

Bagsværd Bymidte Helhedsplan



Indholdsfortegnelse



Bagsværd Bymidte set fra oven med begrønning af hovedgaden som nyt bærende hovedgreb

Intro	3
Proces	4
Analyse	5
Helhedsgreb	9
Helhedsplan	10
Trafik og Parkering	13
Forbindelser	21
Byrum og Byliv	24
Detail	33
Regnvandshåndtering	35
Økonomisk overslag	37

Helhedsplanen for Bagsværd Bymidte er udarbejdet af Vandkunsten i samarbejde med Via-Trafik som trafikrådgiver og Gladsaxe Kommune fra juni-nov 2017.

Der har i forløbet været afholdt en række arbejdsgruppemøder samt en workshop 07.09.2017 med borgere, forretningsdrivende, kommunale medarbejdere og andre interessenter der har bidraget med værdifuld viden, idéer og holdninger.



Intro og vision/

Intro

Vi har lært Bagsværd godt at kende, og ser de mange kvaliteter byen besidder. De store grønne områder tæt på centrum, Bagsværd Sø og alle de mange funktioner der er brug for i en velfungerende forstad.

Lige op ad bymidten ligger Bagsværd Bypark, der er i gang med at udvikles. Tilsammen med Bagsværd Sø der er et af byens helt store attraktioner, der med et nyt rostadium bliver et stærkt afsæt for at styrke forbindelsen til søen i udviklingen af bymidten.

Der er nu et politisk fokus på at styrke området omkring Bagsværd bymidte som centerområde og indkøbssted, ved at skabe bedre sammenhænge på kryds og tværs, nye mødesteder og at understøtte detailhandlen - en udfordring vi gerne tager op og med en tro på at hovedgaden kan blive byens centrale handeleggade.

Den helt grundlæggende tankegang i vores udarbejdelse af helhedsplanen er at skabe et robust plangrundlag der gør det muligt at implementere en forandring af bymidten over tid. Det betyder ikke at alle detaljer er løst, men materialet forsøger istedet at ligge grundlaget for en fysisk og strategisk plan.

Dette vil selvfølgelig kræve en yderligere viderebearbejdning i samarbejde med kommunens forskellige forvaltninger, hvis planen skal realiseres.

Vores tilgang er pragmatisk - det skal kunne lade sig gøre - og samtidig visionær. De store og bærende elementer er ambitiøse, og skal udvikle Bagsværd Bymidte til et velfungerende centerområde både på kort og lang sigt.

Vi håber at dette materiale udfolder kommunens visioner og ønsker for bymidten, og vil blive læst med interesse. For os har det været spændende at give et bud på en helhedsplan, der kan sætte en forandring igang i Bagsværd. Velvidende at der ligger et stort arbejde i at realisere disse visioner.

Vision

- At styrke Bagsværd Bymidte som centerområde og indkøbssted for borgerne i Bagsværd så det i højere grad bliver muligt at handle lokalt.
- At udvikle Bagsværd Hovedgade til bymidtens hovedstrøg og forstærke karakteren af en bymæssig handeleggade.
- At sikre en levende bymidte med boliger, så der også er liv i bymidten, når butikkerne er lukket.
- At udvikle bymidten som mødested og ramme om et aktivt, rekreativt byliv.
- At bymidtens udvikling understøtter udviklingen af det ny bykvarter Bagsværd Bypark og herunder sikrer en attraktiv forbindelse fra Bagsværd Station gennem bymidten til det kommende hovedstrøg i Bagsværd Bypark.

Vi er meget enige i programmets vision og delvisioner. Der nævnes en lang række målsætninger for kommunens arbejde fremadrettet.

Det er vores absolutte hensigt at vi i forslagsstillelsen muliggør, at visionerne kan realiseres med afsæt i såvel strategiske oplæg såvel som i den fysiske helhedsplan.

Ligesom vi ser kommunens arbejde med Gladsaxeliv, som et positiv værktøj til et mere levende byliv.

Vores besvarelse følger ikke nødvendigvis programmets spørgsmål og temaer enkeltvis, men prøver samlet set at nå rundt om alle relevante tematikker såvel i de beskrevne afsnit som i det tegnede output.

Proces/ Faser i udarbejdelse af helhedsplanen

Udarbejdelsen af helhedsplanen for Bagsværd Bymidte er foregået i en faseopdelt proces i tre faser som beskrevet på tidslinjen.



Program for helhedsplan 15.06.2017



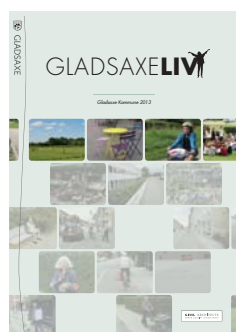
Tillæg 1 til Kommuneplan 2009



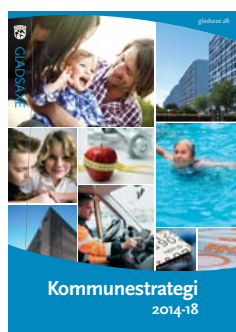
Kommuneplan 2017



Invitation til workshop



Gladsaxeliv 2013



Kommunestrategi 2014-18



Udvikling af visionsbillede til workshop



Helhedsplan for Bagsværd Bymidte

Fase 1 → juni- aug 2017 research og analyse

Det indledende arbejde har bestået af research af eksisterende materiale i kommunens strategier og kommuneplaner.

Fotoregistreringer af Bagsværd Bymidte samt udarbejdelse af kortlægninger dannede grundlag for analysen.

Fase 2 → aug- sep 2017 udarbejdelse af koncepter + workshop

Der blev udarbejdet forslag til helhedsplan samt udvikling af visionsbilleder af hovedgade og byrum på baggrund af byanalysen.

Der blev afholdt workshop for borgere og politikere hvor de første idéer for helhedsplanen blev præsenteret og efterfølgende diskuteret i mindre grupper. Kommentarer fra workshoppen blev opsummeret i referat og indarbejdet i helhedsplanen, bl.a mulighed for kaffescooter på År 2000 pladsen og ønsket om åbne stueetager.

Fase 3 → sept- okt 2017 udarbejdelse af helhedsplan

Efter afholdelse af workshop har vi indarbejdet kommentarer og idéer fra borgere og politikere i helhedsplanen.

Fase 4 → nov- dec 2017 vedtagelse af helhedsplan

Vi har som en del af analysearbejdet været på byvandring rundt i hele Bagsværd Bymidte. Her har vi registreret med kamera og læst stedet som det fungerer idag. Udvalget af fotos viser et væld af bymidtens udfordringer og rumligheder.

Analyse/ Fotoregistreringer



Bagsværd Hovedgades profil



Bagsværd Hovedgades profil



Eksisterende træer på Vadstrupvej



Parkering på Bagsværd Torv



Parkering bag ved sydligt boligårn



Pendlerparkering ved banen



Bindeledet



Bagsværd Hovedgades profil



Det store trafikkruds



Parkering foran Irma



Parkering bag ved centeret



Parkering langs hovedgaden



Stationspladsen



År 20000 pladsen



Hjørnet ned mod Bagsværd dal



Kantzone med parkering



Lukket facade mod År 20000 pladsen



Port mod År 20000 pladsen



Grøn kantzone ved Bibliografen



Lille kiosk på Bagsværd Torv



Den Røde plads



Åben facade på Bibliografen



Lukket facade mod Bagsværd Hovedgade



Bagsværd dal



Indgang til centeret



Portgennemgang til den røde plads



Port til År2000 pladsen



Facade langs Bagsværd Torv



Blomsterhandler på hovedgaden

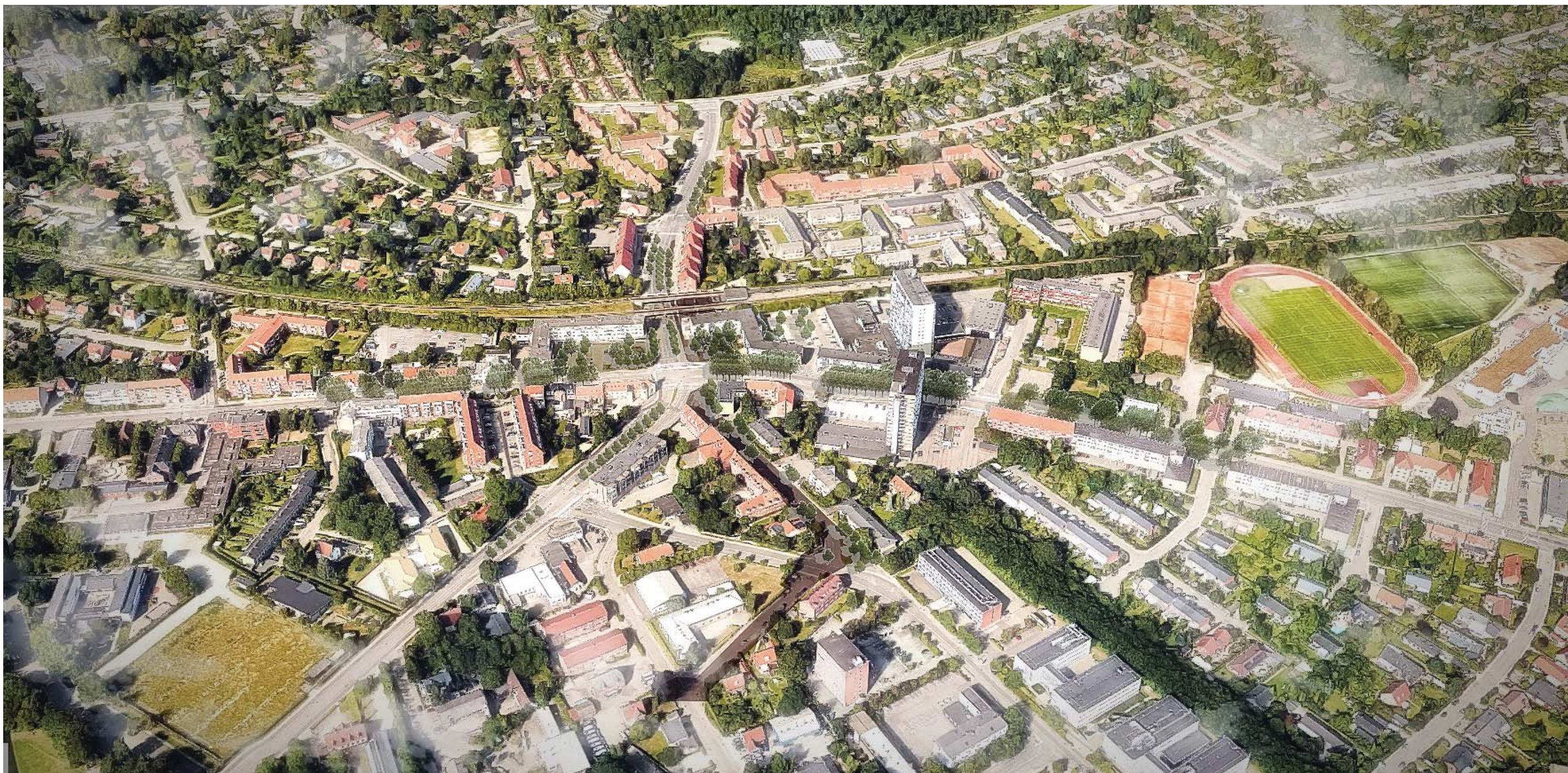


Dobbeltfortov langs hovedgaden

Dato 13.11.2017

Bagsværd Bymidte - Helhedsplan

Helhedsplan/ Set fra oven



Bagsværd Bymidte set fra oven med den grønne hovedgade som nyt bærende hovedgreb

Helhedsplan/ Hovedgreb



Hovedgaden

Hovedgreb

Det helt overordnede strategiske og fysiske hovedgreb i helhedsplanen for Bagsværd Bymidte tager udgangspunkt i en omdannelse af Bagsværd Hovedgade til en ny grøn hovedgade.

Tilføjelsen af træer vil betyde at gaderummet vil virke smallere, og hjælpe i omdannelsen fra en trafikvej til en butiksgade helt i tråd med visionen for bymidten. Samtidig vil de 2 store højhuse blive tonet ned, og skalaen mellem menneske og bygninger formidles i højere grad af det grønne.

Hovedgaden bliver ryggraden for bymidtens udvikling, og kan fungere som samlingspunkt og attraktor for hele byens borgere.

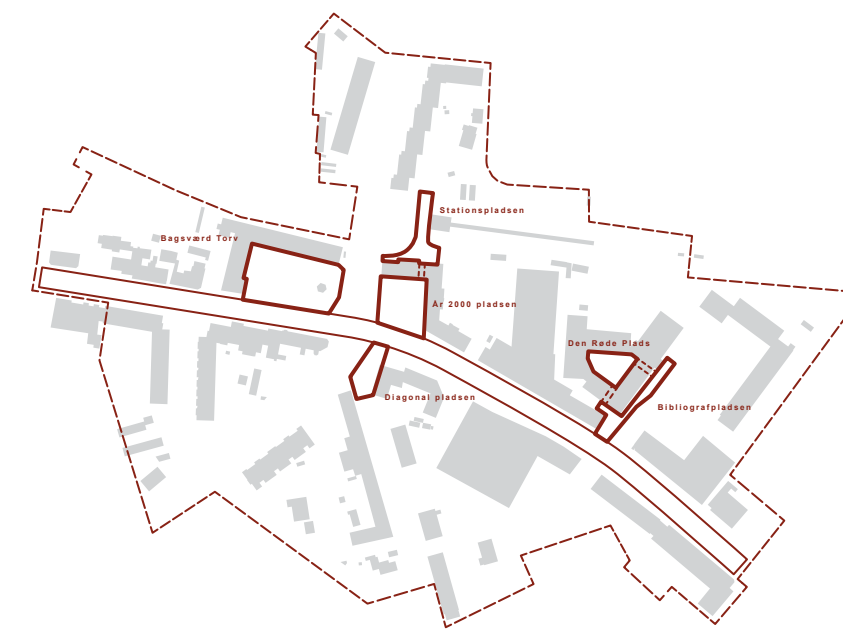


Hovedstiforbindelsen

Dette ser vi som den bærende identitet for alle der kommer til Bagsværd, og vil give bymidten en unik placering iblandt Gladsaxe Kommunes mange centre.

Sammen med en opgraderet hovedstiforbindelse for gående og cyklende - der forbinder Bagsværd Bypark med Bagsværd Sø - forsøger vi, at styre flowet af mennesker ud i vejrummene, så der kommer struktur i bevægelsen igennem byen.

Bymidten bliver forbundet på kryds og tværs. Mest synligt med hovedgade og hovedstiforbindelsen, men vi foreslår også mindre sekundære stier der kan forbinde de gemte pendlerparkeringspladser til togstationen.



Byrum

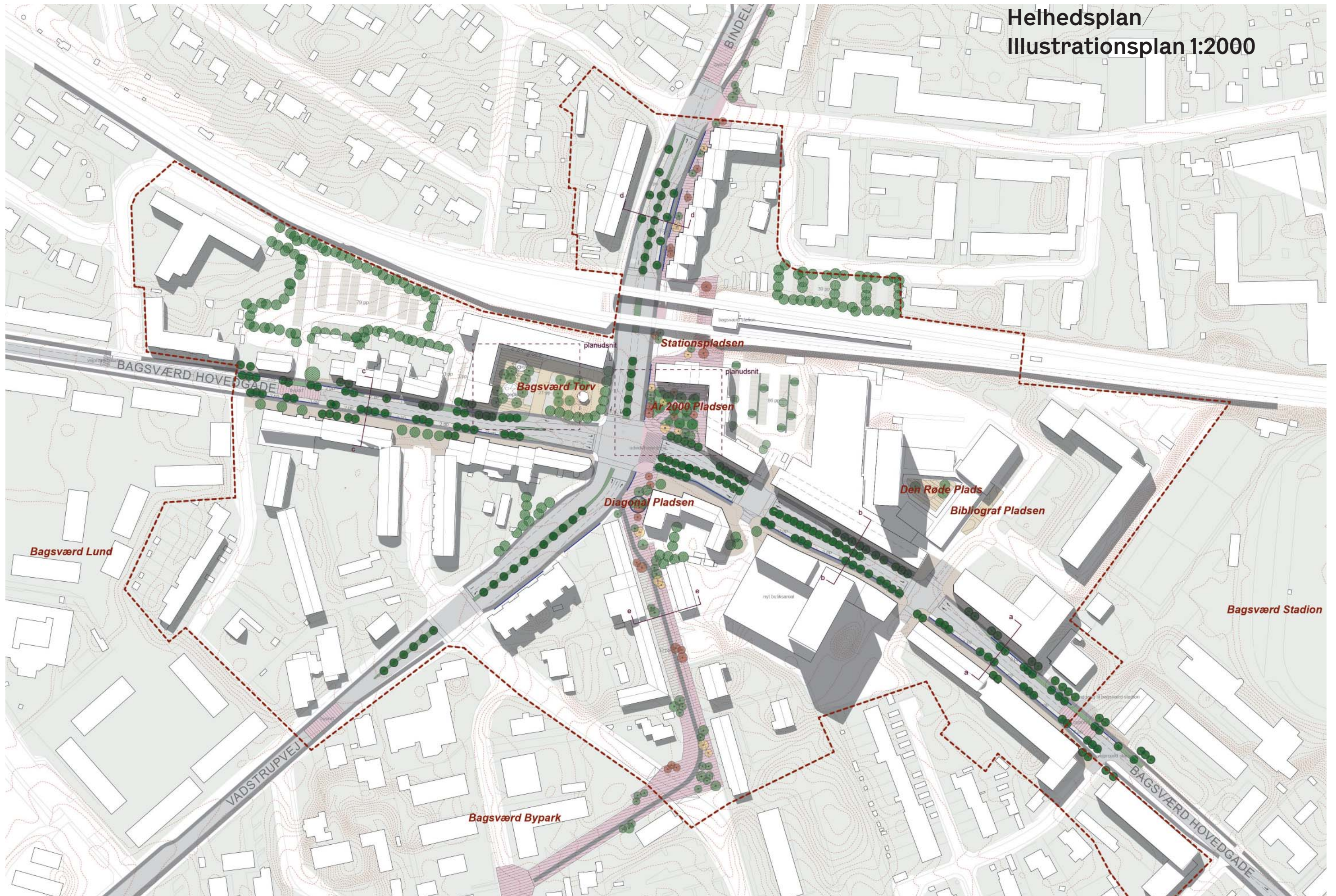
De eksisterende byrum Bagsværd Torv og År2000 pladsen udvikles med forskellige identiteter og attraktioner som byens helt centrale byrum.

Samtidigt bliver der tilføjet et par nye til samlingen, nemlig Diagonalpladsen der skal etablere overgangen fra hovedgaden og ned til Bagsværd dal, samt Den Røde Plads der kan udvikles til en lille grøn oase i det eksisterende åbne gårdrum ved Bibliografen og det store nordlige boligårn.

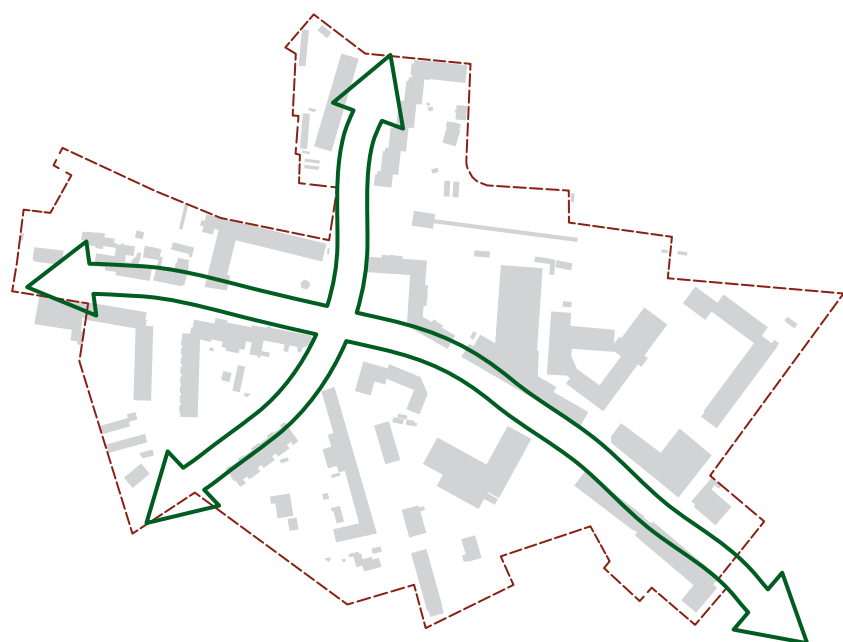
Det skaber et bredt udbud af forskellige typer ophold, og viser klart hovedgaden og byrummene, som de centrale mødesteder i bymidten.

Fælles for dem alle er en betydelig begrønning, og at de alle ligger i tilknytning til hovedgaden eller hovedforbindelsen. Derved styrkes bevægelsen af mennesker og giver de offentlige rum en synlig placering.



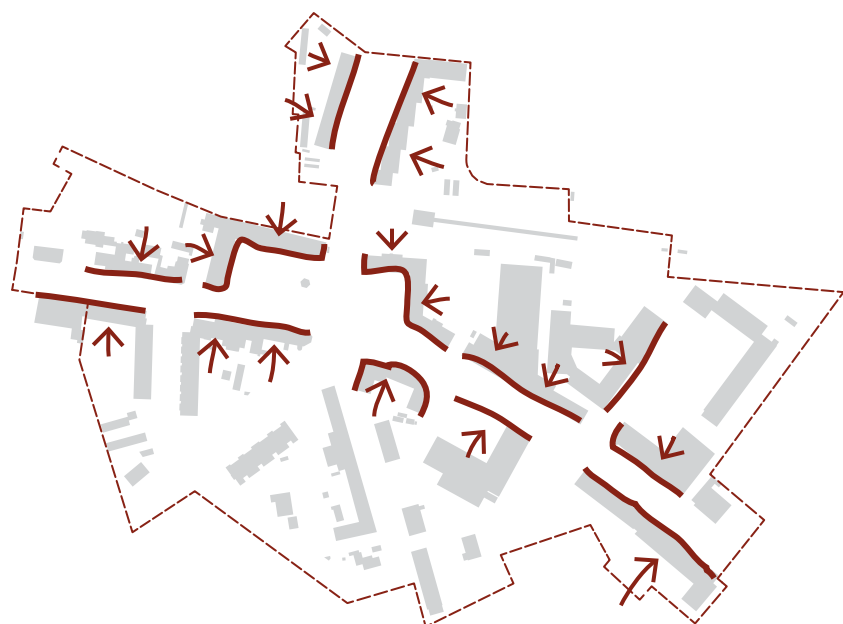


Helhedsplan/ 6 strategier til en styrket Bagsværd Bymidte



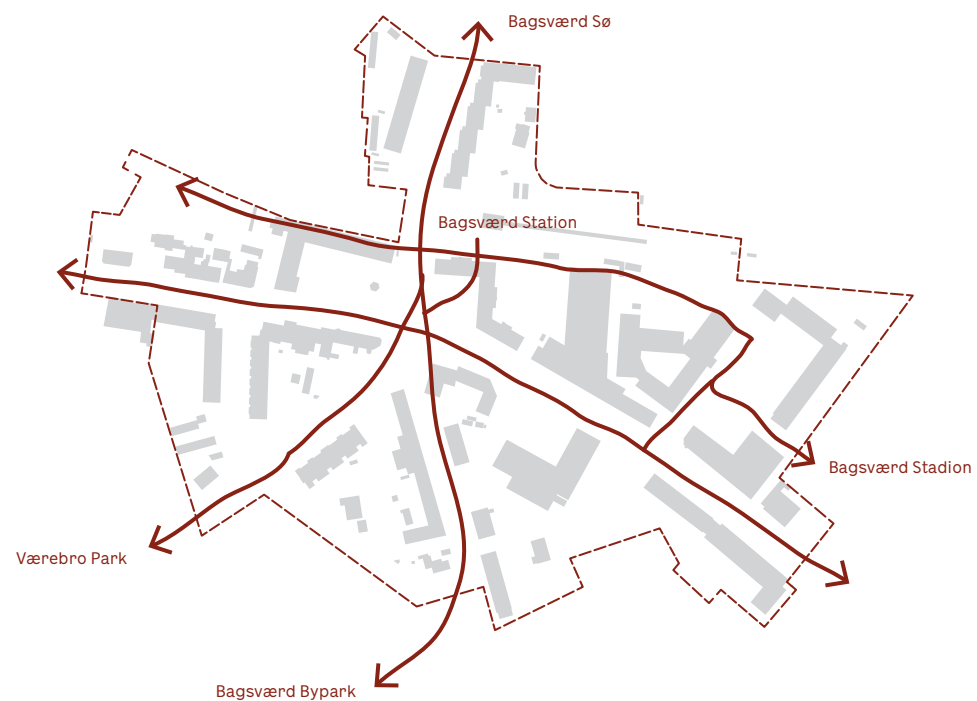
Strategi 01 - Grønne vejrum

Bagsværd Bymidte skal udvikles til at have en ny grøn karakter, i fremtiden tegnes en ny grøn profil med grønne vejrum.



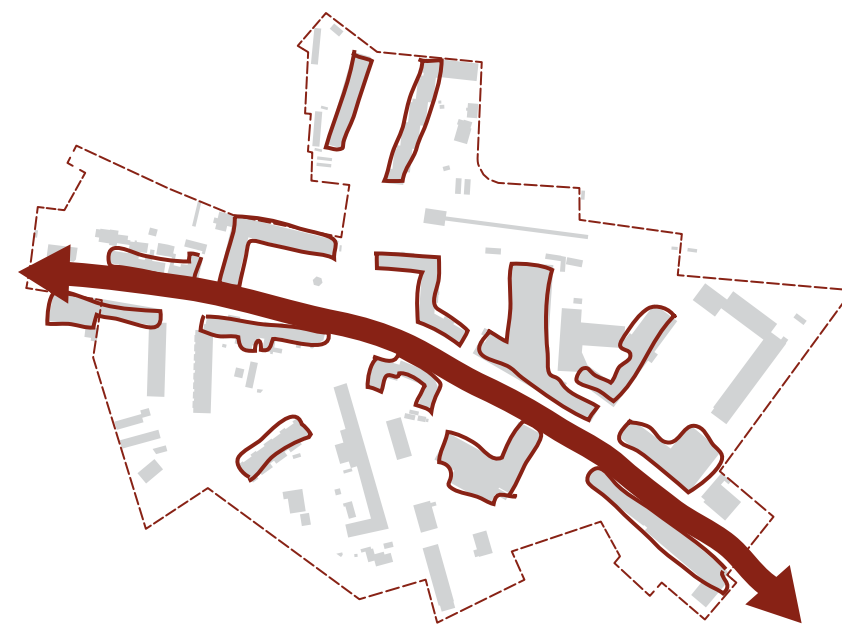
Strategi 04 - Fra bagside til forsider

I Bagsværd Bymidte skal bagsider vendes til forsider og skabe levende stue etager der kan styrke bylivet på pladser og langs hovedgaden.



Strategi 02 - Forbindelser på kryds og tværs

Bymidten forbindes på langs og tværs med hovedgaden og stiforbindelser så Bagsværd Bypark forbindes til stationen og videre til Bagsværd sø.



Strategi 05 - Et attraktivt handelsstrøg

Detailhandelen i Bagsværd skal udvikles ved at skabe et attraktivt handelsstrøg for lokal handel. Detailhandelen skal knytte sig op på handelsstrøget, og med åbne facader og indgang direkte ud mod handelsstrøget. Dette vil understøtte handelsstrøget som mødested



Strategi 03 - Et bredt udbud af mødesteder og byrum

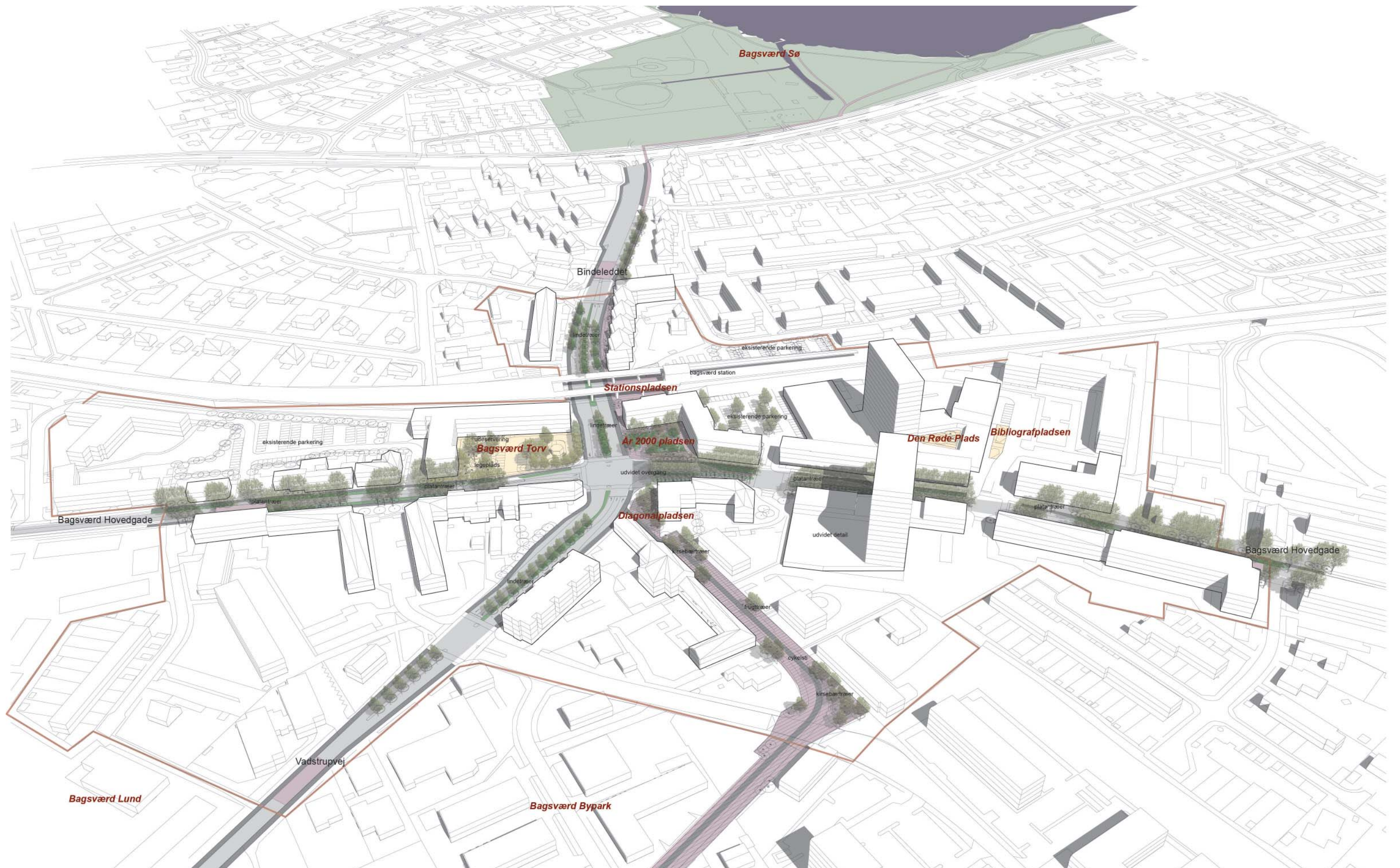
Bagsværd Bymidte skal udvikles med et tydeligt byrumshierarki der indeholder mødesteder der kan understøtte detailhandel og skabe en bymidte med mulighed for ophold. Alle mødesteder skabes derved på hovedstrøget, eller i direkte tilknytning hertil.



Strategi 06 - En robust udvikling i etaper

Bagsværd Bymidte skal udvikles med en robust etapeudvikling der muliggør at bymidten kan omdannes over tid i overskuelige etaper, som en del af handlingsplanen for bymidten. Diagrammet viser det på en principielt niveau.

Helhedsplan/ Oversigt



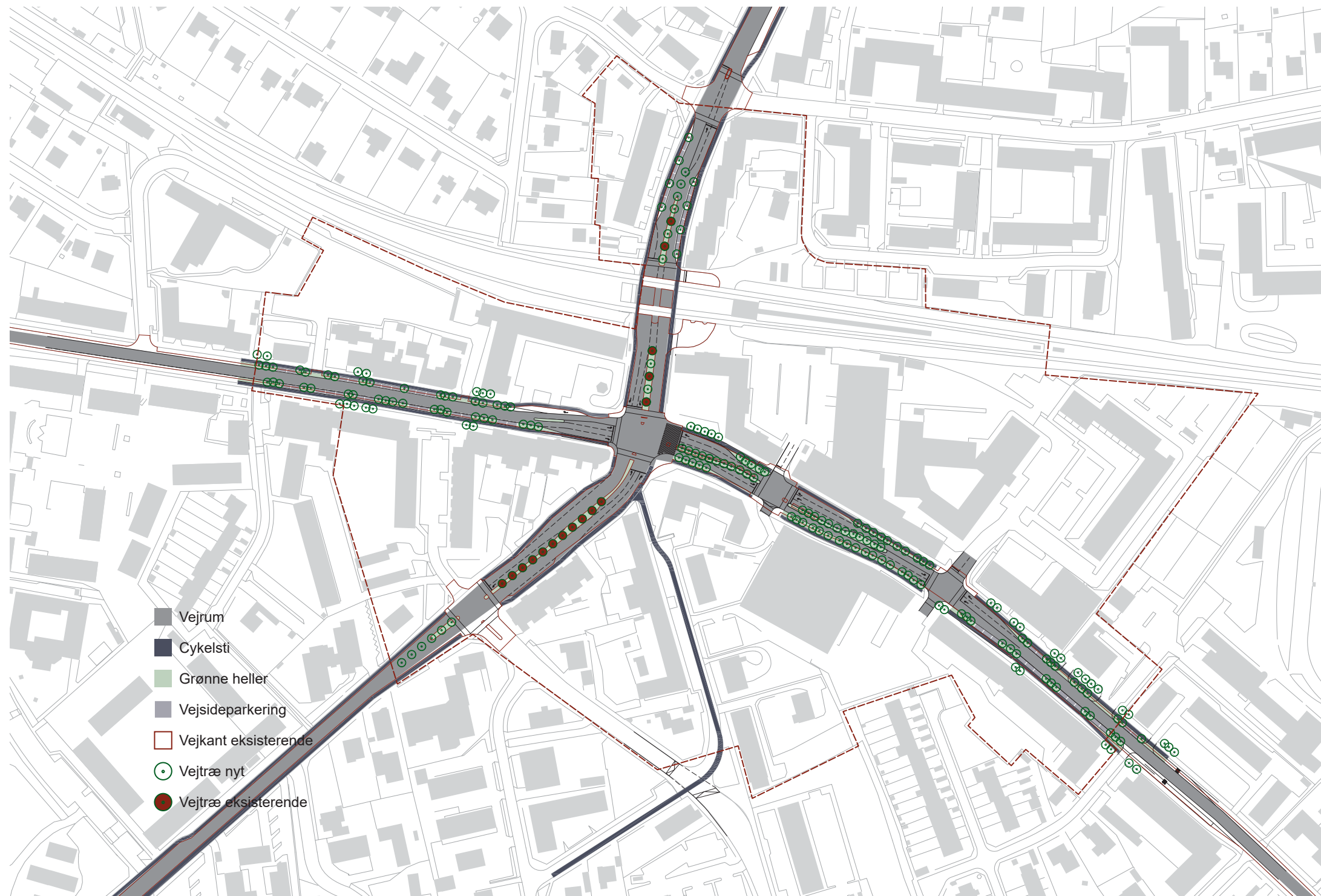
Trafik/ Hovedtiltag

Bagsværd Hovedgades eksisterende afstand mellem bygningsfacade og matrikler, tillader en omstrukturering af vejprofilen. Derved efterlades plads til mere begrønning samt vejsideparkering, og breddere fortov der tilgodeser bylivet så det bliver mere attraktivt at bevæge sig langs hovedgaden.

Principielt ligger vejbanerne sammen centralt i profilet, hvor der idag mange steder er markeringer med hvide vejstriber. Der føres ét kørespor i hver retning, og alle eksisterende svingbaner bevares undtagen svingbane i krydset til det eksisterende Irma når man kommer fra vest. Dette skal ses i sammenhæng med et evt. kommende centerbyggeri. Umiddelbart tænkes det, at centerindgang skal placeres i kryds på østlig side af eks. højhus. Dette vil dog kræve en trafikal analyse.

Dette overordnede princip vil kunne lede den samme mængde trafik igennem, og samtidig give plads til parkering til butikker i gaderummet. Forslaget vil dog få betydning i forhold til fremkommeligheden, da trafikken vil skulle afvikles i ét spor fremfor to spor.

Indsnævring af vejbanen er samtidig med til at sænke farten, og muliggøre nemmere krydsning af hovedgaden for fodgængere. Vi foreslår desuden ved indgangen til bymidten fra alle fire retninger en række 'adgangsporte', som kunne være et skift i belægning der markerer at nu er man ankommet til bymidten.



← eksempler på grønne gadeforløb



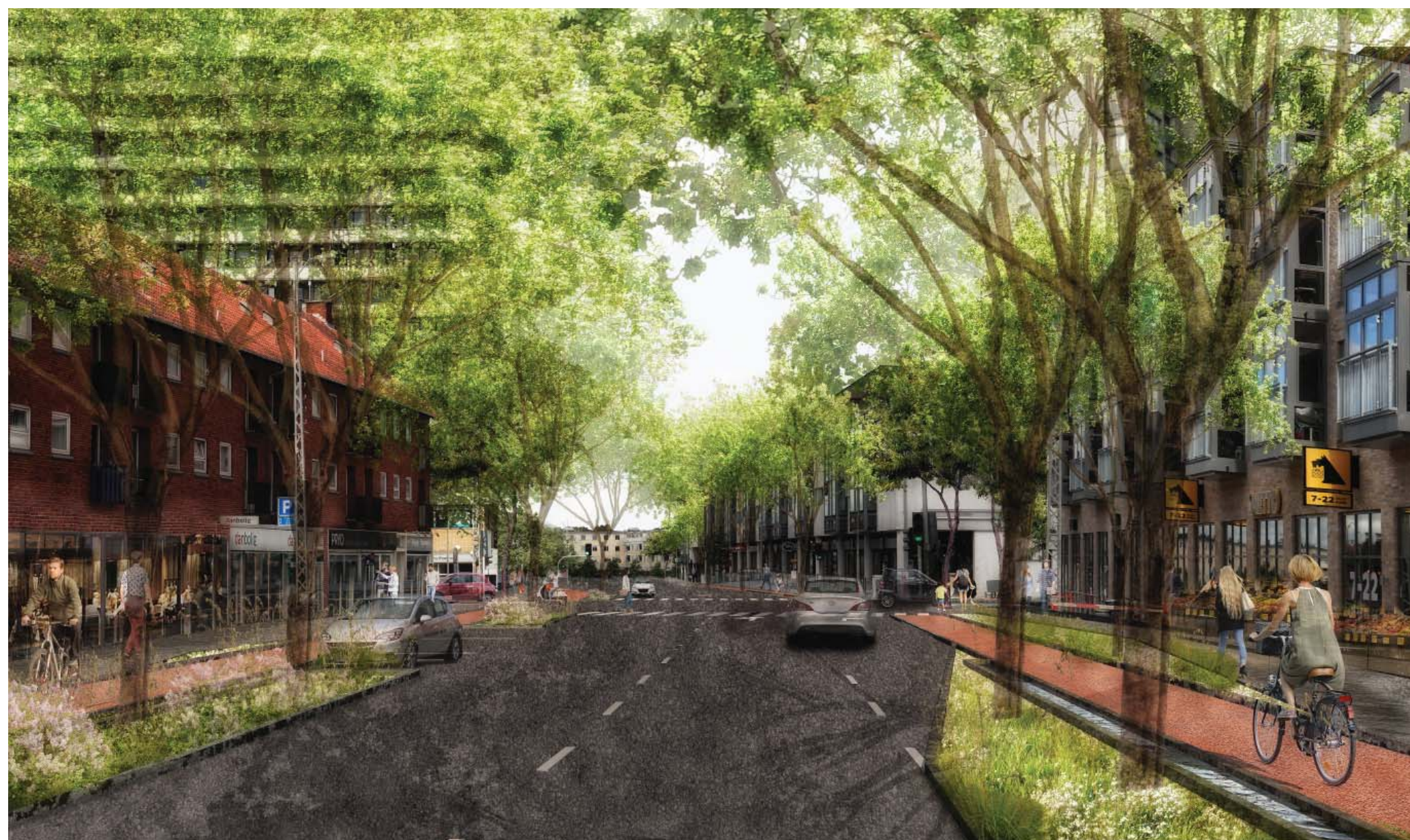
← Bagsværd Hovedgade i dag

Trafik/ Bagsværd Hovedgade

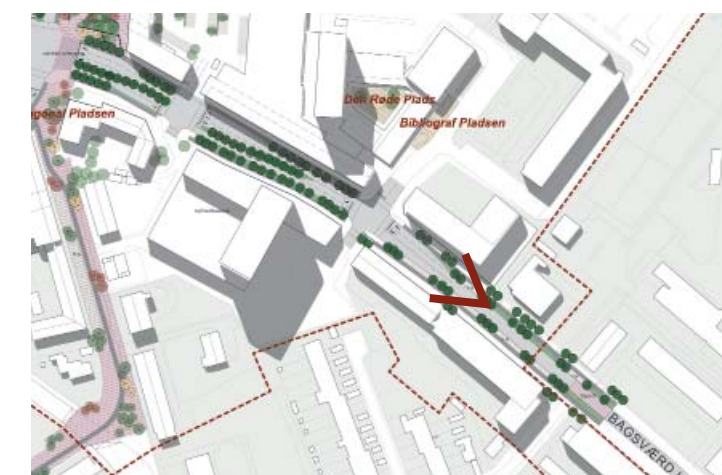
Bagsværd Hovedgade er her vist som en visionscollage ud for det nye byggeri ved Buegården med kig i vestlig retning ned mod Bagsværd Torv.

Den nye grønne rumlighed er radikalt anderledes end hovedgaden idag. Vejrummet bliver på denne måde smallere, og er med til at omdanne fornemmelsen af trafikvej til en butiksgade.

I de grønne bede i forgrunden fornemmes render til håndtering af regnvand og indskrænkningen af vejbanerne giver god plads til brede fortorv der opfordrer til bevægelse langs hovedgaden.



← Bagsværd Hovedgade vision



Placering af visualisering

Trafik/ Snit AA Bagsværd Hovedgade

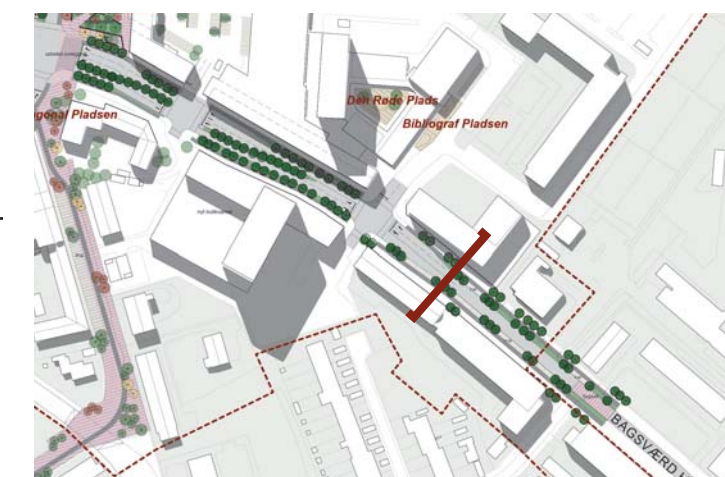
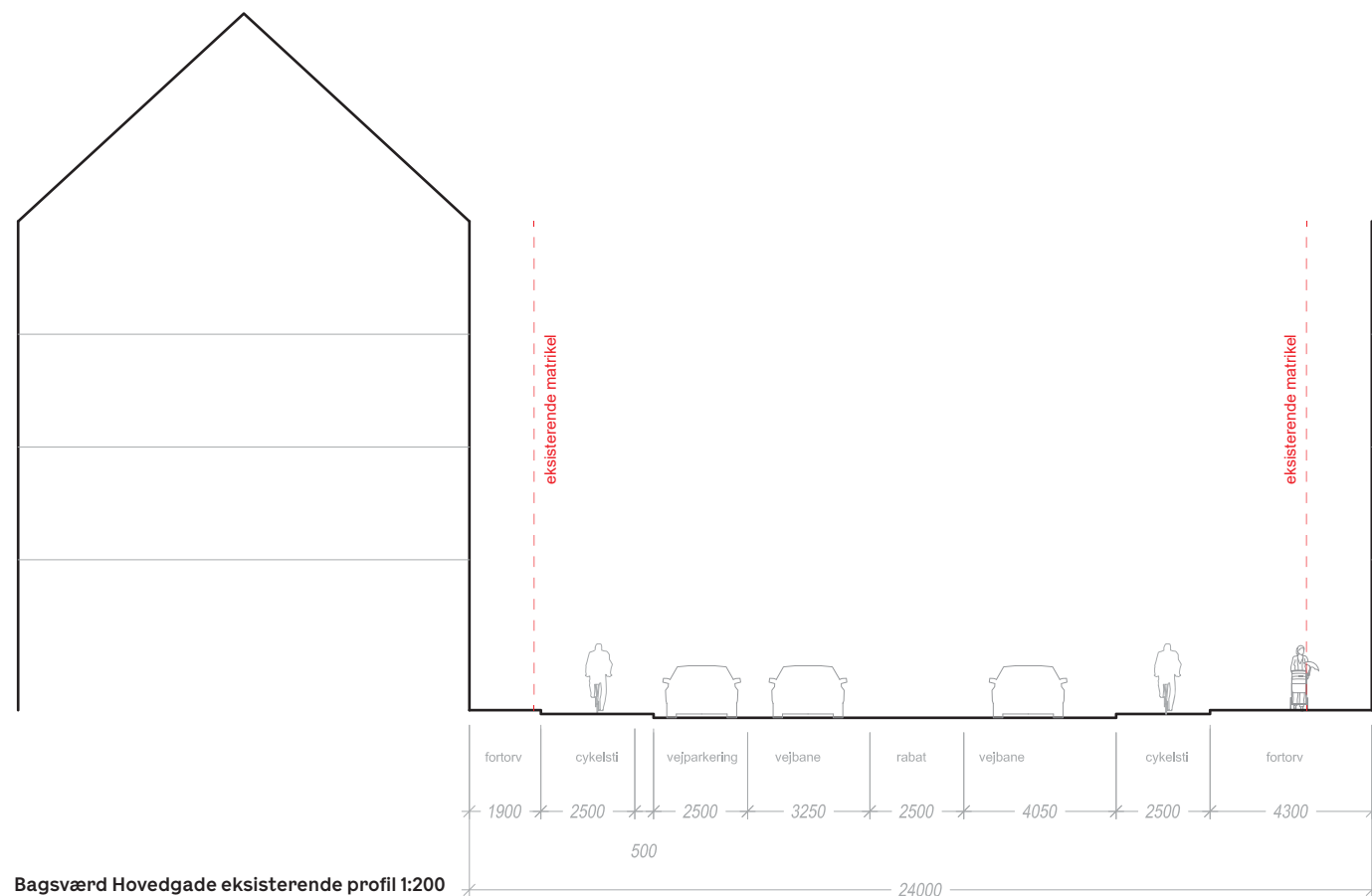
Snittene angiver Bagsværd Hovedgades eksisterende profil samt den foreslåede fremtidige profil i den østlige del ved det nye byggeri ud for Buegården.

De eksisterende matrikelskel danner udgangspunktet for mindsteprofilen, der endda kan tillade breddere fortorv på steder hvor de eksisterende huse er trukket tilbage fra vejen.

Vejbanen indsnævres til ét spor på 3,25 m i hver retning. I vejsiden placeres parkering på 2 m, nye plantræer samt mulighed for regnvandshåndtering i render og grønne bede.

Der planlægges cykelsti på 2,5 m i begge sider af hovedgaden og fortorv på min 2,5 m der vil være breddere og med mulighed for ekstra begrønning når de eksisterende afstande mellem huse tillader det.

Det kan dog resultere i at noget fortorv kan gå ind over eksisterende matrikelskel, hvilket også er situationen langs hovedgaden mange steder idag.



Placering af snit

Trafik/ Snit BB Bagsværd Hovedgade

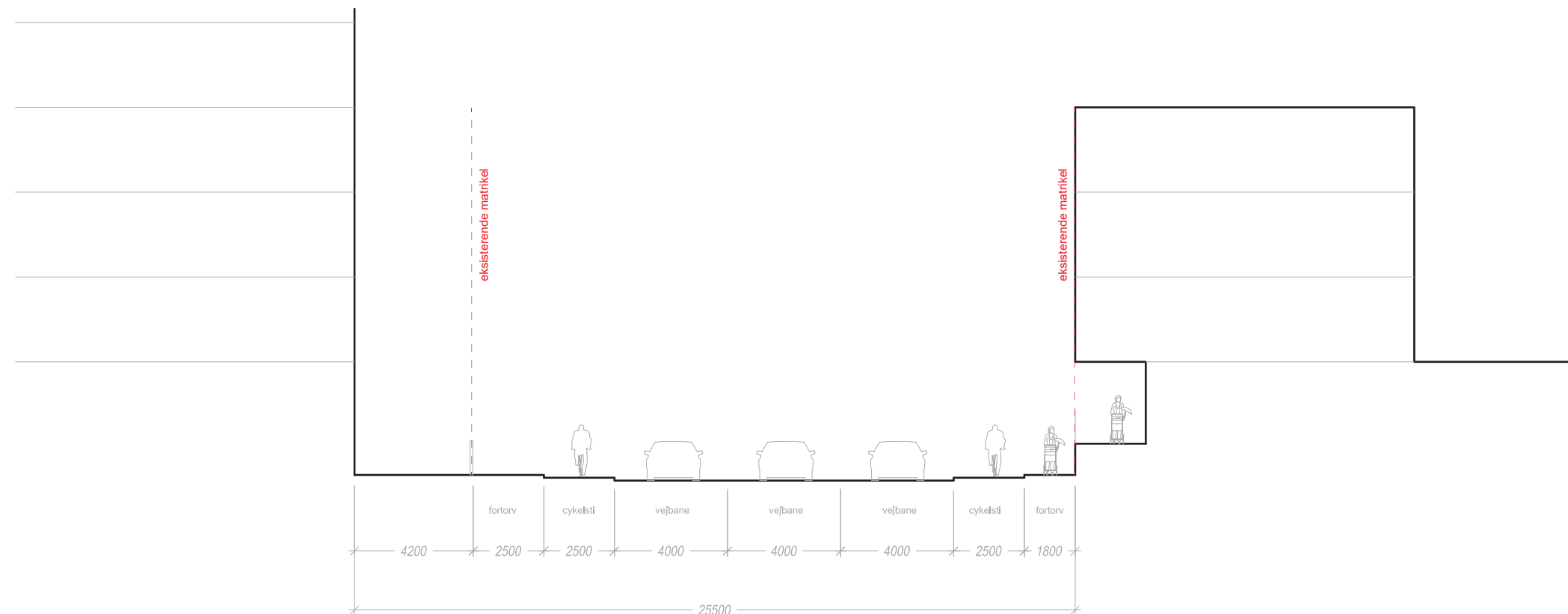
Snittene angiver Bagsværd Hovedgades eksisterende profil samt den foreslåede fremtidige profil centralt ved centeret.

De eksisterende matrikelskel danner udgangspunktet for mindsteprofilen, der kan tillade breddere fortorv når de eksisterende huse er trukket tilbage fra vejen.

Vejbanen indsnævres til ét spor på 3,25 m i hver retning med grøn midterhelle der tillader svingbaner. I vejsiden placeres nye platantræer samt mulighed for regnvandshåndtering.

Der føres cykelsti på 2,5 m i begge sider af hovedgaden og vi foreslår at fortorvet hæves langs det eksisterende center, for at give mulighed for at butikkerne i centret kan åbne op og skabe en forside med ophold og passage mod hovedgaden.

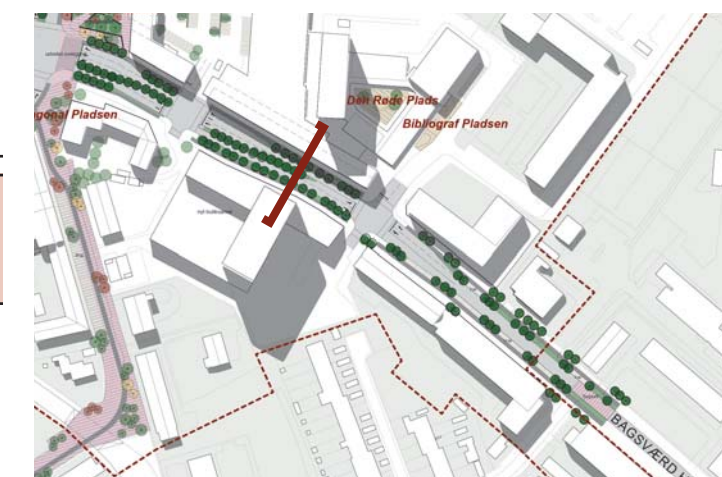
Hvis området ved det sydlige boligårn skal udvikles, foreslår vi at trække butiksetagen helt ud til fortorvet for at støtte hovedgadens profil, med åbne facader i stueetagen.



Bagsværd Hovedgade eksisterende profil 1:200



Bagsværd Hovedgade fremtidig profil 1:200



Placering af snit

Trafik/ Snit CC Bagsværd Hovedgade

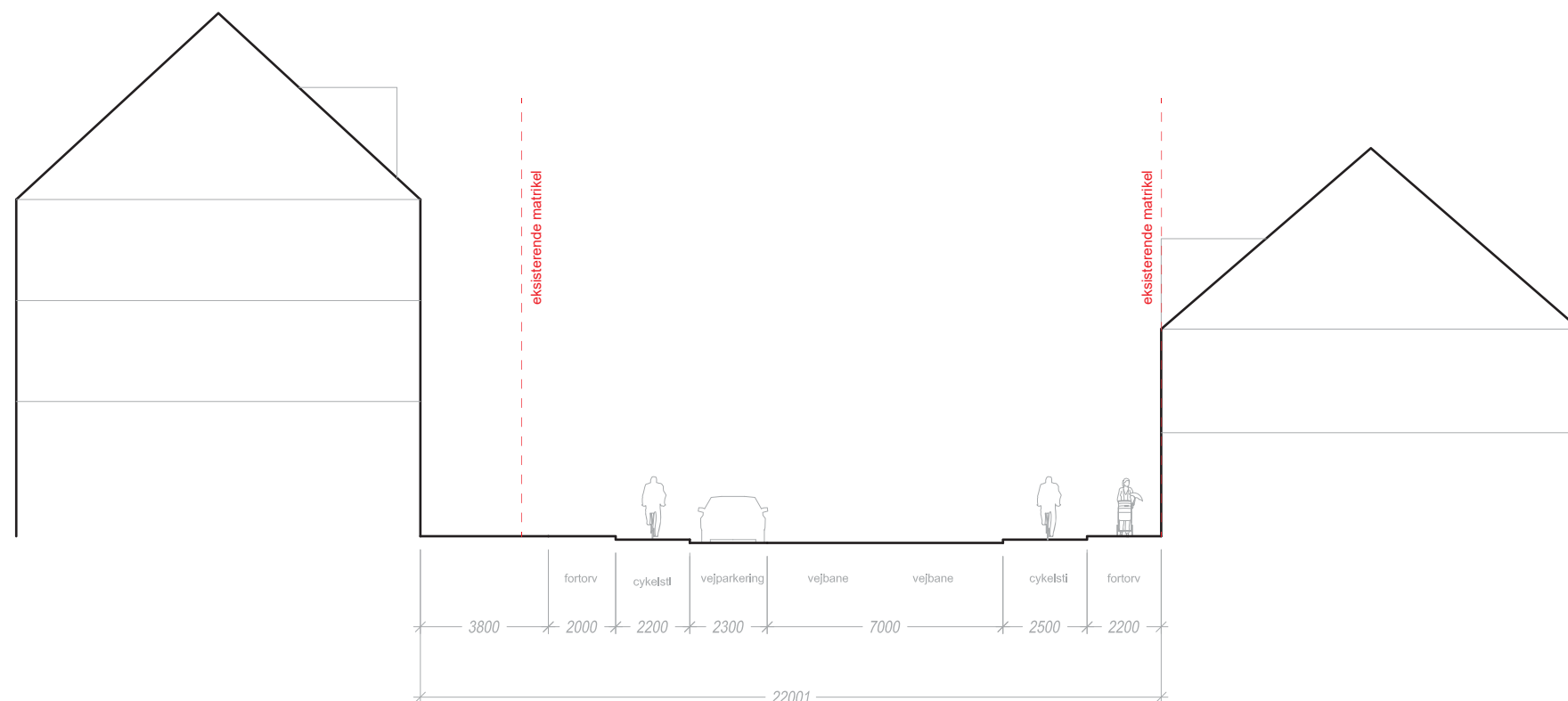
Snittene angiver Bagsværd Hovedgades eksisterende profil samt den foreslåede fremtidige profil på den vestlige del.

De eksisterende matrikelskel danner udgangspunktet for mindsteprofilen, der kan tillade bredere fortorv når de eksisterende huse er trukket tilbage fra vejen.

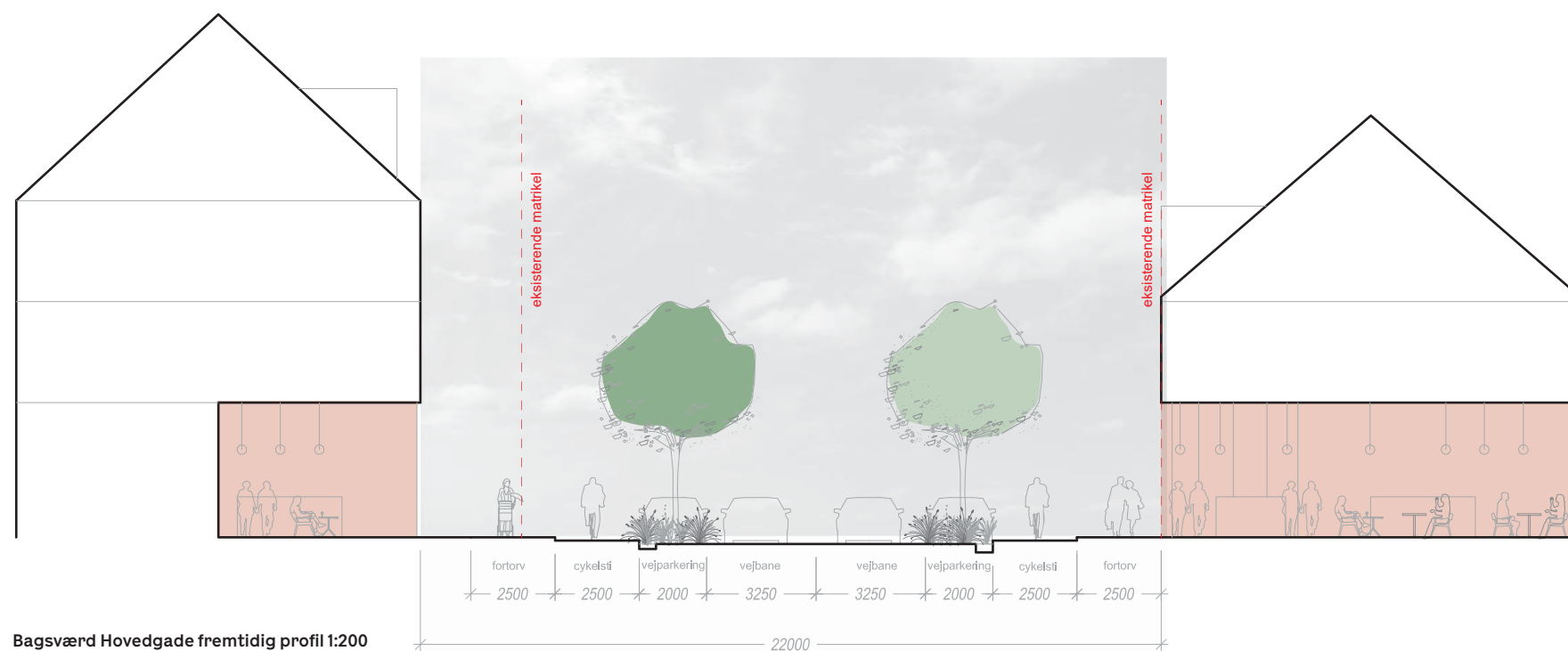
Vejbanen indsnævres til ét spor på 3,25 m i hver retning. I vejsiden placeres parkering og nye platantræer samt mulighed for regnvandshåndtering i 2 m bredde.

Der føres cykelsti på 2,5 m i begge sider af hovedgaden og fortorv på min 2,5 m.

Det kan dog resultere i at noget fortorv kan gå ind over eksisterende matrikelskel, hvilket også er situationen langs hovedgaden mange steder idag.



Bagsværd Hovedgade idag 1:200



Bagsværd Hovedgade fremtidig profil 1:200



Placering af snit

Trafik/ Snit DD Bindeleddet

Snittene angiver Bindeleddets eksisterende profil samt den foreslåede fremtidige profil.

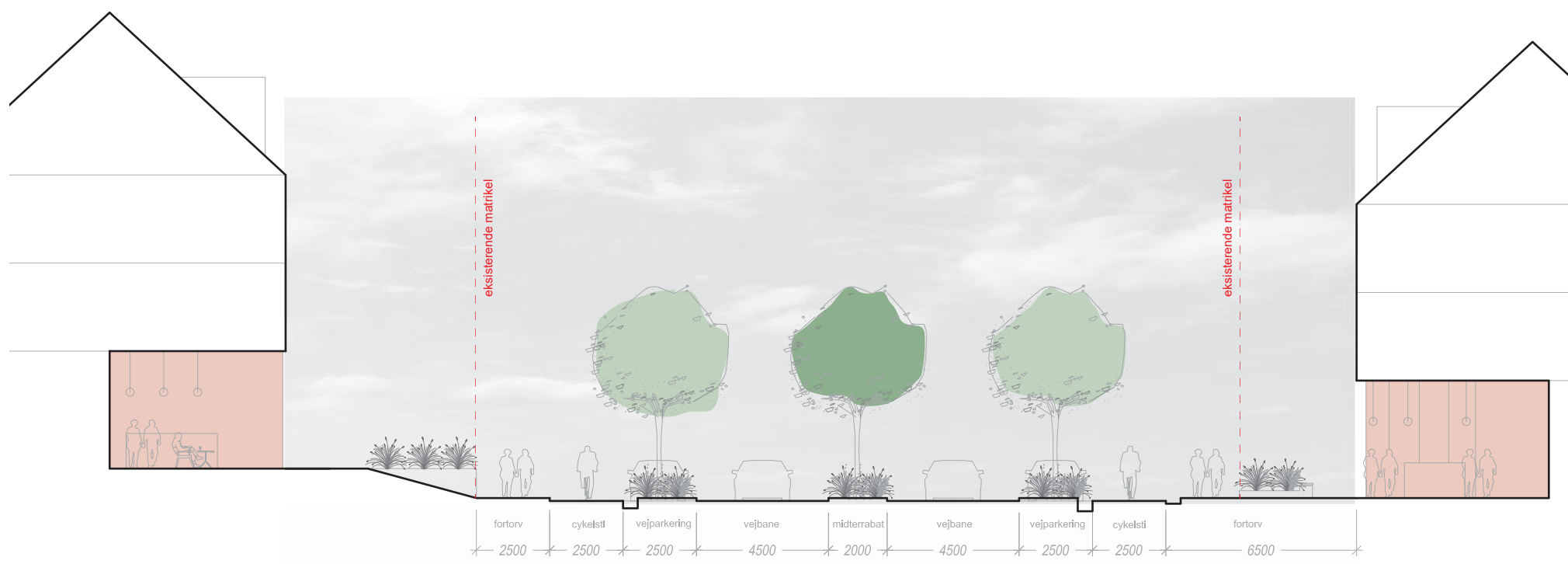
De eksisterende matrikelskel danner udgangspunktet for mindsteprofilen, der kan tillade bredere fortorv når de eksisterende huse er trukket tilbage fra vejen.

Vejbanens bredde bevares der tilføres kun grøn midterhelle der tillader svingbaner. I vejsiden placeres nye lindetræer og grønne bede samt mulighed for regnvandshåndtering.

Den eksisterende cykelsti på 2,5 m i begge sider af hovedgaden og fortorv på min 2,5 m bevares.



Bagsværd Hovedgade idag 1:200

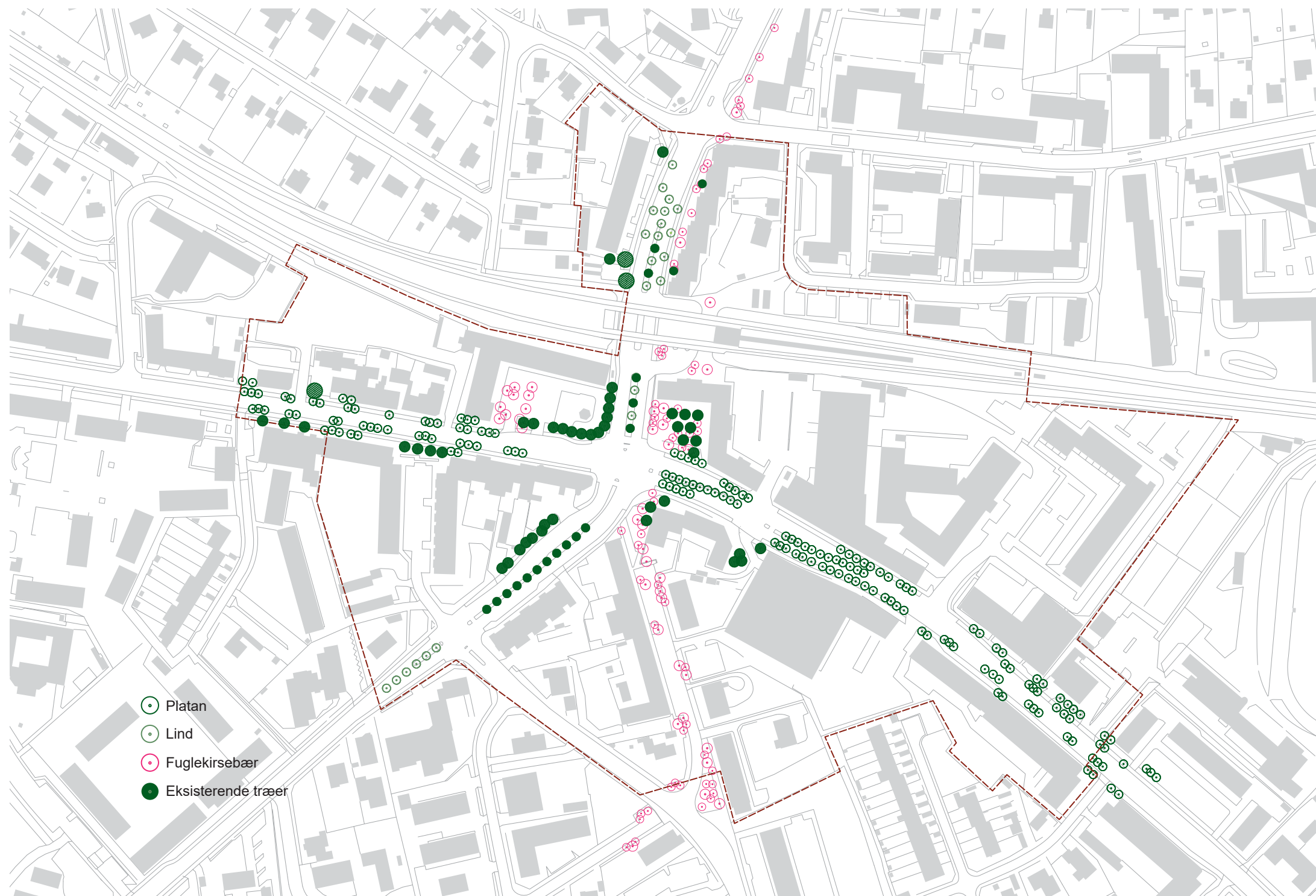


Bagsværd Hovedgade fremtidig profil 1:200



Placering af snit

Trafik/ Vejtræer



Helt grundlæggende foreslår vi tre forskellige trætyper, for at give en identitet til vejrum og forbindelser.

Langs hovedgaden foreslår vi en plantning af Platantræer i vejsiden, som er løvfældende og kan på sigt blive store og vil give en flot rumlighed med en grøn 'facade' for både bilister og gående.

Et eksempel der ligner kan findes på Frederiksborgvej fra Rødkløvervej til Emdrup Torv, der er en fortsættelse af Søborg Hovedgade.

De eksisterende træer på Vadstrupvej og Bindeleddet er småbladet Lindetræer der beplantes yderligere langs begge veje for at skabe en grøn trafikvej som tydeligt adskiller sig i karakter fra hovedgaden.

Langs den diagonale stiforbindelse plantes hovedsageligt Fuglekirsebær, der kan blomstre og skabe en helt speciel identitet for gående og cyklende.

Forslag til træarter er følgende som skal kvalificeres yderligere i en fremtidig fase af helhedsplanen:

- Platan: *Platanus x acerifolia*
- Lind: *Tilia x europaea* 'Pallida', *Tilia cordata* 'Greenspire', *Tilia platyphyllos* 'Rubra', *Tilia platyphyllos* 'Ørebro'
- Fuglekirsebær: *Prunus avium* 'Plena'



Platan skaber allé langs Bagsværd hovedgade



Reference på Platantræer på Frederiksborgvej



Lindetræer langs Bindeleddet og Vadstrupvej



Fuglekirsebær



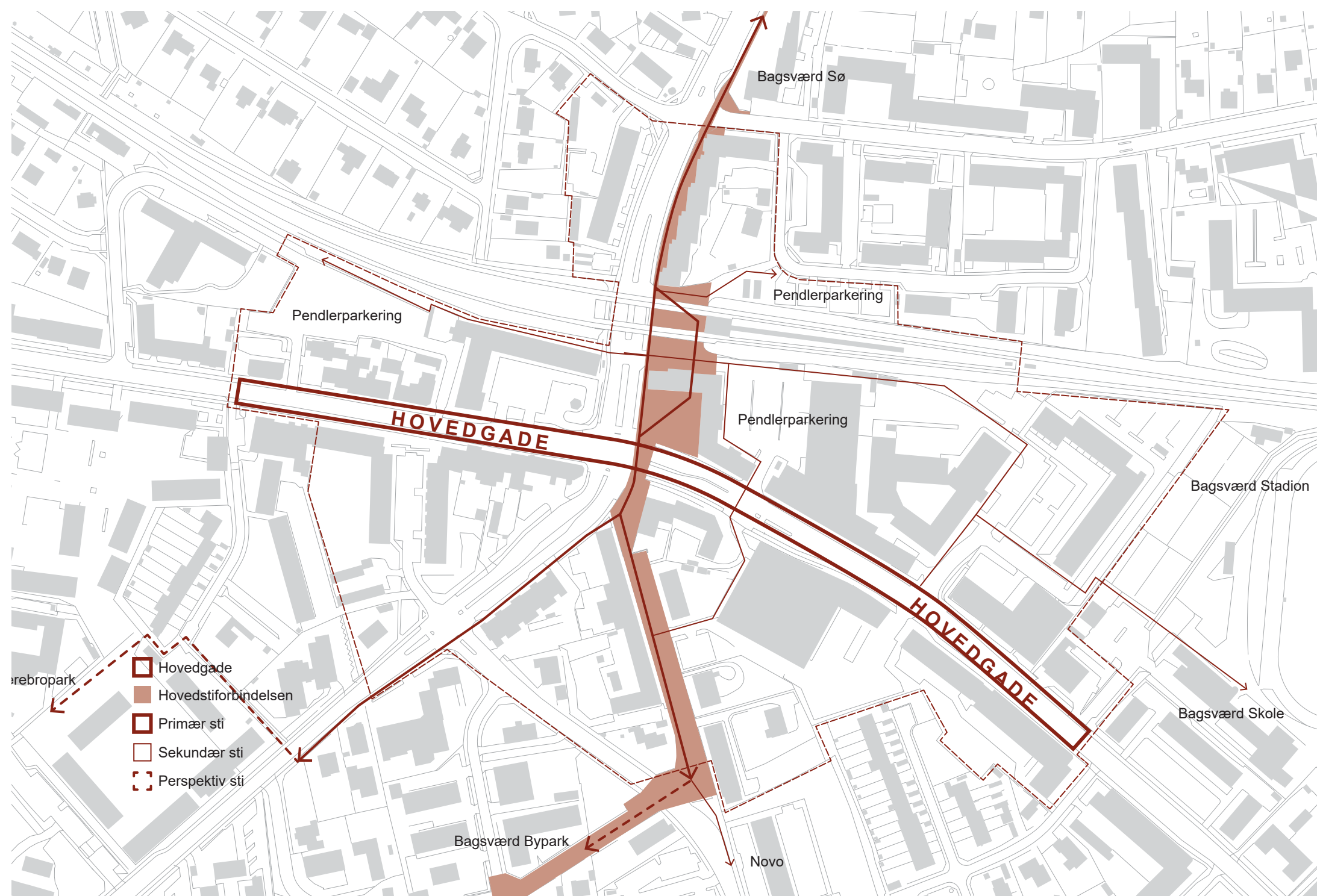
Trafik/ Fremtidig parkering

Det eksisterende antal parkeringspladser er så vidt muligt bevaret. Der er dog sket en omfordeling langs hovedgaden så der i vestlig del er fire pladser færre, og i østlig del er tre pladser mere hvilket i samlet opgørelse kun er en nedgang på én plads.

En anden væsentlig del er at gadeparkering i forslaget er placeret på begge sider af hovedgaden, hvor det i dag kun er i sydlig side.



Forbindelser/ Hovedtiltag



Den opgraderede hovedstiforbindelse vil forbedre forholdene for gående og cyklister til Novo o.lign. arbejdspladser fra stationen samt til Bagsværd Sø.

Den løber fra diagonalen igennem Bagsværd Bypark og etableres ved at forbinde Bagsværd dal over hovedgaden til stationen og videre langs Bindeleddet til Bagsværd Sø. Den består af opgraderet belægning og belysning langs Bagsværd dal og videre op ad Bindeleddet. I krydsningen med hovedgaden udvides fodgængerovergangen, så det tydeliggøres hvor den primære krydsning foregår.

De mindre sekundære forbindelser skal forbedre forholdene fra Bagsværd Stadion, samt fra de store pendler parkeringspladser og op til stationen.

Perspektivstien er stipleet og angiver en fremtidig forbindelse til Værebropark og Bagsværd Bypark.



← Bagsværd i dag

Forbindelser/ Bagsværd dal stiforbindelse

Som en vigtig del af udviklingen i Bagsværd er den nord-syd hovedstiforbindelse der forbinder Bagsværd Bypark med Bagsværd Sø.

Her repræsenteret som en visionscollage på Bagsværd dal med kig i retning mod det store kryds af Bagsværd Hovedgade og Bindeleddet/Vadstrupvej.

Stiforbindelsen tænkes som et 'shared space' vejrum hvor bevægelse foregår på de bløde trafikanters præmisser.



← Bagsværd dal vision

Placering af visualisering

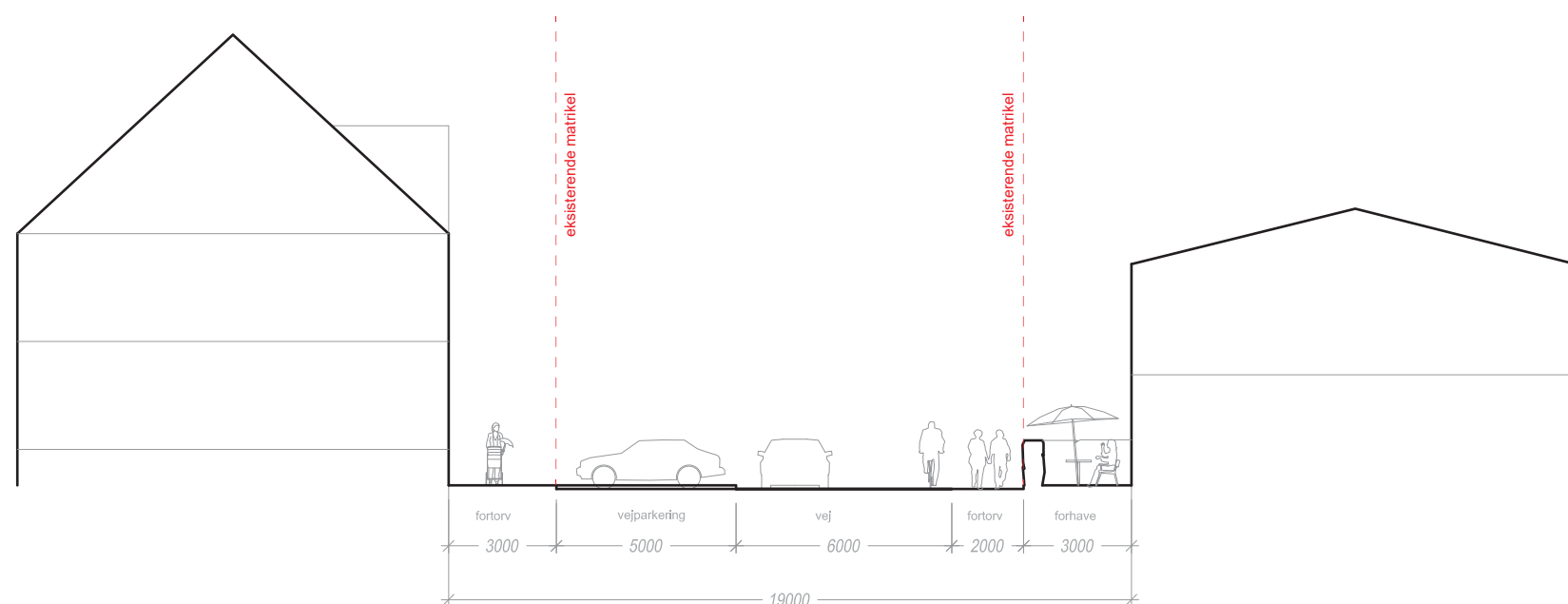


Forbindelser/ Snit EE Bagsværdal

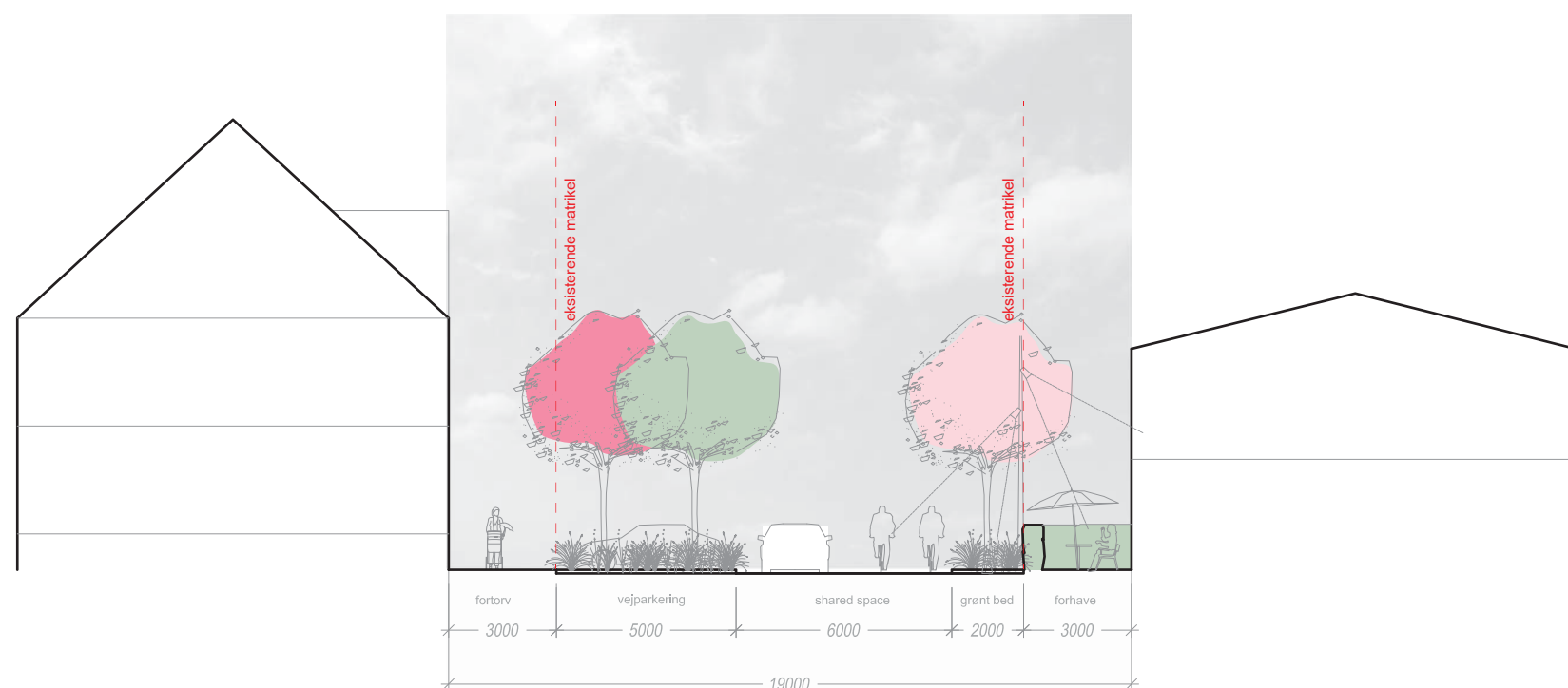
Snittet angiver forholdene på Bagsværdal idag og efter omdannelsen.

Idéen er at omdanne Bagsværdal til en grøn gang- og cykelstiforbindelse hvor de bløde trafikanters forhold prioriteres højest.

Den eksisterende bilparkering bevares, men vejarealet omdannes til 'shared space' eller 'lege- opholdsgade', hvor bevægelse foregår på de bløde trafikanters præmis.



eksisterende profil 1:200



fremtidig profil 1:200

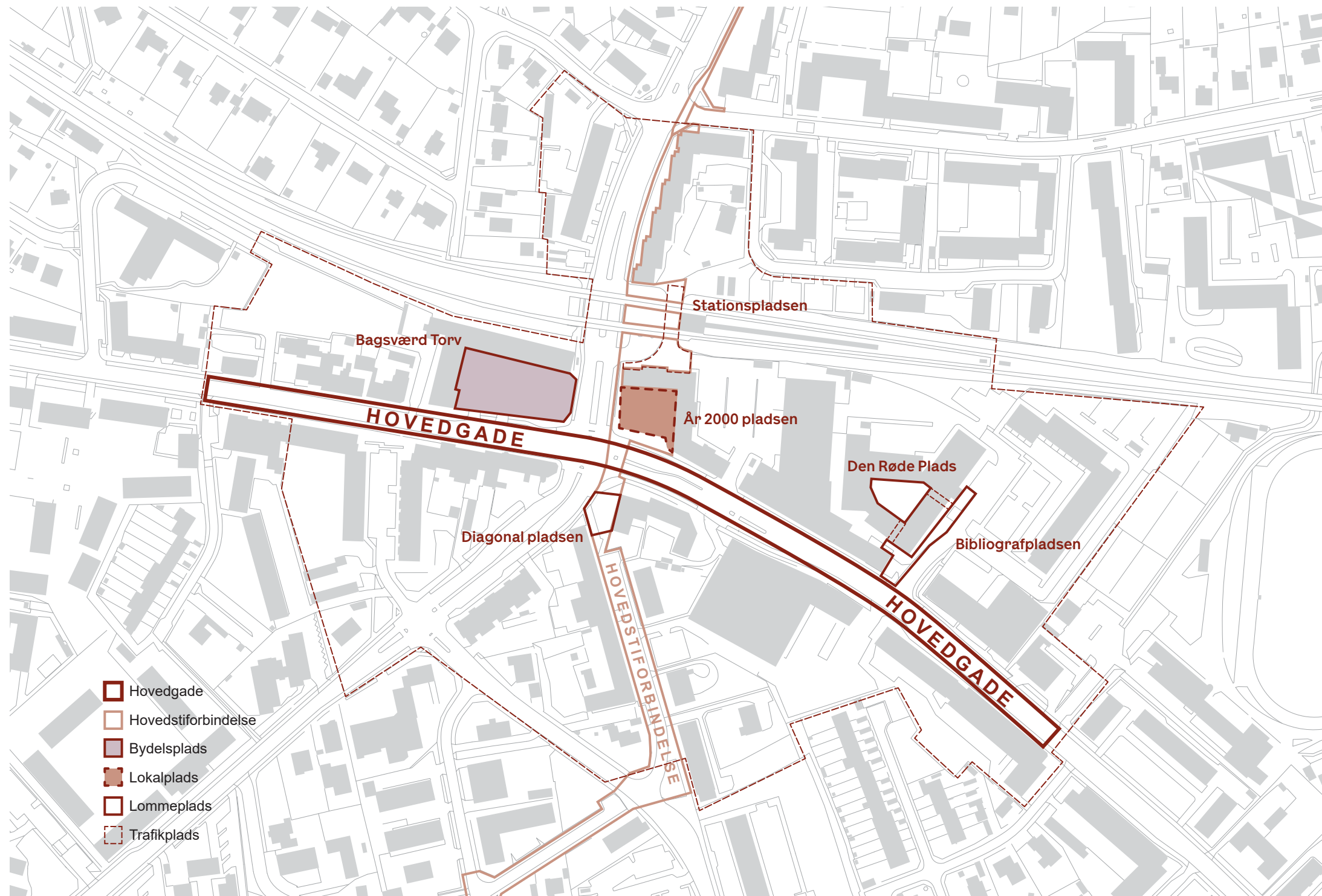


reference på grøn gang- og cykelforbindelse



Placering af snit

Byrum og Byliv/ Hovedtiltag



Hovedtiltagene i helhedsplanen består i at hovedgade, samt byrum tilsammen bliver mødestederne for alle byens borgere.

Det manglende hierarki blandt byens rum og centrale mødesteder som bymidten idag mangler, bliver på denne måde lagt sammen i et klart byrumshierarki hvor gaderum og byrum tilsammen skaber rammen om byens liv. De breddere fortorve giver mulighed for ophold ifm butikker i stueetagerne, og gør samtidig hovedgaden til et attraktivt hovedstrøg at bevæge sig langs.

Overordnet beskrives de forskellige byrums karakter og funktioner herunder. Bagsværd Torv samt Ar 2000 pladsen er yderligere detaljeret på følgende sider da disse har potentiale til at blive bymidtens centrale mødesteder.

Bagsværd Torv:

Dette bliver byens centrale bydelsplads, hvor parkering bliver flyttet for at give plads til udeservering, ophold og legepladser. Vi tænker også at tilføre træer i plantebede så de kan vokse på trods af p-kælder nedenunder.

Ar 2000 pladsen:

Pladsen bliver byens lokalplads der vil være en central gennemgangsplads for pendlere mellem stationen og Bagsværd Bypark.

Der tilføres siddepladser, mere begrønning og mulighed for midlertidige funktioner som fx. loppemarked og opstilling af foodtrucks.

Stationspladsen:

Dette er den centrale ankomstplads for kollektive trafikanter. Vi foreslår ikke de store ændringer blot et par enkelte kirsebærtræer da pladsen indgår i hovedstiforbindelsen. Udover dette ville et øget fokus på gennemgangen til Ar 2000 pladsen ifa bedre belysning eller åbning af butiksfacader føre til at dette kan blive det primære flow fra stationen i sydlig retning.

Diagonalpladsen:

Dette er en mindre lommeplads der vil have mange forbipasserende, men kan både have mulighed for kort ophold eller blot være et grønt oplyst krydsningsrum, hvis der tilføres belysning, træer og siddepladser.

Den Røde Plads:

Denne lidt glemte og gemte plads har potentiale til at blive en lille lokal oase for beboere, butikker og ikke mindst brugere af Bibliografen. Her tænker vi blot en begrønning og mulighed for siddepladser.

Bibliografpladsen:

Denne plads fungerer i bedste velgående i dag som en grøn oase, og er vist i byrumshierarkiet som en lokalplads.

Byrum og Byliv/ Bagsværd Torv

Bagsværd Torv er her vist i dagens udformning samt som en visionscollage.

Torvet kan blive bymidtens centrale bydelsplads, den er synlig fra alle retninger og ligger optimalt i forhold til solorientering.

Pga den nedgravede parkeringskælder kan beplantning være vanskelig, og træerne er her vist i forhøjede bede der kan give jorddybde til rødderne så træerne kan få en ordentlig størrelse.

Alternativt kan der arbejdes med en slyng- eller klatrende beplantning. Det vigtigste er som princip, at man får tilført et grønt element der bidrager rumligt til pladsen.



← Bagsværd Torv i dag



← Bagsværd Torv vision

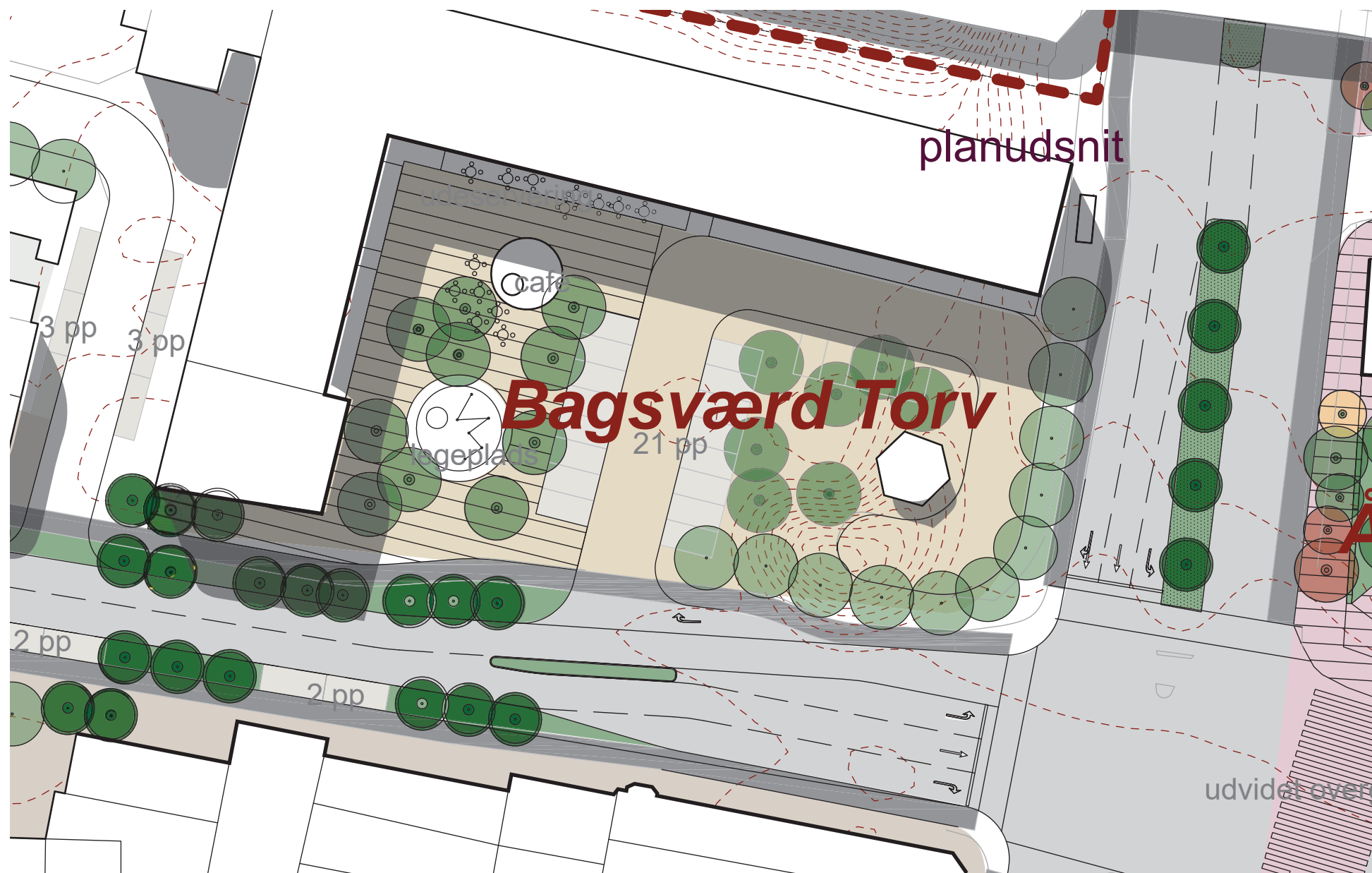
Byrum og Byliv/ Bagsværd Torv

Bagsværd Torv er bymidtens nye 'Bydelsplads'. Det er både bymidtens største, ældste og mest centrale plads, men er samtidig synlig fra mange steder og kan ses på lang afstand når man ankommer til bymidten fra øst af hovedgaden.

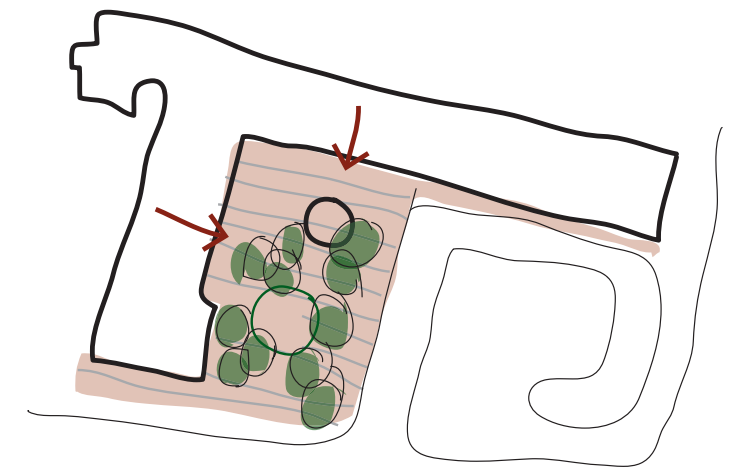
Her er det tanken at flytte nogle parkeringspladser i den vestlige del af pladsen så torvet kan få en ny grøn karakter ved placering af flere træer i en form for plantebede der tillader de kan vokse på trods af p-kælder nedenunder. Dette kan give rum til både ophold og aktiviteter.

Her kan der placeres legemuligheder, så børn har et sted at opholde sig i bymidten. Der kan laves en mindre cafépavillion på pladsen til kaffe, og de forskellige butikker i stueetagen kan få udeservering eller placering af udstillingsvarer.

Materialer forenkles til samlet 'gulvtæppe' for at forstærke identiteten af pladsrum.



Planudsnit 1:500



Stueetager får adgang til stor bytorv



Byrum og Byliv/ År 2000 Pladsen

År 2000 pladsen er vist i visionscollage både i en hverdagssituation samt med midlertidig marked.



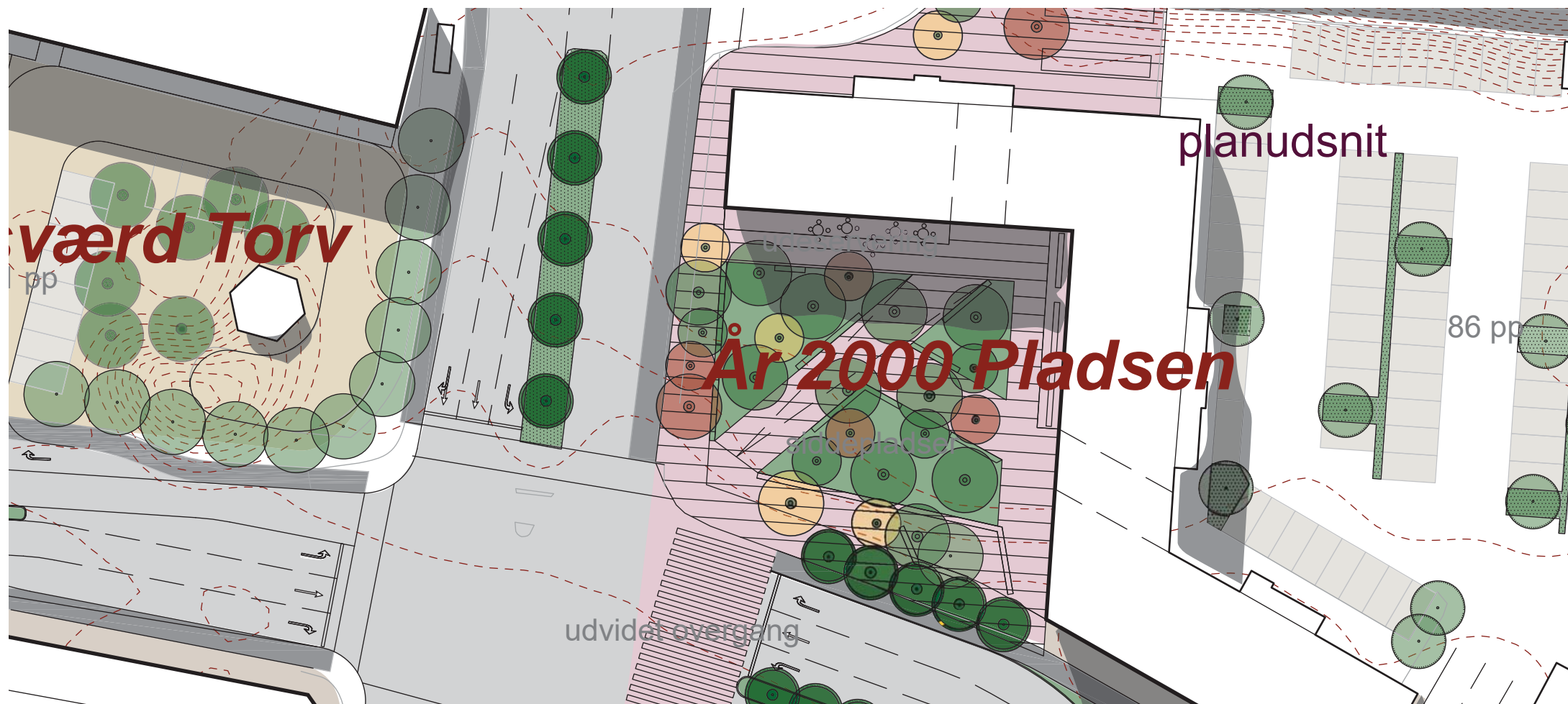
← År 2000 pladsen i dag



År 2000 pladsen vision for en weekend med loppemarked eller anden midlertidig event

← År 2000 pladsen vision for en hverdagssituation

Byrum og Byliv/ År 2000 Pladsen



År 2000 pladsen er bymidtens nye 'Lokalplads'.

Pladsen ligger mellem stationen og det store erhvervsområde Bagsværd Bypark. I dag går en stor del af pendlertrafikken udenom pladsen, i høj grad pga forbindelsen mellem Stationspladsen og År 2000 pladsen ikke fremstår indbydende og tydelig.

Ved en terrænbearbejdning der optager faldet fra krydset ned mod 7Eleven kan man nemmere lede flowet henover pladsen og samtidig passere handicapvenligt.

Der tilføres flere træer så den grønne karakter forstærkes yderligere.

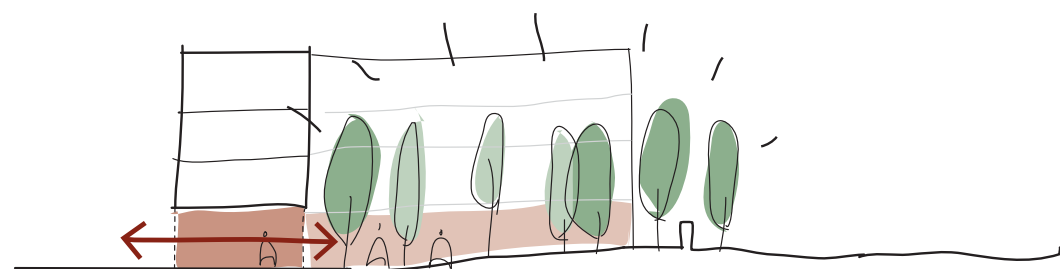
Hvis de eksisterende butikker kan overtales til at åbne facaderne op mod plads både ved at fjerne opklæbning på facader, men også ved at vende aktiviteten mod pladsrummet vil det være en væsentlig faktor til forbedring af byrummet.

Der ryddes op i materialer som forenkles til chaussesten og grus der i højere grad kan optage fremtidige regnmængder.

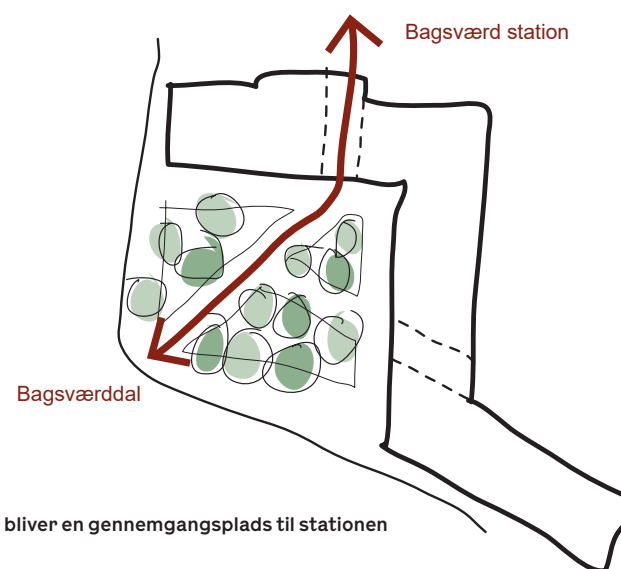
Pladsen skal gøres mere fleksibel, så den i højere grad kan bruges til midlertidige arrangementer, opstilling af foodtrucks etc. Det er på sigt muligt at der kan indarbejdes forsinkelsesbassin, i forbindelse med et kommende klimaprojekt.

Pladsen kan både fungere i hverdagen med ophold og flow af pendlere, samt indeholde midlertidige aktiviteter fx. loppemarked i weekender, og en kaffescooter til morgentimerne når pendlerne kommer fra stationen.

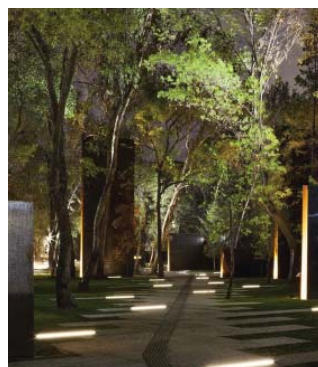
Planudsnit 1:500



stueetagerne facader åbnes op



pladsen bliver en gennemgangsplads til stationen



01

Hvis området omkring det sydlige boligårn udvikles er det vigtigt at butikker i stueetagen kommer helt ud og støtter hovedgadens vejrum som vist på tegning 01.



02

Den nye bebyggelse ud for Buegården med 'netto' og 'normal' i stueetagen har god mulighed for åbne facader og inddragelse af bredt fortorv. Den ekstra bredde giver mulighed for cykelparkering samt ekstra begrønning ifa græsbede med træer.

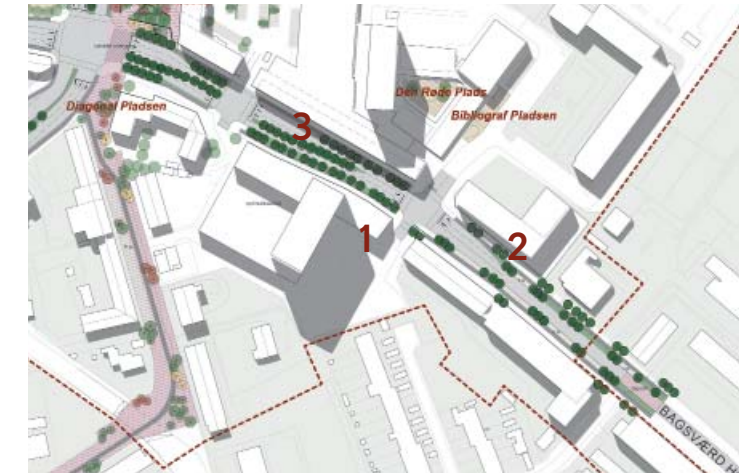


03

Det eksisterende center kan få aktiveret facaden ved butikkerne i stueetagen hvis fortorvet langs hovedgaden hæves. Det giver mulighed for udeservering osv. hvis flere fodgængere passerer forbi.



Byrum og Byliv/ Kantzoner østlig del af hovedgaden



04

I den vestlige del af hovedgaden er der større afstand mellem bygning og vej hvilket er oplagt til ophold.
I øjeblikket står lejemålet tomt, men kan udnyttes til udadvendt funktion.



05

Ved den eksisterende blomsterhandler bruges det brede fortorv idag flittigt til udstilling af de mange blomster.
Tilføjelse af mindre siddepladser langs facader kan give mulighed for ophold i denne del.



Byrum og Byliv/ Kantzoner vestlig del af hovedgaden



06

Omkring År2000 pladsen fjernes 'opklæbning' på facaderne så forbindelsen mellem inde og ude forbedres.

Langs den sydvendte facade har 7Eleven gode muligheder for at placere møbler til siddende gæster.



07

Omkring Bagsværd Torv kan der ved at flytte en del af parkeringspladserne gives plads til ophold langs butiksfacaderne.



Byrum og Byliv/ Kantzoner ved de centrale byrum



Byrum og Byliv/ Belysning

Vi foreslår tre overordnede principper for udvikling af en samlet belysningsstrategi af bymidten, der sikrer en tryk og sikker bevægelse igennem trafikken. Udover tryk, kan det tilføre en unik karakter og identitet til området.

Princip 01:

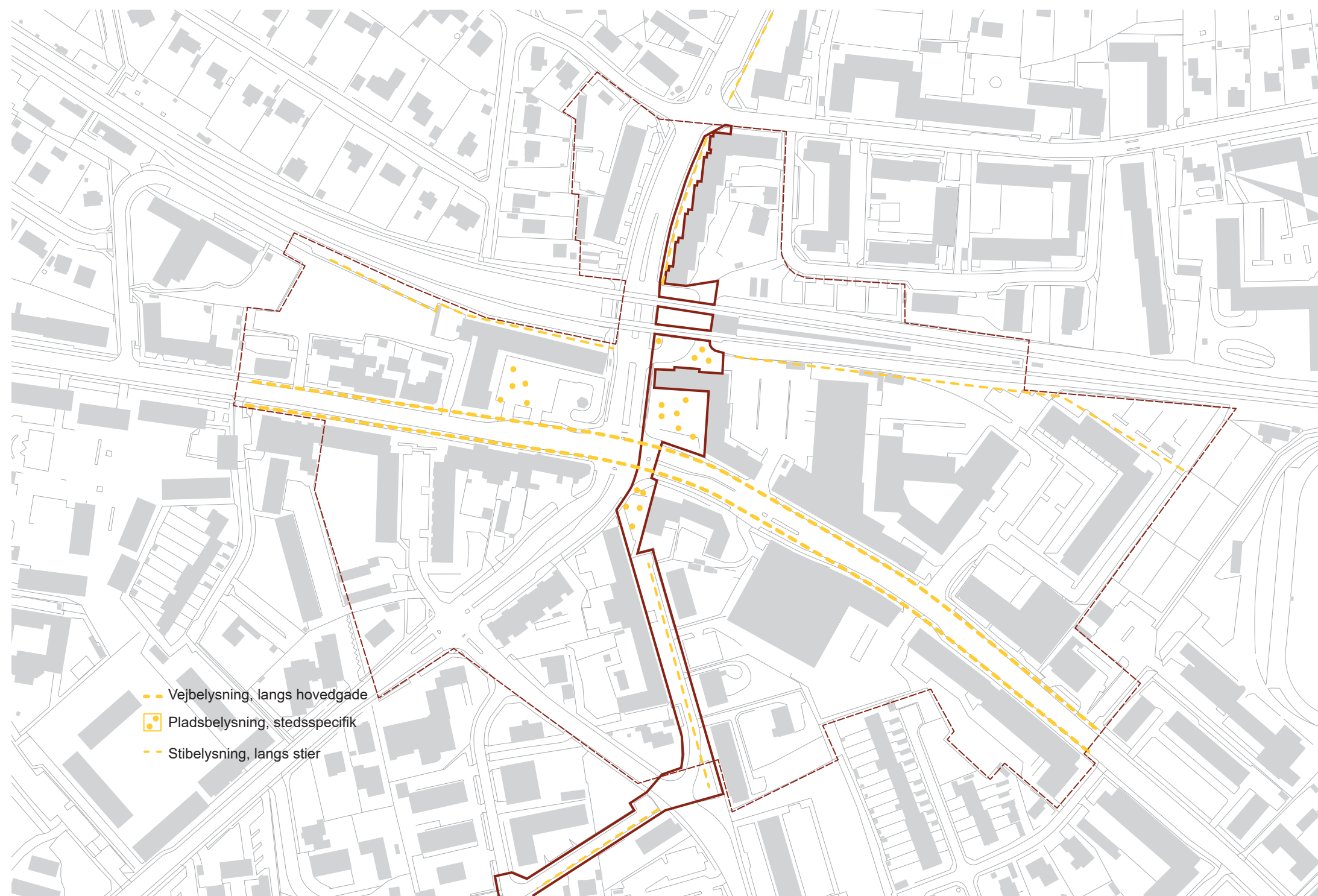
Langs hovedgaden en vejbelysning fx parklamper der vil oplyse vejrummet samt give en tydelig markering af at være på en central hovedgade.

Princip 02:

De forskellige pladsrum kan få en stedsspecifik belysning der passer til udformning af byrummet.

Princip 03:

Langs stier tilføjes pullertbelysning for optimeret tryk for gående og cyklende.

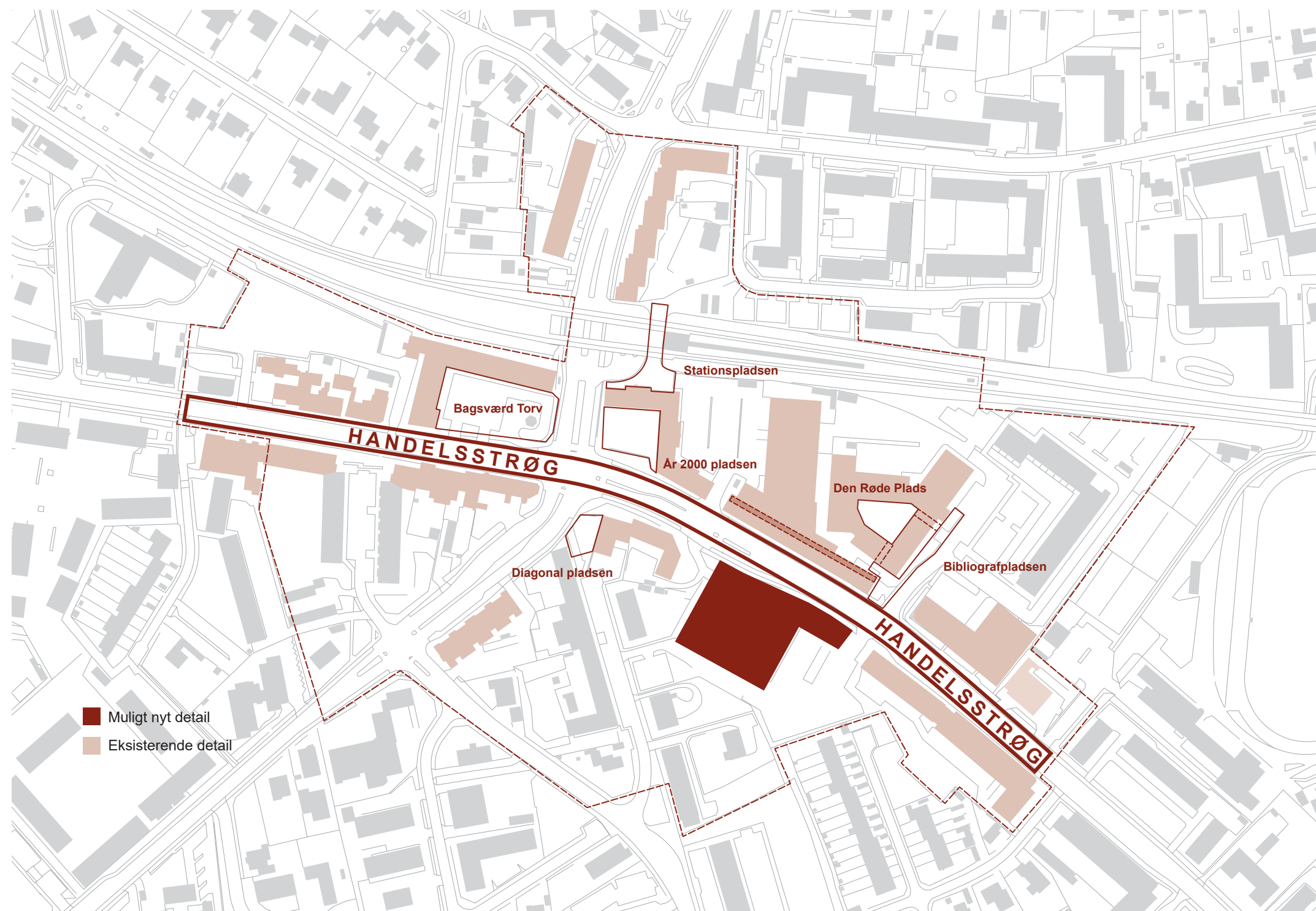


--- Vejbelysning, langs hovedgade

● Pladsbelysning, stedsspecifik

--- Stibelysning, langs stier

Funktioner/ Detail



Idag fremstår handel og ophold meget adskilt.

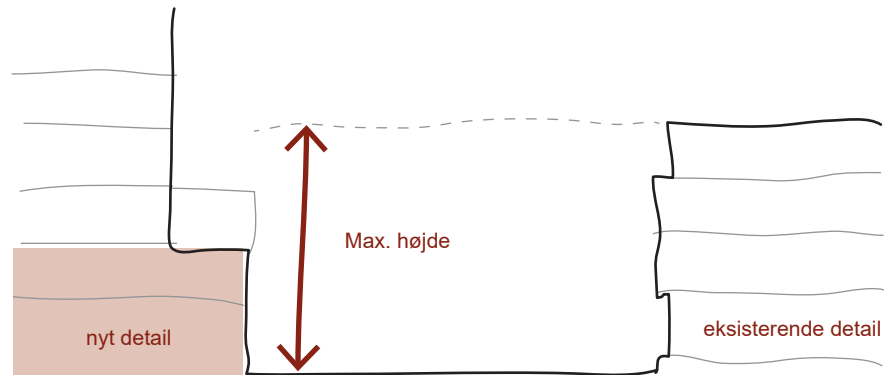
Helhedsplanen forsøger som plandiagrammet angiver, at hovedgaden bliver et grønt attraktivt handelsstrøg.

Den foreslåede opgradering af de eksisterende byrum skaber mulighed for ophold tæt på handelslivet.

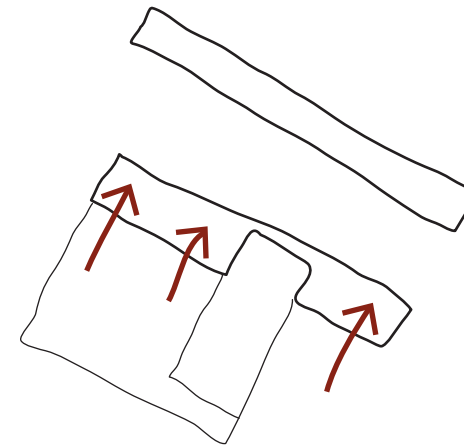
Ved det sydlige boligårn er studeret mulighed for nyt detail der kan koncentrere handlen tæt på det eksisterende center.

Det er vigtigt, at fremtidig detailhandel knytter sig til handelsstrøget og med en åben og aktiv facade ud mod handelsstrøget.

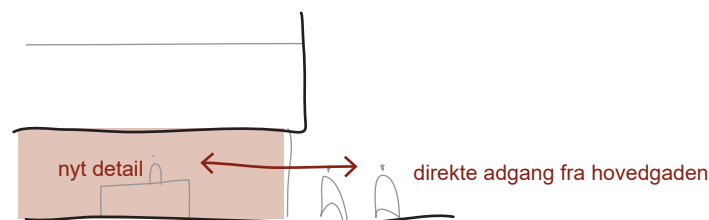
Funktioner/ Detail ved sydligt boligårn



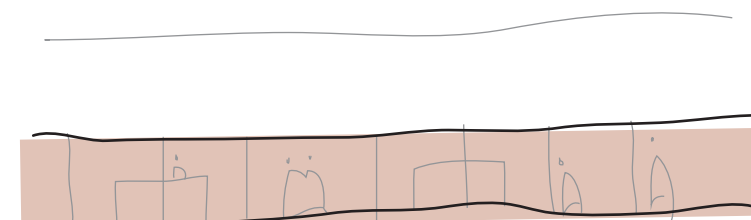
Princip 01
Max. højde på byggeri må ikke overstige bygning på modsatte side af hovedgaden



Princip 02
Der skal bygges mod Bagsværd Hovedgade



Princip 03
Detail i stueetage skal have direkte adgang fra hovedgaden



Princip 04
Stueetagen skal have åben facade langs hovedgaden

Som en del af helhedsplanarbejdet har vi kigget nærmere på grunden for at udpege de vigtigste principper for den mulige fremtidige udvikling, da der er en forespørgsel om at udvide med detail og erhverv ved det sydlige boligårn.

Volumnet viser som udgangspunkt en erstatning af det eksisterende Irma og stueetage i boligårnet, samt udvidelse op til tre etager mod hovedgaden.

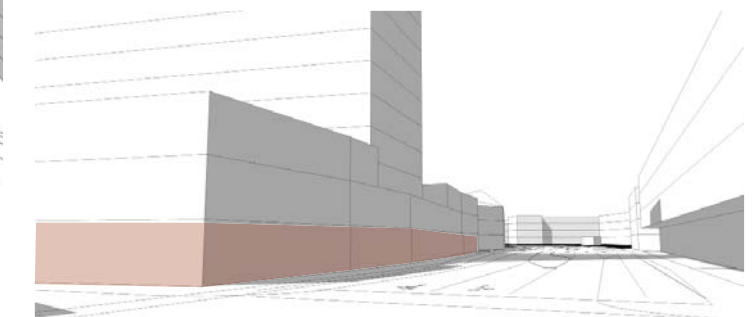
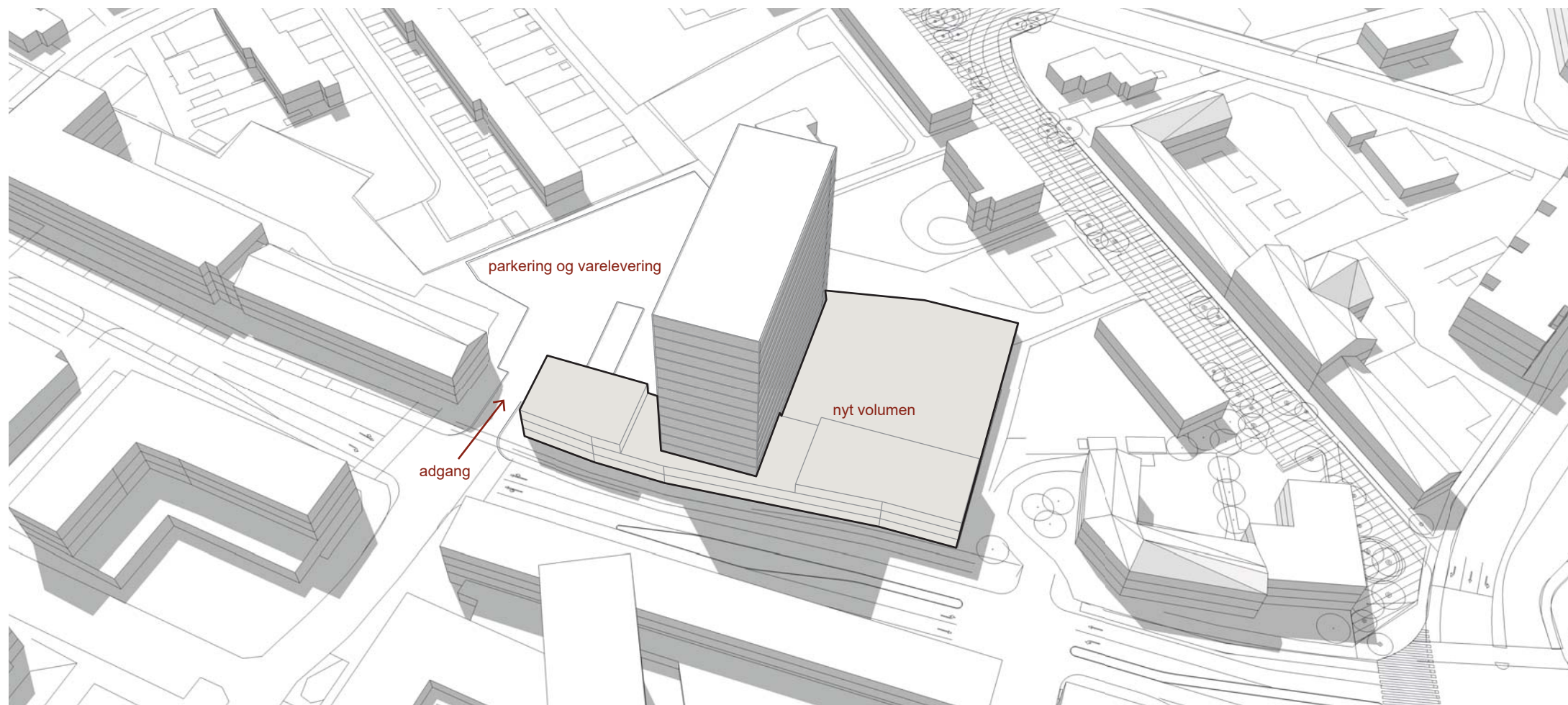
Princip 01:
En max. højde må ikke overstige bygning på modsatte side af hovedgaden.

Princip 02:
Der bygges med facadelinje mod hovedgaden.

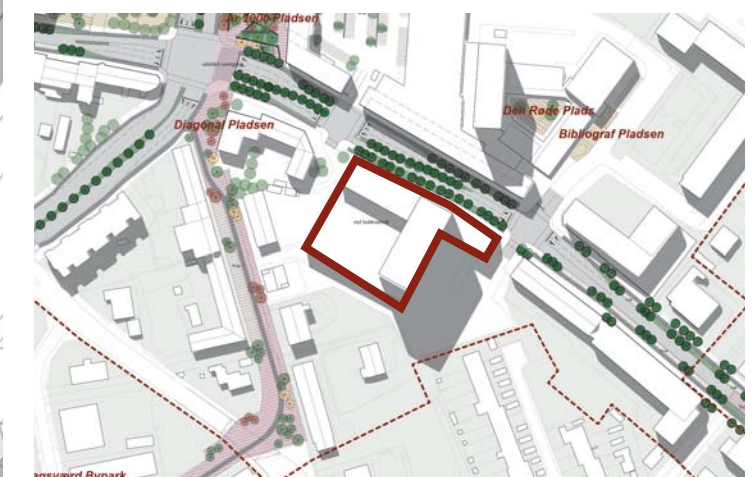
Princip 03:
Detail i stueetage skal have direkte adgang fra hovedgaden.

Princip 04:
Stueetagen skal have åben facade langs hovedgaden.

Der er på nuværende tidspunkt ikke beregnet på adgangskrydset ift om det kræver ændring af svingbaner. Dette bør afklares ifm senere projekt for grunden.



Nyt bygningsvolumen set fra hovedgaden



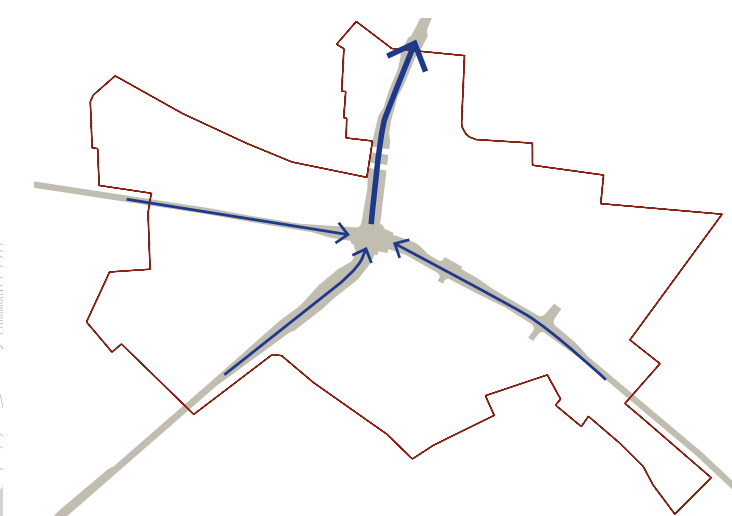
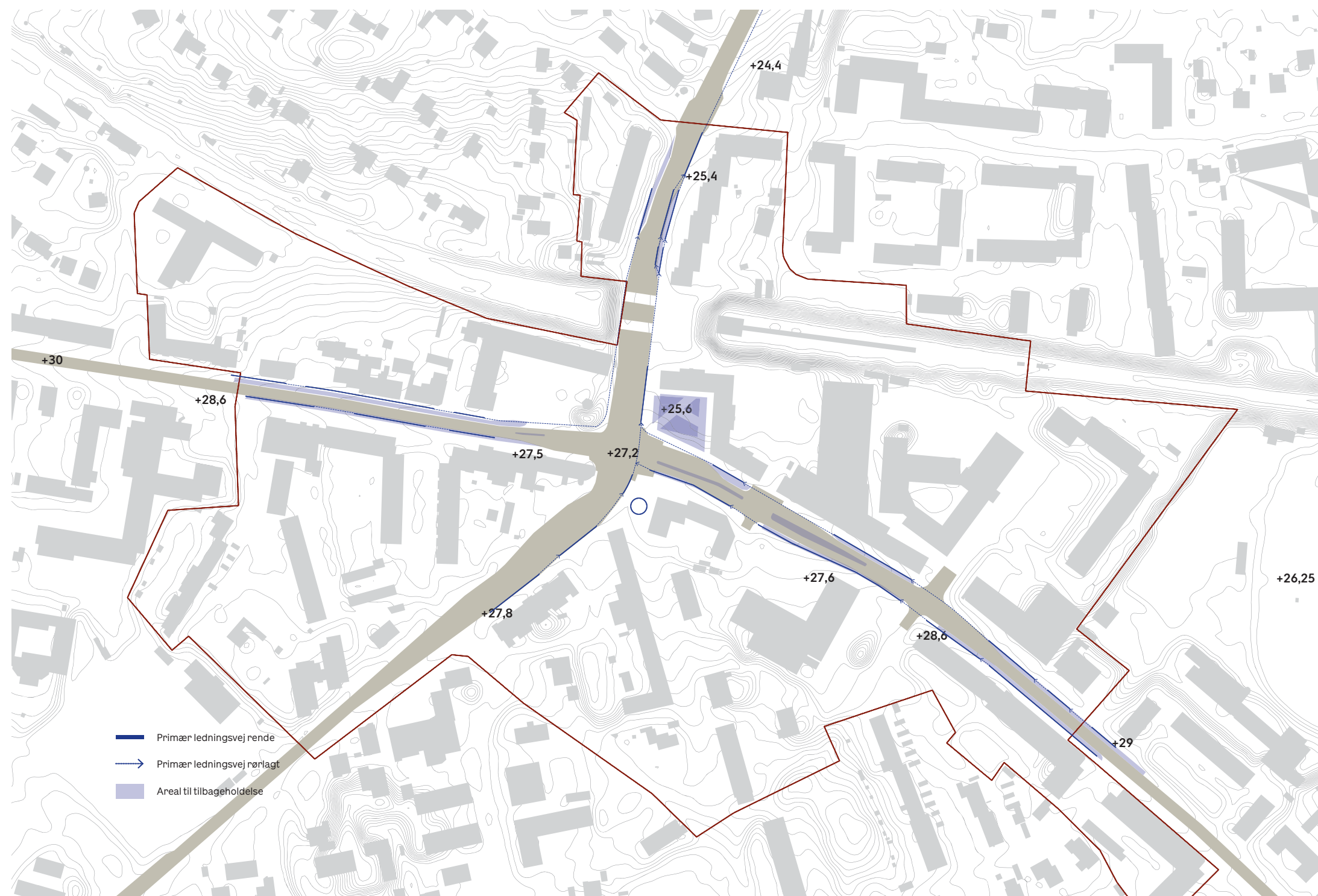
Placering af detail

Klimatilpasning/ Vandveje

Området er udpeget til klimatilpasning, og plandiagrammet angiver på et principielt niveau hvordan der kan indarbejdes overordnede ledningsveje til regnvandshåndtering.

Principielt kan der ledes regnvand i mindre render langs veje samt tilbageholdes i grønne regnbede, med Bagsværd Sø som hovedrecipient for regnvandet.

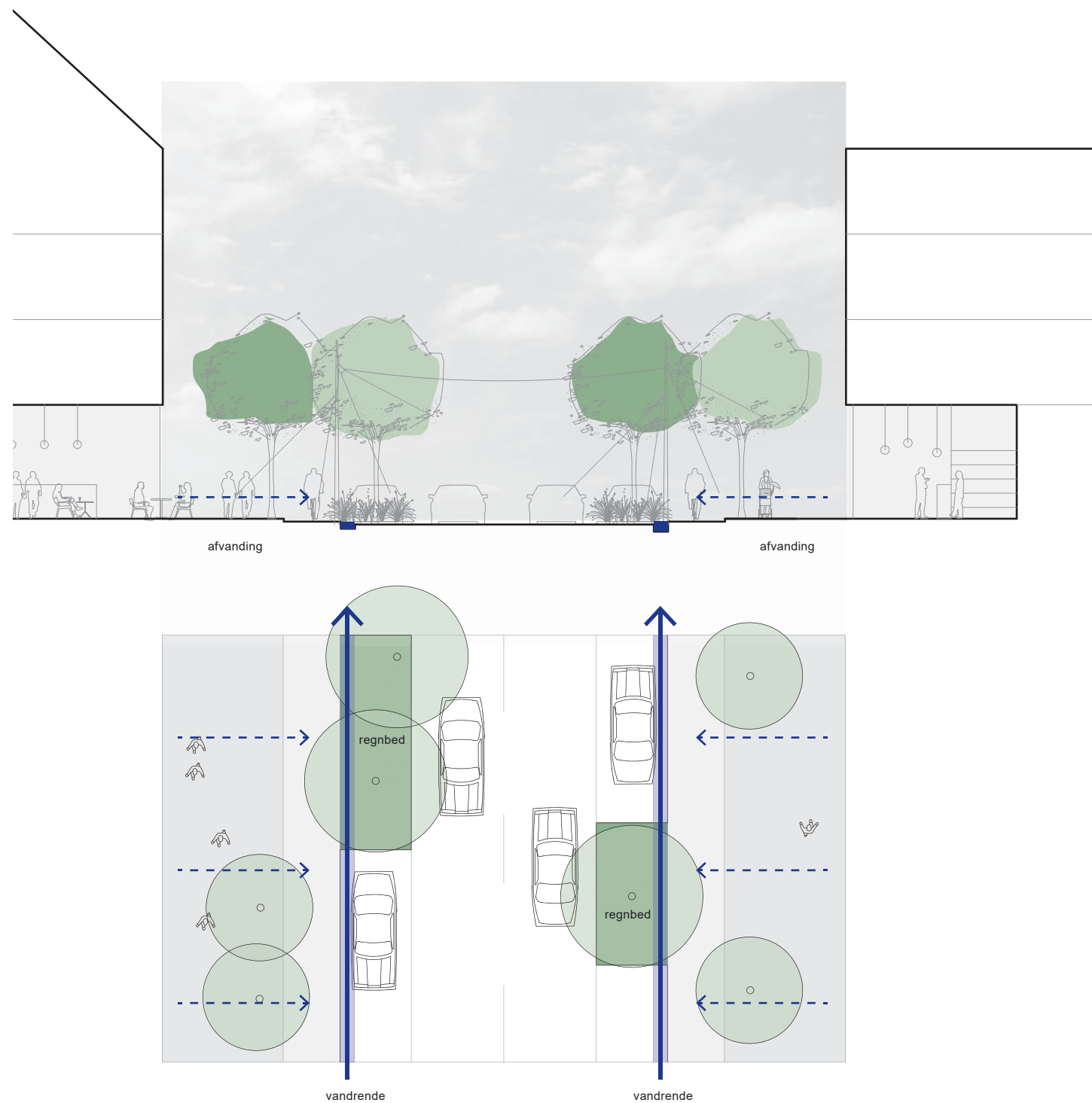
År2000 pladsen planlægges omdannet med belægning der kan tage imod nedsivning hvis miljøforholdene tillader det.



Klimatilpasning/ Vandveje

Tegningerne angiver principper for afledning af regnvand.

Referencefotos viser lignende løsninger fra etablerede klimaprojekter.



principper for afledning af regnvand 1:200





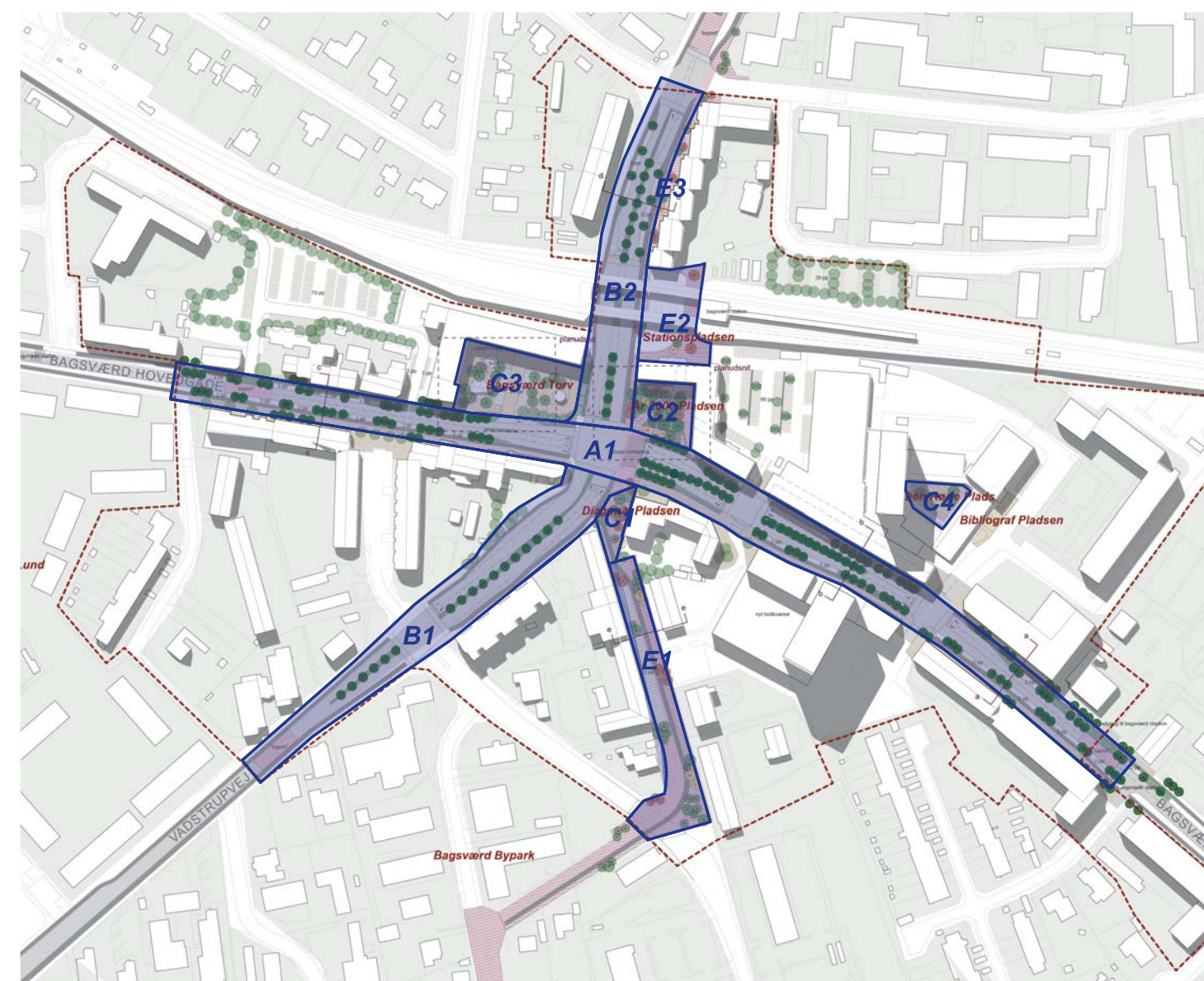
Økonomisk overblik/ Prisklasser

Helhedsplanen har dannet grundlag for et groft økonomisk overblik på hvad de forskellige delområder af helhedsplanen vil kunne koste i realisering.

Principielt er der arbejdet med tre forskellige priskategorier på 2000, 3000 og 4000,- der symboliserer hvor stor en grad af kvalitet og elementer der kan ligges i de forskellige delområder.

Der indgår en del forbehold beskrevet i note 1-6, da projektet på nuværende tidspunkt er udarbejdet på et idéniveau.

Delområde	Navn	Areal m2	Erfa-pris anlæg pr. m2	Sum DKK ex moms
A1	Bagsværd Hovedgade	12.300	3.000	36.900.000
B1	Vadstrupvej	500	2.000	1.000.000
B2	Bindeleddet	1.500	2.000	3.000.000
C1	Diagonalpladsen	500	4.000	2.000.000
C2	År 2000 pladsen	1.000	4.000	4.000.000
C3	Bagsværd Torv	2.000	4.000	8.000.000
C4	Den Røde Plads	500	3.000	1.500.000
E1	Bagsværdal	2.500	2.000	5.000.000
E2	Stationspladsen	700	2.000	1.400.000
E3	Forbindelse langs Bindeleddet	600	2.000	1.200.000
Total				64.000.000



Note 1: Orienterende priser pr. m2.

Note 2: Alle priser er eksklusiv moms

Note 3: Beregning foretaget på baggrund af V&S priser 2017 samt erfaringspriser

Note 4: Der skal tillægges 15% af entreprisensummen til uforudsigelige udgifter

Note 5: Der skal tillægges 6% af entreprisensummen til byggeplads

Note 6: Udeareal overslag er baseret på erfaringstal for priser på nyanlæg, dvs. der tages ikke højde for eksisterende forhold fx forurening, nedrivning, forsyningsledninger mv. Overslag er eksklusiv rådgivning.

