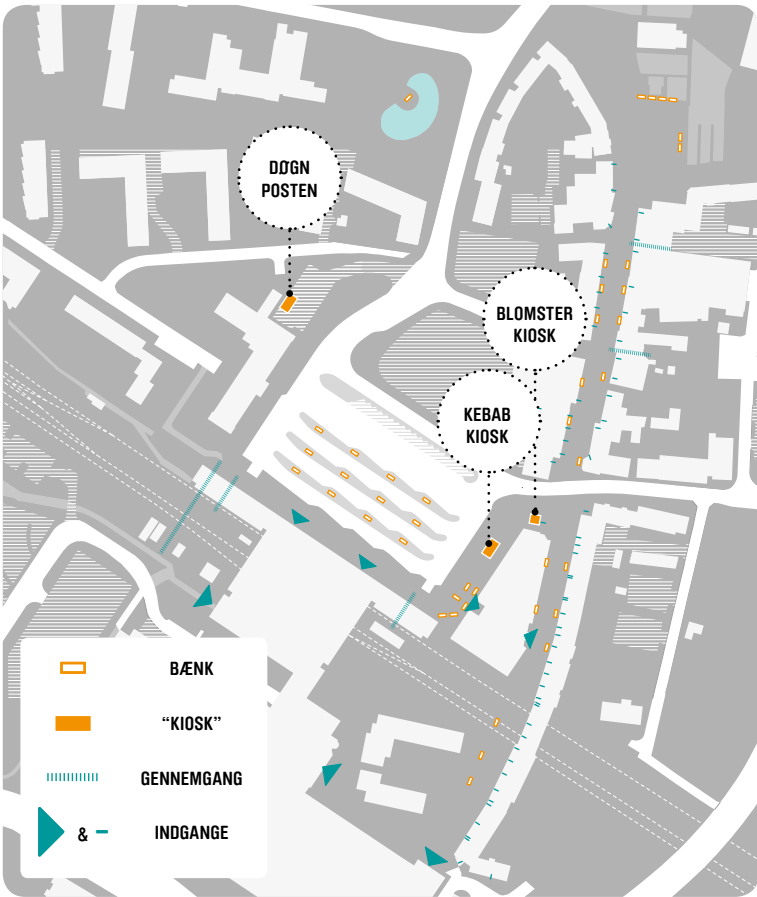
Banegårdspladsen i Ballerup er stor



Banegårdspladsen i Ballerup er har samme størrelse som en fodboldbane



Banegårdspladsen i Ballerup er på størrelse med Rådhuspladsen i København

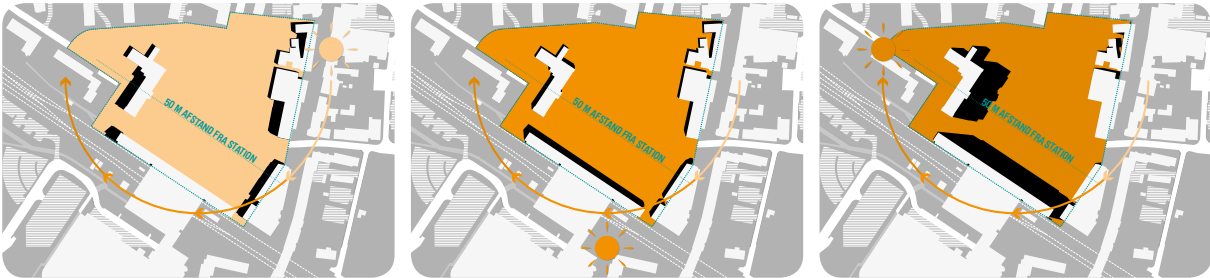


Byrumsskabende elementer i Ballerup Bymidte i dag

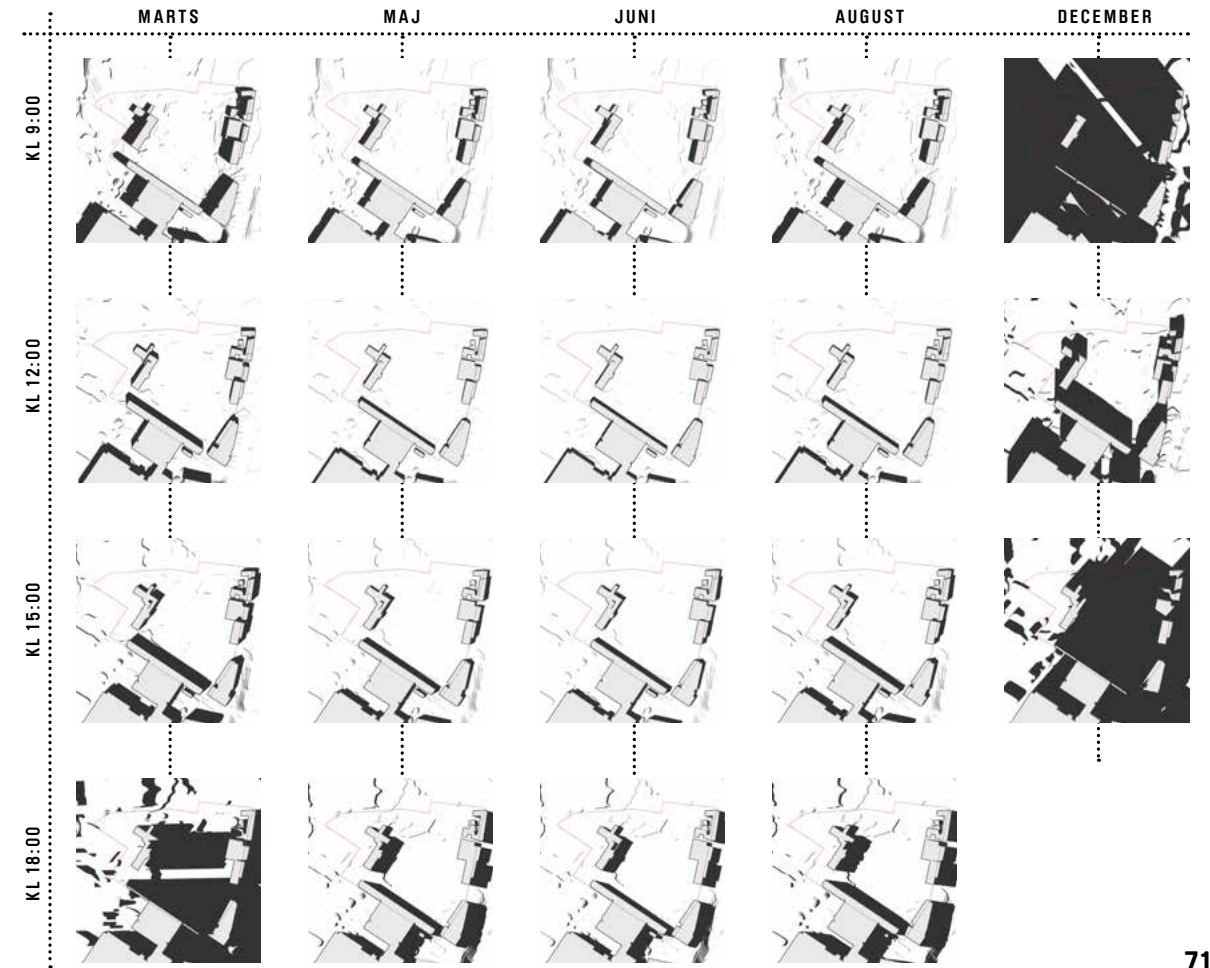
SOL/ SKYGGER

Banegårdspladsen er pga. de omkringliggende bygningers højde, godt eksponeret for solen. Stationsbygningen kaster dog nogen skygge på pladsen. Dette bevirker, at de første 20 meter ud fra stationsbygningen vil virke 'kolde' og forblæste, og derfor ikke være oplagt til ophold.

Skab rammer for de gode oplevelser - skab et sted der kan invitere til aktivitet, interaktion og skab 'det dejlige sted i solen'



MORGEN, MIDDAG, AFTEN GENNEMSNIT FRA MAJ TIL AUGUST

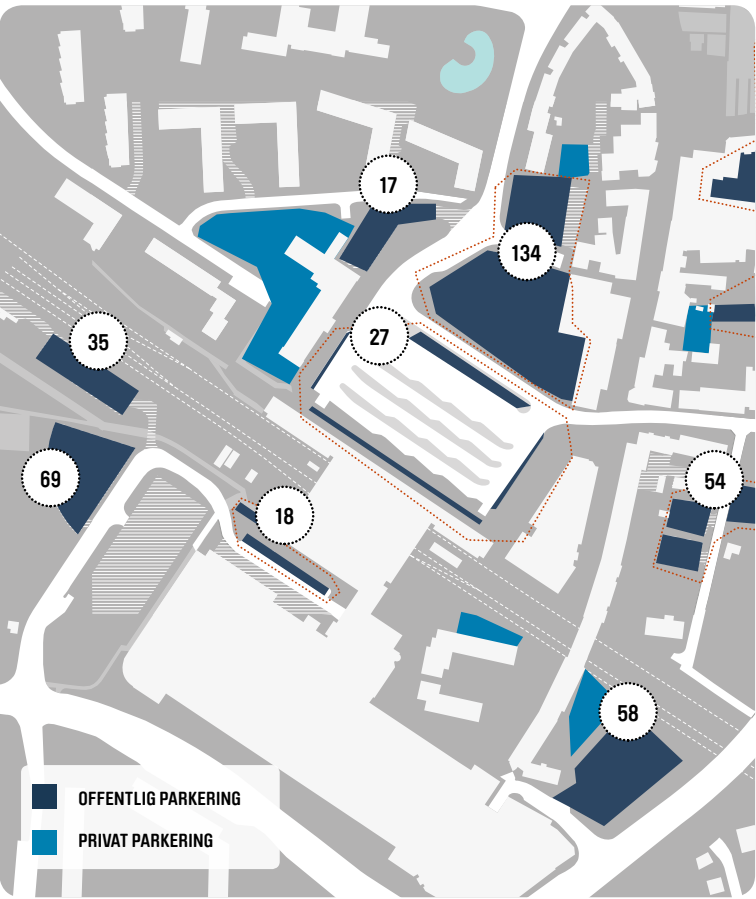


PARKERINGSANALYSE

Banegårdspladsen og de umiddelbare nærområder med tilkørsel fra Bydammen rummer i dag 178 parkeringspladser, hvoraf nogle har status som afsætningspladser.

Parkeringsforhold

Desuden findes ca. 45 pladser bag Posthuset, men disse er i øjeblikket ikke offentligt tilgængelige, og indgår derfor ikke i parkeringsregnskabet.



Ballerup Kommune fik i 2012 lavet en analyse af infrastrukturen i bymidten. I den forbindelse blev der foreslået en ny parkeringsnorm for nybyggeri i bymidten:

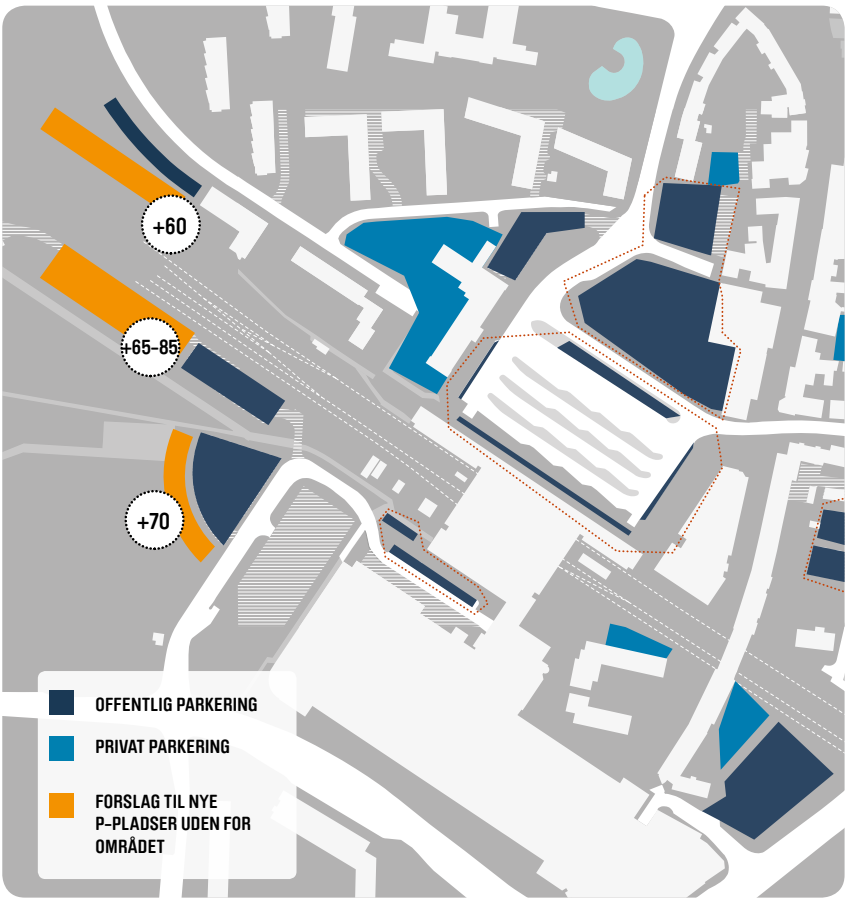
- 1 plads pr. 50 m2 detailhandel
- 1 plads pr. 65 m2 erhverv
- 1 plads pr. 125 m2 bolig

Forudsætningen for denne parkeringsnorm er, at pladserne er offentligt tilgængelige, og at der kan foregå dobbeltudnyttelse, dvs. at de samme pladser f.eks. benyttes af beboere om natten og af ansatte om dagen, hvilket igen forudsætter, at der er en blanding af funktioner i området. Parkeringsnormen tager ikke stilling til parkering i konstruktion (P-hus eller kælder) kontra på terræn.

Kommunalbestyrelsen har efterfølgende besluttet, at det er denne norm, der skal bruges ved byomdannelse i den centrale del af byen, under forudsætning af, at eksisterende p-pladser, der nedlægges ved nybyggeri og nye byrum, skal reetableres.

Dette er en af de helt store udfordringer i en fortætningsøvelse, som den vi er i gang med. Vores konklusion er, at det ikke er muligt at foreslå en udvikling af området ved Banegårdspladsen med nybyggeri uden følgende forudsætninger:

- At en del af parkeringsbehovet dækkes uden for projektområdet,
- At parkeringsbehovet i senere etaper dækkes i konstruktion, hvilket er væsentligt dyrere end parkering på terræn. Alternativt opføres knap så meget bebyggelse.



Vi har screenet mulighederne for at etablere supplerende parkering uden for projektområde, og har umiddelbart identificeret tre områder med i alt mulighed for etablering af ca. 200 P-pladser. Områderne ejes af Ballerup Kommune, Banedanmark og DSB. Områderne er alle i dag mere eller mindre udlagt til parkeringspladser, som vil kunne optimeres.

I det efterfølgende forslag er det således forudsat, at der i 3. etape af omdannelsesprojektet etableres ca. 140 P-pladser i to af disse områder.

Derudover peger vi på muligheden af at udnytte bymidtens parkeringsressourcer bedre gennem en række andre virkemidler, som bl.a. er foreslået i det tidligere infrastrukturanalysearbejde.

Det drejer sig om:

- Opstramning og forenkling af parkeringsrestriktionerne i bymidten for at gøre det lettere for bilisterne at anvende p-pladserne på den mest rationelle måde.

- Specielt kan det overvejes at indføre en tidsbegrænsning på f.eks. en time på de hårdest belastede pladser mellem Bydammen og Centrumgaden.

- Etablering af et parkeringssøgesystem, som kan reducere omfanget af unødvendig parkeringssøgende trafik.

- Bedre håndhævelse af parkeringsrestriktioner i bymidten gennem etablering af en kommunal parkeringsvagt.

- Udpegning af særlige områder til pendlerparkering i samarbejde med DSB.

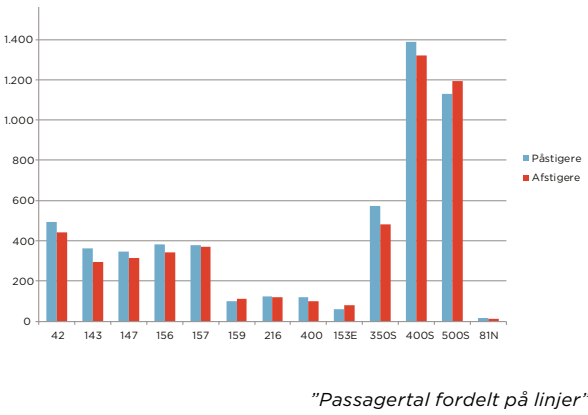
- Vurdering af om den fastsatte p-norm kan reduceres yderligere.

BUSTERMINALEN

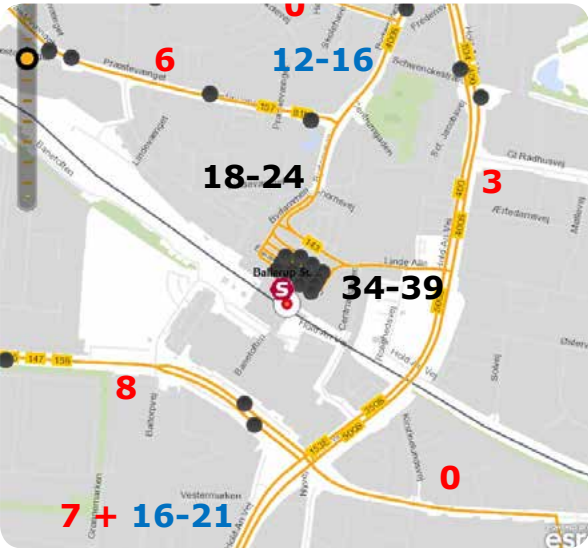
Den eksisterende busterminal på Banegårdspladsen er indrettet med 4 perroner med 4 stoppesteder på hver, ialt 16 stoppesteder. Busser kan køre uafhængigt til og fra alle stoppesteder.

Terminalen betjenes af 12 buslinjer, hvoraf de 10 har endestation, og de 2 er gennemkørende. I en myldretidstid afgår op til 61 busser fra terminalen, heraf op til 37 på kun 3 linjer 350S, 400S og 500S, der også har langt de største passagertal. Busserne ankommer og afgår både ad Linde Allé og Bydammen.

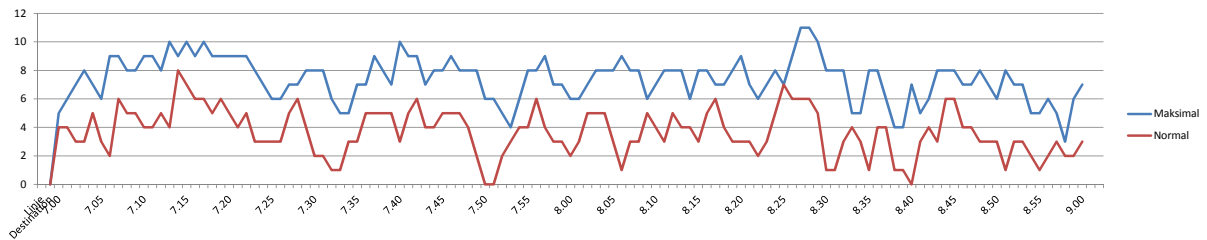
Indretningen med separate stoppesteder har flere fordele, bl.a. er det meget let for passagererne at finde det rigtige stoppested. Men samtidig er løsningen pladskrævende. Således viser en tilstedeværelsesanalyse, at der maksimalt er 11 busser i terminalen samtidigt.



”Passagertal fordelt på linjer”



Hvor kører busserne hen? Antal afgange i en myldretidstid
Blå - S-busser
Røde - andre busser
Sort - alle busser



”Antal busser i terminalen i spidstimen kl. 7-9”

STUDIETUR TIL ISHØJ

Til inspiration og en del af processen har projektteamet været i Ishøj, for at se en nyetableret busterminal.

Ishøj kompaktterminal blev åbnet i 2012 og har en kapacitet, der svarer til halvdelen af busterminalen i Ballerup. Terminalen er en Ø-løsning, der ligger direkte i forlængelse af Ishøj Storcenter og stationen.

Terminalen og det omgivende byggeri er etableret som dele af den samme helhedsplan. Der er lagt vægt på ikke kun at opnå en velfungerende trafikal løsning, men også et nyt velfungerende byrum. Der er bl.a. arbejdet med at placere byggeriet, så det indrammer pladsen, og sikre at der kom butikker og en café i stueetagerne, hvilket er med til at skabe aktivitet i stueetagerne og på pladsen.

Følgende bullits er en kort opsamling af pointerne fra Ishøj:

- Velfungerende bus-ø, gode ventefaciliteter, attraktiv opholdsfaciliteter, grøn i sommerhalvåret
- Aktive stueetager, blandede funktioner
- Velorganiseret cykelparkering
- Passagerer bruger ikke fodgængerovergangen
- Bygningens svalegange begrænser passiv overvågning og forringer lysforhold i boligerne
- Kedelige bagsider med p-pladser tæt på boliger
- I dele af planen er ’tryghed’ problematisk, parkeringsarealer på bagsiden, mørkt område
- Rampeanlægget skaber en stor barriere
- belysning og program-sammensætning er ikke optimale



Bebyggelsen omkring indeholder blandede funktioner



Vente-komforten er i top



Velorganiseret cykelparkering, der føles tryk og åben

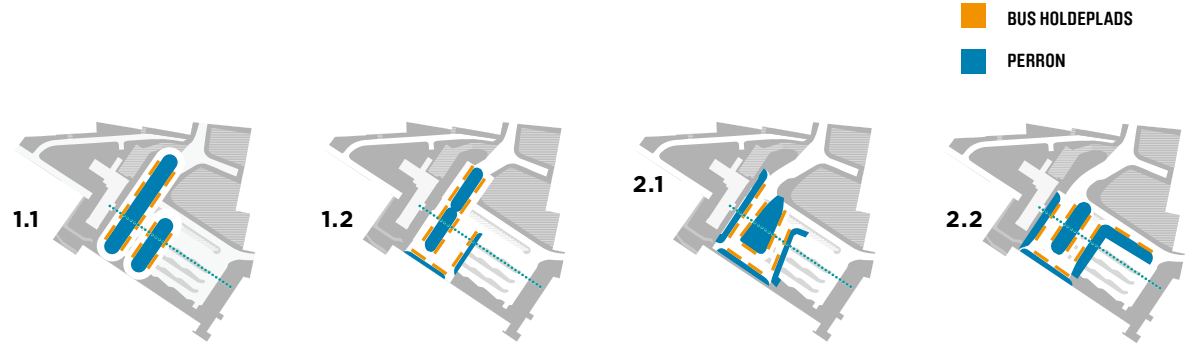


Passagerne løber i alle retninger

TERMINALEN – SKITSESTUDIER

I skitseudviklingen af den fremtidige busterminal var der mange bud og intentioner til, hvordan busterminal kan udformes. Der har været skitseret mange forskellige løsninger, som er blevet drøftet og videreudviklet.

På disse 2 sider er terminalstudierne kort beskrevet, for at give et indblik i processen. Studierne beskriver problemer og potentialer i de enkelte skematiske forslag.

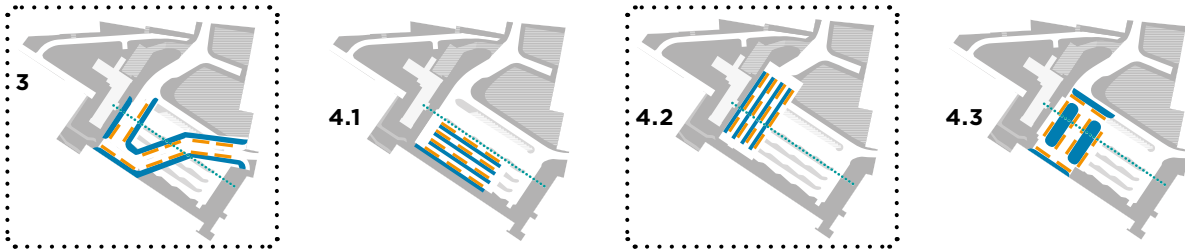


Terminalstudie 1.1 og 1.2

- +** • Holder sig næsten indenfor det eksisterende vejanlæg
 - Efterlader meget areal til bebyggelse
 - Mulighed for at etablere direkte forbindelse mellem Ballerup station og Centrumgaden
 - Der frigives plads foran biblioteket - funktionerne derfra kan inviteres ud i byrummet
 - Vejen skal max krydses én gang
 - Busserne der ligger langs facaderne kan være de travleste og dermed være med til at aktivere disse
- • Størstedelen af busserne holder længere end 50m væk fra stationen
 - Trafikøen med de 8 stoppesteder bliver en meget lang barriere mellem øst og vest

Terminalstudie 2.1 og 2.2

- +** • En stor del af stoppestederne ligger langs facader, hvilket muliggør interaktion mellem de rejsende og bygningerne
 - Størstedelen af stoppestederne ligger, så man ikke behøver at krydse vejen
 - Holder sig næsten indenfor det eksisterende vejanlæg
 - Efterlader meget areal til byrum/bebyggelse
 - Mulighed for at etablere direkte forbindelse mellem Ballerup Station og Centrumgaden
 - Der frigives plads foran biblioteket - funktionerne herfra kan inviteres ud i byrummet
- • Det er svært at udnytte pladsen på trafikøen
 - En del stoppesteder ligger længere end 50 m væk fra stationen
 - Vanskeligt at skifte ml. 2 buslinier
 - Busstoppestederne er spredt



Terminalstudie 3

- +** • Alle stoppesteder ligger i forbindelse med en facade
 - Der er ingen trafikøer som efterlader øde, ubrugelige områder
 - Man ankommer til Ballerup by i stedet for Ballerup busterminal. Busserne er mindre synlige, når de bliver en del af gaden
 - Efterlader meget areal til bebyggelse
 - Muliggør mere stationsnært bebyggelse
 - Bebyggelse på sydsiden af ny busgade understreger bevægelsen mellem Ballerup station og Centrumgaden
- • En del stoppesteder ligger mere end 50 m væk
 - Det er ikke muligt at vende bussen og køre tilbage hvor man kom fra, i tilfælde af, at det er bussens endestation

Terminalstudie 4.1, 4.2 og 4.3

- +** • De fleste stoppesteder ligger indenfor 50 m fra stationen
 - Terminalerne er meget kompakte og efterlader meget areal til ny bebyggelse, dvs. bedre mulighed for fortætning
 - Mulighed for at etablere direkte forbindelse mellem Ballerup station og Centrumgaden
 - Der frigives plads foran biblioteket - funktionerne derfra kan inviteres ud i byrummet
- • Da terminalerne er kompakte er trafikløsningerne højst sandsynligt mere komplekse
 - Man kan hurtigt komme til at skulle krydse vejen flere gange for at nå et stoppested

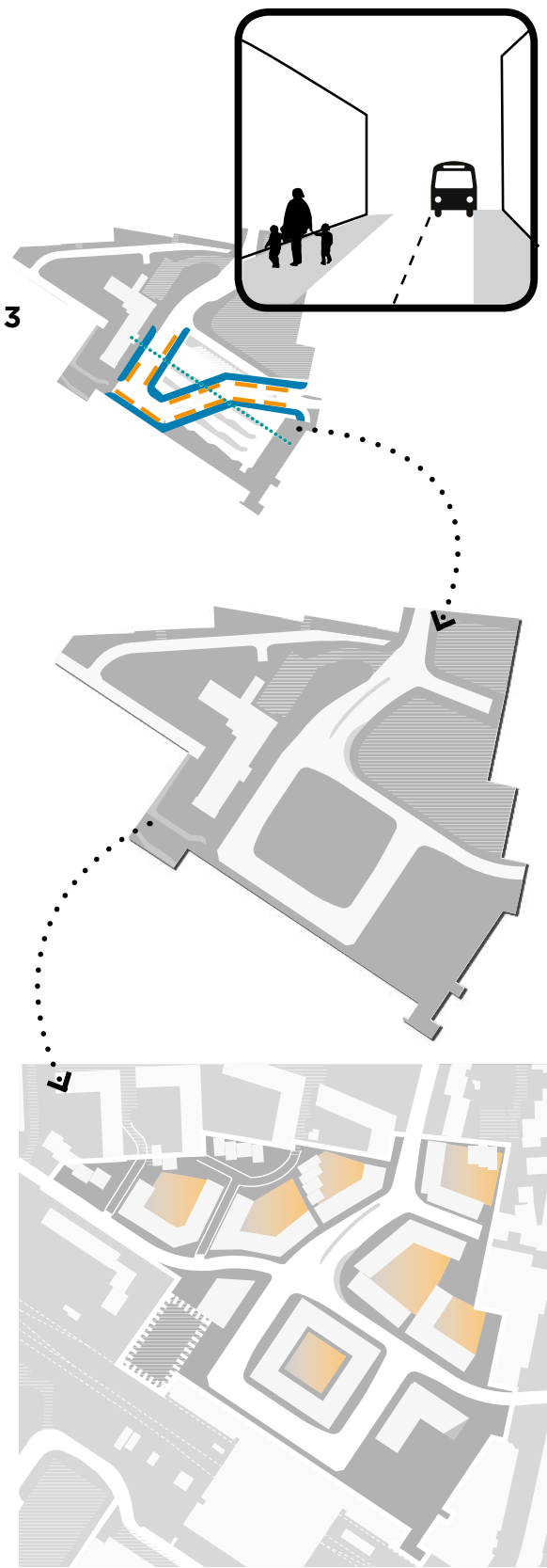
TERMINALEN – VALG

Ud fra de mange terminalstudier fandt vi frem til to koncepter, som blev bearbejdet videre. De to koncepter er baseret på to meget forskellige grund-idéer.

- 1. Busterminal i gaden
- 2. Busterminal på pladsen

1. Terminal i gaden

Koncept 1 bygger på en Terminalstudie 3, med idéen om, at hvis der skabes stoppesteder i en gade, vil det klassiske store åbne terminalområde blive elimineret, og i stedet opnås en stram/ travl gade, hvor ankomst og venten vil ske i et rum med mange kvaliteter og funktioner.

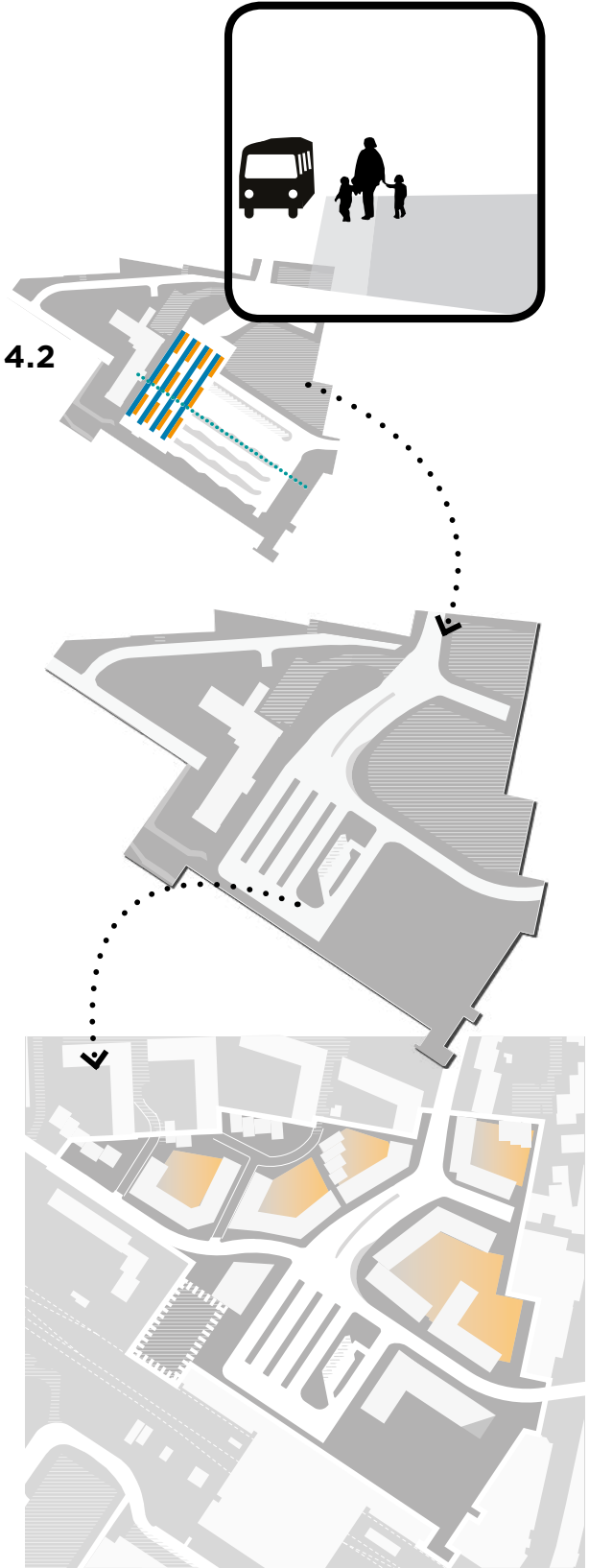


2. Terminal som plads

Koncept 2 byder på et mere traditionelt busområde og busterminal. Et stort åbent rum med visuel forbindelse og lamelafstigningsperroner med ventezoner og et centralt beliggende taxa og kys- og kørområde.

Valg af koncept

Kvaliteterne i de to forslag er drøftet med Mo- via. På baggrund af de forskellige drøftelser blev det besluttet, at koncept 2 er den løsning, der giver de bedste kvaliteter i forhold til at have overblik og sammenhæng i bymidten. Dette koncept er derfor blevet viderebearbej- det, og er det forslag, der indgår i forundersø- gelsen i Ballerup, som gennemgås i kapitel 4 - Et greb - en måde - en Kickstart.



MARKEDSCHECK

For at finde ud af om projektet overhovedet er realiserbart, er der foretaget et markedscheck af markedsvilkårene i Ballerup p.t.

For et vurdere om en ændring af Ballerup Stationsplads vil kunne kickstarte den ønskede byudvikling, er der i denne delanalyse foretaget en vurdering af hvilke markedsmæssige forhold, der skal til for at gøre det attraktivt at investere i nye byggerier i Bymidten ved Banegårdspladsen.

Undersøgelsen viser, at efterspørgslen efter boliger og kontorer i Ballerup Bymidte er relativ lav, men at der kan være muligheder for udvikling af området. Fortjenesten ved en traditionel projektudvikling vurderes at ligge i den lave ende i forhold til, hvad der er ønskværdigt.

Det er derfor værd at fokusere på investorer, der selv udvikler byggesagerne, og hvor der ikke er de samme forventninger til fortjeneste på selve udviklingssagen. Investor har i denne konstruktion mulighed for at få en lille ”upside” ved at få del i den lille fortjeneste til udvikleren og samtidig opnå det ønskede afkast på selve udlejningssagen.

Der kan med en beliggenhed så centralt være en udfordring ved udlejning af stueetagerne, særligt hvis disse ikke skal anvendes til butikker herunder dagligvarer. Modeller, hvor huslejen er ’sikret’ f.eks. via kommunal anvendelse, vurderes at ville være befordrende for investeringslysten.

En væsentlig forudsætning er, at parkeringen løses af kommunen, idet der ikke er en efterspørgsel på et prisniveau, der kan give det forretningsmæssige grundlag for at bruge ressourcer på etablering af parkering i konstruktion (P-hus eller kælder). Det skal understreges at der er stor usikkerhed om omkostningsniveauet som kan ændre situationen positivt såvel som negativt.

Undersøgelsen

Undersøgelsen har taget udgangspunkt i en vurdering af efterspørgslen, lejeniveauer, afkastkrav, salgspriser og deraf afledte byggeretspriser for projektudvikling/salg af boliger, kontor, dagligvarer og udvalgsvarer i Ballerup Midt. Undersøgelsen er foretaget af EDC Poul Erik Bech med kommentering af COWI. I forhold til rummelighed, er der taget udgangspunkt i de volumenstudier, Gehl Architects har udarbejdet til forundersøgelsen.

Udgangspunktet har været, at der i forbindelse med udvikling af Banegårdspladsen og nærområdet vil blive etableret en central ny ”byplads” med byrum og en mere synlig kobling fra stationsforpladsen til gågaden med udvalgsbutikker og publikumsorienterede serviceerhverv og blandede funktioner mv. Dette vurderes at ville have en positiv virkning på efterspørgslen efter både boliger, kontorer og butikslokaler på sigt.

Parkering

Uanset anvendelsesform, er det en forudsætning, at udgifter til parkering ikke skal afholdes af investorerne.

De indledende vurderinger peger på, at en investor/developer ikke kan få tilstrækkelig god forretning ud af at bygge, hvis han pålægges et krav om at etablere parkering enten i P-hus eller i kælder. Udgifterne til disse anlæg kan ikke hentes ind via huslejen eller prisen, og det vil derfor være en ekstraudgift developeren pålægges.

Nedenfor er – ud for de forskellige anvendelsesformer - angivet dels den forventede byggeretspris uden udgifter til etablering af parkering samt den forventede byggeretspris, såfremt, der stilles krav om parkering i konstruktion.

Boliger

Efterspørgslen efter boliger er i øjeblikket lav i Ballerups omegn. Den store køberefterspørgsel som der p.t. er i Købehavn, har ikke bredt sig til Ballerupområdet, hvilket også ses på de aktuelle salgspriser. Disse er marginalt lavere end for samme periode sidste år.

EDC vurderer at ejerlejligheder, vil kunne afsættes i nuværende marked til en gennemsnitlig pris på ca. 21- 22.000 kr./brutto m2, og vil kunne udlejes for ca. 1.350 til 1.450 kr./brutto m2, med et afkastkrav fra investor på et niveau omkring 5,25 – 5,50 %.

COWI har udarbejdet et investeringsbudget for opførelse af 5.000 m2 boliger der viser, at hvis der kan opnås en gennemsnitlig salgspris på 22.000,- kr./etm2 vil der være ”plads” til en fortjeneste på ca. 10 % til en projektudvikler og en byggeretspris på ca. 1.100 kr./m2.

Samme case er også beregnet som udlejningsboliger med en bruttohusleje på bruttohuslejen op på ca. 1.400,- kr. /etm2, og et afkast på 5,36 %, hvilket også giver en byggeretspris på ca. 1.100 kr./m2. Forudsætningen for disse beregninger er, at de samlede byggeomkostninger inklusiv modning ligger på kr. 11.700 pr. m2. Omkostninger og byggeretspriser er eksklusiv moms.

Byggeretspris for bolig med etablering af parkering på terræn forventes at kunne ligge på ca. 1.100 kr./m2.

Byggeretspriser for boliger med etablering af parkering i P-hus forventes at kunne ligge på ca.-1.400 kr./m2. Dvs. developer skal have penge for at købe byggeret.

Kontorer

EDC vurderer at efterspørgslen efter kontorer og butikslokaler til udvalgsvarer lige nu også er lav, hvilket giver sig udtryk i flere tomme lokaler i nærområdet.

Det er EDC’s vurdering at kontorer kan udlejes for en gennemsnitlig lejepris på ca. 1.200 kr./m2 inklusiv drift. Afkastkravet vurderes at være ca. 7,0 %, men dog lavere ca. 6,50 % ved en solid, større lejer.

Byggeretspris for erhverv med etablering af parkering på terræn forventes at kunne ligge på ca. 900 - 1.200 kr./m2.

Byggeretspriser for erhverv med etablering af parkering i P-hus forventes at kunne ligge på ca.-1.750 kr./m2.

Butikker

I praksis vil byggefeltterne skulle sammensættes af flere forskellige anvendelser, hvor der f.eks. etableres butikker i stueetagen og kontorer på øvrige etager. Nedenstående er der vurderet på byggeretspriser for udvalgsvarer- og dagligvarebutikker, hvor byggeretsprisen er beregnet forholdsmæssigt i forhold til et samlet kontor og butiksanvendelsen, omkostninger, leje- og afkastniveau.

EDC vurderer at lokaler (placeret på eller meget tæt ved handelsstrøget) til udvalgsvarer kan udlejes for en gennemsnitlig lejepris på ca. 1.300 - 1.350 kr./m2 inklusiv drift. Afkastkravet vurderes at være ca. 6,5 -7,0 %.

Byggeretspris for udvalgsvarelokaler med etablering af parkering på terræn forventes at kunne ligge på ca.3.600 kr./m2.

Byggeretspriser for udvalgswarelokaler med etablering af parkering i P-hus forventes at kunne ligge på ca. -1.500 kr./m2.

Dagligvarebutikker

EDC vurderer at danske og internationale dagligvarekæder stadig er interesseret i strategisk gode beliggenheder, bl.a. med stor befolkningstæthed og stationsnærhed, og at dette er en medvirkende årsag til, at EDC vurderer, at der vil være en god efterspørgsel efter en dagligvarebutik lokalt ved Banegårdspladsen.

Det er derfor EDC’s vurdering at lokaler til dagligvarer kan udlejes for en gennemsnitlig lejepris på ca. 1.700 - 1.800 kr./m2 inklusiv drift. Afkastkravet vurderes at være ca. 6,25 -6,50 %.

Byggeretspris for lokaler til dagligvareudsalg med etablering af parkering på terræn forventes at kunne ligge på ca.10.000 kr./m2.

Byggeretspriser for lokaler til dagligvareudsalg med etablering af parkering i P-hus forventes at kunne ligge på ca.5.000 kr./m2.

Dagligvarebutikker ønsker normalt ikke parkering i konstruktion, hvorfor der kan forventes en lavere husleje ved p-husparkering end ved terrænparkering. I ovenstående beregning er indregnet samme husleje i de to parkeringsscenarier. Hvis der indregnes 20 % mindre husleje som følge af parkering i konstruktion vil det betyde en reduktion af byggeretsprisen til ca. 500 kr./m2.

Samlet case med 1.000 m2 dagligvarer og 500 m2 udvalgsvarer i stueetagen og 10.000 m2 kontorer på øvrige etager

Investeringsbudgettet viser, at hvis lejeniveauerne for kontor, dagligvarer og udvalgsvarer er som an-

givet ovenstående og det samlede afkast sættes til 6,7 %, vil der med ca. 10 % i fortjeneste til en projektudvikler kunne opnås en byggeretspris på ca. 1.800 kr./m2. Det er en forudsætning, at casen ikke belastes af udgifter til parkering i konstruktion. Hvis der etableres parkering i P-hus bliver byggeretsprisen samlet -1.100 kr./m2.

Dagligvare- og udvalgswarebutikkerne er medvirkende årsag til at hæve byggeretsprisen, idet der kan opkræves høje huslejer og byggeomkostningerne er forholdsmæssigt billigere end kontorbyggeri. Omkostninger og byggeretspriser er eksklusiv moms.

Garanteret husleje på dele af byggeriet

Lejemål i stueetagen i en så bycentral kontekst kan være en udfordring, såfremt stueetagen ikke kan eller skal anvendes til butiksformål. Der kan være erhverv, der ser en fordel i den større synlighed, der følger med et lejemål i øjenhøjde, men der vil være en udfordring særligt i forhold til etablering af boliger. Nogle investorer ønsker ikke at blande boliger og erhverv.

Disse udfordringer vil muligvis kunne reduceres via formgivningen, men en anden markeds-mæssig tilgang er at stille en huslejesikkerhed op for developeren. Hvis kommunen kan sikre anvendelsen ved at leje lokalerne, kan en del af risikoen tages fra developeren, som måske netop pga. svært udlejebare stueetager, ikke kan se forretningsideen i en samlet investering i området. Hvis developer kan sikre sig en ankerlejer i en eller flere etager vil det øge projektets muligheder.

Afkastmulighederne i området er ikke så høje, og det vil derfor være afgørende at alle muligheder for at reducere developer og investors risici aktiveres.

INTERESSENTINDDRAGELSE

I forbindelse med Kickstart Banegårdspladsen har Ballerup Kommune holdt møder med de interessenter, der har direkte berøring med arealerne på og omkring Banegårdspladsen. Formålet med møderne har været, dels at orientere om kommunens ønsker for Banegårdspladsen og Kickstartsprojektet og dels at høre de nærmeste og direkte interessenter om deres ønsker for udviklingen.

Ballerup Kommune har holdt møder med Trafiksel-skabet Movia, DSB S-tog, Post Danmark, MKP Ejendom Aps, Ballerup Bibliotek, Ballerup Centret/Datea, Lidl og Handelsforeningen Centrumgaden.

Følgende er et sammendrag af de afholdte møder, hvor synspunkterne på fokusemnerne gengives.

Hvordan tiltrækker man liv til Banegårdspladsen?

De helt store trækplastre på Banegårdspladsen i dag er Fitness World og Biblioteket. Biblioteket og dets mange kulturtilbud tiltrækker blandt andet borgere, som ikke bor i umiddelbar nærhed af byen. Det vil være oplagt at skabe nogle kvalitetstilbud – måske en miniudgave af Torvehallerne. Der kommer mange til Fitness World og Fiskehandleren er velbesøgt, hvilket underbygger tesen om, at der er kunder til ”den sunde kvalitetsbaserede livsstil”. En anden måde at skabe mere liv på kunne være at flytte nogle kommunale funktioner ned på Banegårdspladsen, eksempelvis borgerservice. Det giver mening, at en sådan service ligger dér, hvor borgerne kommer, f.eks. kan borgerservice tænkes sammen med biblioteket.

Der skal tilstræbes en blandet boligmasse i de nye boliger, der bliver opført. Seniorboliger skaber ikke ligeså meget liv, som ungdomsboliger. Der bliver her gjort opmærksom på de interessekonflikter, der kan opstå ved en blandet boligmasse, men skal der skabes liv, må man håndtere disse.



En anden mulighed for at tiltrække liv til Banegårdspladsen er ved at arbejde med områdets identitet. Pladsen skal være i borgenens bevidsthed, så de bruger den. Det skal være en plads, hvor mange byfunktioner er samlet og livet leves. Det skal være let at orientere sig på hele pladsen, så man kan se, hvornår ens bus eller tog afgår, så man med ro i maven kan nyde de mange tilbud, som pladsen giver.

Hvad skal der være i underetagerne?

Detailhandlen i byen er bekymret for, at der kommer detailhandel på Banegårdspladsen. Det bliver derimod forslået, at der lægges liberalt erhverv i underetagerne, f.eks. ét stort læge-/sundhedshus.

Ballerup Bibliotek

Ballerup Bibliotek ser gerne, at der bliver åbnet op mod Banegårdspladsen, da de gerne vil være synlige, der hvor menneskemængden er. I forbindelse med omlægningen af Banegårdspladsen, er de bekymret for, at de mister noget af den gennemgang, der er i biblioteket i dag. Flere vil sikkert vælge vejen gennem det nye byrum, og dette er endnu en motivation til at blive mere synlige mod Banegårdspladsen.

Der er interesse for at åbne Bibliotekets facade op mod gågaden og integrere bygningen med Centrumgaden, f.eks. ved at etablere butikker i stueetagen mod Centrumgaden og åbne facaden ved hjælp af glasfacader. Formålet med en sådan ombygning skulle være at få butikker på begge sider i gågaden, og dermed få mere liv i hele gågaden.

Ballerup Posthus

Ballerup Posthus’ postbutik på Banegårdspladsen flyttede sidste år til en dagligvarebutik i Centrumgaden. I huset har Post Danmark fortsat postsorteringen i Ballerup Kommune. Post Danmark ser gerne, at postsorteringen flytter fra Banegårdspladsen, hvis der kan findes en attraktiv lokalitet et andet sted i byen.



Udvikling af Centrumgaden

Det skal besluttes, hvad man vil med Centrumgaden. Skal det være en aktiv handelsgade eller måske noget helt andet? Hvis man ønsker at styrke gaden som en aktiv handelsgade, skal der gøres noget. Et af de store trækplastre i gaden i dag er Lidl, som på grund af ind- og udgangsforhold trækker en del liv til gaden. Forslag til at gøre Centrumgaden attraktiv som handelsgade i fremtiden:

- Lejemålene gøres større, ved sammenlægning af butikker.
- Bibliotekets nuværende lukkede facade bygges om, og der opføres butikker langs facaden for på den måde at aktivere den del af Centrumgaden. Dette vil højst sandsynlig hjælpe på handelen i hele gaden.
- Der tillades bilkørsel.



Detailhandlen

Detailhandlen i Ballerup siger, at det er kritisk, hvis man skaber mere konkurrence andre steder i byen. Detailhandlen er bekymret for de strukturændringer (bl.a. e-handel og discountbutikker), der er i samfundet, og hvad disse betyder for detailhandelen. Derfor stilles der spørgsmålstejn ved, om Ballerup har plads til mere detailhandel. Detailhandlen skal koncentreres, ikke spredes.



Busterminalen

Høj tilgængelighed er et vigtigt nøgleord for busterminalen. Der kører i dag mange busser på pladsen, og der bliver ikke færre i fremtiden. For passagerne er det vigtigt med god rejsetid, høj fremkommelighed, god trafikinformation, korte skifte-tider, korte gåafstande og gode, trygge ventefaciliteter. I forhold til pladsbehovet bliver busserne både mindre og større i fremtiden, fra 8 til 15 meter. Derudover kan der i fremtiden komme et behov for at skabe plads til cykler ved busstoppestederne, da der i øjeblikket køres et forsøg hos MOVIA med at tage cykler med i busserne.

Da tryghed og gode venteoplevelser er vigtigt for Movias passagerer, er Movia meget interesserede i projektet. Der er god opbakning til, at busterminalen udformes som en ø, dog rejser MOVIA visse problemstillinger, der er vigtige at tage med i overvejelserne:

- Adgangen til øen skal overvejes, så busserne ikke kolliderer med de bløde trafikanter. Derudover skal passagerne ikke blokere kørebanen alt for mange steder.
- Bus-øer bliver ofte så store, at der ikke er nok passagerer til at fylde dem ud og skabe tryghed. Derfor kan man lave en funktion på øen, som kan skabe liv, eksempelvis én cafe.
- Det er en klar fordel, at der kun laves én ø, da der ved flere øer bliver for meget fodgængertrafik på kørebanen.
- Udfordringen ved kompaktterminaler er driften – der skal gøres plads til depot til busserne og chaufførbiler.



Parkering

Mange af interessenterne er bekymrede for, at parkeringsarealet bliver reduceret ved omdannelsen. Der bliver givet udtryk for, at man ønsker sig flere p-pladser, end der er i dag, og at til- og frakørslen godt kan gøres mere effektiv. Der er, ifølge flere interessenter, mange ulemper ved parkering i konstruktion, så som:

- Dyrt i bygningsomkostninger.
- Dyrt i drift og vedligeholdelse.
- Skaber utryghed.
- Mange tør ikke at køre ind i et parkeringshus.

For de handelsdrivende er det vigtigt, at kunderne har let adgang til butikkerne. Det er dog ikke nødvendigt med tre-timers parkering, som der er i dag. Derimod ville to-timers parkering være at foretrække.



Interesse for det videre projekt

De interessenter vi har talt med støtter generelt projektet med omdannelse af busterminalen, så længe det ikke går ud over egne interesser. Flere af dem har også en interesse i at indgå et samarbejde omkring konkrete arealer.

