

# Støvring Ådale Centerplan

Rebild Kommune



Forslag til dispositionsplan  
Juli 2009

## Indhold

3	Introduktion
4	Beliggenhed
6	De nærmere omgivelser med fremtidige forhold jf. gældende planer
8	Beskrivelse af planområdet og guidelines for planforslagene
10	Præsentation af dispositionsplaner
12	Koncept > Fortet og Landskabet
14	Dispositionsplan > Alternativ A - <b>hævet flade</b>
22	Dispositionsplan > Alternativ B - <b>rundkørsel</b>
30	Referencefotos - bebyggelse
32	Referencefotos - landskab

# COWI

COWI A/S  
Thulebakken 34  
9000 Aalborg

Telefon 9936 7700  
Telefax 9936 7701  
www.cowi.dk

Dokumentnr.  
Version  
Udgivelsesdato

P-70450-PR-02  
1  
9. juli 2009

Udarbejdet  
Kontrolleret  
Godkendt

NIHU / MRHE / AIHA / TKDA  
NIHU  
MRHE

# Introduktion

## Indledning

Støvring er en attraktiv by, som over de senere år har været inde i en rivende vækst. Det har ført til, at byen nu har bevæget sig over på østsiden af den jyske længdebane, i et 160 ha stort område kaldet Støvring Ådale, hvor udviklingen er i fuld gang.

## Indledende strukturplaner

På baggrund af dispositionsplanen for Støvring Ådale har COWI i den første projektfase udarbejdet 7 principielle udbygningsmodeller.

Modellerne blev drøftet i byrådet hvor det blev besluttet at arbejde videre med modellen "Fortet".

## Krydsningsmodeller ved stationen

Der blev desuden udarbejdet 5 modeller til, hvordan overgangsarealet mellem stationen og den nye bydel kan anvendes og disponeres.

Det blev besluttet at der skal arbejdes videre med "Byaksen" (model 5).

Stemmingsfoto fra planområdet ved stationen



## Den endelige model

På baggrund af det valgte løsningsforslag, blev der udviklet en endelig model som præsenteres i dette hæfte. I den endelige model er udformningen af centerområdet og overgangsarealet blevet kombineret.

Der arbejdes med to alternativer til trafikløsningen i forhold til krydsningen af forbindelsesvejen og vejen mod Volsted hvorfra der er adgang til centerområdet. Alternativ A er udformet som et trebenet kryds og alternativ B som en rundkørsel.

## Beliggenhed

### Støvring og Ådalene

Der bor ca. 6650 personer i Støvring (1. januar 2008), som er hovedbyen i Rebild Kommune. Hovedindfaldsvejen er Hobrovej, som skærer gennem byen og forbinder den med motorvejen.

Den hidtidige byudvikling i Støvring har været begrænset af jernbanen mod øst, der betjener såvel InterCity-trafikken på den jyske længdebane som Aalborg Nærbane. De nye byområder i Støvring Ådale skal derfor kobles på den eksisterende bystruktur ved overskæringer over banen.

### Centerområdet

Centerområdet ligger umiddelbart øst for Støvring Station og jernbanelinjen, der ligger i niveau med det omgivende terræn, og kan krydses via en gangbro med elevator.

Beliggenheden betyder, at der er mulighed for at skabe en god visuel sammenhæng imellem handeleggaden Jernbanegade og det kommende centerområde, såfremt det smalle bælte af skov, som afskærmer området, indskrænkes.

Der arbejdes med to områdefægrænsninger i projektet; centerområdet og projektområdet. I centerområdet er der lagt fokus på den fremtidige bystruktur, mens fokus i projektområdet ligger på overgangszonen mellem den nye fordelingsvej og jernbanen. Projektområdet omfatter centerområdet og de tilstødende arealer.







Hobrovej

Jernbanegade

Midtby

Støvring Ådale

Centerområde

Projektområde

S

Eksisterende laagegn

Eksisterende bas

Nord-syd

Eksisterende so

5

mel



## De nærmere omgivelser med fremtidige forhold jf. gældende planer

Støvring Ådale er, som navnet angiver, et naturskønt område, der indeholder en række plateauer, som afgrænses af lavere liggende slugter, som skærer sig ind i området fra øst.

### Disponering af området

Af dispositionsplanen for Ådalene fremgår det, at bebyggelsen skal placeres i en serie af bybånd omkring hver deres stamvej, der forgrener sig vinkelret ud fra en nord-sydgående fordelingsvej langs banen.

Imellem bybåndene skal der bibeholdes grønne kiler af 30-60 meters bredde, hvori der kan placeres rekreative stiforbindelser. Kilerne er med til at åbne bebyggelsen mod Lindene Ådal i øst, som er delvist under fredning.

### Lokalplan

En del af Ådalene - herunder centerområdet - er omfattet af lokalplan 201, som bl.a. fastsætter bestemmelser om områdets anvendelse, vejbetjening, samt bebyggelsens højde og tæthed. Området kan udnyttes til centerformål - dog ikke detailhandel - i

op til 3 etager med en bebyggelsesprocent på 100. Det foreslås at bestemmelsen om mindste grundstørrelse på 2000 m<sup>2</sup> kan fraviges i centerområdet, da dette vil blive nødvendigt for at kunne realisere nogle dele af de viste bebyggelser som selvstændig byggeafsnit.

I øvrigt følger planforslaget de angivne intentioner og bestemmelser fra dispositionsplanen og lokalplanen. For indretningen af området skal "Designmanualen for Støvring Ådale" danne grundlaget.

Det foreslås at der udarbejdes en mere detaljeret lokalplan der beskriver og sikrer de her viste intentioner og principper samt retningslinjer for arkitektur og landskab. Det foreslås desuden, at der udarbejdes en mere detaljeret designmanual for centerområdet.

### Eksisterende bebyggelse

Umiddelbart sydvest for centerområdet ligger et mindre område med eksisterende ejendomme. Her foreslås det at etablere parkeringspladser i forbindelse med stationen, som gør det nødvendigt

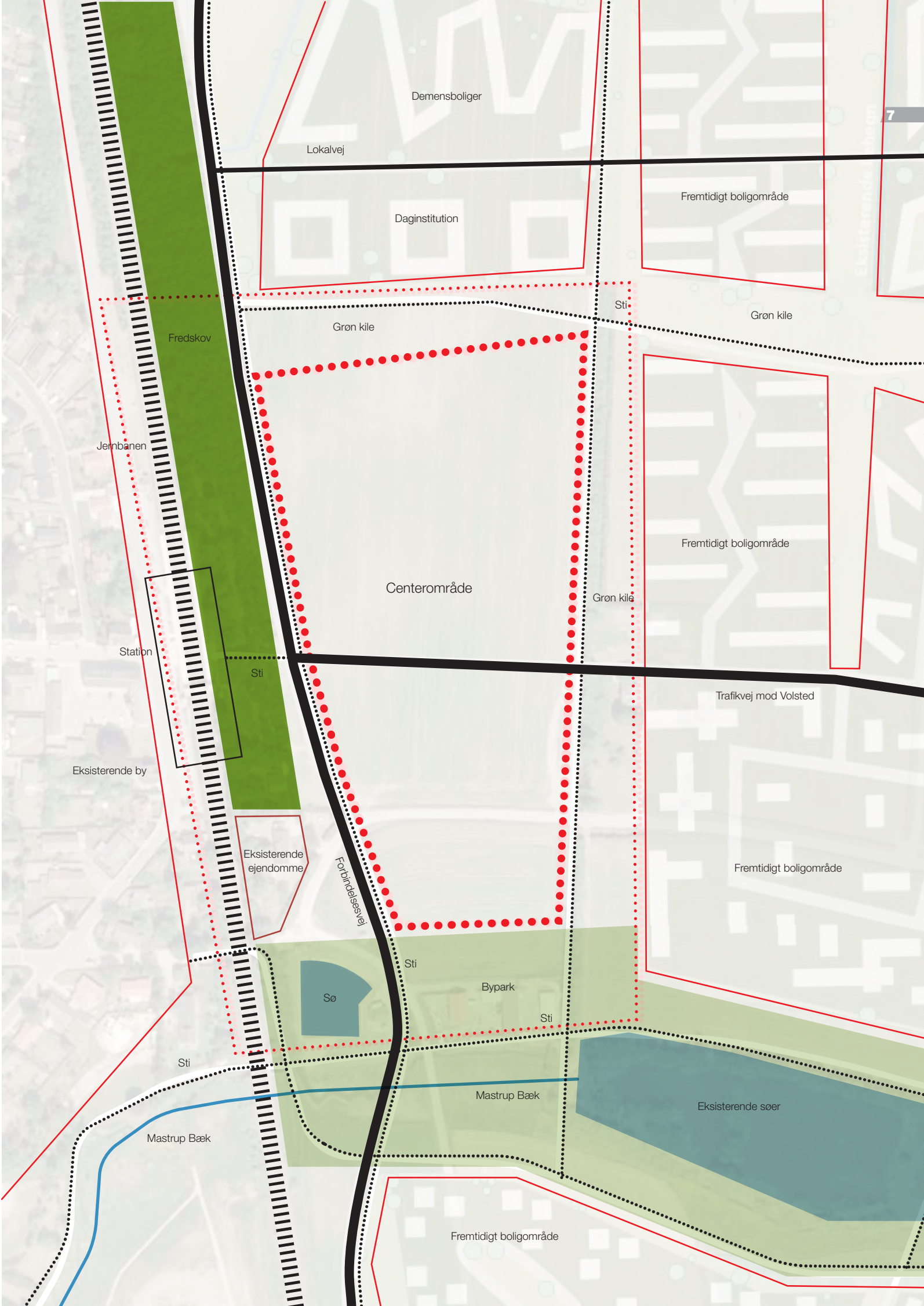
at fjerne ejendomme afhængigt af antal nødvendige parkeringspladser. Ejendommene vejbetjenes via den kommende stamvej langs banen eller direkte fra adgangsvejen til parkeringspladsen.

Mod syd ligger der en ejendom, som med fordel kan fjernes i forbindelse med etablering af byparken. Dette vil give en bedre udnyttelse af området og samtidig optimere udsigtsforholdene fra centerområdet mod syd.

Der er ikke eksisterende bebyggelse indenfor centerområdet.

### Fremtidige omgivelser

Når dispositionsplanen for Støvring Ådale er udbygget, vil centerområdet være første led af en byfinger, som vokser sig ud mod øst. De øvrige etaper er planlagt som boligområder, der afgrænses af mindre, grønne kiler. Nord for denne byfinger vokser en tilsvarende finger frem, hvori der kan placeres institutioner og boliger.



Demensboliger

Lokalvej

Daginstitution

Fremtidigt boligområde

Fredskov

Grøn kile

Sti

Grøn kile

Jernbanen

Fremtidigt boligområde

Centerområde

Grøn kile

Station

Sti

Trafikvej mod Volsted

Eksisterende by

Eksisterende  
ejendomme

Forbindelsesvej

Fremtidigt boligområde

Sø

Sti

Bypark

Sti

Sti

Mastrup Bæk

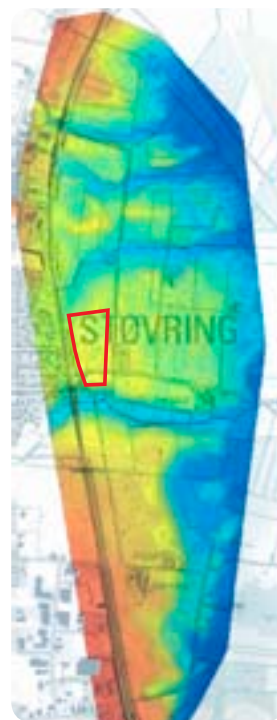
Mastrup Bæk

Eksisterende søer

Fremtidigt boligområde

Placering af centerområdet i landskabet.

Det landskabelige hovedtræk i Støvring Ådale er den åbne tunneldalbund mod øst og morænebakkerne mod vest. Fire slugter deler den nye bydel i fem plateauer.



## Beskrivelse af planområdet og guidelines for planforslagene

Centerområdet udgør 47.600 m<sup>2</sup>, og er omgivet af grønne kiler på tre sider. På den fjerde side, mod vest, løber stamvejen, som betjener hele det nye Støvring Ådale område.

Centerområdet har en næsten rektangulær form, og gennemskæres af en fordelingsvej, der bliver den fremtidige forbindelse mod øst til landsbyen Volsted. Området skal trafikbetjenes via sideveje til fordelingsvejen.

### Terræn

Centerområdet er beliggende i den midterste del af Ådalene, i et område, som er tilnærmelsesvist plant, men som afgrænses af en markant skrænt mod syd hvorfra der er en flot udsigt mod et lavbundsområde, hvori Mastrup Bæk og flere søer er beliggende.

Nordsiden af den grønne kile langs Mastrup Bæk er i dispositionsplanen udlagt til bypark. Mod nord og øst er der udsigt over lavereliggende grønne områder.

### Beskyttelsesinteresser

Mellem området og banen er der plantet et skærmende bælte af skov, som nu er opvokset til fredskov - dog uden skovbyggelinje.

Mastrup Bæk syd for centerområdet er i Regionplan 2005 pålagt en 150m beskyttelseszone, som Rebild Kommune vil søge reduceret til 50 meter, da den strækker sig ind over området og vil være til hinder for en optimal udnyttelse.

Dele af parkeringsarealet vil komme til at ligge i fredskoven som kræver erstatningskov et andet sted.

### Støjklider

Jernbanen og den kommende stamvej langs områdets vestside udgør betydelige støjklider. Det er derfor vigtigt, at der tages de nødvendige forholdsregler i disponeringen af området samt gennem diverse materialevalg. Der vil sandsynligvis blive indarbejdet støjdæmpende facader i bebyggelsen mod vest.

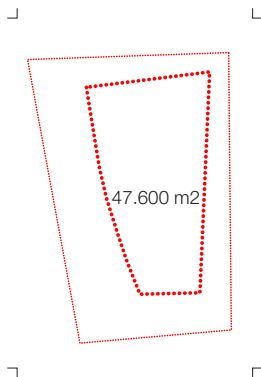
Med jernbanelinjen følger en 50 meter bred vibrationslinje som centerområdet, med dens nuværende afgrænsning, ikke berøres af.

### Anvendelse

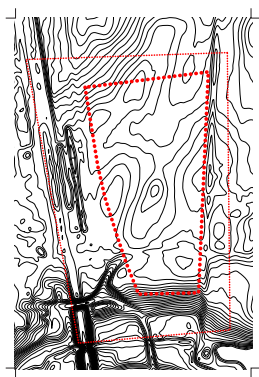
Området skal disponeres således, at publikumsorienterede funktioner placeres ud mod fordelingsvejen, mens kontorer og boliger placeres længere inde i området.



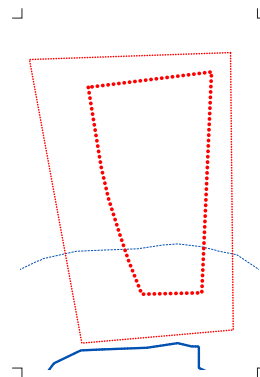
Områdestørrelse



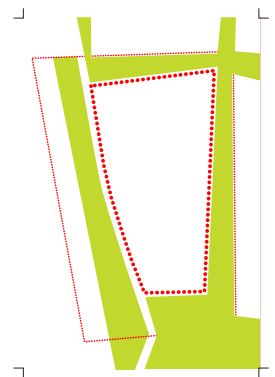
Topografi



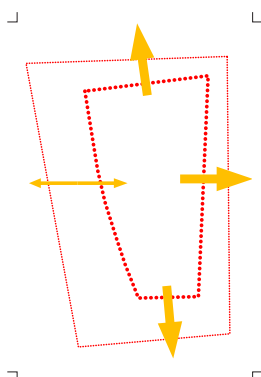
Bindinger



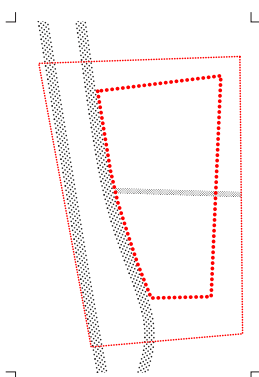
Natur



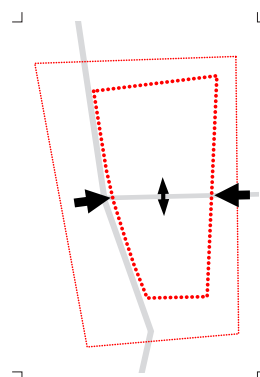
Udsigtsmuligheder



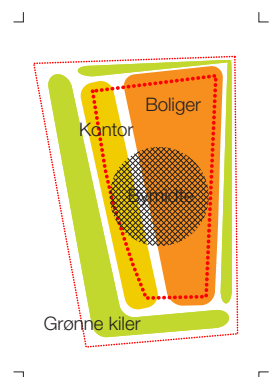
Støj- og vibrationskilder



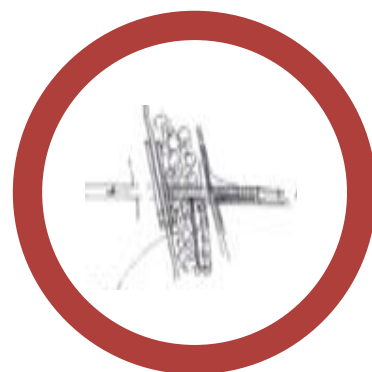
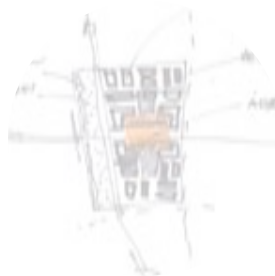
Vejadgang



Anvendelse



De endeligt valgte modeller og konceptskitserne fra den første projektfase



## Præsentation af dispositionsplaner

I det følgende præsenteres der to alternativer til dispositionsplanen. De to alternativer adskiller sig fra hinanden i udformningen af vejen

mod Volsted og udformningen af krydset med forbindelsesvejen. Begge alternativer vises som planer samt som 3D-visualiseringer.

Udsigten mod syd





Planområdet med beplantningsbæltet langs jernbanen





Konceptskitser



## Koncept > Fortet og Landskabet

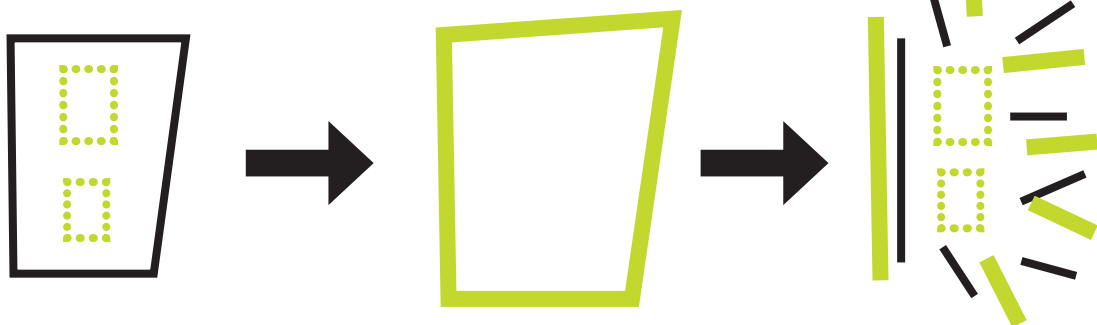
### Kontekst

Området foreslås afgrænset med en særlig bearbejdning af overgangen fra by til landskab. Set i en historisk sammenhæng har bygrænsen altid spillet en væsentlig rolle. Handelspladser og byerne blev beskyttet med volde eller bymure som gennem tiden blev sløjfet og i dag fremstår som integrerede værdifulde opholdsrum og lignende i vores byer.

Designet af den nye bydel tager udgangspunkt i dette motiv og arbejder kreativt med det historiske fort, med elementerne byrum, bebyggelse, sigtelinjer og befæstningsanlæg. Byen er kendetegnet af klarhed, tæthed og genkendelighed.



### Fortet og landskabet smelter sammen



#### Fortet

Stendiger, som er et stedstypisk landskabselement, markerer grænselinien mellem by og land. Området udformes som to enklaver med hver sit gårdrum.

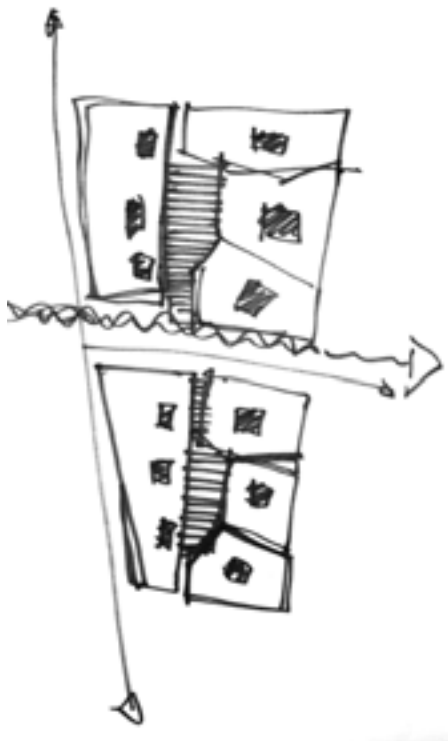
#### Landskabet

Omkring fortet ligger et smukt landskab i form af en bred grøn kile mod øst samt ådalene mod nord og syd. Den sydlige ådal omdannes til en bypark. Mod vest ligger bydelen op mod fredskoven som løber langs banen.

#### Fortet og landskabet

Mod vest understreger stendiger fortets grænse mens landskabet smelter sammen med fortet mod øst. Her tager stendigerne fat i landskabet. Derved udnyttes landskabskvaliteterne bedst muligt.

## Strukturplan

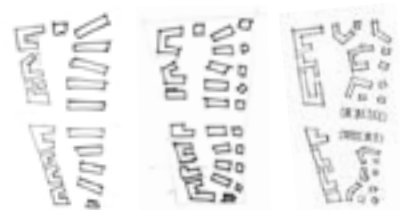


For at sikre en konsistent udvikling af området i enkelte etaper med høj fleksibilitet er det tilsigtet, at området udvikler sig efter en overordnet strukturplan med følgende elementer.

Trafikvejen mod Volsted deler området i to klynger. Hver klynge har en afskærmende bebyggelse mod forbindelsesvejen og banen mod vest. Mod øst placeres der en mere åben bebyggelse som aktivt integrerer landskabet. Centerfunk-

tioner placeres overvejende mod vest mens boligerne overvejende placeres i den østlige del.

Den markante sigtelinje fra Jernbanegade føres videre som et urbant rum, kaldet "Byaksen". Aksen er bindeledet til den eksisterende by. Der etableres et centralt fælles friareal i hver klynge. I bebyggelsen mod øst etableres der grønne kiler samt semiprivate friarealer.



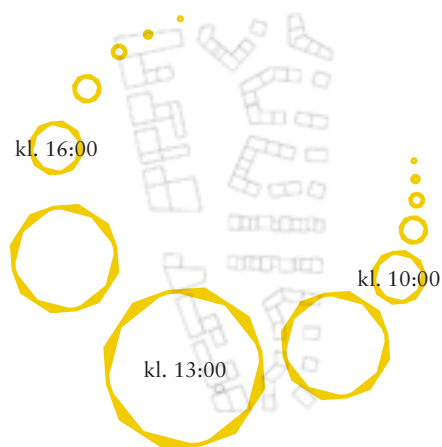
Udvalgte udbygningsmuligheder jf. strukturplanen

## Solorientering og vind

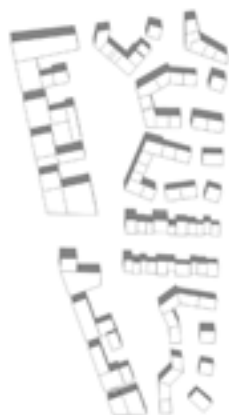
Bebyggelsen er således udformet at der opnås en god belysning af bygningerne. De to store "Plæner"

skaber plads således at vestfacaderne af karrébebyggelsen får lys i en lang periode af dagen.

Udformningen af bebyggelsesstrukturen danner vindbeskyttede opholdsrum på plænerne.



Overordnet solorientering



Skygger på en sommerdag kl. 12:00



Skygger på en vinterdag kl. 12:00

# Dispositionsplan >

## Alternativ A - hævet flade

### Bebyggelsestruktur

#### "Vis-a-vis"

Bebyggelsen langs banen disponeres i vinkel- eller U-formede bygningskroppe som fredeliggør centerområdet mod vest. Mellem bygningerne udspændes en række nye byrum og gårdrum, som henvender sig til kontorbebyggelsen. Bebyggelsen danner en markant byport.

#### Karréer

Bebyggelsen mod vest udformes som U-formede karréer, hvor gårdrummene har karakteristiske former og fungerer som fredeliggjorte opholdsarealer.

#### Flexhuse

Langs med trafikvejen mod Volsted foreslås der en småparcelleret bebyggelse med meget fleksible grundplaner til skiftende behov. Denne typologi danner en spændende og attraktiv facade.

### Trafik

Krydset forbindelsesvejen og trafikvejen mod Volsted udformes som et T-kryds. Der etableres en hævet flade i krydset, som virker hæstighedsdæmpende. Et belægningsskift ville yderligere understøtte denne effekt. Mod øst begynder den hævede flade ved indgangen til planområdet. For at skabe en sikker og nem overgang på tværs foreslås der desuden en midterrabat.

Hver klynge trafikbetjenes via en lokalvej som råder over et stort antal vinkelrette parkeringspladser. Herfra er der ligeledes adgang til parkeringskældre.

Boligkarréerne vejbetjenes via boligveje som tjener som adgang til parkeringskældre. Der etableres desuden overfladeparkering i forbindelse med boligvejene. Sydøst for stationen kan der etableres parkeringspladser i forbindelse med stationen. Udbygningen kan foregå i etaper med en samlet kapacitet på over 100 p-pladser. Dette øger stationens tilgængelighed og giver mulighed for en høj udnyttelse af stationens trafikpotentiale.

I planområdet etableres der en del interne stier der sikrer en optimal fremkommelighed for de bløde trafikanter.

### Det grønne

Som et særligt element arbejdes der med stendiger, som markerer byens grænser og definerer samspillet med landskabet. Mod forbindelsesvejen etableres der en gennemgående stendigsætning som kombineres med bagvedliggende jordvolde. Disse har funktion af forsinkelsesbassiner.

Mod nord, syd og vest smelter landskabet sammen med stendigerne. Digerene brydes op i enkelte elementer som åbner sig mod landskabet. Digerne kombineres igen med jordvolde som indbyder til aktivitet, ophold og leg.

I hver klynge etableres der et stort fælles opholds- og velkomstrum kaldet hhv. "Nord- og Sydplænen". Plænerne fremstår som veldefinerede vindbeskyttede bymiljøer og rummer muligheder for ophold aktivitet og leg. Plænerne fremstår som åbne græsenge med

fritstående træer som for eksempel eg og ahorn. Derudover kunne frugttræer tilføre beplantningen en nytteværdig og være et spændende alternativ.

Kontakten til det omgivende landskab bevares gennem åbne kiler mellem karrébebyggelsen. I karréerne etableres der semiprivat opholdsrum. Boliger i stuetagen kan tilbydes private haver, mens boligerne i de øverste etager råder over store terrasser eller taghaver.

Fredskoven ved stationen "udtyndes". Dermed fritstilles de flotte store ege og ahorne mm. som findes her. Træerne kan desuden illumineres med nedgravningsmaturer som øger trygheden. På denne måde iscenesættes fredskoven som en aktiv del af området.

### Urbane rum

Fra Jernbanegade er der en meget markant kontaktlinje. Kontaktlinjen vil fremover være en særlig oplevelse og får funktionen som en mental, visuel og fysisk forbindelse - en akse, mellem den eksisterende by Støvring og den nye bydel Støvring Ådale.

"Byaksen" udformes som en stram overgangszone i eksempelvis granitfliser eller som en elegant betonoverflade, der ruller sig ud over området. "Byaksen" følges af træer som for eksempel kejslerind og spidsløn, og er både udstillingsareal, udeserveringsareal og opholdsareal samtidigt - "Byens urbane gulv".

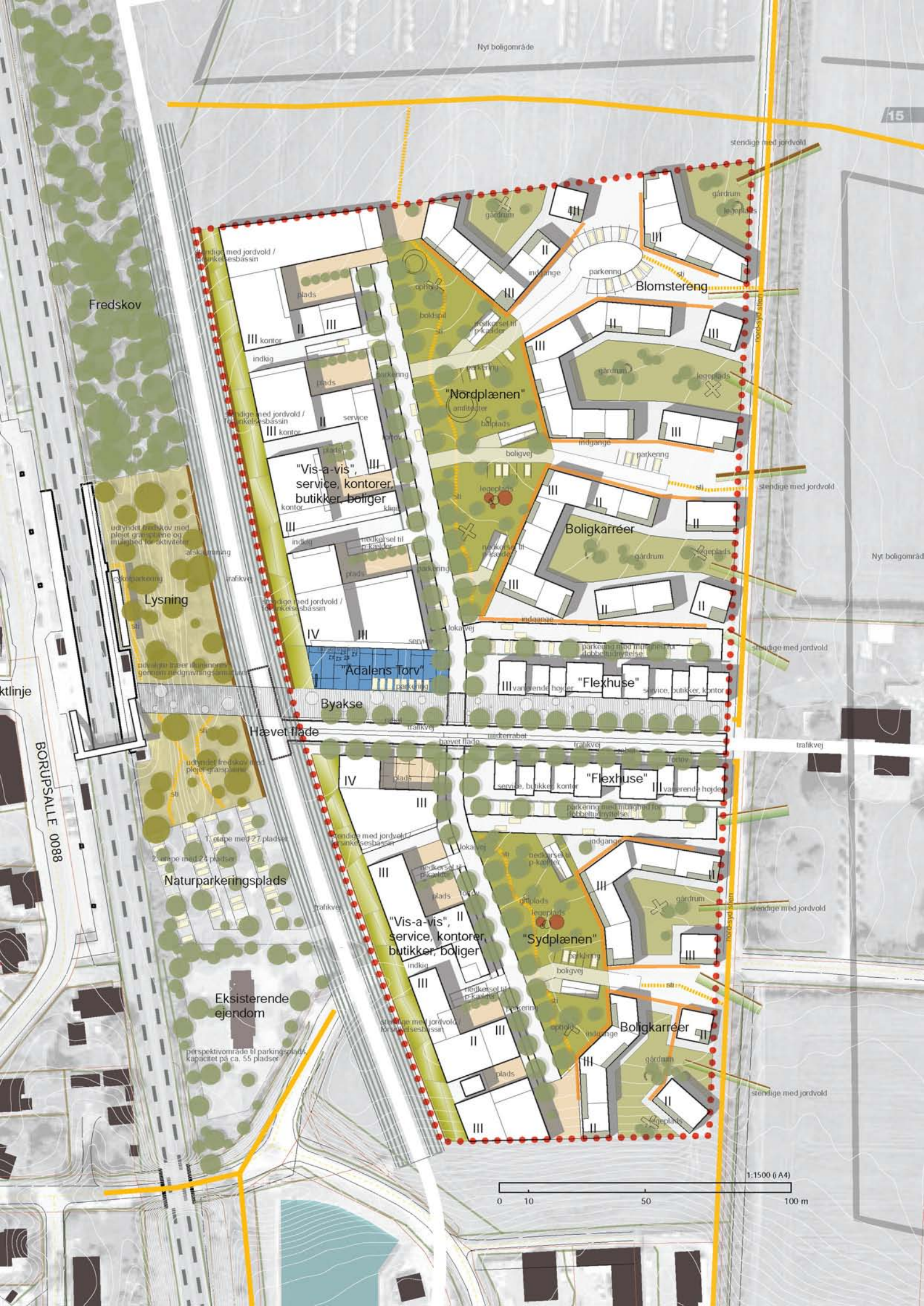
Ved "Byaksen" etableres der et repræsentativt torv kaldet "Ådalens Torv".

Visuel kontak





Nyt boligområde



Fredskov

Lysning

Hævet flåde

Naturparkeringsplads

Eksisterende ejendom

påsektivområde til parkingsplads kapacitet på ca. 55 pladser

1. etape med 27 pladser

2. etape med 24 pladser

afskærmning

udvalgt fredskov med plejet græsplæne og mulighed for aktiviteter

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning

afskærmning







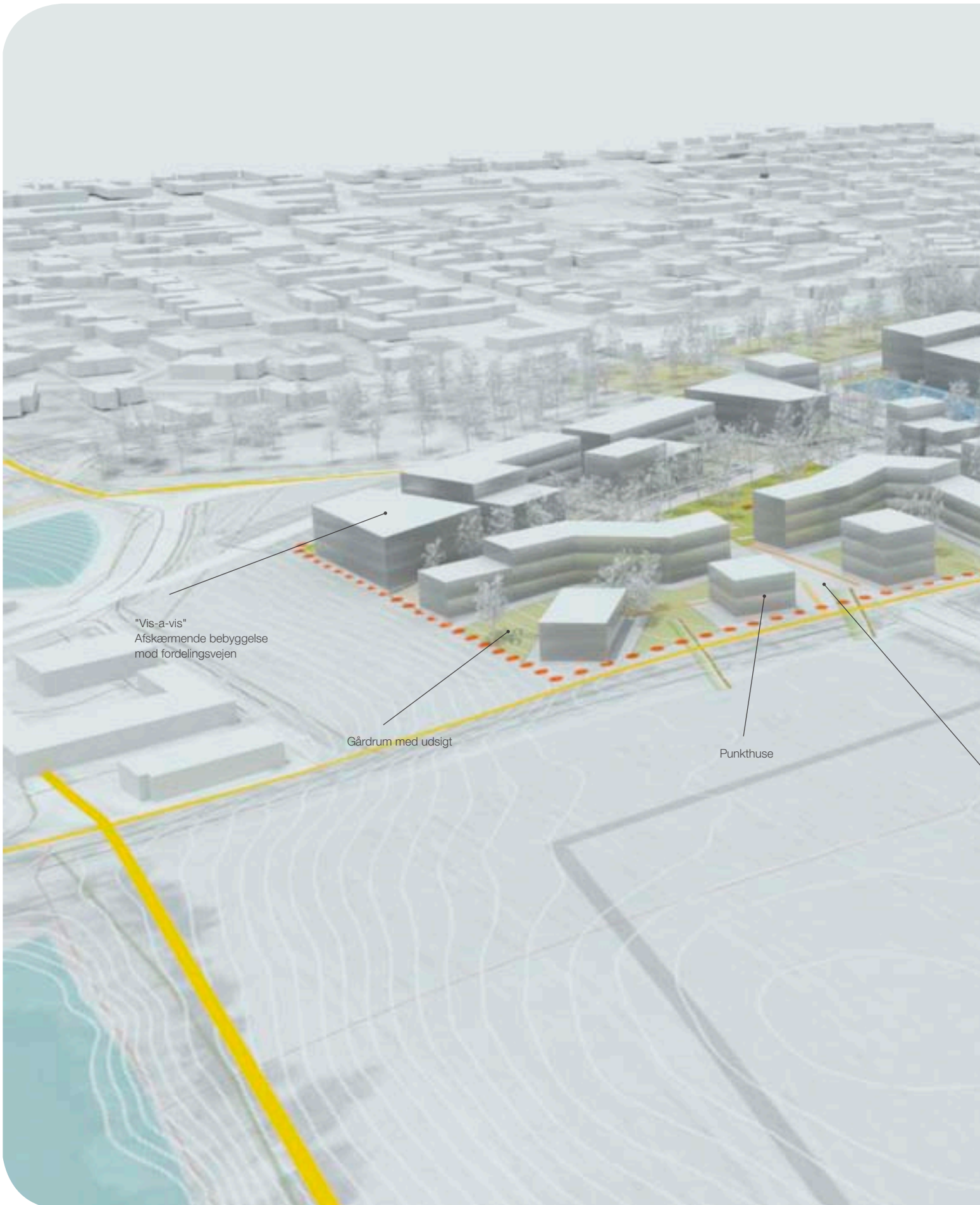
Visualisering af alternativ A set fra luften mod sydøst.

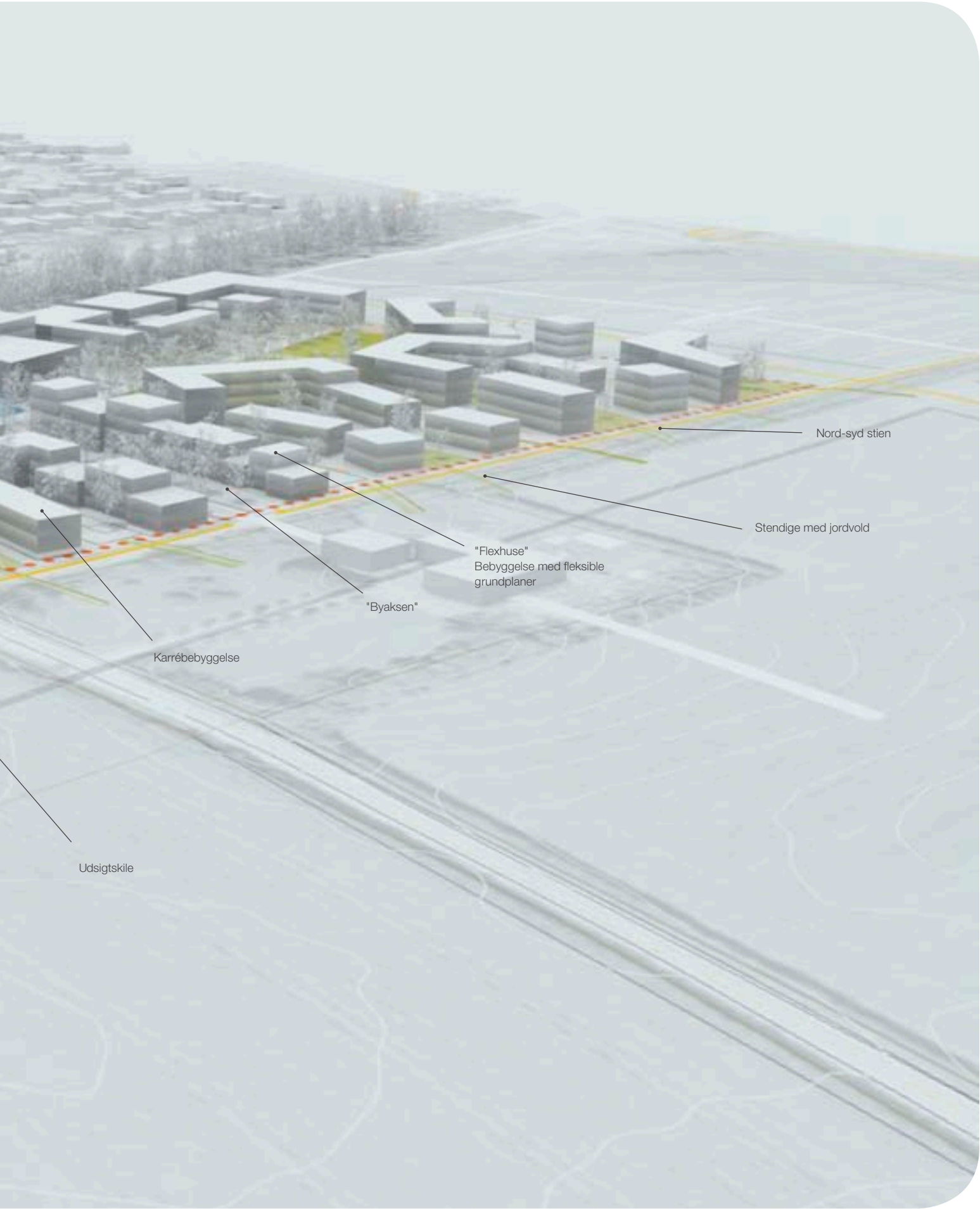


### Faktaboks

Bebyggelsesprocent: 90  
Områdestørrelse: 48.000 m<sup>2</sup>  
Etagereal boliger: 18.000 m<sup>2</sup>  
Antal boliger: 180 (1 bolig pr 100 m<sup>2</sup> i gennemsnit)  
Etagereal kontor, service, m.fl.: 25.000 m<sup>2</sup>  
P-krav boliger: 270 p-pladser (1,5 pr 100 m<sup>2</sup>)  
P-krav kontor: 500 p-pladser (1 pr 50 m<sup>2</sup>)







Nord-syd stien

Stendige med jordvold

"Flexhuse"  
Bebyggelse med fleksible  
grundplaner

"Byaksen"

Karrébebyggelse

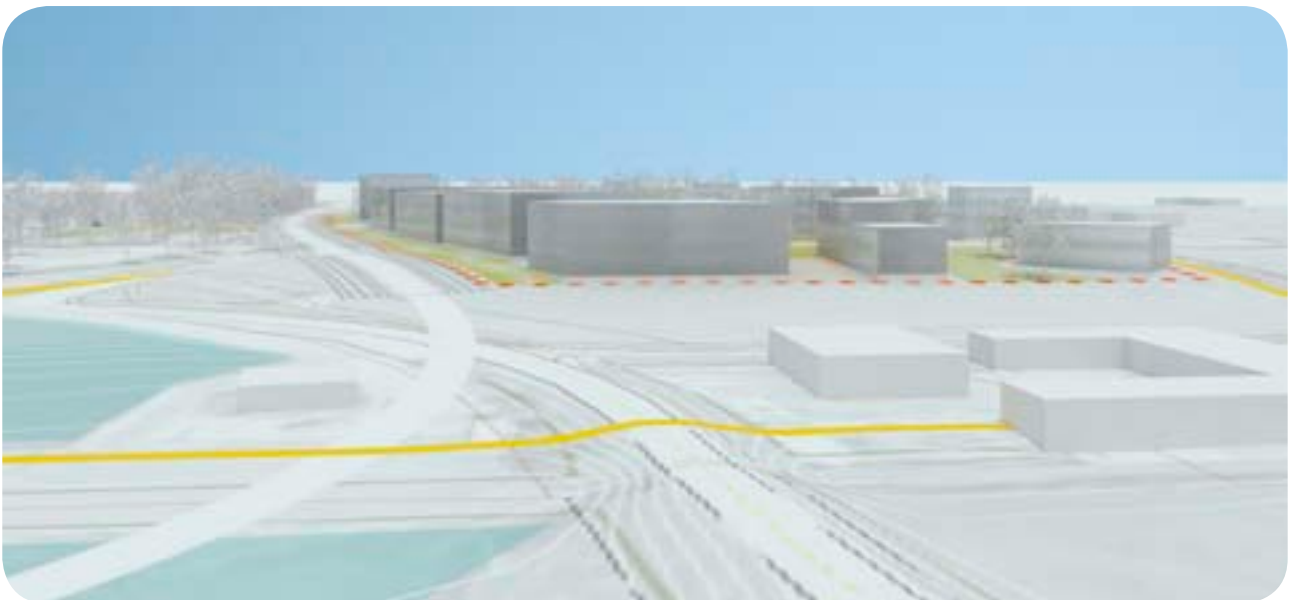
Udsigtskile



Visualisering af alternativ A set henover  
stationsområdet mod øst.



Visualisering af alternativ A set fra  
forbindelsesvejen fra syd mod nord.



Visualisering af alternativ A. Kig henover stationsområdet ind mod "Byaksen".



Visualisering af alternativ A. Kig mod nord henover "Nordplænen".





## Dispositionsplan > Alternativ B - rundkørsel

Denne model adskiller sig, kun i forhold til det trafikale koncept, fra alternativ A.

Derfor beskrives her kun forskellene til alternativ A.

### Bebyggelsestruktur

Bebyggelsen langs trafikvejen mod Volsted tilpasses det nye vejforløb. Byporten udformes med afrundede hjørner mod vest.

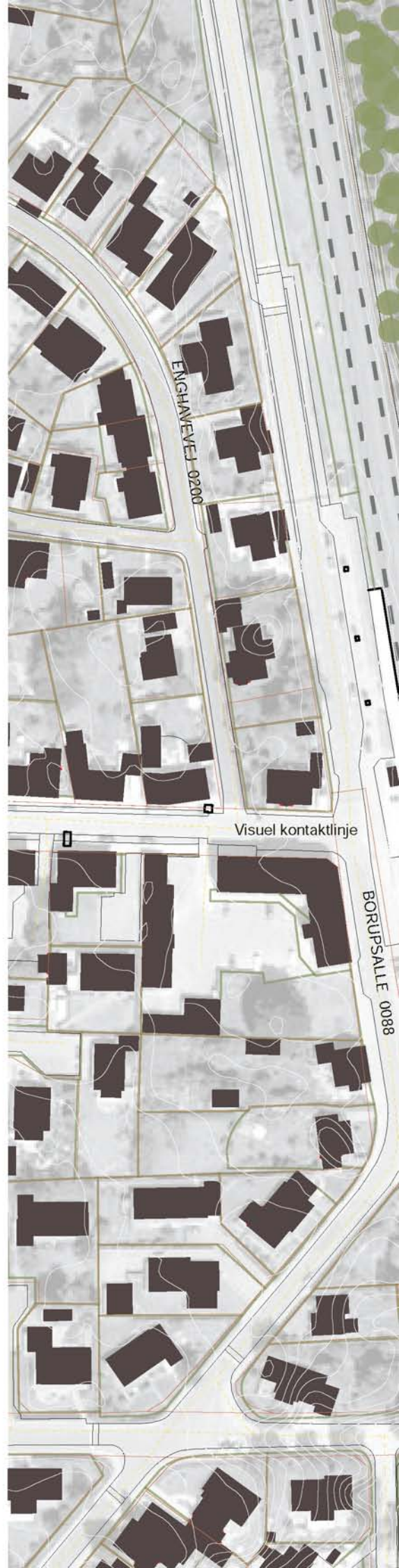
### Trafik

Krydset forbindelsesvejen og trafikvejen mod Volsted udformes som en rundkørsel. Rundkørslen har en naturlig hastighedsdæmpende effekt og har en stor sikkerhed i forhold til krydsudformning. For at skabe en sikker og nem overgang på tværs foreslås der en midterrabat i overgangszoner.

Også her kan der etableres parkeringspladser sydøst for stationen og udbygningen kan foregå i etaper med en samlet kapacitet på over 100 p-pladser. Dog sker adgangen til parkeringspladsen via rundkørslen. Denne model reducerer således antallet af krydsninger langs forbindelsesvejen.

### Urbane rum

"Ådalens Torv" ligger i dette forslag syd for "Byaksen" og er dermed ikke i direkte forbindelse med et hus.







Fredskov

stendige med jordvold

stendige med jordvold / sankelsesbassin

Blomstereng

III kontor

plads

parkering

"Nordplænen"

gærdum

legeplads

stendige med jordvold / sankelsesbassin

III kontor

service

"Vis-a-vis"

Boligkarreer

stendige med jordvold

udlyndet fredskov med plejet græsplæne og mulighed for aktiviteter

Lysning

III kontor

parkering

boligvej

indgange

stendige med jordvold

afskærmning

III kontor

service

IV

parkering med mulighed for delvist udnyttelse

stendige med jordvold

trafikvej

III kontor

plads

Byakse

"Flexhuse"

trafikvej

udlyndet fredskov med plejet græsplæne

IV

service, butikker, kontor

"Flexhuse"

service, butikker, kontor

trafikvej

Rundkørsel

III

service, butikker, kontor

III

service, butikker, kontor

stendige med jordvold

1. etage med 27 pladser

IV

III

III

service, butikker, kontor

stendige med jordvold

Naturparkeringsplads

III

III

III

service, butikker, kontor

stendige med jordvold

Eksisterende ejendom

III

III

III

service, butikker, kontor

stendige med jordvold

perspektivområde til parkingplads kapacitet på ca. 55 pladser

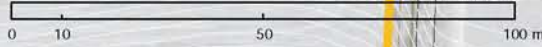
III

III

III

service, butikker, kontor

stendige med jordvold







Gårdrum med udsigt

"Nordplænen"

"Vis-a-vis"  
Afskærmende bebyggelse  
mod fordelingsvejen

Stendige med jordvold /  
forsinkelsesbassin

Eksisterende fredskov

Udtyndet fredskov

"Byaksen"



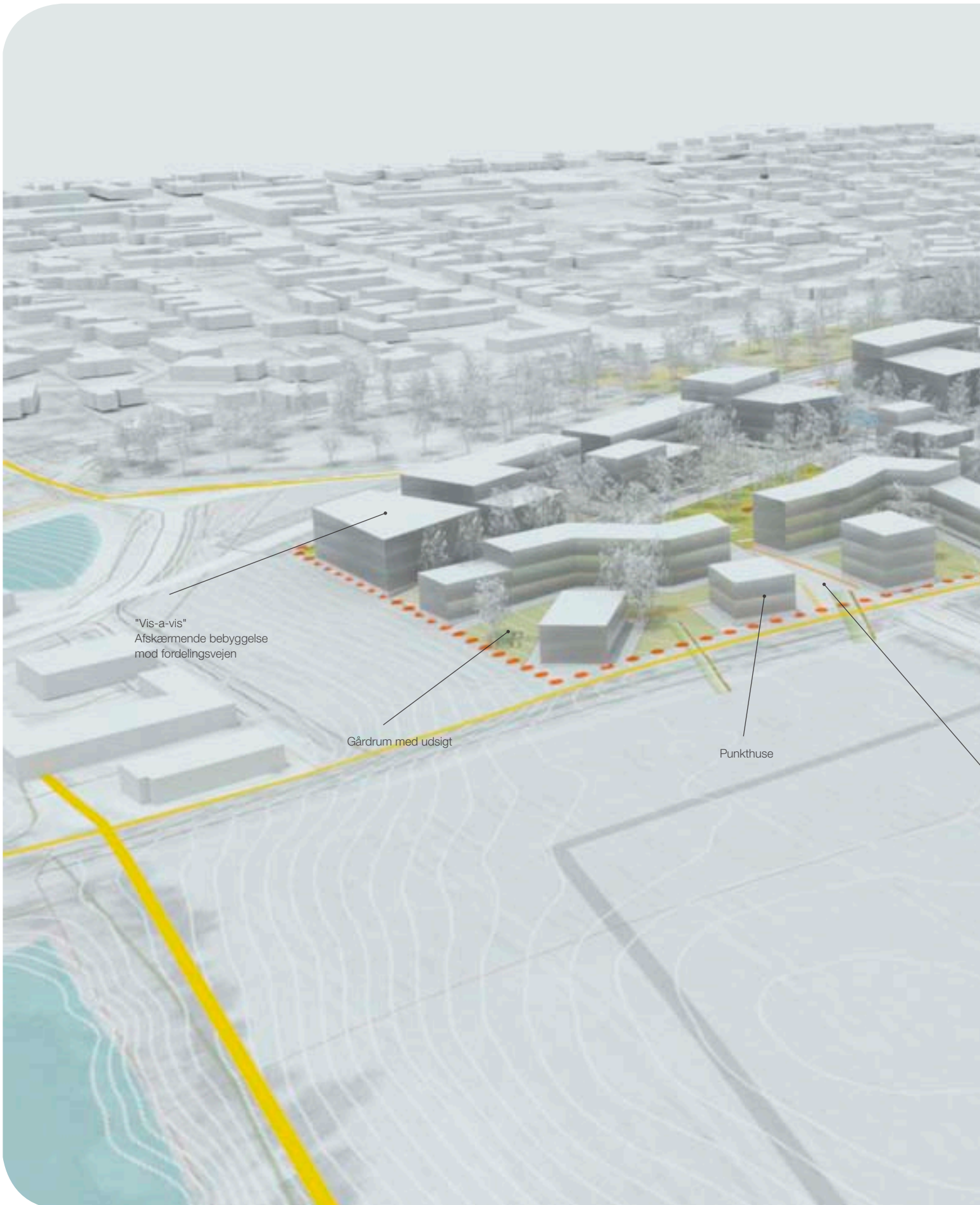
Visualisering af alternativ B set  
fra luften mod sydvest.

**i**

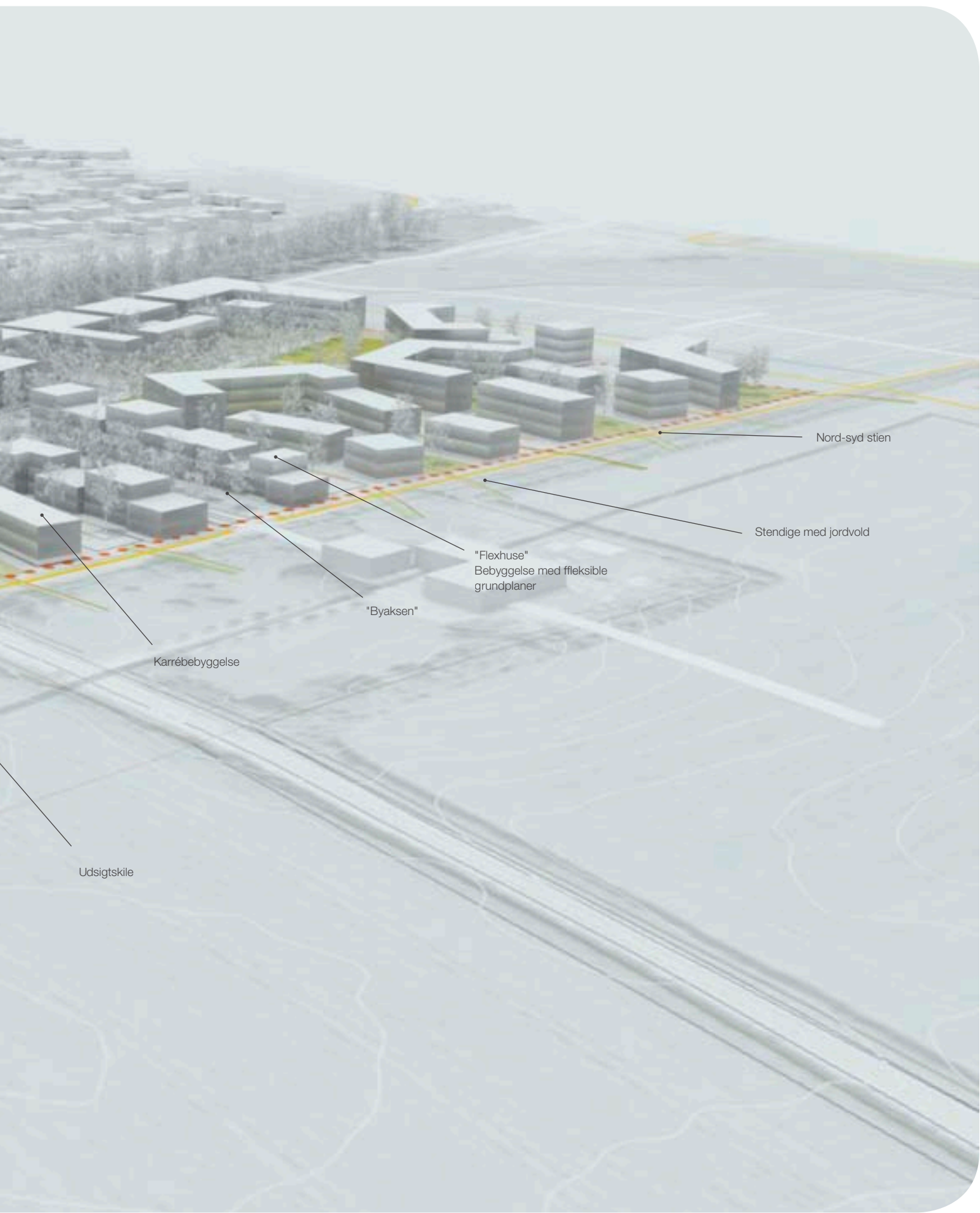
### Faktaboks

Bebyggelsesprocent: 90  
Områdestørrelse: 48.000 m<sup>2</sup>  
Etagereal boliger: 18.000 m<sup>2</sup>  
Antal boliger: 180 (1 bolig pr 100 m<sup>2</sup> i gennemsnit)  
Etagereal kontor, service, m.fl.: 25.000 m<sup>2</sup>  
P-krav boliger: 270 p-pladser (1,5 pr 100 m<sup>2</sup>)  
P-krav kontor: 500 p-pladser (1 pr 50 m<sup>2</sup>)









Nord-syd stien

Stendige med jordvold

"Flexhuse"  
Bebyggelse med ffleksible  
grundplaner

"Byaksen"

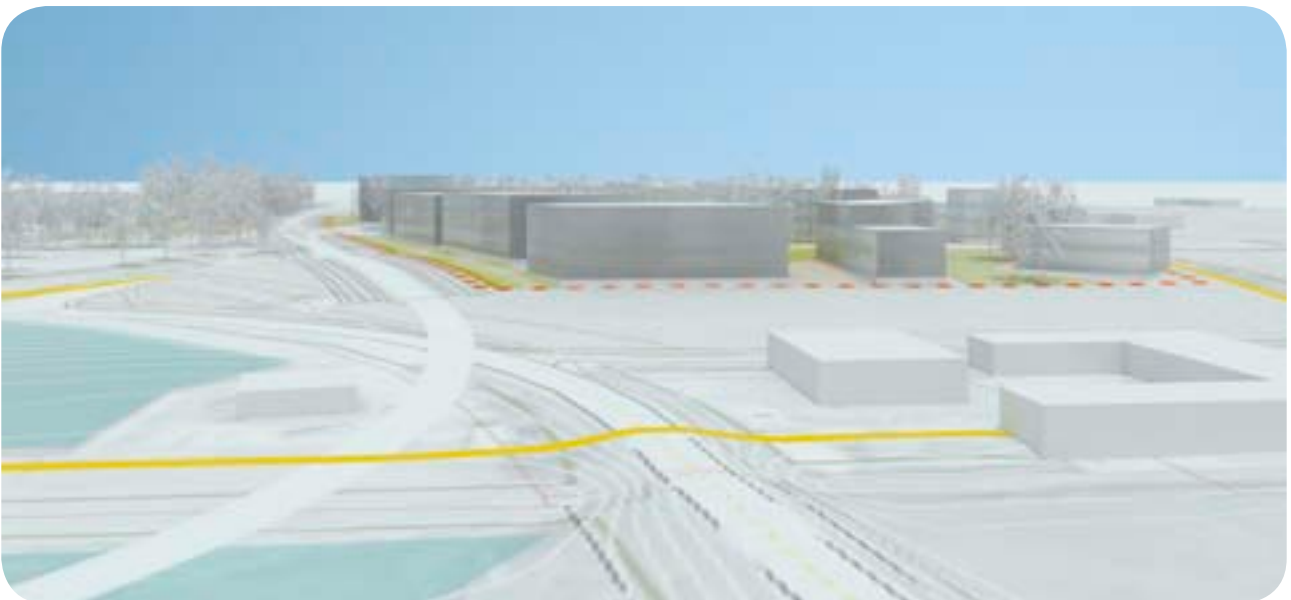
Karrébebyggelse

Udsigtskile

Visualisering af alternativ B set henover stationsområdet mod øst.



Visualisering af alternativ B set fra forbindelsesvejen fra syd mod nord.



Visualisering af alternativ B. Kig henover stationsområdet ind mod "Byaksen".



Visualisering af alternativ B. Kig mod nord henover "Nordplænen".







Referencer kontorbebyggelse



# Referencefotos - bebyggelse



Referencer flekshuse



Referencer boligbebyggelse







Referencer stendige og jordvolde



## Referencefotos - landskab



Referencer "Plænen"







Referencer gårdrum



Referencer Byakse





COWI A/S  
Thulebakken 34  
9000 Aalborg

Telefon 9936 7700  
Telefax 9936 7701  
[www.cowi.dk](http://www.cowi.dk)