

7. oktober 2015



Jonstrup'89 input og forslag til Freja's Helhedsplan.

Indledning.

Freja's helhedsplan for Sydlejren er blevet modtaget med stor interesse blandt Jonstrups borgerne, især fordi den udvider vores bydel med 430 boliger og åbner op til resten af Flyvestationen. Jonstrup'89 har nedsat en arbejdsgruppe, der har nærlæst planen, der har været et meget vel besøgt borgermøde i Jonstrup den 10. 9, foreløbige anbefalinger er præsenteret på Furesø - borgermødet i Galaksen den 14. 9., mange kom til Åben Sydlejrdag den 27.9., udkast til høringssvaret blev lagt ud til kommentarer på Jonstrup'89 hjemmeside den 28.9. - 3.10. og de endelige input og forslag til helhedsplanen er sendt til kommunen den 7.10. Der har været kort tid til processen, så tak til alle, som har hjulpet med informationer mv.

Den generelle vurdering af helhedsplanen er, at den rummer mange gode visioner og tager relevante hensyn til det historiske, naturen og menneskene, som skal bo og leve i området. Det kan kun anbefales, at Furesø kommune og Freja fastholder visionerne i mødet med de kommende investorer.

Det som er vigtigt her og nu er de mange uafklarede spørgsmål, jf. neden for i pkt. 1 - 8, hvor der gives input og forslag til løsninger, set ud fra bydelens synsvinkel.

1. Helhed og sammenhængskraft.

Helhedsplanen fokuserer naturligt nok på Sydlejren og gør ikke så meget ud af, at Sydlejren er en del af Jonstrup og Furesø kommune. Disse sammenhænge er væsentlige, fordi Sydlejren fuldt udbygget, består af 430 nye boliger. Jonstrup består nu af ca. 600 boliger. Der forventes inden for de næste 2-3 år at blive bygget 100 nye boliger ved det Gl. Seminarium, jf. Lokalplan 119, som er vedtaget. Udvidelsen i Sydlejren har et tidsperspektiv på omkring 10 år, startende i 2016 - 17. Dvs. at Jonstrup forventes at vokse til op mod det dobbelte antal husstande over de næste 10 - 15 år.

Ud fra Jonstrups synsvinkel er det en gunstig udvikling, fordi den styrker bydelen og giver et bedre og mere stabilt grundlag for daginstitution(-er) og indskolingen af bydelens skoleelever, FFO mv. Jonstrup har aktuelt en daginstitution, "Krudthuset", med plads til 80 børn i alderen 0 - 5 år og begrænsede udvidelsesmuligheder. Frejas helhedsplan forudsiger behov for en ny daginstitution i Sydlejren. Dvs. at der er en periode frem til måske 2025, hvor der vil være en stigende udfordring med dagpasnings-tilbud til børn, der ikke kan rummes i Krudthuset. Dette taler for at etablere den nye institution tidligst muligt, hvilket også vil gøre de nye boliger mere attraktive for børnefamilier.

Indskolings-ordningen, som nu er for skolebørn fra 0. - 2. klasse, er placeret på det Gl. Seminarium. Ordningen indebærer at børnene kan gå i skole lokalt, indtil de er gamle nok til selv at tage bussen til Ll. Værløse Skole og er med til at danne gode kammeratskaber blandt børnene

og netværk blandt forældrene. Indskolingen har i nogle år været truet af lukning og efterfølgende mindre søgning, men tendensen er heldigvis vendt og vil blive forstærket yderligere med børn fra de mange nye husstande.

Udbygningen vil også styrke bydelens foreningsliv, som aktuelt består af meget aktive klubber for bl.a. jazz, petanque, fodbold, løb og pigespejdere, ligesom det styrker grundlaget for den lokale handel med dagligvarer, REMA 1000, og sidst - men ikke mindst - grundlaget for kollektiv trafik.

Jonstrup er gennem nogle år nedprioriteret af MOVIA grundet faldende passagertal, som nu kan forventes at stige igen. Det anbefales, at MOVIA og Furesø finder løsninger, hvor den kollektive trafik udvikles i takt med bydelens vækst.

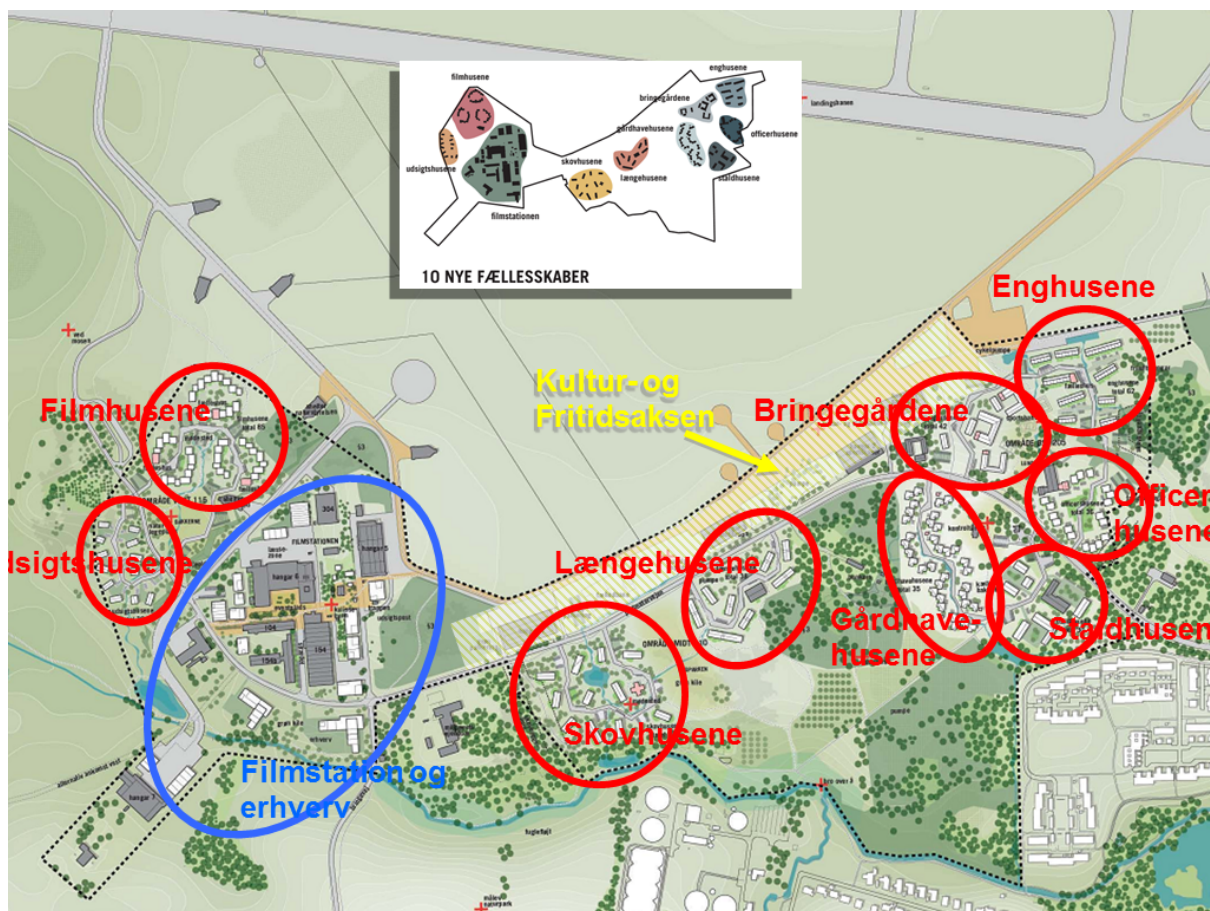
Helhedsplanens oplæg til flere virksomheder på erhvervsområdet omkring Filmstationen medfører flere arbejdspladser. Hertil kommer en forventet stor udvidelse med over 1.000 arbejdspladser hos NOVO Nordisk på kanten af Flyvestationen. Begge dele forventes at påvirke erhvervsmuligheder, ønsker til kollektiv trafik mv. både i Egedal, Ballerup og Furesø kommune, men herunder også i Jonstrup.

Helhedsplanen lægger op til en anden, meget stor forandring, som helt sikkert også vil påvirke Jonstrups udvikling. Flyvestationen åbnes med bedre adgang til alle herlighederne. Både de mange kulturelle spor efter Værløse Flyvestation med hangarer, landingsbane, shelters, flyverskjul mm., den særlige natur med overdrev, fredsskove, søer, moser mv. og det specielle dyreliv, som tilsammen giver området en hel unik karakter.

Planerne om Kultur- og Fritidsaksen lægger op til at mange, både lokale men i høj grad også mange udefra kommende, vil bruge Flyvestationens lokaliteter og området til aktiviteter og større events inden for fx idræt, kultur, natur, historie. Dette, sammen med de mange nye boliger og arbejdspladser, giver en øget trafik, dvs. nye krav til parkeringspladser, veje og stier, både de der forbinder bydelen internt og de, der bruges til ind- ud- og gennemkørsel.

Alle disse forhold understreger, hvor vigtigt det er at sammentænke det eksisterende og nye Jonstrup, set i lyset af hele udviklingen på Flyvestationen.

2. De nye boligbebyggelser



Karaktertræk

Frejas forslag til helhedsplan for Flyvestationen fremlagt i høring skitserer 9 forskellige adskilte klynger af boligbebyggelser. Bebyggelserne er skitseret med forskellige bebyggelsesformer i de forskellige klynger og med variation i bebyggelsen inden for den enkelte klynge. Det forudsættes, at der etableres boliger af forskellig størrelse til forskellige befolknings- og indkomstgrupper – unge, midaldrende, ældre – enlige, familier, fællesskaber.

Denne forskellighed finder Jonstrup'89 er rigtig og et meget vigtigt karaktertræk i helhedsplanen. Jonstrup'89 finder det derfor også meget vigtigt, at den kommende planlægning indarbejder dette i såvel kommende rammelokalplan, som efterfølgende lokalplaner ligesom det er vigtigt, at det værdifulde karaktertræk fastholdes i forbindelse med realiseringen af boligbebyggelserne, samt at der opføres både ejerboliger og almene boliger. Nedenfor er anført vores konkrete kommentarer til de enkelte boligområder.

Et andet karaktertræk ved helhedsplanen er, at den omfatter et areal grænsende op til et unikt naturområde og med værdifulde naturområder (fredskov, enge, moser og vandhuller) inden for helhedsplanens areal. Derudover er der en række historiske elementer, der bidrager til at gøre området attraktivt. Det giver nogle særlige muligheder for de nye boligområder, men også særlige forpligtigelser, hvis værdierne skal bevares til gavn og glæde for nye og ek-

sisterende beboere og brugere, men også til gavn for kommende sælgere. Bevaring og udvikling af natur og landskab kombineret med de historiske kendemærker er derfor vigtigt ikke kun som en plan eller fine ord, men som et element, der fastholdes og realiseres. Dette gælder ikke kun for de nye boligområder, men for hele helhedsplanens område. Jonstrup'89 lægger vægt på dette.

Grøn byggemodning

Freja har i sin helhedsplan foreslået gennemførelse af "Grøn byggemodning" forud for opførelse af boligbebyggelserne. Den grønne byggemodning beskriver Freja omfatter anlæg, plantning og pleje af de grønne områder, som vil komme til at indgå i det fremtidige "landskabsbydel". Det vil have stor betydning for oplevelsen af området for såvel brugere som beboere i en række år, da realiseringen af byggeplanerne forventes at tage 8-10-12 år og for interesserede købere. I stedet for konstant at opleve en byggeplads, vil der kunne skabes mulighed for at opleve det forhåbentligt grønne indtryk, som skal blive det endelige resultat. Helhedsplanen giver indtryk af et kvalitetsområde, hvilket en grøn byggemodning vil bidrage til. Det vil også være til gavn for kommende sælgere/udlejere af boligerne. Jonstrup'89 vil derfor varmt anbefale gennemførelse af den grønne byggemodning og at dette bliver indarbejdet i planlægningen.

På kommunens borgermøde blev der givet tilsagn om, at der vil blive udarbejdet en designmanual for området med bestemmelser for belægninger, belysning, mm. Dette støtter Jonstrup'89 og finder, at det, ligesom den grønne byggemodning, vil være af værdi for hele området, hvis den udarbejdes før boligbebyggelserne realiseres. Det vil bidrage til at sikre den gode kvalitet, som helhedsplanen umiddelbart giver indtryk af.

Et element som vil have betydning for at bevare det åbne grønne miljø er bestemmelser om hegn og hække. Jf. Hasløv og Kjærsgårds udkast til Principskitse 2015 for Flyvestationen, hvor der anføres: *"Det vil være væsentligt at arbejde med så få adskillende hegn og hække som muligt for at understøtte det åbne og anderledes miljø, som findes i dag."* Dette bør indarbejdes i bindende bestemmelser inden indflytning, for hvis beboere først har fået sat hegn op eller plantet hække kan det være problematisk at ændre efterfølgende og ødelæggende for helhedsindtrykket.

Kommunale politikker og strategier, bæredygtighed

Planlægning, etablering og ibrugtagning af helhedsplanens område vil strække sig over en længere årrække. Der vil i perioden ske udvikling på en række områder. Jonstrup'89 finder det er vigtigt, at området etableres, ikke kun på baggrund af de almindelige traditionelle og tilstrækkelige bestemmelser, men med udgangspunkt i kommunens politikker og strategier, som peger fremad. Det gælder for klima, miljø, vandafledning, vandforsyning og arkitektur og byrum. Der arbejdes på, at Flyvestationen bliver et regionalt grønt område, som kan være med til at synliggøre Furesø kommune. Et kvalitetspræget fremadrettet byområde i tilknytning til det regionale grønne område byggende på kommunale politikker og strategier vil bestemt også være med til at synliggøre kommunen.

Jonstrup'89 støtter og anbefaler også, at det kommende byggeri vil blive opført som lavenergi bebyggelse og understøtter, at der arbejdes hen mod en bæredygtig energiforsyning.

Tilsvarende gælder for vandafledning. I helhedsplanen er beskrevet og vist LAR-løsning, hvor vand fra tage enten ledes i faskine eller i vandløb med udløb i vandhuller/søer. Det peger netop fremad. Jonstrup'89 støtter dette med indarbejdning i planlægningen og i den endelige projektering. Det vil bl.a. betyde, at der ikke skal bygges forsinkelsesanlæg i forbindelse med skybrud.

Det anbefales yderligere, at der i overensstemmelse med strategierne i planlægningen, projekteringen og realiseringen af boligbebyggelserne indarbejdes løsninger, der opsamler vandet til genbrug som toiletskyl og vaskemaskine. Det vil også pege fremad og give en klar miljømæssig gevinst. Det giver mindre forbrug af sæbe, der behøves ikke blødgøringsmiddel og der vil ikke blive aflejret kalk på varmelegemet i vaskemaskinen (strømbesparende) eller kalk i cisterne og toilet (afkalkningsmiddel).

De enkelte boligklynger.

Staldhusene

Boligklyngen er beliggende i den sydøstlige del af byområdet. De er skitseret til at omfatte 30 boligenheder (lejligheder eller rækkehuse). Illustrationer viser en højde på to etager med udnyttet tagetage, hvor den eksisterende Svinestald indgår som muligt lejlighedskompleks. Terrænet omkring Svinestalden er kuperet med højdepunkt midt i boligklyngen. Det forudsættes, at de kommende bygninger ikke bliver højere end Svinestalden.

Denne boligklynge er det boligområde, der er tættest på eksisterende lavere beliggende boligbebyggelse på Bringekrogen i Jonstrup. Helhedsplanen viser bebyggelse meget tæt på eksisterende bebyggelse. Jonstrup'89 ønsker, at der i rammelokalplanen indarbejdes bestemmelse om, at klyngens boliger maksimalt må have to etager evt. med udnyttet tagetage med en begrænset taghældning samt at den grønne kile mellem Bringekrogen Nord og Staldhusene bevares. Som anført tidligere ønskes helhedsplanen og den efterfølgende planlægning udarbejdet, så der skabes bedst mulig sammenhæng mellem det eksisterende Jonstrup og det kommende byområde, fx via grønne områder/passager og stier. Dette bør indgå i den endelige udformning af Staldhusklyngen.

Gårdhavehusene

35 en-etages gårdhave huse placeret i det bakkede landskab langs en bugtede boligvej. Jonstrup'89 finder det vigtigt, at den varierede bugtede placering af gårdhavehusene, der som eksempel er vist i helhedsplanen, bliver fastholdt i modsætning til et ensartet traditionelt lige bygningsforløb, som anlægsmæssigt er billigere at etablere. Det anbefales også, at bebyggelsen får et ensartet udtryk, men gerne med varierede boligstørrelse, således at det kan appellere til forskellige beboertyper. Højdemæssigt ønskes et-etage boliger fastholdt.

Bringegårdene

Bringegårdene er placeret på et skrånende terræn mod nord lige øst for Bellemosegård, som er anbefalet bevaret. Der er skitseret fire gårdlignende bygningskomplekser indeholdende etageboliger og øvrige boliger – i alt 42 boligenheder. Der er ikke angivet eller illustreret højde på kommende byggeri, men antydnet to etager muligvis med udnyttet tagetage. Som illustration i Frejas materiale er vist et flot udsigtsfoto fra Perimetervejen lige øst for Bellemosegård taget mod nord med Slottet på Lånshøj i baggrunden. Et meget flot kig ud over

Flyvestationen, som desværre ikke bevares med Frejas skitse til bebyggelse af klyngen. Jonstrup'89 finder det er vigtigt, at bevare de flotte kig, som findes i dag og som er med til at skabe sammenhæng med naturen. Dette bør sikres i rammelokalplanens placering af byggefelt for denne klynge. Den maksimale højde på bebyggelsen bør være 2 etager med udnyttet tagetage.

Enghusene

Enghusene er 62 boligenheder placeret helt mod nordøst grænsende til de åbne arealer på Flyvestationen. Husene er rækkehuse i "stænger" med forskellig længde placeret øst-vest i 2-3 etager med 3 etager ud mod det åbne areal. Husene er placeret, hvor der i dag er to historiske felthangarer, som med den skitserede bebyggelse bliver sløjft.

Jonstrup'89 finder denne placering og udformning af den skitserede bebyggelse betænkelig og dominerende, da den totalt fjerner de historiske felthangarer og vender de tre etagers facade ud mod Flyvestationens store åbne flade som en lodret mur med en række vinduesåbninger. Tre etager kan være en mulighed ved anden og blidere overgang til de åbne arealer og en omplacering af bebyggelsen kunne forhåbentlig desuden give mulighed for bevarelse af helst begge felthangarer.

Officershusene

Officershusene er 36 boligenheder opført som dobbelthuse placeret i tilknytning til den tidligere skolebygning. Der er ikke redegjort for etageantallet, men skitserne antyder to etager, hvilket Jonstrup'89 finder er rimeligt og den maksimale højde.

Længehusene

Længehusene er 38 boligenheder beliggende midt i byområdet ud til Perimetervejen og op til skovarealet. Længehusene er skitseret som rækkehuse i to etager i længer af forskellig længde. Variation i længden af rækkerne ønskes fastholdt sammen med maksimalt to etager i højden.

Skovhusene

Skovhusene indeholder i alt 72 boligenheder, som er etageboliger og øvrige boliger opført i 2-4 etagers højde med høje tagprofiler placeret mellem Perimetervejen og skovarealet. Højden og de høje tagprofiler argumenteres dels ud fra beliggenheden med skoven som baggrund og dels den planlagte fremtidige nåletræsbeplantning. Den høje tagprofil og de 4 etagers højde virker dominerende med sin ca. dobbelte højde i forhold til de eksisterende store hangarbygninger. Tre etager er højere bebyggelse end de eksisterende hangarer, men acceptabelt som maksimal højde for bebyggelse langs skoven for at spare arealforbruget. De manglende boligarealer ved at gå fra 4 til 3 etager vil fx kunne "indhentes" ved anvendelse af Svinestalden til boligformål, som er beskrevet i helhedsplanen som en mulighed.

Det kan i øvrigt undre, at der arbejdes med etablering af nåletræsbeplantning, da der i dag kun findes begrænset nåletræsbeplantning på Flyvestationens område. Derudover peger klimaaendringer allerede i dag på, at nåletræsbeplantninger har vanskelige vækstvilkår i Danmark og den nationale politik er, at udskifte nåletræsbeplantninger med løvtræ, som også er mere gavnligt for miljøet.

Filmhusene

Filmhusene er 85 boligenheder fordelt på tre klynger, som indeholder både etageboliger og øvrige boliger i 1-3 etagers højde placeret i det yderste nordvestlige område. Placeringen opfattes problematisk og anmassende i det åbne terræn med tre etagers højde ud mod det åbne areal. Der er argumenteret for, at boligernes placering med ryggen mod vinden vil skabe læ i det indre af klyngerne. Der er udbredt modstand mod den yderlige beliggenhed. Den yderste klynge ønskes placeret sydligere og svarende til enghusene, ønskes en blidere og mere åben bebyggelse mod den åbne natur. I stedet for en høj tre etagers "ryg" bebyggelse lige ud mod det åbne landskab ønskes den lavere del at skabe en blidere overgang fra landskabet til bebyggelsen. Der stilles også spørgsmålstegn ved om bebyggelsen ikke netop vil skabe "gennemsusning" inde i klyngerne.

Dertil kommer, at klyngen indeholder det største antal boliger beliggende yderst i området og op ad erhvervsområdet, men samtidig planlagt opført i første etape. Dette skaber ikke sammenhæng, hverken i planområdet eller for det samlede Jonstrupområde. Da der næppe kan forventes at fx hverken daginstitution eller offentlig transport vil blive etableret før første etape tages i brug, vil det rent planlægningsmæssigt heller ikke være hensigtsmæssigt.

Udsigtshusene

Udsigtshusene er 30 boliger i rækker af forskellig længde alle i to etager placeret længst mod vest syd for Filmhusene og grænsende til erhvervsområdet med Filmstationen.

Den lidt isolerede beliggenhed som både Filmhusene og Udsigtshusene har i byområdet og som nabo til erhvervsområdet gør, at det anbefales at disse boligområder udbygges som de sidste. Se efterfølgende bemærkninger under afsnittet om Tidsfølge.

8-etagers bebyggelse

For god ordens skyld vil Jonstrup'89 lige understrege, at de løse tanker – eller "prøveballonen" – med mulighed for 8 etagers bygning helt mod øst er HELT udelukket. Dette gælder uanset om det er tænkt til boligbebyggelse eller til andet formål. Der findes i dag allerede et højdevarategn i form af kontoltårnet, som derudover har historisk værdi. Brug kræfterne på at bevare og skabe anvendelse af dette unikke bygningsværk.

Generelle bestemmelser.

I Kommuneplanen er der for boligområderne 16B2 og 16B3, som er de boligområder, der indgår i helhedsplanen, fastsat bestemmelse om at "*der ved omdannelse og nybyggeri etableres et samlet bruttoetageareal på 63.900 m²*" samt "*at antallet af boliger må udgøre højst 430 med et samlet bruttoetageareal på højst 51.600 m² (svarende til en gennemsnitlig boligstørrelse på 120m²)*"

Helhedsplanen overholder kommuneplanens bestemmelser om maksimalt 430 boliger, men hvis der opføres de planlagte fælleshuse og ingen af de bevaringsværdige bygninger omdannes til boliger, vil det samlede bruttoetageareal blive overskredet og der vil således heller ikke være muligheder for helhedsplanens skitserede boliger på spidsen, LÆR pavillon eller institution. Som anført ovenfor kan man ved at omdanne nogle af de bevaringsværdige bygninger,

som Svinestalden, Bellemosegård og/eller Varemottagerbygningen til boliger og reducere antallet af nyopførte boliger tilsvarende, både undgå de højeste bygninger og sikre bevarelse af bygninger, som er karakteristiske og skaber forbindelse til Flyvestationens historie. Kommuneplanens bestemmelser vil dermed også blive overholdt. Jonstrup'89 anbefaler dette.

I kommuneplanen er endvidere for bolig- og fritidsområde 16B3, som er boligområdet øst for erhvervsområde inklusiv Kultur- og Fritidsaksen endvidere fastsat, at *"mindst 25% af områdets samlede areal skal udlægges som offentligt tilgængelige friarealer og nord/sydgående spredningskorridorer"*. Dette forudsætter Jonstrup'89 overholdes og medtages i kommende planlægning.

3. Erhvervsområdet

Erhvervsområdet er allerede i dag taget i brug af Filmstationen. Det er oplyst, at der er igangværende forhandlinger om Filmstationens køb af hele erhvervsområdet inklusiv hangar 7 beliggende i det sydvestlige hjørne i Ballerup kommune.

Helhedsplanen lægger op til, at der *"vil (der) blive etableret en serie af byrum, som i størstedelen af året vil give beboere og udefrakommende direkte adgang til det spændende miljø omkring Filmstationen. Samtidig vil der her kunne skabes grundlag for etablering af et caféliv med barer, biograf, uddannelse og gallerier mv."*

Dette understøtter Jonstrup'89, men det kræver, at der skabes det planlægningsmæssige grundlag med offentlige områder i erhvervsområdet. Det vil være vanskeligt at drive en cafe, galleri eller lignende, hvis der kun er adgang dele af året. Erhvervsområdet må derfor så vidt muligt fremover være et frit tilgængeligt område.

Midt i erhvervsområdet er der i dag et hyggeligt "torveareal" med en træbeplantning. Dette område bør i rammelokalplan og efterfølgende lokalplan sikres ved fastsættelse af bevaringsbestemmelser for træerne og at området fremover kommer til at indgå som torveområde og ikke omdannes til fx vejareal.

I kommuneplanen er for erhvervsområde 16E1, som er helhedsplanens erhvervsområde fastsat anvendelse til følgende erhvervsformål: *"Film-, teater-, TV-, computerspil- og lignende underholdningsproduktion samt værksteds-, lager-, kontor-, undervisnings- og forretningsvirksomhed i tilknytning til denne anvendelse. Fritids- og rekreative formål kan indpasses. Endvidere kan der etableres hotelvirksomhed i tilknytning til områdets hovedanvendelse."* Jonstrup'89 støtter denne anvendelsesbestemmelse og er derudover positive over for helhedsplanens forslag om fx cafévirksomhed for at understøtte det sociale og kreative liv i hele området.

For erhvervsområdet bør der udarbejdes planbestemmelser om, at kommende virksomhedstyper skal opfylde nedenstående krav:

1. At det ikke må være støjende virksomhed
2. At det ikke må være forurenende virksomhed
3. At udendørs oplæg ikke er tilladt
4. At al tung trafik til og fra virksomhederne også fremover skal foretages gennem Ballerupdelen ad Bringevej

Adgangsforholdene er i overensstemmelse med helhedsplanens forslag, idet der er i planen er anført, at *"den primære adgang (til erhvervsområdet) vil være den vestlige adgangsvej, som forventes at bestå i en udbygning af den eksisterende Bringevej lige syd for erhvervsområdet."*

I helhedsplanen er også medtaget forslag til at udvide erhvervsområdet, som er udlagt i kommuneplanen til også at omfatte hangar 4 øst for erhvervsarealet samt det mellemliggende §3 areal. Hangar 4 anvendes allerede i dag erhvervsmæssigt i tilknytning til Filmstationen. Inddragelse af hangar 4 i erhvervsområdet er der forståelse for, men Jonstrup'89 lægger megen vægt på, at det grønne §3-område fastholdes som frit område og at udvidelsen af erhvervsområdet ikke også må medføre at rullevejen mellem hangar 4 og 5 bliver intern kørevej, som tidligere var planlagt som stiareal rundt om Flyvestationen.

I tilknytning til udvidelsen ønskes også yderligere inddraget areal fra det åbne område omfattet af landsplandirektivets fredningsbestemmelser. Arealet ønskes inddraget til erhvervskørsel fra hangarerne ned gennem boligområderne, hvilket ikke er acceptabelt. Udvidelsen mod nord og den tilknyttede køreadgang kan Jonstrup'89 ikke støtte. Perimetervejen er udlagt til kørevej og kan anvendes af erhvervstrafikken.

I erhvervsområdet er skitseret enkelte nye bygninger bl.a. syd for Perimetervejen på det eksisterende parkeringsareal, som i Hasløv og Kjærsgaards udkast til principskitse er foreslået anvendt som parkeringsareal i forbindelse med større arrangementer på Flyvestationen. Dette forslag støtter Jonstrup'89, således at den foreslåede nye bygning udtages af helhedsplanen og kommende planbestemmelser.

Jonstrup'89 har forståelse for, at der planmæssigt bør tages højde for en eventuel udvidelsesmulighed for erhvervsområdet – ikke mindst set i lyset af den succes Filmstationen allerede har haft og de skitserede tilknyttede kreative erhvervsvirksomheder den kan tiltrække. Der er ikke i helhedsplanen anført noget om højden på nye bygninger i erhvervsområdet, men det forudsættes, at der ikke bygges højere end de bygninger, der er i dag og kommuneplanens bestemmelser om højst 4 etager fastholdes og indarbejdes i planbestemmelserne.

Kommuneplanen indeholder også bestemmelse om, at bebyggelsesprocenten for erhvervsområdet som helhed højst må være 50 %. Ved en eventuel udvidelse af erhvervsområdet mod øst, så også hangar 4 bliver omfattet kan bruttoetagearealet for hangaren tillægges, men det mellemliggende §3 areal kan ikke arealmæssigt bidrage til en forøgelse af erhvervsbruttoetagearealet.

4. Kultur- og Fritidsaksen.

Kultur- og Fritidsaksen strækker sig fra syd mod nord og ligger som et bånd af hangarer og rulle-arealer ud mod Flyvestationen. Jonstrup'89 støtter de Furesø – foreninger, som har planer om at indrette hangarerne til sports-, fritids- og kulturaktiviteter, (Hangar 2), samt arbejdende værksteder og udstillinger, der indgår i Flyvestationens historie (Hangar 1), samt fodboldklubben Jonstrup FC ønske om en fodboldbane ved hangarerne.

Jonstrup'89 prioriterer endvidere visionen om at indrette en hangar som daginstitution og fritidsordning for børn og unge, som kan få glæde af at komme tæt på Flyvestationens mange spændende sports-, kultur- og naturmuligheder.

Anvendelsen af hangarerne til de nævnte formål passer godt både med hangarernes størrelse, arkitektur og åbner også for benyttelse af både inde- og udearealerne. Det vil også fremme nye beboeres deltagelse i foreningslivet.

Helhedsplanen udtrykker bekymring for at hangarer mv. forfalder, hvis tiden går uden at der skaffes finansielt grundlag for reovering og drift. Jonstrup'89 deler bekymringen og anbefaler at sætte en deadline for realisering af projekterne på 3 – 5 år.

Endelig kan Jonstrup'89 anbefale, at Kultur- og Fritidsaksen vil indgå som et særskilt område med egne bestemmelser i kommende ramme- og lokalplan i lighed med de enkelte boligklynger og erhvervsområdet.

5. Hensyn til naturen.

FREJA's helhedsplan tager udstrakt hensyn til naturen, men der er problemer visse steder.

Når det drejer sig om hensyn til naturen i FREJA's helhedsplan, så er der mange positive indslag. Den grønne planlægningsopgaven har da også været varetaget af Tredje Natur, så det er dejligt, at naturen har været med i overvejelserne fra starten. Jonstrup '89 har en forventning om, at denne linje fortsætter og styrkes ved gennemførelsen af planerne i virkeligheden. Det følger vi op på under hele processen. I den sammenhæng henvises til illustration side 78/79 i helhedsplanen (indsat nedenfor), der viser både grønt område plejet som vild natur og afstand mellem bebyggelse og eksisterende natur (skov).

FREJA's helhedsplan bygger således på principper om sammenhængende og mangfoldig natur, hvor lovmæssigt beskyttede naturområder (overdrev, moser, eng, søer, vandløb) og fredskov ikke bare beskyttes, men skal udbygges og have sammenhæng. Den mangfoldige natur skal ifølge helhedsplanen også understøttes gennem plejetiltag (høslæt, ekstensiv pleje med langt græs og græsning), der skal fremme de vilde arter. Det støtter Jonstrup '89.





*Fig. 1.
§3 beskyttet natur i Sydlejren (overdrev, eng, mose, søer, vandløb), fredskov samt lavbund (grøn).*

Figuren viser også kommende §3 beskyttelse (med rødt linje) i Den Grønne Kile NØ for erhvervs-området.

Sydlejren har mange og små beskyttede, men isolerede naturområder, fig. 1, som i dag dog har god økologisk kontakt til naturen i Den Grønne Kile på Flyvestation Værløse og Jonstrup ådal, da alle ubebyggede områder i Sydlejren i årevis har været dyrket økologisk med græsning eller høslæt og uden brug af gødning og pesticider. Derfor er der et godt potentiale for kvalitetsnatur overalt. Det viser sig også ved forekomst af den relativ sjældne sommerfugl, Violetrandet ildfugl, og habitatarterne Stor vandsalamander og Spidssnudet frø. Det kan ikke udelukkes, at habitatarten Mark-firben også forekommer i området. Fredskovene og de økologiske ledelinjer rummer flere arter af flagermus samt natugle.

Naturkonsulentfirmaet Biomedia har tidligere vurderet §3 i området, fig. 2. Dele af Bringeslugten (sletteområdet fra Flyverledertårnet rundt om Bunker til Hangar 4) blev ved den lejlighed vurderet som overdrev, hvilket viser områdets naturpotentiale. Området opfylder netop de krav til levested, som Violetrandet ildfugl og Mark-firben stiller.

Naturkonsulentfirmaet Amphi Consult har vurderet nødvendige spredningskorridorer for habitatarterne Spidssnudet frø, Stor vandsalamander og Mark-firben, fig. 3. Som det ses er forbindelsen mellem områder nord og syd for Perimetervejen vigtig for disse arter. Desuden skal økologisk funktionel spredningskorridor fra Bunker over Bringeslugten sikres for habitatarterne.

Helhedsplanen udpeger 4 vigtige natursammenhænge gennem Sydlejren og naturen i Den grønne Kile, fig. 4: I kommende byområdes yderkant mod vest hhv. øst samt to gennem selve området. Der mangler dog en vigtig sammenhæng helt centralt i området (vist med rødt på fig. 4). Dette område er i Helhedsplanen udlagt til fællede. Jonstrup'89 mener dette grønne område bør omprioriteres til natur. Området er vigtig for Violetrandet ildfugl. Alle sammenhænge afbrydes dog af Perimetervejen.

Helhedsplanen peger på natursammenhænge og byggeområdernes afstand til fredskov. Men når det kommer til §3 beskyttet natur, så mangler der tilsvarende regelsæt om afstand. Især mod vest resulterer det i for snæver spredningskorridor og natursammenhæng, fig. 5. Dertil kommer, at rammeplanen foreslår intern boligvej gennem §3 areal mellem Enghusene og Officershuse. Jonstrup'89 forventer, at der tages hånd om disse forhold.

På fig. 6 ses, at helhedsplanen foreslår trafik:

- a) I selveste Den Grønne Kile, som ifølge Landsplandirektivet skal være bilfri,
- b) Tværs gennem overdrev og natursammenhænge, jf. fig. 1 og fig. 4, og

- c) På den ellers bilfri Kultur-akse.

Disse forslag er problematiske for naturen og for den rekreative oplevelse.

Natthemlen er også natur, fig. 7. Men helhedsplanen forholder sig ikke til lysforurening fra vej, trafik, erhverv, bolig, kultur-bygninger mv. Planen foreslår endda arkitektur, der er klart i konflikt med nattehimmelen. En designmanual kan regulere disse forhold.

Helhedsplanen forholder sig ikke til at naturen (padder, grævling, rådyr, ræv, insekter etc.) skal på tværs over Perimetervejen, at der er fouragerende flagermus og natugle, som er afhængig af skoven og at nattehimmelen skal tilgodeses. Perimetervejen gennemskærer både spredningskorridorer, §3 natur og fredskov, fig. 8. Dertil kommer rekreative knudepunkter på Perimetervejen og lysforurening fra biler.

Trafikken bliver et stort problem for naturen og den rekreative oplevelse, fig. 9, hvis den ikke håndteres rigtigt.

Erhvervstrafik bør hverken køre på rullebane eller ad Perimetervej østover, fig. 6. Denne trafik foreslår Jonstrup'89 ledt ad områdets vestlige adgangsvej mod Ballerup. Stop for tung trafik etableres på Perimetervejen.

Bolig- og bustrafik skal afvikles langsomt. Perimetervejen har i dag 5 m asfalt, og er uden for kommende byområde mod øst flankeret af fredskov med et meget artsrigt skovbryn med blomster, bær og andre frugter til glæde for en alsidig fugle-, pattedyr og insektfauna. Her fouragerer flagermus og natugle. Perimetervejens S-formede forløb og skovmiljøet opfordrer til langsom kørsel. Perimetervejens strækning øst for byzoneskilt for Sydlejrbymråde foreslår Jonstrup'89 derfor udformet med en løsning, som har asfalt i en bredde af 5 m. Jonstrup'89 foreslår, at kommende planer også skal indeholde forholdsregler mod lysforurening på Perimetervejen og over Den Grønne Kile, jf. fig. 8.



Fig. 2. Biomedias vurdering af §3 i området.

Indsat figur: Violetrandet ildfugl han (tv) og hun (th) samt Mark-firben (midt).

Amphi Consult - spredningskorridor nødvendig for Habitat arter



Fig. 3. Amphi Consult's vurdering af nødvendige sprednings-korridorer for Habitatarter

Indsat figur: Spidssnudet frø (øverst), Mark-firben (midt), Stor vandsalamander (nederst)

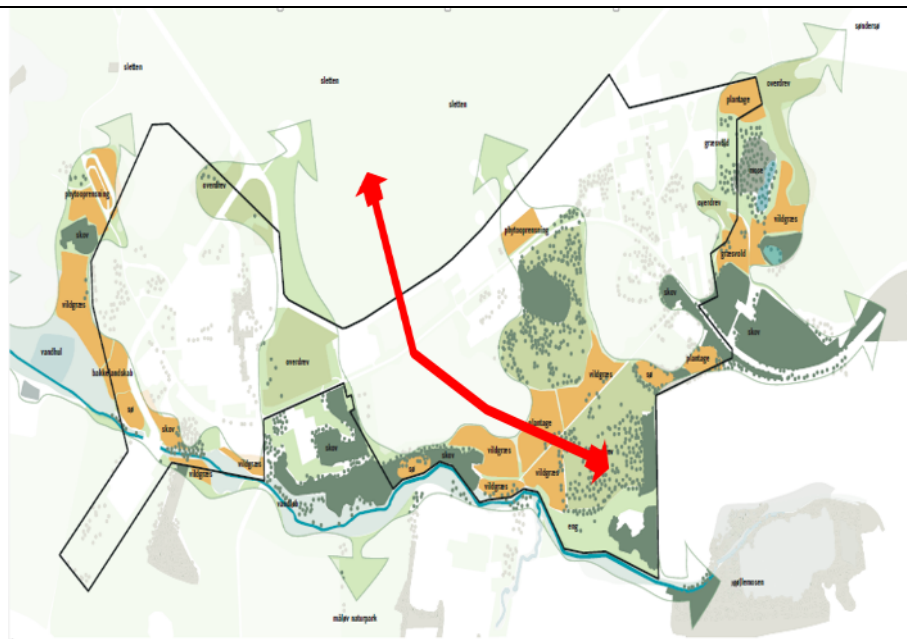


Fig. 4. Helhedsplanen peger på 4 vigtige natur-sammenhænge gennem Sydlejren til naturen i Den Grønne Kile.

Der mangler en vigtig sammenhæng helt centralt i området (vist med rødt). Alle sammenhænge afbrydes dog af Perimetervejen.

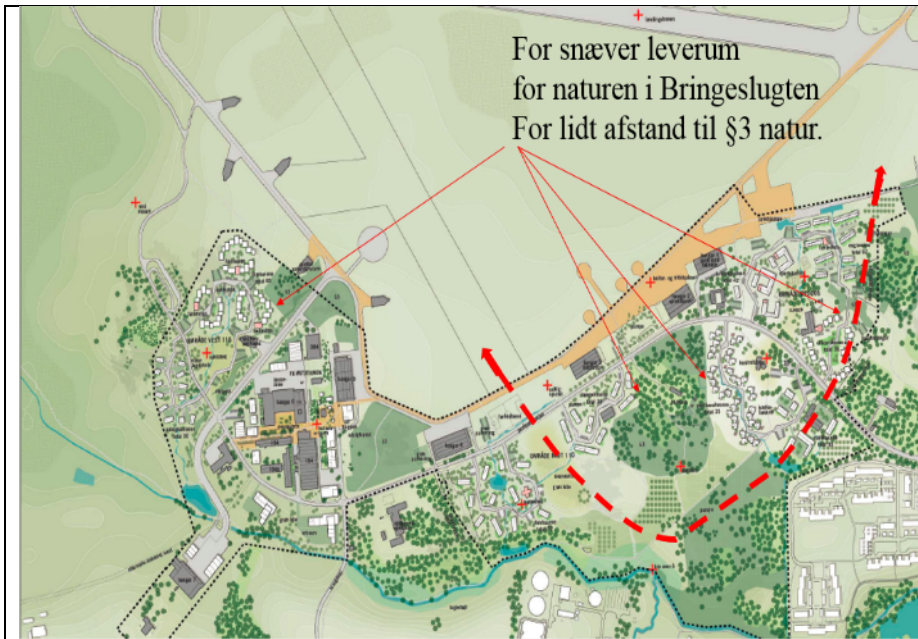


Fig. 5. Helhedsplanen mangler regler for afstand til §3.

Naturkorridoren er alt for snæver mod vest.

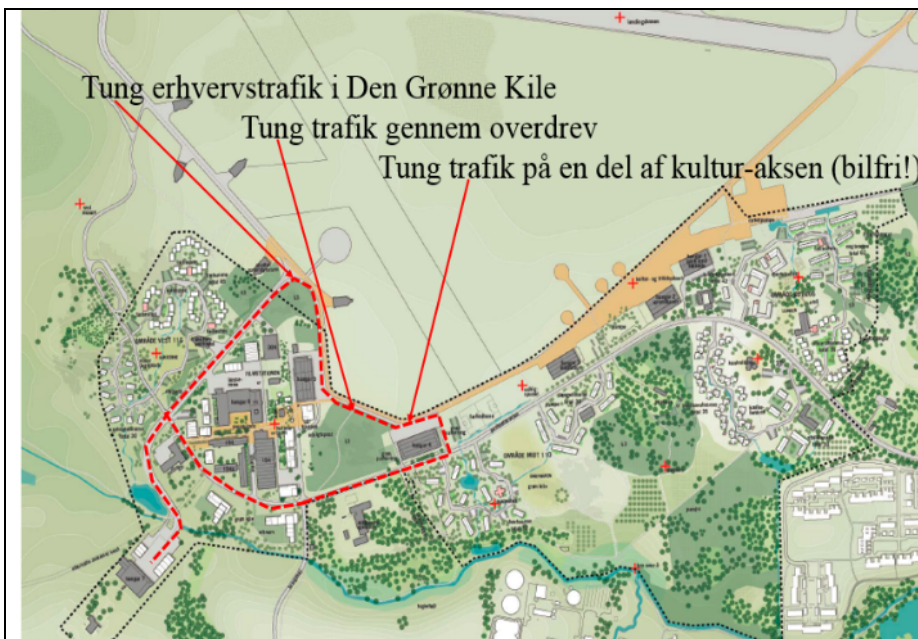


Fig. 6. Helhedsplanen foreslår trafik: 1) I selveste Den Grønne Kile, 2) Tværs gennem overdrev og natursammenhænge og 3) På den ellers bilfri Kultur-akse.

Med rødt stiptet: Helhedsplanens forslag til trafikafvikling i erhvervsområdet.

Ingen planer for belysningen: Nattehimmelen er også natur



Fig. 7. Nattehimmelen er også natur.

Planen foreslår arkitektur, der er klart i konflikt med nattehimmelen.

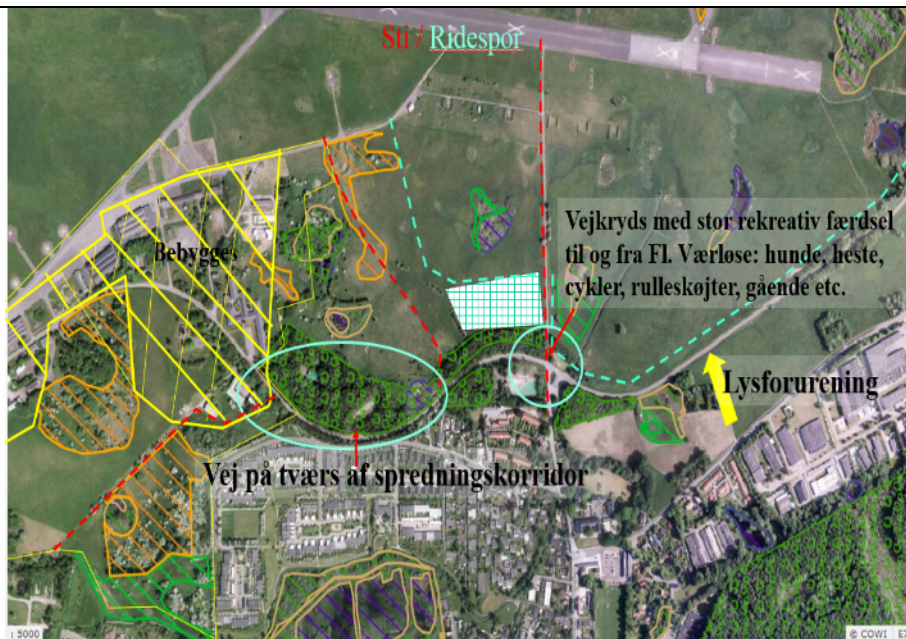


Fig. 8. Natur- og rekreativ-mæssige problematiske forhold langs Perimetervejen.

Gul skraveret: Bebyggelse.

Gul pil: Lyskegle.

Rød stiplet: Stier.

Turkis ternet: Hundeluft område.

Turkis stiplet: Ridespor.

I øvrigt er vist §3 areal og fredskov.



Fig. 9. Trafikmæssige problemsteder for naturen markeret med grønne pile. Rød markering viser Jonstrup '89's forslag til erhvervstrafik for at tilgodese naturen og den rekreative oplevelse langs Den Grønne Kile.

Problemer for naturen, som Jonstrup'89 mener skal løses: Manglende natursammenhæng centralt i området, for snæver passage til naturen i Bringeslugtens østlige del, byggeri flere steder for tæt på §3 arealer, trafik på rullebane og trafik på Perimetervejen gennem økologiske spredningskorridorer og skovmiljøet.

Sikring af habitatsarterne:

Helhedsplanen omtaler hensyn til naturen generelt, men har ikke forholdt sig konkret til hvordan habitatarterne sikres gode leveforhold og økologisk sammenhængende spredningskorridorer fremover. Helhedsplanen har ikke forholdt sig konkret til, hvordan bestanden af Violetrandet ildfugl sikres på sigt.

Forslag: Der etableres natursammenhæng i midten af området ud for 'svævebanen' – mere byens grøn, mindre fælles grøn (fig. 4). Der holdes afstand på 25 m fra bolig og bolignærområde til §3 areal (fig. 5), så det står helt klart, at §3 arealer ikke er en del af græsplænerne. Dette er på linje med Helhedsplanens tilsvarende forslag om afstand på 15 m syd for skov og 30 m nord for skov. Der sikres større bredde til spredningskorridoren i øst, fig. 5. Herved kan felthangarer med korrekt naturpleje blive til vigtig overdrevsnatur for bl.a. markfirben, når de friholdes for byggeri. Dertil kommer deres kulturhistoriske værdi.

Bilkørsel i Den Grønne Kile:

Helhedsplanen foreslår bilkørsel i Den Grønne Kile i modstrid med Kileplanen gennem Flyvestation Værløse og gennem overdrev ved erhvervsområdet. Helhedsplanen foreslår også bilkørsel på rullebane ud mod Den Grønne Kile til gene for naturen og den rekreative oplevelse.

Forslag: Trafik til erhvervsområdet skal afvikles som anvist på Fig. 9.

Lysforurening:

Helhedsplanen har ikke taget hånd om lysforureningen.

Forslag: Der udarbejdes en designmanual, der beskriver lysarmatur mv. for veje, stier, erhvervsbygninger, boliger og andre bygninger samt på Perimetervejen, og som skal sikre nattehimmelen og Den Grønne Kile mod lysforurening, fig. 7 og fig. 8

Trafik på Perimetervej:

Trafik på Perimetervejen er meget problematisk, da den går gennem flere naturområder, naturkorridorer, fredskov og krydser den rekreative færdsel, fig. 8 og fig. 9.

Forslag: Perimetervejen etableres med trafikregulerende anlæg i hele sin længde (ref.: Smørumvej og Gl. Hareskovvej). Det intime miljø på Perimetervejen skal bevares evt. med vigepladser. Der tages hånd om problemet med krydsende rekreativ trafik ved Sydvagten, fig. 8.

Grøn Byggemodning:

Helhedsplanen foreslår grøn byggemodning, hvilket Jonstrup'89 ser på med tilfredshed og et must for byggeri i dag. I FREJA's plan foreslås dog visse såkaldte naturfremmende tiltag, som ikke er ønskværdige, f.eks. visse plantninger og udsåninger.

Forslag: Det skal fremgå helt klart, hvad der menes med en 'grøn byggemodning'. Det er vigtigt, at en grøn byggemodning også indeholder en samlet naturplejeplan for de grønne områder inkl. naturområder, så hensyn til habitatarter og violetrandet ildfugl tilgodeses lige fra starten. En grøn byggemodning skal sikre eksisterende bevaringsværdige træer i byggefeltene. Det er af hensyn til ledelinje for flagermus mellem skov og Jonstrup ådal vigtigt at sikre det nuværende tjørnehegn mellem Jonstrup og Flyvestation Værløse. Da naturmæssig god forvaltning af nogle af de grønne områder inden for Helhedsplansområdet forudsætter græssende dyr, er det vigtigt, at der i lokalplanerne tillades græssende dyr, inkl. kreaturer, jf. Lokalplan 58 for Jonstrup.

Bebyggelsen i nordvest:

De yderste huse i 'Filmhusene' er for langt fremme mod det rekreative område og naturen i Kilen.

Forslag: Denne gruppe af huse byttes om med 'lege-område'.

6. Trafik, veje og stier

Helhedsplanen for Sydlejren er udarbejdet uden referencer til sammenhæng og trafikafvikling i den samlede bydel: Jonstrup + Sydlejren. Alene Flyvestationsudvalgets 3 modeller for trafikbetjening af Sydlejren berører en konsekvens mht. trafikbelastning gennem det nuværende Jonstrup. Modellerne er fremlagt uden prioriteringer, hvor det er Jonstrup'89s forslag, at trafikafviklingen skal planlægges i relation til den udvikling af den samlede bydel, som der er lagt op til i Flyvestationsudvalgets rapport af 8. august 2015.

Det er således med relation til planlægning for den samlede bydel, at Jonstrup'89s ønsker og forslag til trafikplanlægning skal læses.

Gennemkørende trafik

Et kendetegn for Jonstrup er den gennemkørende trafik. Specielt er belastningen intens i myldretiden om morgenen, hvilket er sammenfaldende med skolebørnenes færdsel på vejene.

Incitamentet til at afvige fra de primære trafikveje og skyde genvej gennem Jonstrup er åbenlyst. Med åbning af trafik gennem Sydlejren vil incitamentet om muligt blive større. Scenariet er optegnet på kortskitserne herunder.



Der er et meget presserende behov i Jonstrup for, at der i samarbejde med Furesø kommune anlægges en trafikstrategi, der i meget betydelig grad reducerer gennemkørende trafik i vores centrale bydel (Jonstrup Torv).

Jonstrup'89s oplæg for reduceret trafikbelastning og øget trafiksikkerhed er,

- at der etableres en generel hastighedsbegrænsning på 40 km/timen i hele bydelen (Jonstrup + Sydlejren)
- at der etableres hastigheds- og trafikregulerende foranstaltninger på gennemgående veje (eksempelvis kan refereres til trafikale løsninger på Smørumvej)
- at nye vejanlæg fra øst (Værløsesiden) og fra vest (Knardrup/Måløvsiden) anlægges på en måde, der ikke appellerer til gennemkørende trafik. Vi er opmærksomme på, at trafikafviklingen mod vest skal ske i samarbejde med Ballerup kommune, hvor vi appellerer til, at kommunerne i fællesskab og i fælles interesse tilrettelægger og udfører vejanlæggene med hensyn til begrænsning af gennemkørende trafik.

Jonstrup'89 har med glæde konstateret, at den meddelte trafiktælling er igangsat, således at effekten af den netop åbnede strækning af Frederikssundsmotorvejen kan vurderes og indgå i planerne. I konsekvens heraf afventer vi med stor interesse analysen og en korrekt vurdering af den kommende trafikbelastning i bydelen.

Jonstrup Torv

Det centrale Jonstrup omkring 'Jonstrup Torv' udgør bydelens aktive skole-, kultur- og fritidscentrum. Omkring Torvet er grupperet institutioner som skole (indskoling og 10. klasser), spejdere, kunstnerværksteder, bydelsmuseum, petanquestadion, fodboldklubben JFC, fælleshuset Jonstrup Hus, lige som bydelens samlingspunkter for indkøb (Rema1000) og spisning (Restaurant Jonstrup Gl. Købmandsgård) er beliggende her.

Men Torvet er i høj grad underkastet vilkårene for trafikbelastning fra såvel den gennemkørende trafik som fra lokal trafik ud og ind i bydelen jfr. kortskitsen herunder.



Den gennemkørende trafik og de trafikale anlæg, som de er udformet i dag, udgøre en risiko for de mange børn, der har deres skole- og fritidsaktiviteter i området. Samtidig er forholdet en begrænsning for Torvets udvikling, attraktion og funktion som samlingspunkt for bydelens borgere.

En samlet plan for ny trafikafvikling og byudvikling vil kunne bidrage til et trafikalt sikrere miljø samt til afsæt for reel og attraktiv udvikling omkring Jonstrup Torv.

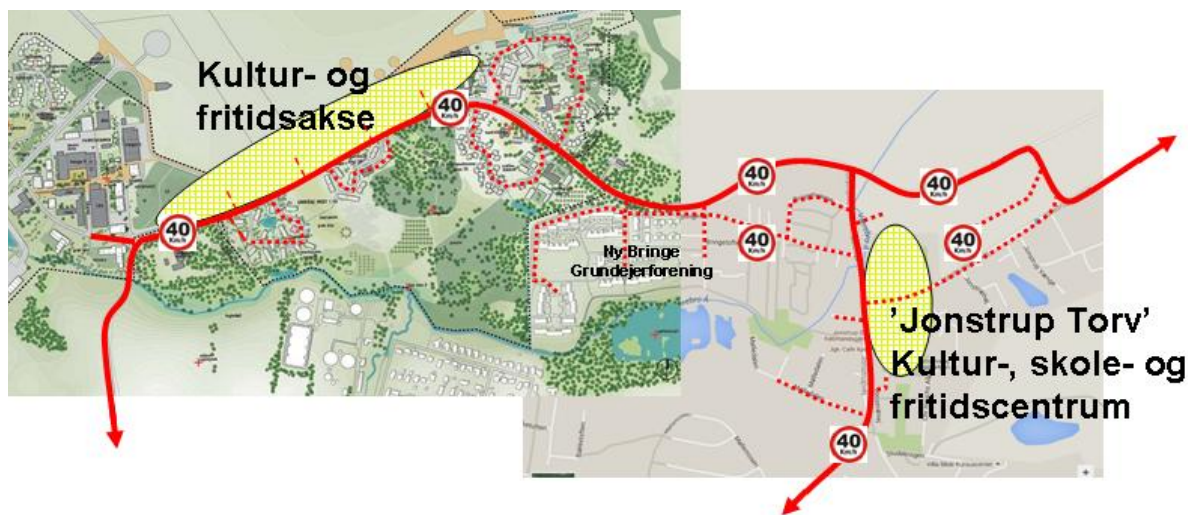
Trafikafvikling i Jonstrup + Sydlejren

Den indre sammenhæng i den samlede bydel Jonstrup + Sydlejren er betinget af trafikale løsninger for bilister, gående og cyklister, der fungerer, er naturlige og appellerer til samhørighed. De trafikale løsninger skal understøtte bydelens samlede udvikling.

Ændringer af trafikale forhold vil altid være underlagt særinteresser, som på nogen måder kan være i modstrid med hinanden. Det er derfor magtpåliggende for Jonstrup'89, at forslag til trafikafvikling i bydelen nøje analyseres, og at konsekvenser fremlægges og drøftes åbent med borgerne. De trafikale løsninger skal besluttes og etableres under nøje hensyntagen til støjgener, trafiksikkerhed, miljø og naturbevarelse, byudvikling mv., hvorfor vi ser frem til

godt, konstruktivt og transparent samarbejde mellem Furesø kommune, Jonstrup'89 og andre interessenter herom.

Der findes nok ingen "snuptagsløsninger", der umiddelbart vil kunne tilfredsstille alle. Som udgangspunkt for det videre samarbejde om udvikling af Jonstrup + Sydlejren, er kortskitsen herunder fremlagt på Jonstrup'89s borgermøde 10. september, hvor den blev godt modtaget og synes at kunne være grundlag for drøftelse om fremtidig trafikafvikling:



Mange elementer i oplægget skal bearbejdes og der skal findes konkrete løsninger, men det er hensigten med oplægget at videreføre terminologien i Frejas helhedsplan om fordelings- og boligveje som "livremme og seler" ved

- at Perimetervejen sammen med Jonstrupvej fremover udgør 'livremme', som boligvejene ('selerne') i Jonstrup tilsluttes.
- at Jonstrupvangvej nedgraderes til 'sele'-niveau som boligvej, med henblik på at aflaste trafikken på 'Jonstrup Torv' for at udvikle torvet til attraktivt bycentrum.
- at vejene i Ny Bringe-bebyggelsen, herunder Bringevej, tilsluttes som 'seler' til Perimetervejen. Herved får beboerne i Sydlejren en direkte trafikmulighed til børneinstitutionerne, til skolen samt til Jonstrup Torv med fritidsaktiviteter og indkøbsmulighed. Samtidig bliver det muligt for beboere i både Sydlejren og langs Bringevej at benytte Perimetervejen til færdsel ud af bydelen uden at belaste boligområderne og Torvet.

Blandt de hensyn, som skal analyseres og som skal finde deres løsninger er:

- Støj- og lys- og indblikbelastning af nuværende boliger langs Bringevej ud imod Perimetervejen. Specielt nogle af ejendommene nord for Bringevej vil være intensivt berørte af øget trafik på Perimetervej, idet vejen udover at være nært beliggende og så er rimeligt højt placeret over disse ejendomme.

- Ligeledes er Perimetervejen nært og højt beliggende i forhold til de nordligt placerede ejendomme på Bringetoften, hvorfor støjregulerende foranstaltninger også skal vurderes i relation hertil.
- Naturhensyn, hvor Perimetervejens tracé langs fredsskov skal afklares, og hvor lysforurening mod Flyvestationens-sletten fra billygter skal løses.
- Trafiksikkerheden på Bringevej skal vurderes meget nøje for gående og specielt cyklende skolebørn mv. fra Sydlejren. I forvejen er Bringevej en farlig trafikvej for cyklister (skolebørn!) med dårlige oversigtsforhold, fælles kørebane, tilfældigt parkerede biler og ustruktureret tilslutning til Jonstrupvej. Umiddelbart vurderer vi det nødvendigt generelt at anlægge cykelsti. Men vi vurderer det også nødvendigt at etablere trafiksikre anlæg, hvor børnene skal krydse Perimetervej og Bringevej, lige som særlig regulering af færdslen skal ske ved Bringevejs udmunding i Jonstrupvej

Trafik i helhedsplanens område (Sydlejren)

Vi meget overbevist om, at de intentioner og anvisninger for trafikafvikling i selve Sydlejren, vil vise sig meget velegnede, og ser frem til, at planerne realiseres.

Dog må vi påpege:

- at der i overensstemmelse med helhedsplanens ikke må anlægges eller anvises bilkørsel på arealerne i 'Kulturaksen' foran hangarerne og øst for Filmbyen. Det er vigtigt for os at præcisere, at vi fuldt ud støtter denne intention i helhedsplanen, og skal derfor præcisere, at der ved helhedsplanens revision (og som grundlag for rammelokalplanen) skal anvises parkering for institutioner og virksomheder uden for dette areal i kulturaksen.
- at der jfr. helhedsplanen ikke må forekomme bilkørsel hverken ud imod Flyvestationen eller uden for helhedsplanens grænse i de fredede arealer. Denne intention tilsidesætter helhedsplanen dog selv, idet en vignettegning decideret anviser trafik øst og nord omkring Filmbyen, hvor trafikken mod nord endog ledes ud af planområdet til det fredede naturområde. Det er vor vurdering, at der er rig mulighed for, at Filmbyens trafikale forhold kan løses uden disse trafikveje.

For så vidt angår den overordnede trafikplanlægning er det Jonstrup'89s store ønske at egentlig erhvervstrafik og arbejdspladstrafik til Filmstationen og erhvervsområdet i øvrigt ledes ind i området fra vest (Knardrup/Måløv-siden). Argumentet herfor er både at reducere trafikbelastning for befolkningen i Jonstrup + Sydlejren, men især at beskytte naturen på Flyvestationen og langs Perimetervejen mest muligt mod konsekvenserne af øget trafik.

Trafik og parkering til events på Flyvestationen og omkring Kultur- og Fritidsaksen

Generelt for Flyvestationen, men i denne sammenhæng specifikt for Jonstrup + Sydlejren, ønskes der en nærmere afklaring og planlægning af sikker trafik- og parkeringsbetjening såvel i forbindelse med generelle arrangementer på flyvestationens arealer, som ved fremtidige arrangementer i og omkring Sydlejren, 'Kulturaksen' og Filmbyen.

Specielt skal vi påpege, at vi finder det uheldigt, at helhedsplanen anviser erhvervsbebyggelse på den eksisterende parkeringsmulighed syd for Filmbyen.

Men helt overordnet skal der sikres trafikalt acceptable forhold for bydelen ved sådanne events, ligesom der skal kunne anvises hensigtsmæssige parkeringsforhold herfor. Vi imødekommer meget gerne Furesø kommunens oplæg hertil med henblik på at indarbejde dem i den reviderede helhedsplan og i rammelokalplanen.

7. Offentlig trafikbetjening

Jonstrup'89 ønsker nærmere samarbejde med Furesø Kommune og Movia om tilrettelæggelse af den nye kollektive transport, som i helhedsplanen er anført med 3 busstoppesteder i Sydlejren.

Det er et stort ønske, at busbetjeningen af det samlede Jonstrup tilrettelægges med henblik på hurtig og sikker transport til de kollektive trafikknudepunkter (S-togsstationer og trafikpladser) og indkøbscentrene i Værløse og Ballerup, men også at den tilgodeser behovet for intern transport i bydelen.

Dette kan fx tilgodeses med løsninger, drøftet på workshop med MOVIA og Furesø kommune 29.9.: Buslinjer som nu fra Værløse via Jonstrupvangvej og Jonstrupvej mod Måløv St., suppleret med ny buslinje via Perimetervej mod Kildedal St., samt nyt stoppested ved krydset Ballerupvej – Jonstrupvangvej for 500 S mod Ballerup. Hertil kommer evt. udvidet Flex Trafik.

8. Tidsrækkefølge.

Jonstrup'89 foreslår at følgende indgår i tidsplanerne:

- Helhedsplanen revideres på baggrund af borgermøde og indkomne høringssvar.
- Jonstrup'89 inddrages i forbindelse med kommende planlægning herunder grundlaget for ramme- og lokalplanlægningen med afklaring af de fremtidige vej- og sti-forhold, institutioner og offentlig transport mv.
- Rammelokalplan udarbejdes for hele helhedsplanens område, hvor der fastlægges bestemmelser for bl.a. veje, hovedgang- og cyklestier, byggefelt, boligareal, maksimal byggehøjde, grønne områder for hver boligklynge, erhvervsarealet samt Kultur- og Fritidsaksen med tilhørende høringer.
- Jonstrup'89 inddrages i forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslag for erhvervsområdet, Kultur- og Fritidsaksen og de enkelte byggeetaper.
- Det anbefales, at den grønne byggeri modning foretages tidligt i forløbet og samlet for hele området.
- Endelig anbefales det at starte byggeriet med boligklyngerne i øst, nærmest det nuværende Jonstrup og slutte med de vestligste boligområder af hensyn til de ny beboeres adgang til institutioner osv.