



Forslag til helhedsplan for Tværhøjgård - fase 1



Indledning

Greve Kommune ønsker at undersøge muligheden for at udvikle området omkring Tværhøjgård.

Området ligger i byzone og er afgrænset af Olsbækkilen mod nord, Køge Bugt Motorvejen mod øst, Greve Centervej mod syd og Greve Landevej mod vest.

Det primære udviklingsområde afgrænses dog mod øst af det fremtidige udlæg til jernbanetracé.

Udviklingsområdet udgør i alt ca. 65 ha.

Arbejdsprocessen har ført til en justering af den oprindelige fordeling af boliger og erhverv i de tre modeller A, B og C.

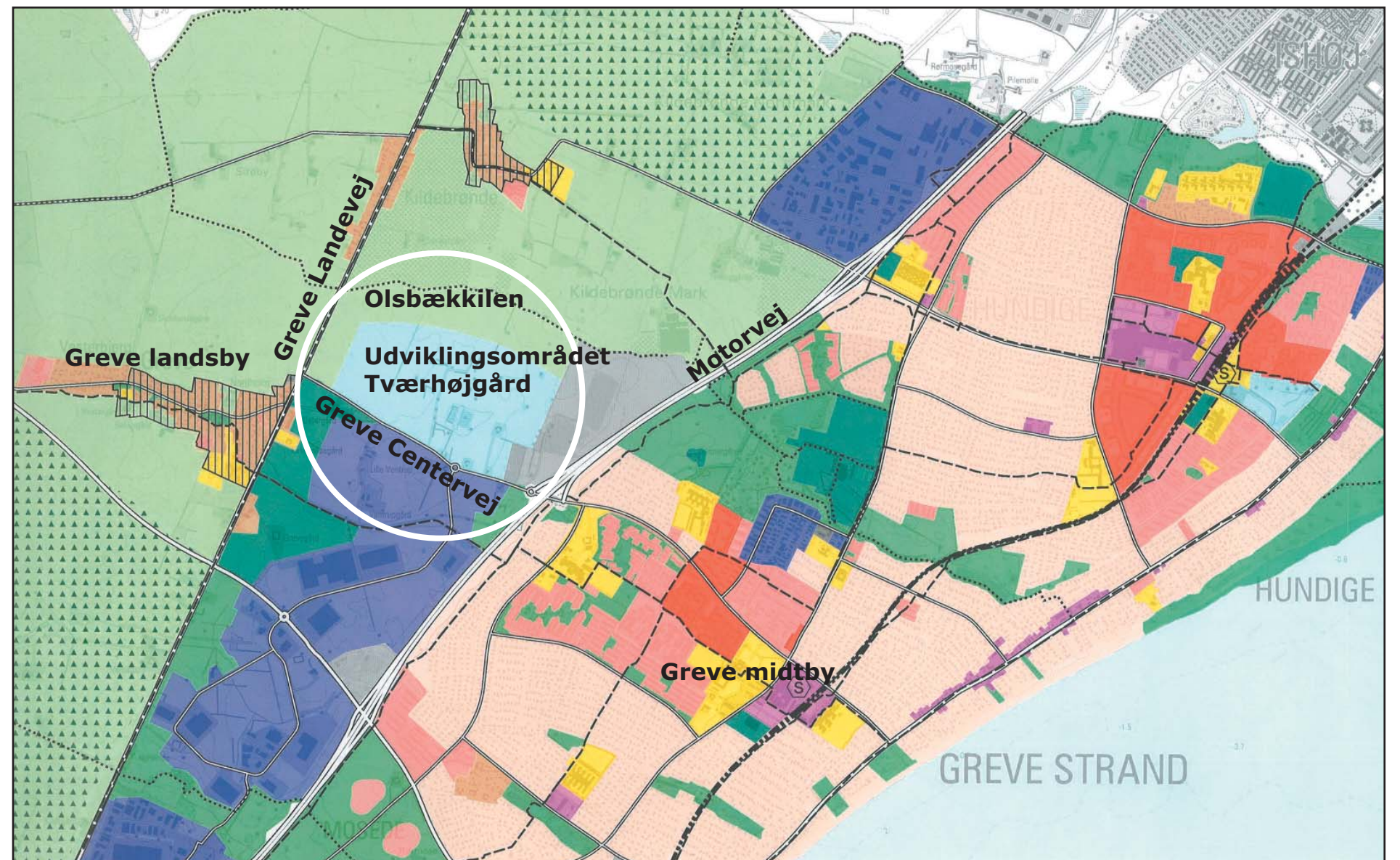
I hæftet præsenteres de tre modeller:

- Model A Alt overvejende boliger
- Model B Ligelig fordeling af boliger og erhverv
- Model C Hovedparten anvendes til erhverv og resten til boliger

De tre strategier er forsøgt indpasset i en basisstruktur der er så robust, at den kan tilpasses hvis det viser sig nødvendigt over tid.

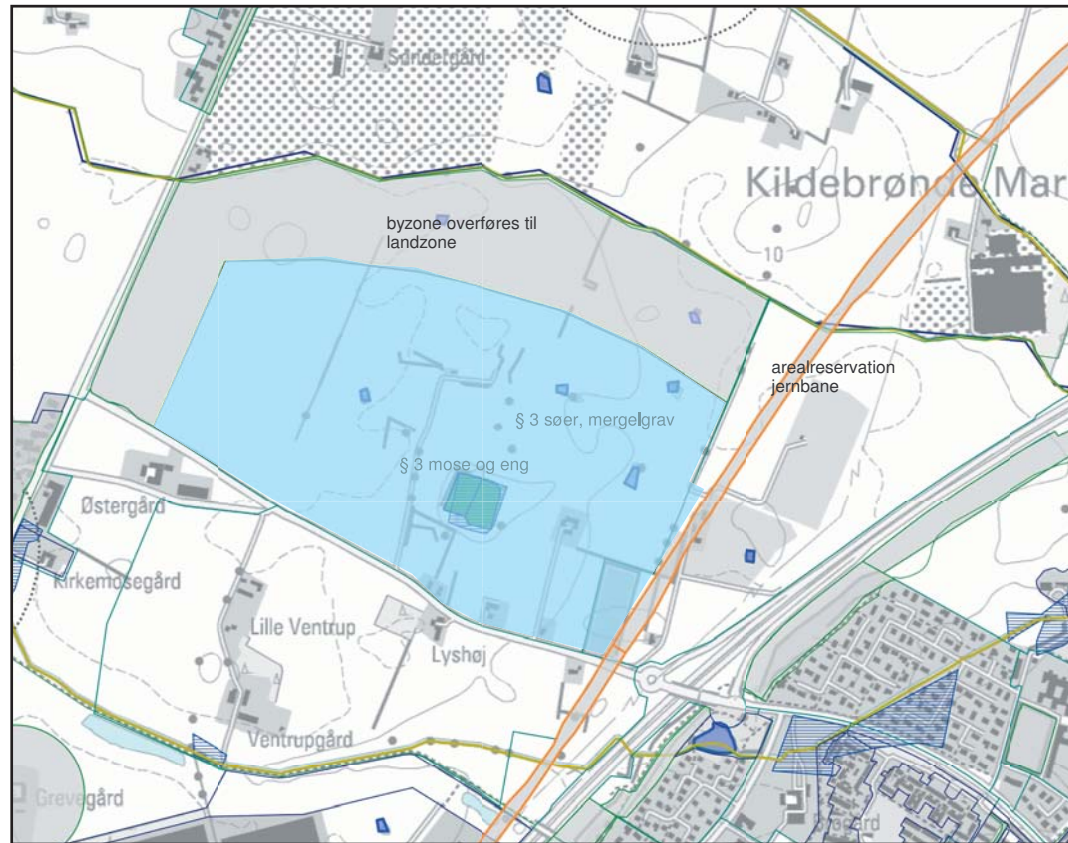
De er hver især illustreret med diagrammer, strukturplan, rumlige skitser og teoretiske regnestykker for rummeligheden set i forhold til forskellige bebyggelsestyper.

Materiale er udarbejdet af Europlan Arkitekter / tegnestuen Prospekt i samarbejde med en arbejdsgruppe bestående af leder for plangruppen Esben Haarder Paludan, byplanlægger Lone Bechmann Jensen og byplanlægger Mads Rue fra Greve Kommune.

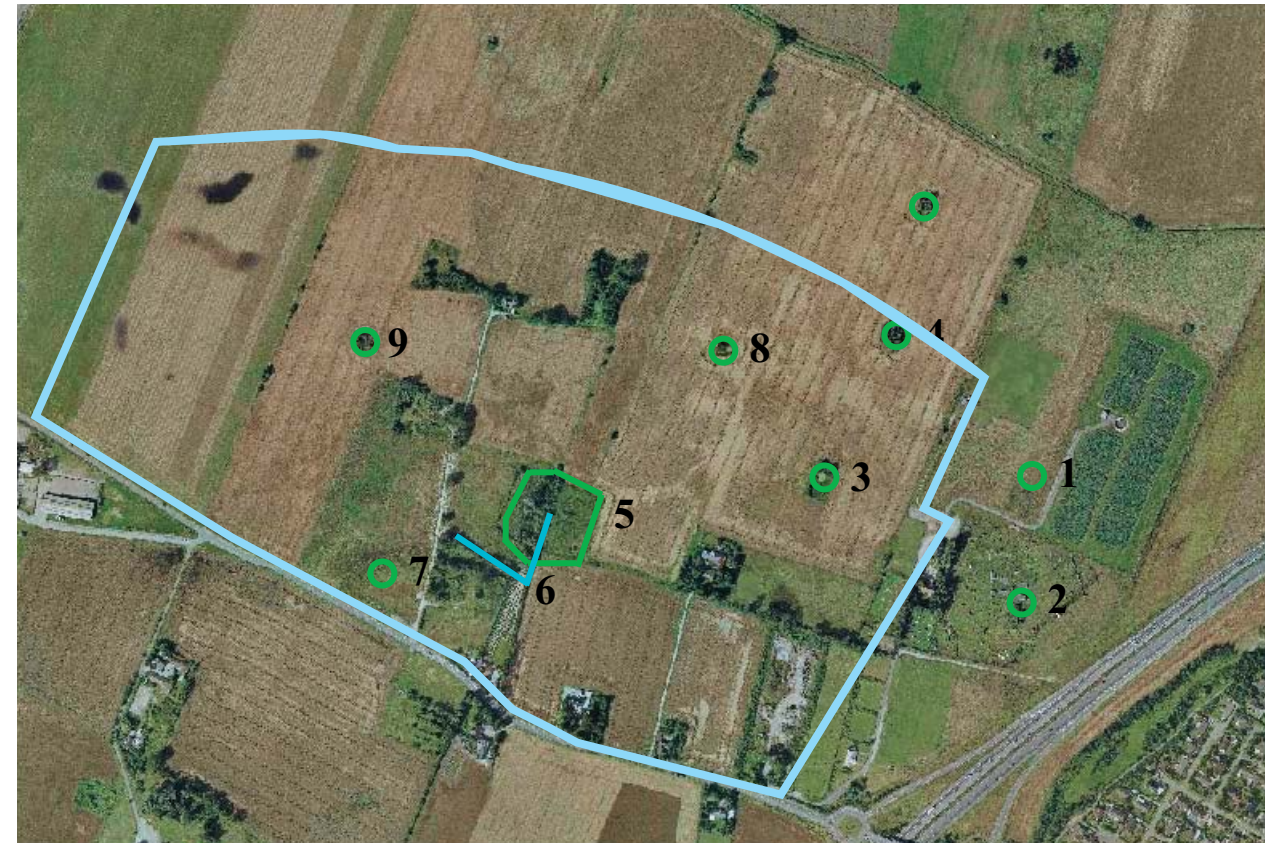


Udsnit af oversigtskort fra kommuneplan 2005-2017 med udviklingsområdet markeret

Forudsætninger



Udviklingsområdet markeret med blå tone



Udviklingsområdets karakteristiske søer/mergelgrave og vådområde

- 1: Ny sø ved RC-center
- 2: Vandhul
- 3: Vandhul
- 4: Vandhul
- 5: Mose og eng
- 6: Vandløb
- 7: Evt. ny sø
- 8: Vandhul
- 9: Vandhul

Landskabet ved Tværhøjgård har mange mindre vandhuller og et mose/eng-område af stor botanisk værdi. Vandhullerne er af svingende naturmæssig kvalitet, nogle med stejle skrånninger og tæt omkransede af antagelig forholdsvis artsfattig bevoksning og nogle med fladere bred med mere interessante arter. Mønstret af småbiotoper i landskabet udgør levesteder for dyrelivet, men giver også spredningsmuligheder. Alle småbiotoper, gamle mergelgrave m.v. er derfor vigtigt for naturen.

Flere af §3-arealerne i området vil relativt nemt kunne indgå i fremtidigt bebygget landskab, der skal dog sikres at vådområder forbliver våde m.v.

Uddrag fra Notat om de beskyttede naturtyper - §3 i naturbeskyttelsesloven. Greve Kommune, Center for Teknik og Miljø, marts 2007



Mose / engområde



Vandhul

Forslaget

Generelle træk

Generelt for alle tre modeller udlægges der et 100m bredt bælte langs det fremtidige jernbanetracé til forskellige kommunale pladskrævende aktiviteter som f.eks. modelflyklub, hundetræningsbane, oplagsplads o.lign. Det foreslås ligeledes, at der etableres en broforbindelse over jernbanen mellem udviklingsområdet og arealet langs motorvejen. På dette areal kan der f.eks. opføres kontorhotel o.lign.

Grønne træk

Mod Olsbækkilen foreslås at bebyggelsen integreres i landskabet og udformes som opfattede boligøer som landskabet glider ind omkring. Olsbækkilen, med Olsbækken som gennemgående element, anvendes i dag til landbrug, men foreslås på sigt at overgå til løveng med højt græs og slåede græsstier. De udpegede søer og mergelgrave bevares, og der sikres i planen sammenhængende grønne forbindelser mellem dem. Ligeledes bevares et større vådområde der indgår som del af det rekreative system.

Der skal etableres regnvandsbassiner i forbindelse med forsinkelse af regnvand før overfladevandet ledes videre mod Køge Bugt. Disse bassiner kan etableres i området mellem bebyggelsen og Olsbækkilen eller i forbindelse med de eksisterende vådområder i de grønne naturområder som løber gennem bebyggelsen.

En kile, der sikrer fysisk og visuel forbindelse mellem Greve Centervej og Olsbækkilen, placeres ved den eksisterende rundkørsel der giver adgang til udviklingsområdet, således at der også fastholdes sigtelinier til Kildebrønde Kirke. Der ligger i alle tre modeller bebyggelse indenfor kirkebeskyttelseslinien, men der er indlagt grønne kiler som sikrer den visuelle sammenhæng.

Langs Greve Landevej, vest for udviklingsområdet, er der udlagt et areal der overføres til landzone. Arealet foreslås dog udformet som et bakkelandskab med legemuligheder og plads til boldspil.

Håndtering af "nabogener"

Langs Greve Centervej udlægges i alle tre modeller en 15-30 m bred zone som afstandsbælte eller til anlæg af skærmende plantebælte eller støjvold. I overgange mellem boliggrupper og arealer udlagt til erhverv, udlægges på tilsvarende vis en grøn zone, der kan udformes efter omstændighederne.

Trafik

Greve Centervej foreslås udformet som en landskabelig vej med referencer til kysten, som den leder frem til. Den eksisterende vold langs sydsiden foreslås omformet, så den fremtræder mere organisk. Samtidig bør der kunne placeres en dobbeltrettet cykelsti på en hylde eller langs med foden. Volden skal desuden kunne modtage en gang- og cykelbro fra udviklingsområdet.

Nordsiden af vejen har, alt efter de funktioner der placeres langs med, enten en bølget støjvold eller åbne græsflader med grupper af træer og evt. mindre søer.

Adgang til udviklingsområdet sker dels fra den allerede etablerede rundkørsel ved Ventrupparken, dels fra en ny rundkørsel placeret udfor Ventrupvej. Det foreslås, at den nye rundkørsel udelukkende giver adgang til boligbebyggelse, mens den eksisterende fortrinsvis anvendes som adgang til erhvervsarealer. I de tilfælde hvor rundkørslen også giver adgang til boligbebyggelse udformes vejen således at den deles af erhvervs- og boligkørsel på så kort et stræk som muligt.

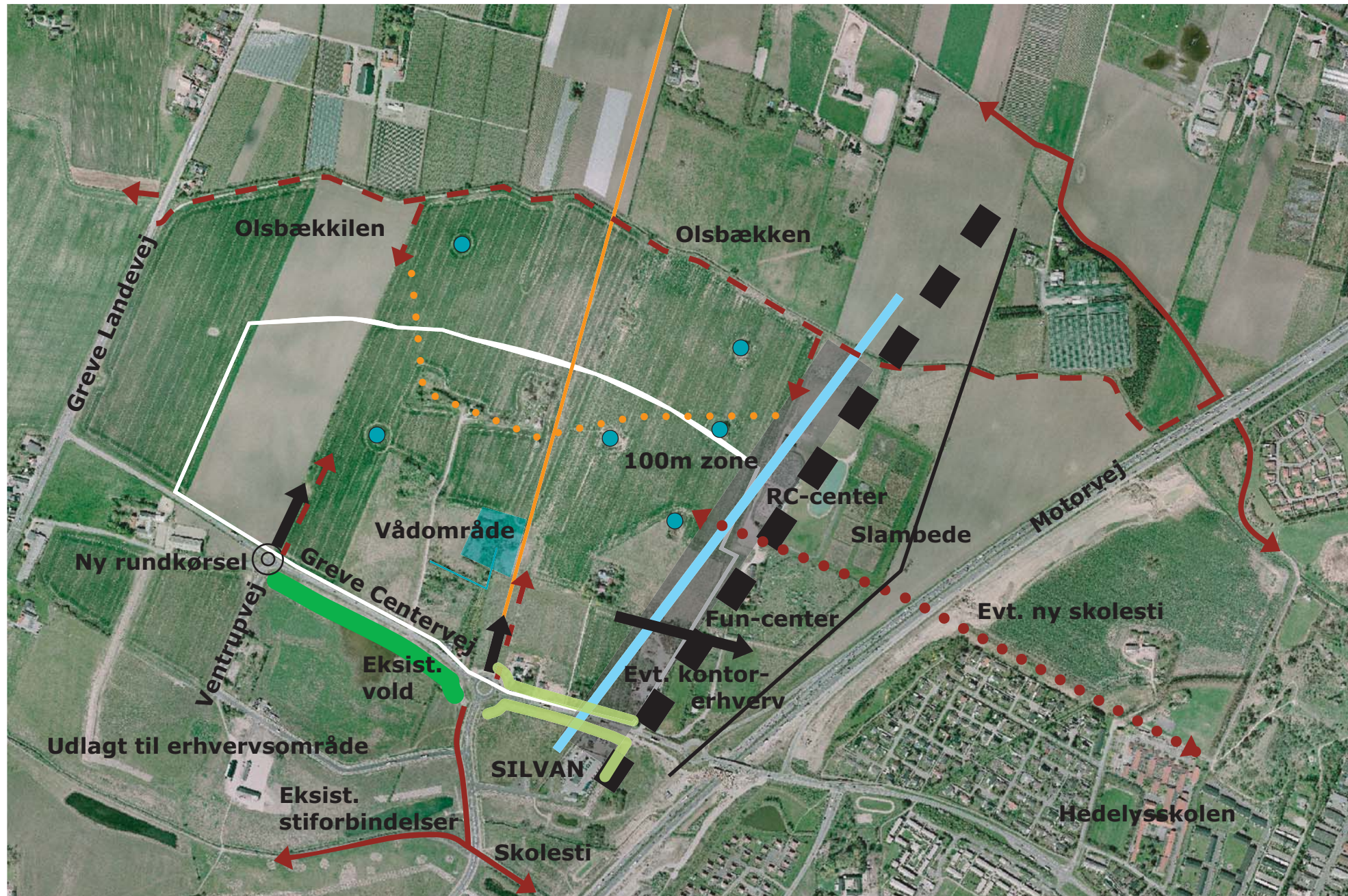
Stier mellem de enkelte boligøer kan etableres som trampestier i de grønne områder eller en cykel/gangsti langs forbindelsesvejene, som alternativ til den viste sti gennem boligøerne.

Skolestier

Der placeres en sti med forbindelse til den eksisterende motorvejskrydsning, der ligger nord for udviklingsområdet. Der skal derudover sikres en sikker stiforbindelse til den nyopførte stibro over motorvejen, placeret syd for Silvan. Afhængig af placeringen af boligerne i udviklingsområdet foreslås en stibro over Greve Centervej enten vest for den eksisterende rundkørsel eller øst for den foreslåede nye rundkørsel. Adgang til broen foreslås indpasset som en naturlig del af den landskabelige bearbejdning af støjvolde langs Greve Centervej. Langs Ventrupparkens vestside foreslås den eksisterende cykel/gangsti udvidet til en dobbeltrettet cykelsti med forbindelse til rampeanlægget til stibroen over Ventrupparken. Derved kan der skabes en tryk og sikker stiforbindelse til skolerne og det øvrige Greve fra udviklingsområdet, uden der skal ske krydsning af stærkt trafikerede veje i niveau.

Alternativt kan etablering af en direkte stiforbindelse mellem Tværhøjgård og Hedlysskolen reducere risikoen for cykeltrafik på Greve Centervej. Denne stiforbindelse skal føres over den kommende jernbane og motorvejen som stibro.

Overordnede forudsætninger og bindinger



- Vej
- Adgangsstier til området
- - -** Fremtidige stier
- Evt. ny skolesti
- Tæt, grøn støjafskærmning
- Åben, grøn afstandszone
- Søer
- Sigtelinier / kirkeomgivelser
- Fremtidigt jernbanetracé
- Vandledning
- Højspænding

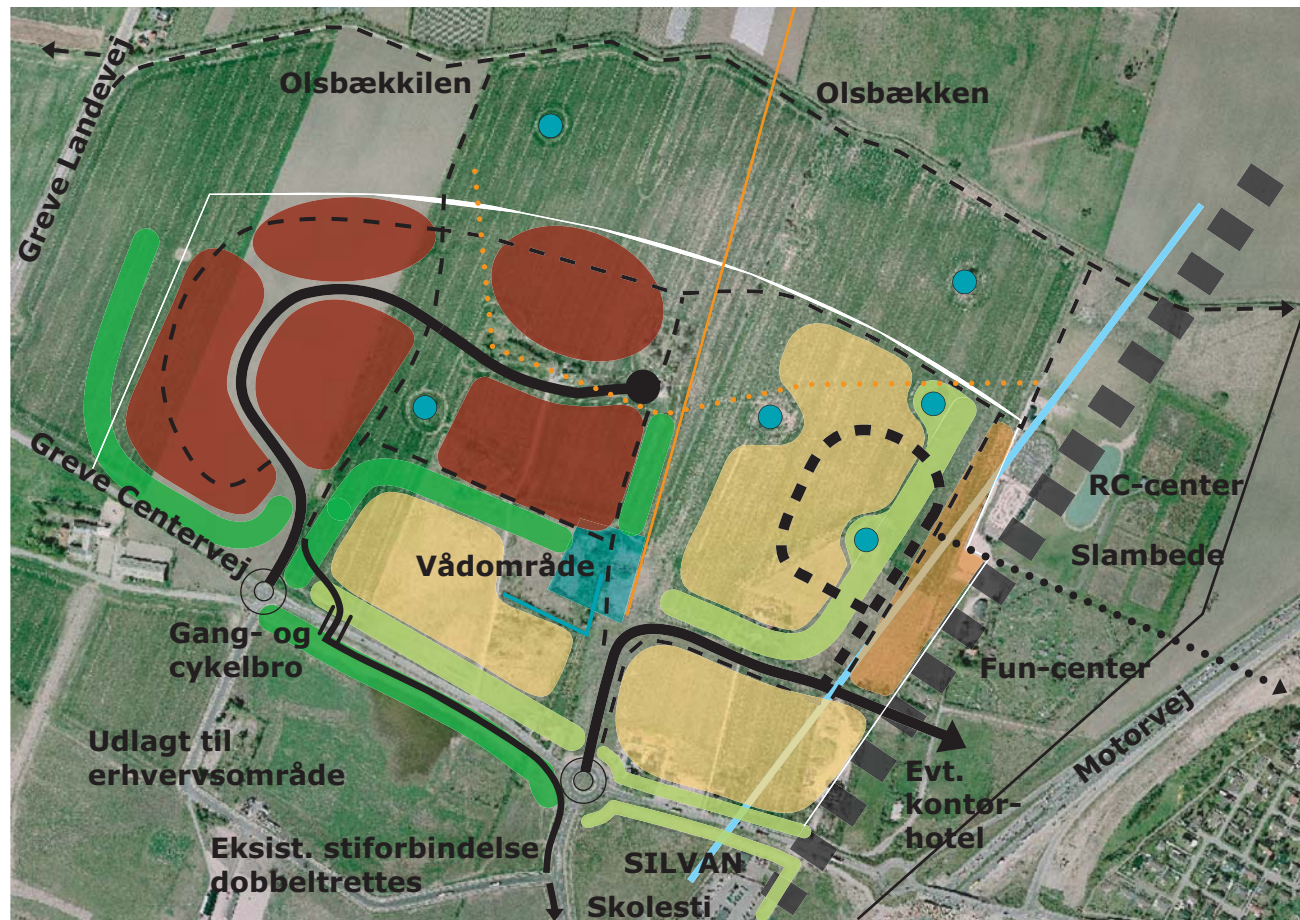
De tre udviklingsmodeller fuldt udbygget

-  Boliger
-  Erhverv
-  Fritidsaktiviteter
-  Vej
-  Adgangstier til området
-  Fremtidige stier
-  Evt. ny skolesti
-  Tæt, grøn støjafskærmning
-  Åben, grøn afstandszone
-  Søer
-  Sigtelinier / kirkeomgivelser
-  Fremtidigt jernbanetracé
-  Vandledning
-  Højspænding

Model A - alt overvejende boliger



Model B - ligelig fordeling af boliger



Model C - hovedparten anvendes til erhverv og resten til boliger



0 100 200 300 400 500m

MODEL A - overvejende boliger

I model A udlægges det langt overvejende areal til boligformål.

Modellen bygges op over en vejbjølle mellem den eksisterende rundkørsel og en ny rundkørsel ved Ventrupvej. Vejen udformes som en grøn parkvej, der på visse strækninger forløber i sammenhæng med de store arealer, der er udlagt til naturområder. Det vil derfor være en meget grøn og landskabelig oplevelse at bevæge sig gennem området.

Dette understreges ligeledes af bebyggelsesstrukturen på ydersiden af parkvejen, der udformes som boligøer i landskabet. Boligøerne udformes omkring lukkede boligveje og er trafikalt forbundet af stier, hvor der kan skabes mulighed for færdsel med f.eks. renovationsbiler.

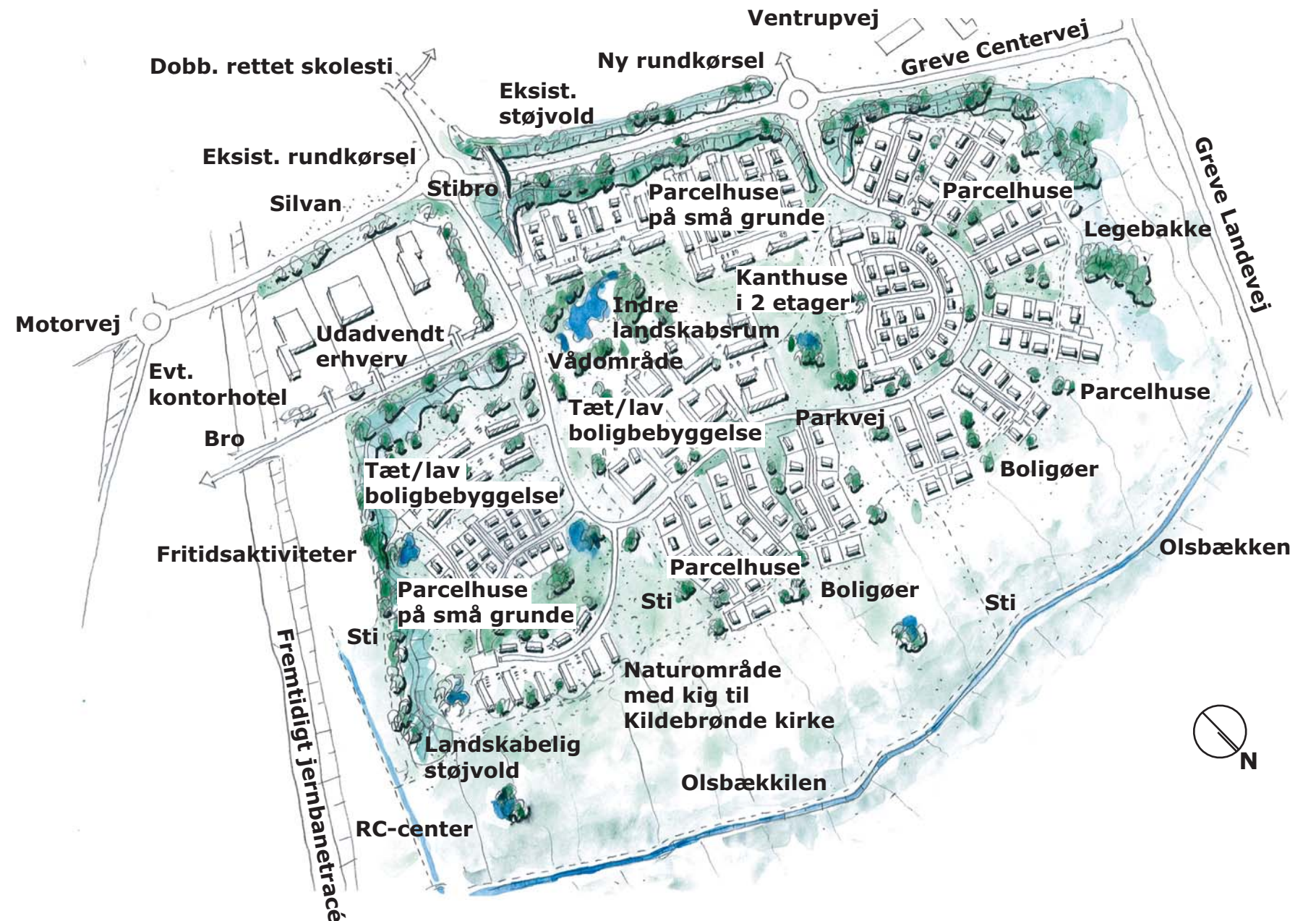
På indersiden af parkvejen er strukturen mere sammenhængende. Her skærer naturområdet sig igennem boligkvarteret og skaber et indre landskabsrum, der forbinder de mange små søer i området.

Et mindre areal øst for den eksisterende rundkørsel, langs Greve Centervej, udlægges til erhverv. Adgang til dette erhverv sker via en ny vej, der tilsluttes parkvejen. Vejen skal ligeledes give adgang til fritidsaktiviteterne mod øst og via bro over jernbanen, til arealerne langs motorvejen, herunder et evt. kontorhotel.

Strukturen, med de udpegede bebyggelsesområder, kan i princippet udfyldes med alle typer boliger. I den viste udgave er prioriteret en åben bebyggelsesform (grunde på ca. 850 m²) mod landskabet i form af parcelhuse på store grunde eller mindre rækkehuse. For at skabe et karakterfuldt indre landskabsrum foreslås, at boligerne op til dette har en bymæssig karakter i form af tæt/lave boliger eller parcelhuse på små grunde (ca. 500 m²).

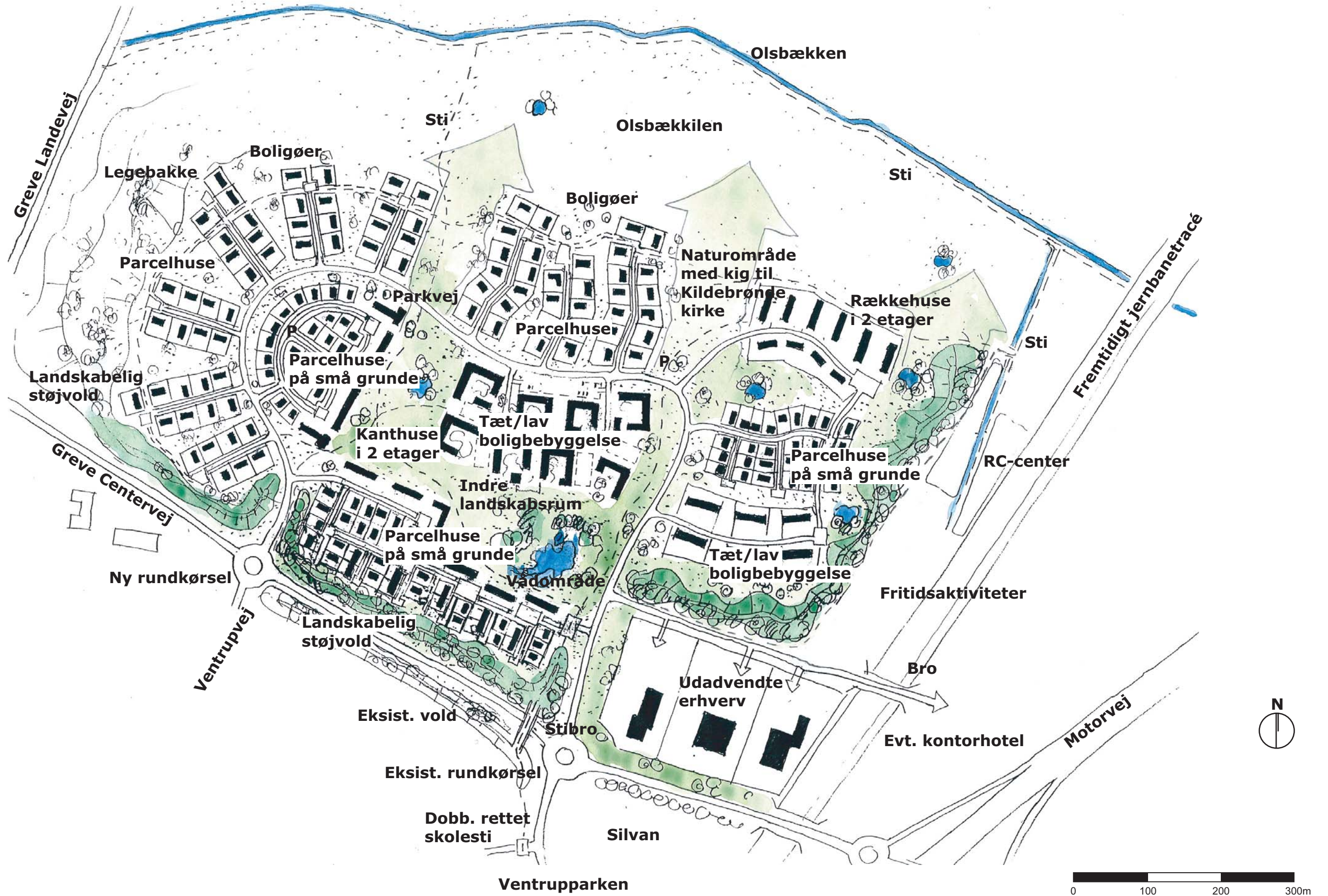
Herudover udlægges en 100 m bred zone langs det fremtidige jernbanetracé til pladskrævende fritidsaktiviteter (som RC-centret).

Langs Greve Centervej anlægges et 15–30 m bredt åbent grønt areal, og i overgangen til boligområderne udformes landskabelige støjvolde. I denne model foreslås at der opføres en gang- og cykelbro som integreres i voldene på begge sider af Greve Centervej umiddelbart vest for den eksisterende rundkørsel.



Rejst plan af model A set fra syd fra Olsbækkilen med Greve Centervej øverst på tegningen. Landskabet i Olsbækkilen og bebyggelsen flettes sammen af grønne kiler og indre landskabsrum.

Skitse til dispositionsplan



MODEL A - overvejende boliger

Arealdisponering

Udviklingsområdets samlede areal	ca. 65 ha
Udlagt til boligbebyggelser	ca. 35 ha.
Udlagt til erhverv	ca. 7 ha.
Udlagt til fritidsaktiviteter	ca. 3 ha.
Udlagt til natur/afstandszoener	ca. 20 ha.

Rummelighed

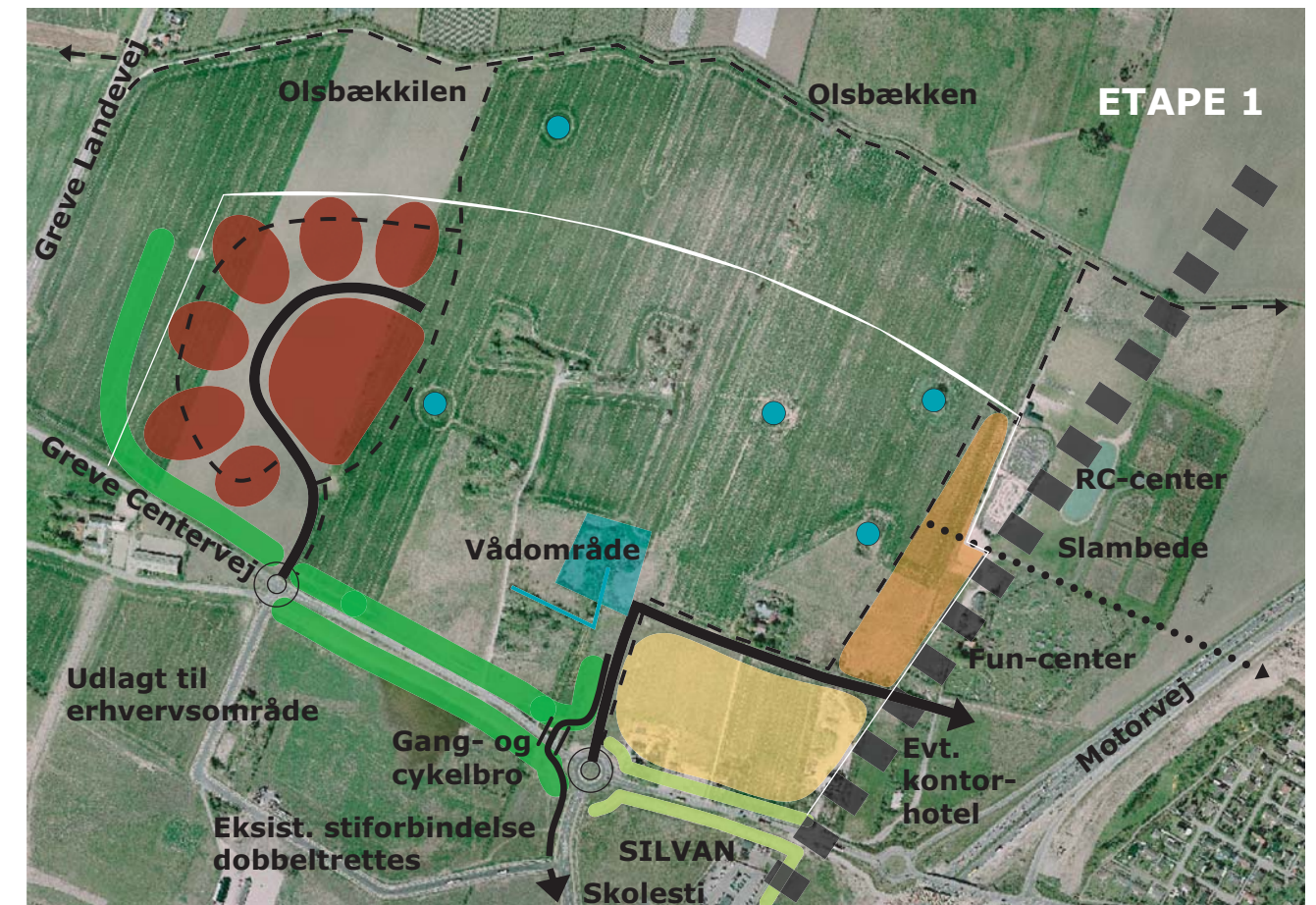
Teoretiske regneeksempler for traditionel gennemsnitlig rummelighed ved anvendelse af samme boligtype på det samlede areal udlagt til boliger på 35 ha:

Kun parcelhuse på store grunde (850m ²) ved 10 boliger pr. ha.	350 boliger
Kun parcelhuse på små grunde (500m ²) ved 13 boliger pr. ha.	450 boliger
Kun tæt/lav ved 16 boliger pr. ha.	560 boliger

Parcelhusene i model A er udlagt mere ekstensivt mens tæt/lav bebyggelse er udlagt med højere tæthed end det traditionelle gennemsnit.

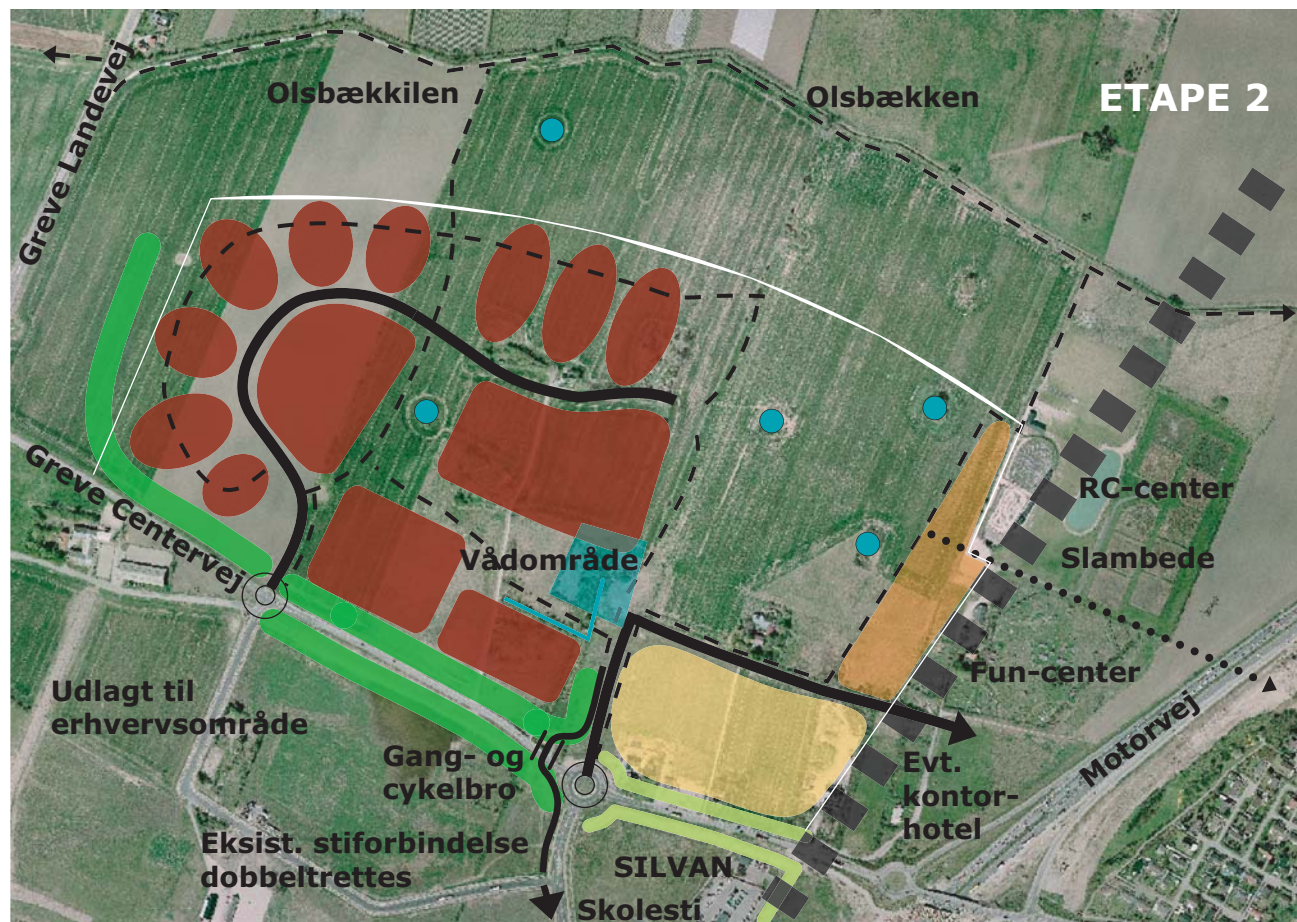
Den viste model A, med en kombination af boligtyper indeholder ca. 470 boliger, svarende til en tæthed på ca. 13 boliger pr. ha.

Boligerne er fordelt med ca. 85 boliger på grunde á 850 m², ca. 85 boliger på grunde á ca. 500 m² og ca. 300 boliger i tæt/lav bebyggelse i 2 etager.



Som første etape foreslås, at der gives mulighed for at iværksætte såvel boligbyggeri, erhvervsbyggeri og udvikle området på begge sider af det fremtidige jernbanetracé.

Der etableres en ny rundkørsel ved Ventrupvej der via en parkvej giver adgang til de vestligste boligbebyggelser. Adgang til erhvervsdelen sker fra den eksisterende rundkørsel ved Ventrupparken. Her etableres ligeledes en stibro over Greve Centervej. Boligerne skærms mod Greve Centervej af en landskabelig vold.



Etape 2 foreslås at indeholde den midterste boligbebyggelse der betjenes af den forlængede parkvej. Dette giver mulighed for at den sidste etape kan overgå til erhverv, hvis det skønnes hensigtsmæssigt. Boligerne skærmes af en landskabelig vold mod Greve Centervej.



Den sidste etape er vist med boliger, der med et grønt bælte skærmes mod erhverv og fritidsområdet samt jernbane og motorvej. Parkvejen forlænges og tilsluttes den eksisterende rundkørsel.

- Boliger
- Erhverv
- Fritidsaktiviteter
- Vej
- Adgangsstier til området
- Fremtidige stier
- Evt. ny skolesti
- Tæt, grøn støjafskærmning
- Åben, grøn afstandszone
- Søer
- Fremtidigt jernbanetracé



MODEL B - ligelig fordeling af boliger og erhverv

I model B er der en ligelig fordeling mellem udlæg til bolig og erhverv.

Modellen har en klar deling med den eksisterende rundkørsel som adgang til erhvervs- og fritidsområdet og den nye rundkørsel som adgang til det nye boligområde. Bebyggelserne mod Olsbækkilen slås sammen i lidt større enheder end i model A, men de tre overordnede grønne kiler (naturområdet) fastholdes og mødes i det eksisterende vådområde. Adgangsvejen til boligerne udformes som en parkvej, der afsluttes af en mindre P-plads, hvorfra der er stiforbindelse til Olsbækkilen. De enkelte boligområder er bygget op omkring vejbjøjer der knyttes til parkvejen. Kanten mod Olsbækkilen og det indre landskab udformes mere bymæssigt som tæt-lave bebyggelser. I det indre af bebyggelserne er vist henholdsvis parcelhuse på store og små grunde. I den vestligste ende, mod Greve Landevej, er vist en kombination af punkthuse og rækkehuse. Dette område kan evt. indeholde mindre kontor erhverv og rugekasser for nystartede virksomheder blandet med boliger.

I princippet kan de viste udlæg med små grunde (450 - 500 m²) konverteres til store grunde (ca. 850 m²) hvorved antallet reduceres til ca. 2/3

Langs Greve Centervej foreslås placeret udad-vente kunderelaterede erhverv, mens de bagved liggende erhvervsgrunde kan have mere traditionel karakter, dog med særlige krav til arkitekturen og udearealerne mod de grønne områder.

I overgangen mellem boligområder og erhvervsområder udformes en skærmende landskabelig vold og/eller plantebælter. Langs den centrale kile med sigtelinie til kirken kan afskærmningen overvejes udeladt, som vist på skitsen.

Området langs Greve Centervej vil i denne model fremstå åbent langs erhvervsområdet og med landskabelige volde langs boligområdet. Ved den nye rundkørsel indarbejdes en gang- og cykelbro over Greve Centervej.

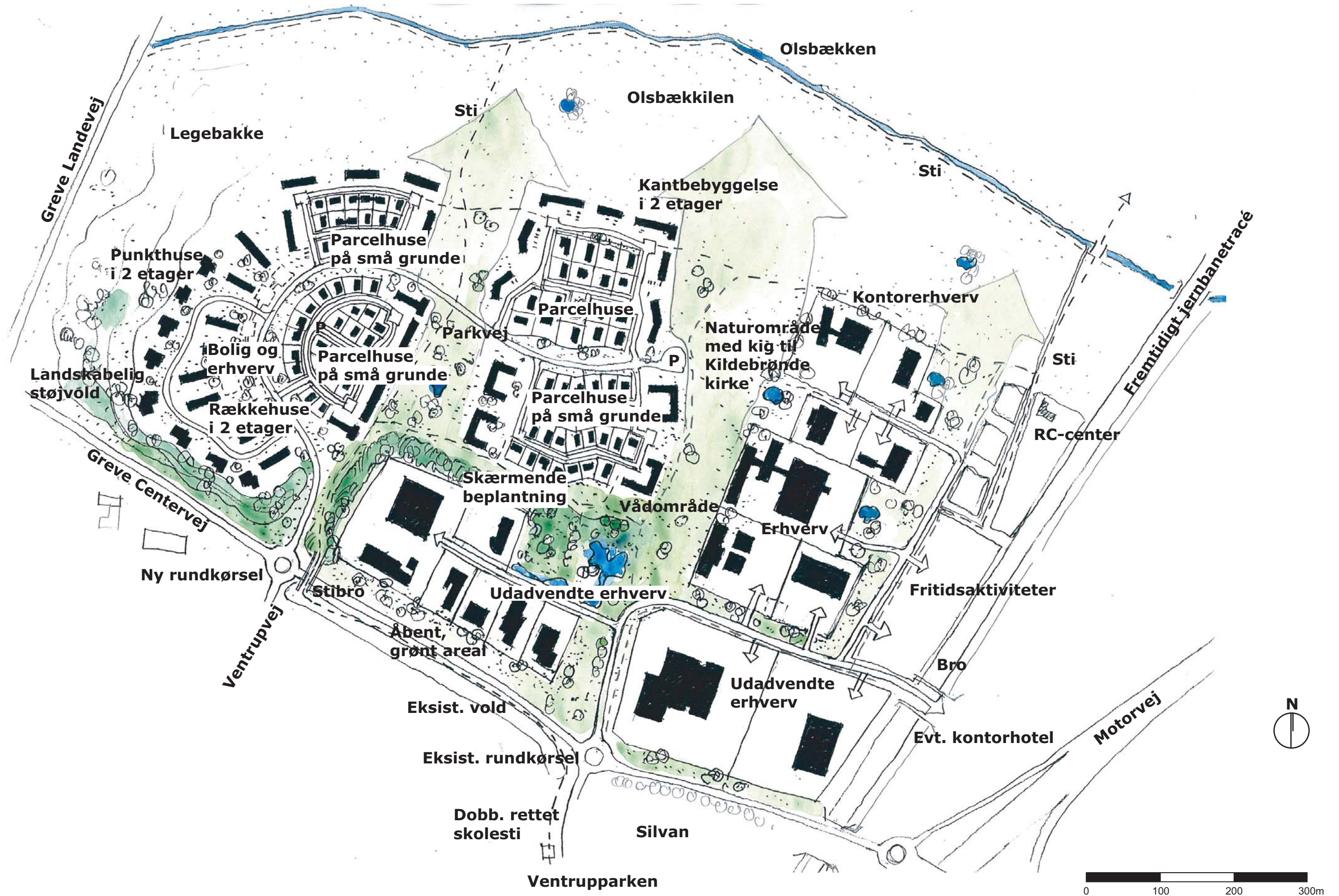


Parcelhuse i op til 2 etager skærmet mod erhverv/vej af landskabelig lege- og opholdsvold

Skærmende beplantet vold



Skitse til dispositionsplan



MODEL B - ligelig fordeling af boliger og erhverv

Arealdisponering

Udviklingsområdets samlede areal	ca. 65 ha
Udlagt til boligbebyggelser	ca. 21 ha.
Udlagt til erhverv	ca. 21 ha.
Udlagt til fritidsaktiviteter	ca. 3 ha.
Udlagt til natur/afstandszoener	ca. 20 ha.

Rummelighed

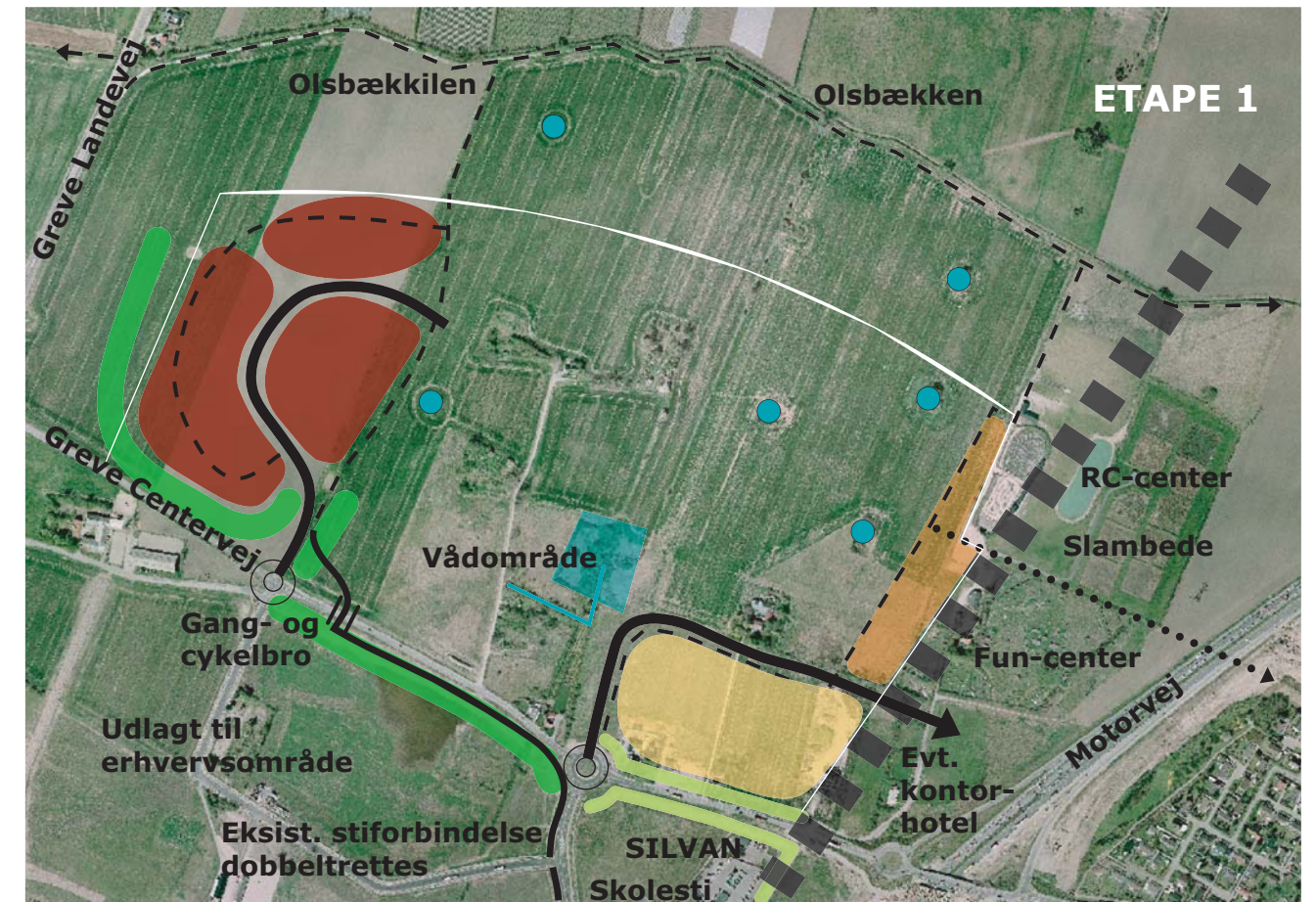
Teoretiske regneeksempler for traditionel gennemsnitlig rummelighed ved anvendelse af samme boligtype på det samlede areal udlagt til boliger på 21 ha:

Kun parcelhuse på store grunde (850m ²) ved 10 boliger pr. ha.	210 boliger
Kun parcelhuse på små grunde (500m ²) ved 13 boliger pr. ha.	270 boliger
Kun tæt/lav 16 boliger pr. ha.	340 boliger

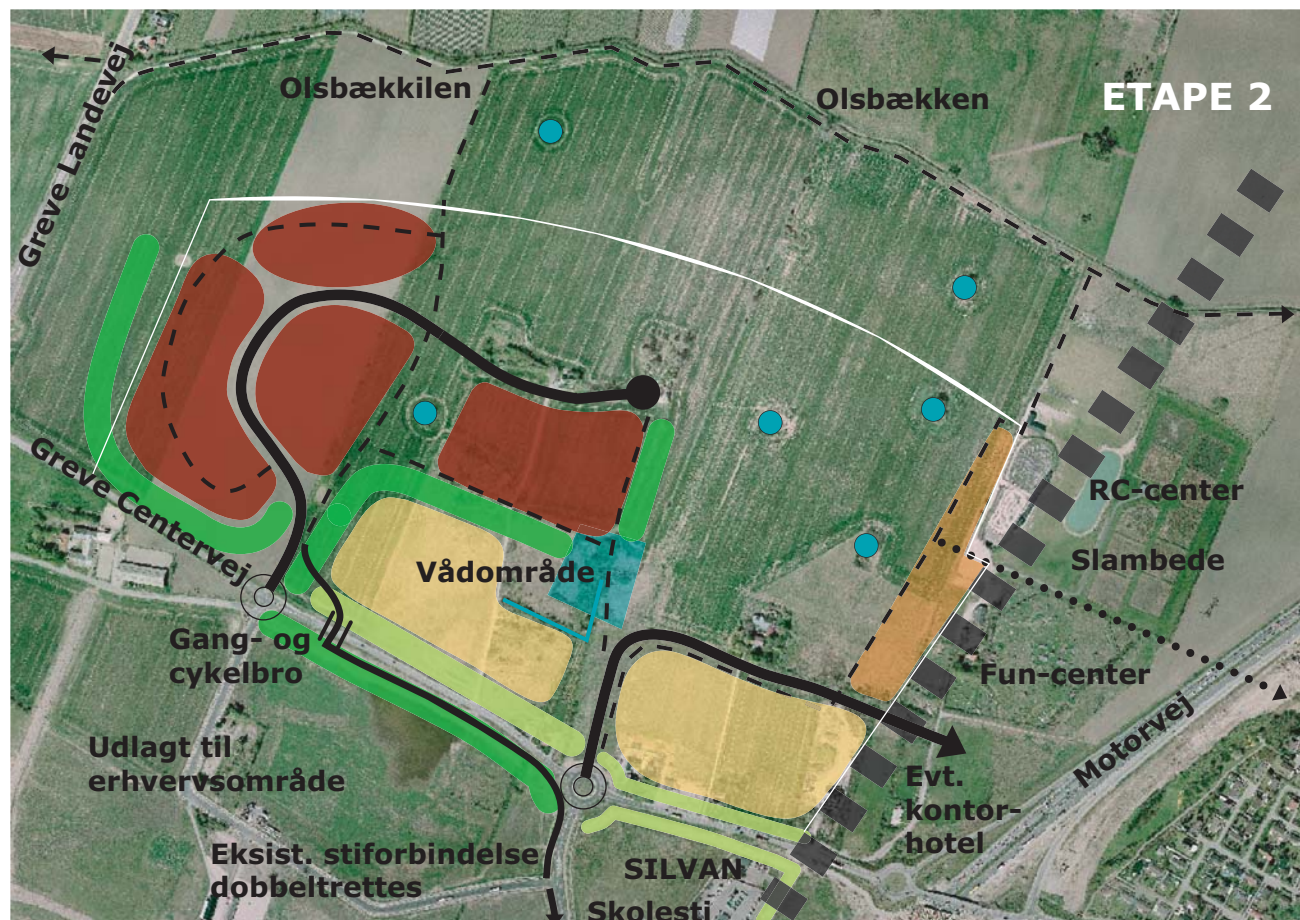
Parcelhusene i model B er udlagt mere ekstensivt mens tæt/lav bebyggelse er udlagt med højere tæthed end det traditionelle gennemsnit.

Den viste planskitse, model B, med en kombination af boligtyper indeholder ca. 360 boliger, svarende til en tæthed på ca. 17 boliger pr. ha.

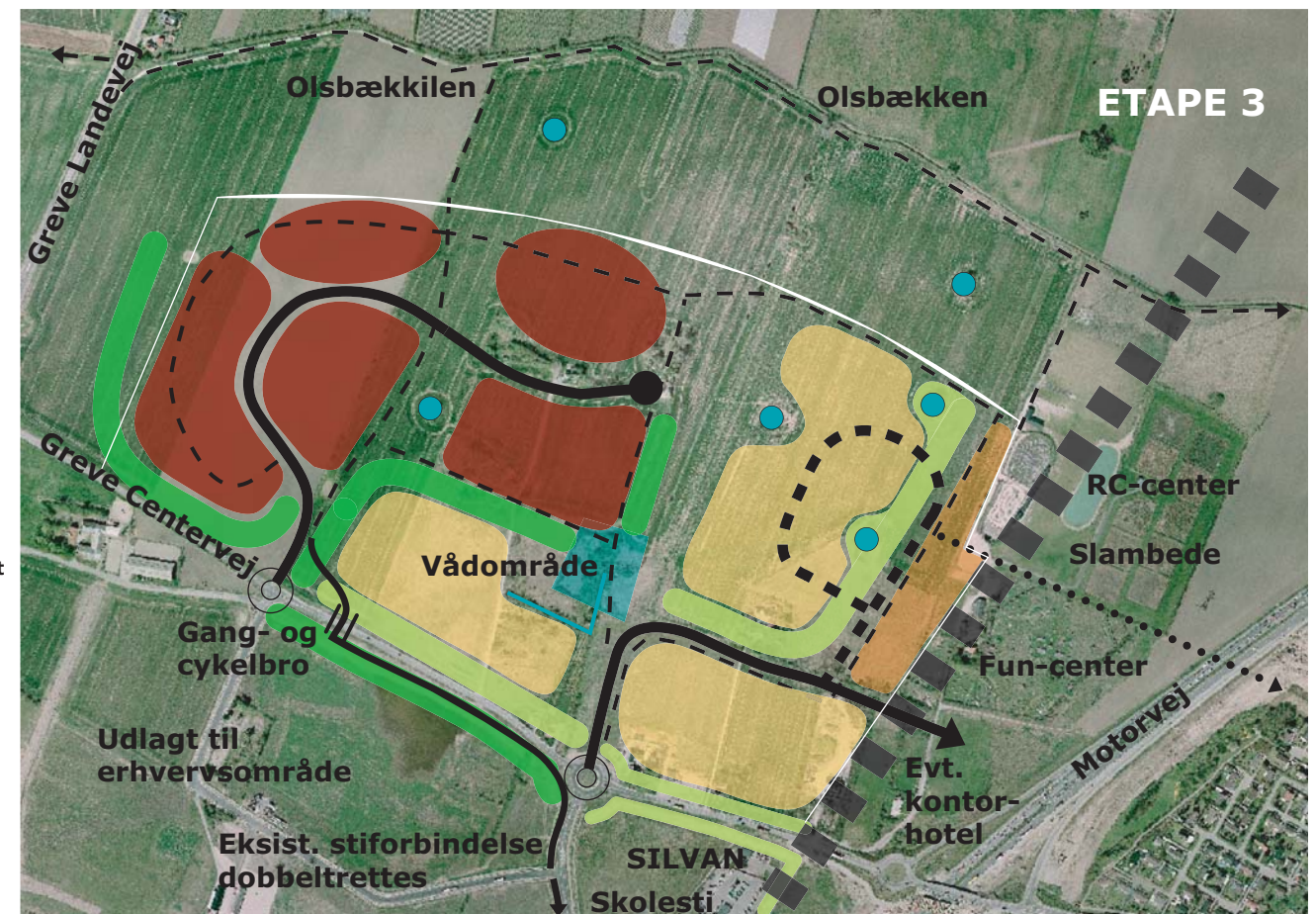
Boligerne er fordelt med ca. 20 boliger på grunde á 850 m², ca. 50 boliger på grunde á ca. 500 m² og ca. 290 boliger i tæt/lav bebyggelse i 2 etager.



Etape 1 foreslås at give mulighed for såvel boligbebyggelse, erhverv samt at udvikle området på begge sider af det fremtidige jernbanetracé. Det østlige område trafikbetjenes fra den eksisterende rundkørsel ved Ventrupparken. Adgangsvej til arealet mellem banen og motorvejen skal føres på bro over jernbaneterrænet. Der etableres en ny rundkørsel ved Ventrupvej samt en stibro over Greve Centervej. Herfra giver en parkvej adgang til boligbebyggelserne.



I etape 2 kan der i det midterste område samtidig udvikles såvel boligbebyggelser og erhverv med adgang fra hver deres rundkørsel. I overgangen mellem boliger og erhverv etableres en skærmende vold og/eller beplantning.



I den sidste etape kan der ligeledes udvikles såvel boligbebyggelser som erhverv, henholdsvis langs den forlængede parkvej og i det østlige område med vejadgang fra øst, således at den grønne kile friholdes.



MODEL C - hovedparten anvendes til erhverv, resterende til boliger

Model C har overvægt af erhverv, der får adgang fra den eksisterende rundkørsel.

Der er mulighed for etablering af en vejbjølle, der giver adgang til en kombination af små grunde (ca. 4000 m²) og større grunde. Er der behov for meget store grunde kan bjøllen erstattes af en blind fordelingsvej.

Fra vejbjøllen er der forbindelse til fritidsområdet og udviklingsområdet tættest på motorvejen.

Erhvervsområdet underordner sig de eksisterende søer, og der sikres grønne forbindelser til Olsbækkilen.

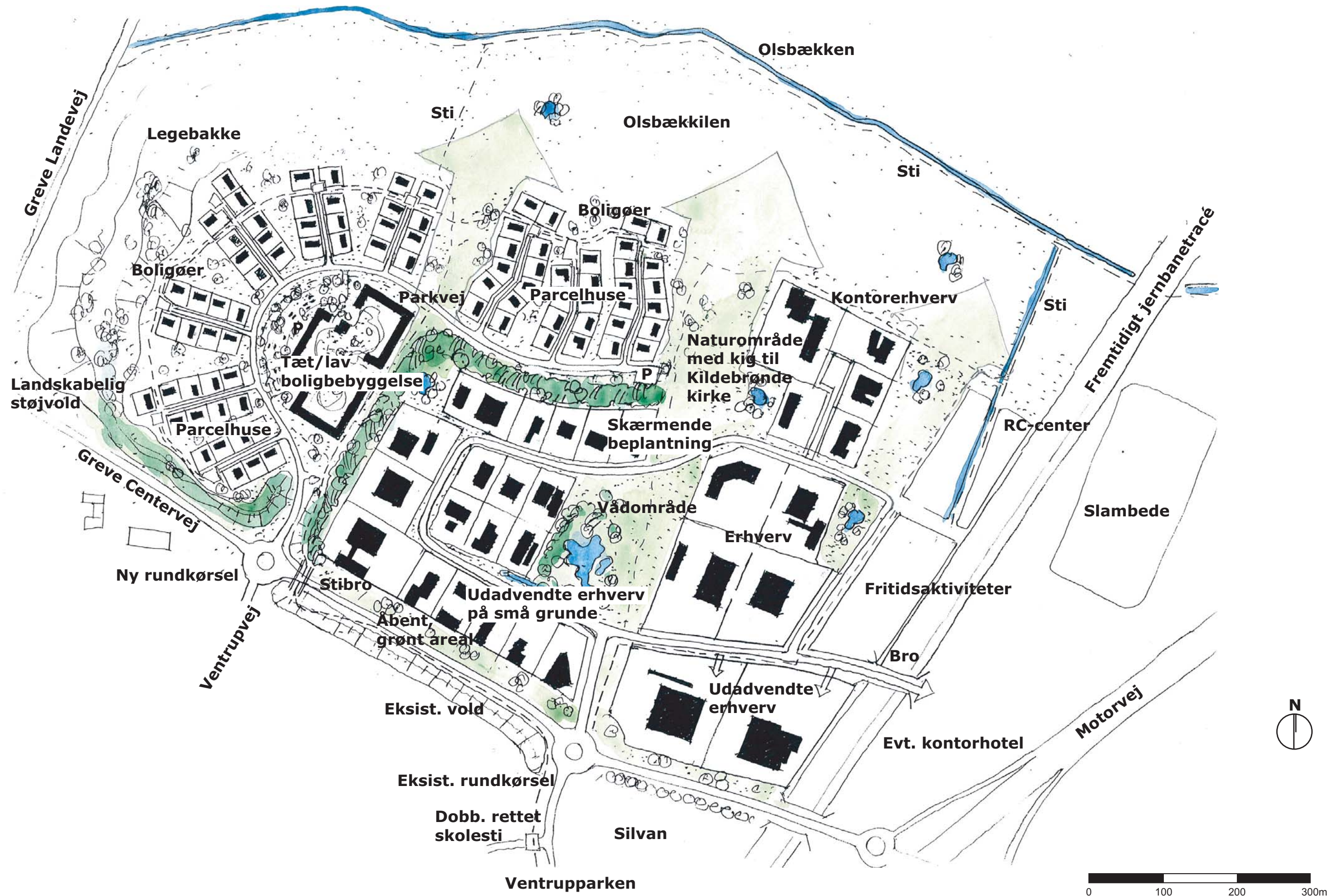
Boligområdet får adgang fra en ny rundkørsel ved Ventrupvej og der udlægges boligøer til parcelhuse med grundstørrelser på ca. 850 m² på ydersiden af parkvejen, mens der på indersiden udlægges et enkelt område til tæt/lav boligbebyggelse. Erhvervsområdet skærms af landskabelige volde og plantebælter.

Ved parkvejens afslutning kan de østligste boligøer evt. overgå til erhverv og tilsluttes erhvervsområdets vejsystem.

Greve Centervej vil fremstå åben med erhverv (alternativt skjult af beplantning hvis der er tale om ikke udadvendt virksomheder) og med en landskabelig vold og/eller beplantning mod boligområdet.



Skitse til dispositionsplan



MODEL C - hovedparten anvendes til erhverv, resterende til boliger

Arealdisponering

Udviklingsområdets samlede areal	ca. 65 ha
Udlagt til boligbebyggelse	ca. 18 ha.
Udlagt til erhverv	ca. 26 ha.
Udlagt til fritidsaktiviteter	ca. 3 ha.
Udlagt til natur/afstandszone	ca. 18 ha.

Rummelighed

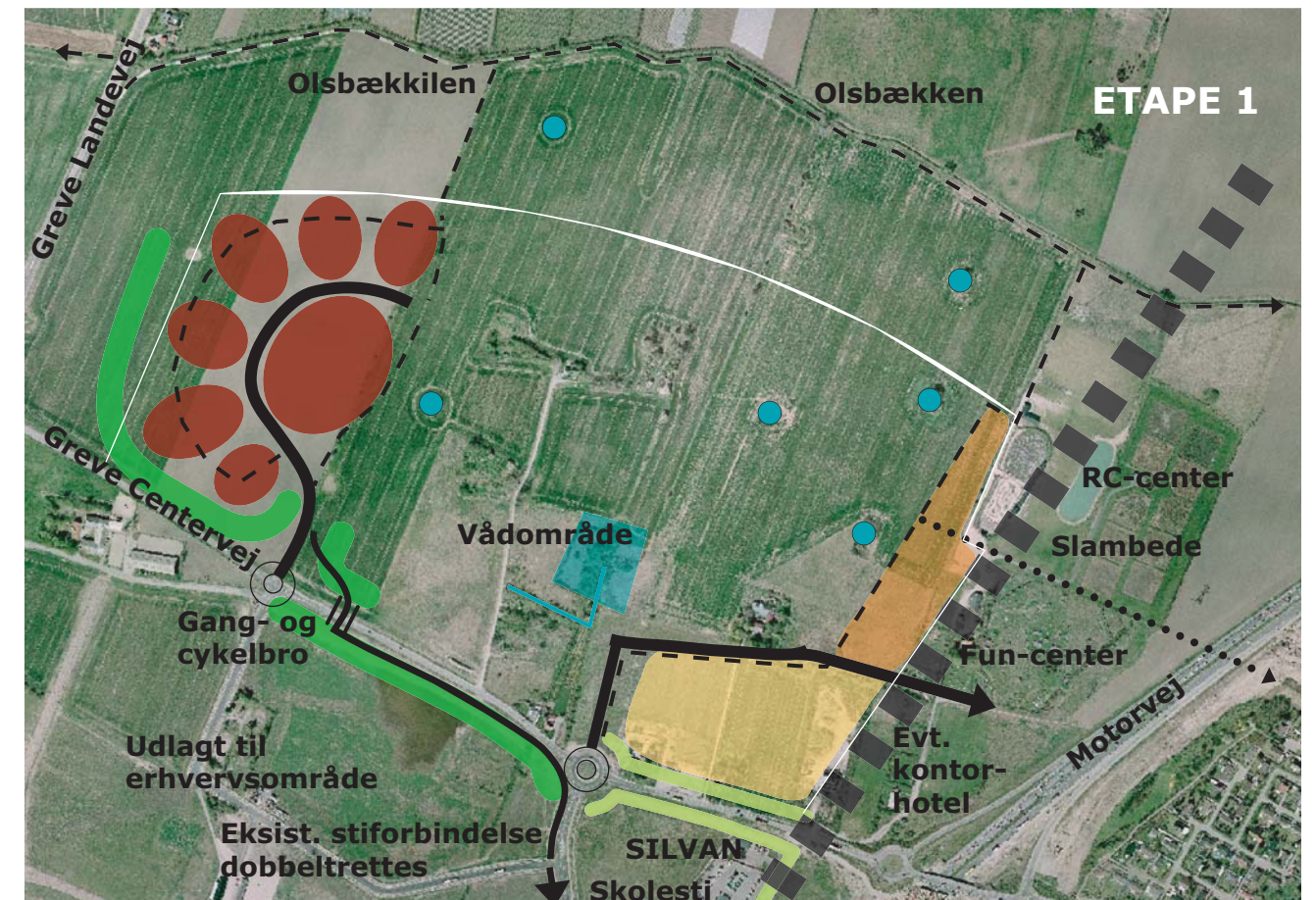
Teoretiske regneeksempler for traditionel gennemsnitlig rummelighed ved anvendelse af samme boligtype på det samlede areal udlagt til boliger på 18 ha:

Kun parcelhuse på store grunde (850m ²) ved 10 boliger pr. ha.	180 boliger
Kun parcelhuse på små grunde (500m ²) ved 13 boliger pr. ha.	230 boliger
Kun tæt/lav 16 boliger pr. ha.	290 boliger

Parcelhusene i model C er udlagt mere ekstensivt, og tæt/lav bebyggelse er udlagt med højere tæthed end det traditionelle gennemsnit. Samlet set har bebyggelsen i denne model en relativ lav tæthed.

Den viste planskitse, model C, med en kombination af boligtyper indeholder ca. 170 boliger, der svarer til en tæthed på ca. 9 boliger pr. ha.

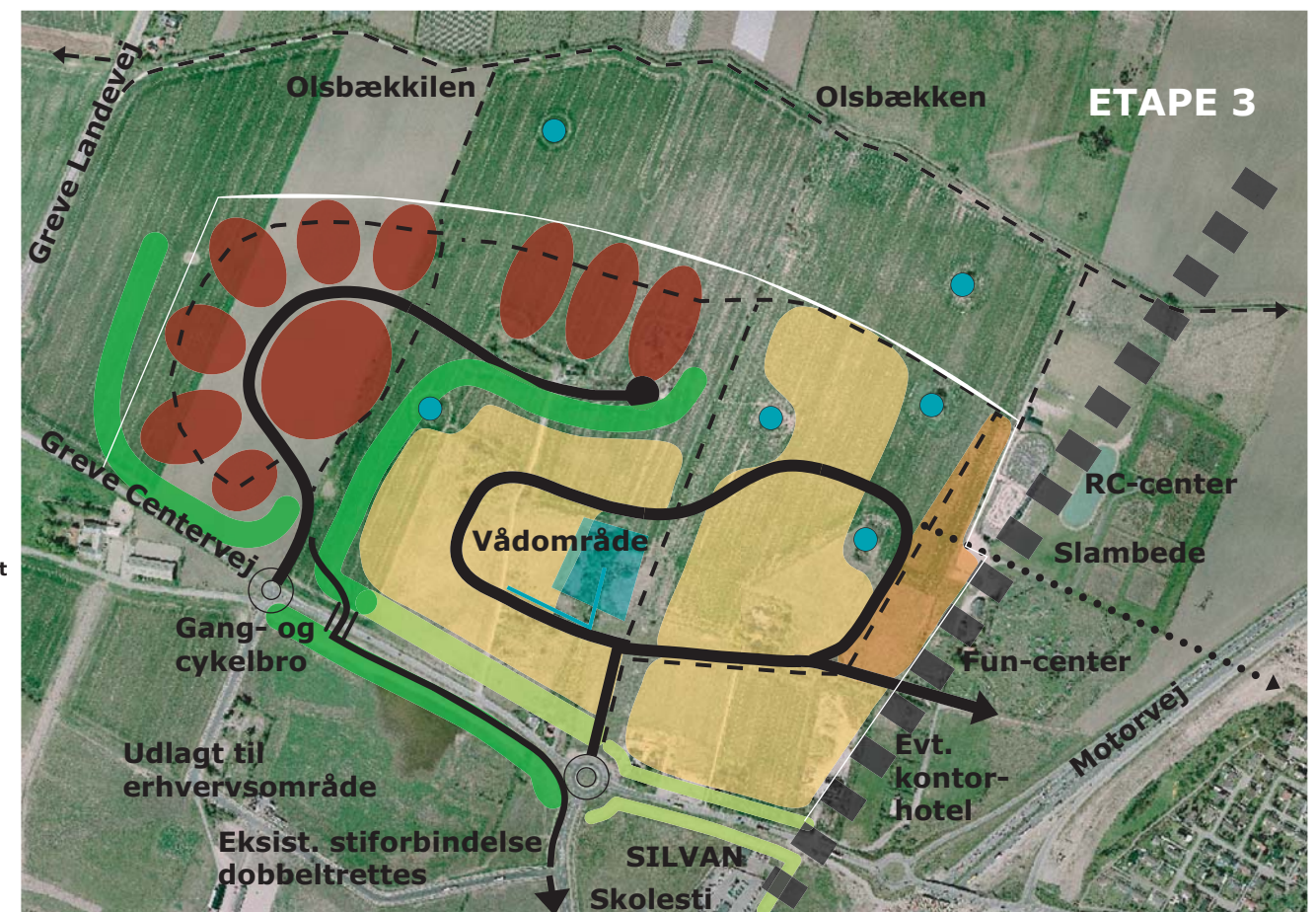
Boligerne er fordelt på ca. 85 boliger på grunde á 850 m², og ca. 85 boliger i tæt/lav bebyggelse i 2 etager.



Tilsvarende de øvrige modeller gives i etape 1 mulighed for såvel boligbebyggelse, erhverv og udvikling af området på begge sider af det fremtidige jernbanetracé. Vejadgang sker fra henholdsvis den eksisterende rundkørsel og fra en ny rundkørsel ved Ventrupvej, hvor der også etableres stibro. Boligerne skærmen mod Greve Centervej af en landskabelig vold.



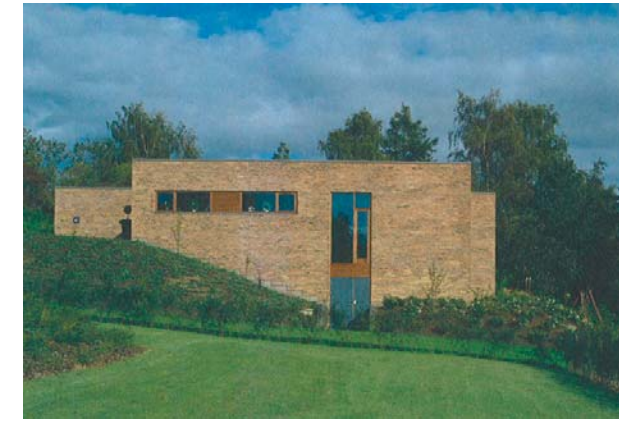
2. etape foreslås at indeholde erhverv i det østlige område, og vejbetjenes fra øst, således at den grønne kile i denne etape friholdes for vejanlæg.



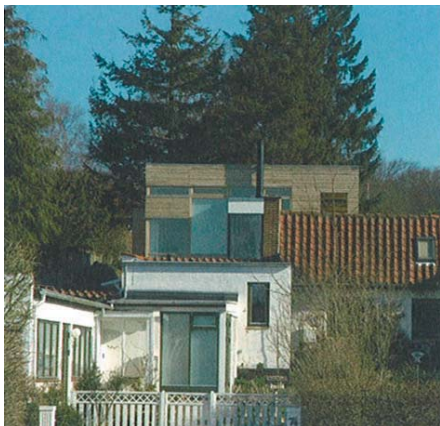
I 3. etape kan der etableres både boligbebyggelser og erhverv i det midterste område. Boligerne skærmes af enten en tæt beplantning eller landskabelig vold. Boligerne vejbetjenes fra den forlængede parkvej og erhvervsområdet enten fra syd via stikvej eller ved etablering af vejbojle med sammenhæng til det østlige erhvervsområde.



Inspirationsbilleder - boligbebyggelse



Eksempler på parcelhuse



Eksempler på parcelhuse og dobbelthuse på små grunde

Boligbebyggelse med økologisk tema



Eksempler på tæt/lav boligbebyggelse

Inspirationsbilleder - erhvervsbyggeri



Eksempler på erhvervsbyggeri

Inspirationsbilleder - landskabsbearbejdning



Grønne zoner mod Greve Centervej og mellem udviklingsområdet og Olsbækken



Vekslen mellem åbne og lukkede grønne rum



Kunstige, styrede forløb som kontrast til det naturligt organiske



Steder til ophold